

TE Umse Bescheid 2007/8/16 US 5B/2006/24-21

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 16.08.2007

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §3 Abs2

UVP-G 2000 §3 Abs4

UVP-G 2000 §3 Abs7

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

Text

Betreff: SET Projektentwicklung GmbH; Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße/Julius-Ficker-Straße 92 in Wien;

Feststellungsverfahren – Berufungsentscheidung

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Mag. Christian Paál als Vorsitzenden sowie Mag. Martina Greiner als Berichterin und Dr. Philipp Bauer als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung der Wiener Umwelthanwaltschaft gegen den Bescheid der Wiener Landesregierung vom 19.09.2006, Zahl: Prz.02827-2006/0001-GGU, mit welchem festgestellt wurde, dass das Vorhaben betreffend die Errichtung einer öffentlich zugänglichen Parkgarage (Park & Ride-Anlage) für 1.471 Kfz-Stellplätze am Standort 1210 Wien, Aderklaaerstraße/Julius-Ficker-Straße 92, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, zu Recht erkannt:

Spruch:

Die Berufung wird abgewiesen.

Rechtsgrundlagen:

§§ 3 Abs. 1, 2, 4 und 7 iVm Anhang 1 Z 21 lit. a und b Umweltverträglichkeitsgesetz 2000 (UVP-G 2000) BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 149/2006; Paragraphen 3, Absatz eins, 2, 4 und 7 in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 21, Litera a und b Umweltverträglichkeitsgesetz 2000 (UVP-G 2000), Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993,, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 149 aus 2006,;

§§ 5 und 12 Umweltsenatsgesetz 2000 (USG 2000), BGBl. I Nr. 114/2000 idF BGBl. I Nr. 14/2005; Paragraphen 5 und 12 Umweltsenatsgesetz 2000 (USG 2000), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 114 aus 2000, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 14 aus 2005,;

§ 66 Abs. 4, §§ 67d bis 67g Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 10/2004. Paragraph 66, Absatz 4,, Paragraphen 67 d bis 67 g Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991, idF Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 10 aus 2004,.

Begründung

1. Verlauf des erstinstanzlichen Verfahrens

1.1. Mit Antrag vom 21.07.2005, ergänzt durch eine nachgereichte Verkehrsuntersuchung von DI Erich Lust vom 05.09.2005 und eine Umweltuntersuchung der Rosinak & Partner ZT GmbH vom 05.12.2005, hat die SET Projektentwicklung GmbH, Hietzinger Hauptstraße 31, 1130 Wien, den Magistrat der Stadt Wien um Feststellung betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht ihres Vorhabens „Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße“ gemäß UVP-G 2000 ersucht.

1.2. Mit Bescheid vom 19.09.2006, Zahl: Prz.02827-2006/0001-GGU, hat die Wiener Landesregierung aufgrund des Antrages der SET Projektentwicklung GmbH vom 21.07.2005 festgestellt, dass für das in den einen Bestandteil des Bescheides bildenden Beilagen 1 - 4 beschriebene Vorhaben betreffend die Errichtung und den Betrieb einer öffentlich

zugänglichen Parkgarage (Park & Ride-Anlage) für

1.471 Stellplätze für Kfz am Standort 1210 Wien, Julius-Ficker-Straße 92, keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

1.2.1. Der Begründung des Bescheides ist zu entnehmen, dass die Liegenschaft, auf der die Park & Ride-Anlage gebaut werden soll, von der Holzmanngasse, der Julius-Ficker-Straße und einer noch unbenannten Gasse begrenzt werde. Die Garage solle in unmittelbarer Nähe der geplanten Station „Aderklaaerstraße“ der U-Bahn-Linie U1 errichtet werden. Das Vorhaben werde über 9 Ebenen mit insgesamt 1.471 Stellplätzen, aufgeteilt auf 2 Untergeschoße als Tiefgarage, und zusätzlich zum Erdgeschoß 6 Obergeschoße als offene Parkdecks verfügen. Die Ein- und Ausfahrt der geplanten Park & Ride-Anlage werde sich in der unbenannten Gasse befinden, die in die Julius-Ficker-Straße mündet.

1.2.2. Weiters ist im Bescheid festgehalten, dass das gegenständliche Vorhaben sich im 21. Wiener Gemeindebezirk und innerhalb eines Schutzgebietes der Kategorie D des Anhanges 2 UVP-G 2000 bezogen auf den Luftschadstoff PM10, nicht jedoch hinsichtlich des Luftschadstoffes Stickstoffdioxid (NO₂), befinde.

1.2.3. Festgestellt wurde weiters, dass das Vorhaben mit 1.471 Kfz-Stellplätzen jedenfalls den in der Spalte 3 des Anhanges 1 UVP-G 2000 festgesetzten Schwellenwert von 750 Kfz-Stellplätzen erreiche und daher einer Einzelfallprüfung zu unterziehen sei.

1.2.4. Weiters führt die UVP-Behörde erster Instanz im Bescheid aus, nicht davon auszugehen, dass der eine ex lege UVP-Pflicht auslösende Schwellenwert von 1.500 Stellplätzen erreicht werde. Da das geplante Vorhaben mit seinen 1.471 Stellplätzen jedoch sehr knapp an den in der Z 21 lit. a UVP-G 2000 ausgewiesenen Schwellenwert heranreiche und nach der Judikatur des Umweltsenates in solchen Fällen nur dann keine ex lege UVP-Pflicht bestehe, wenn das Projekt über ein ausreichendes Kontrollsystem verfüge, das durch plausible und nachvollziehbare technische Maßnahmen im Betrieb sicherstelle, dass die beantragte Leistung eingehalten werde und dies auch seitens der Verwaltungsbehörde überprüft werden könne, halte sich die Behörde erster Instanz an den von der Antragstellerin vorgelegten Nachweis vom 05.09.2006, mit welchem klargelegt werde, dass durch die gegebene Grundwassersituation (unmittelbar daneben verlaufe die unterirdische U-Bahn-Trasse) eine weitere Unterkellerung technisch gar nicht möglich erscheine. Weiters sei durch eine auf die geplanten 1.471 Stellplätze ausgerichtete automatische Ein- und Ausfahranlage, in der sämtliche Bewegungen an Aus- und Einfahrten in der Park & Ride-Anlage EDV-mäßig erfasst würden, eine Erhöhung der zur Verfügung stehenden Kfz-Stellplätze gar nicht möglich.

1.2.4. Weiters führt die UVP-Behörde erster Instanz im Bescheid aus, nicht davon auszugehen, dass der eine ex lege UVP-Pflicht auslösende Schwellenwert von 1.500 Stellplätzen erreicht werde. Da das geplante Vorhaben mit seinen 1.471 Stellplätzen jedoch sehr knapp an den in der Ziffer 21, Litera a, UVP-G 2000 ausgewiesenen Schwellenwert heranreiche und nach der Judikatur des Umweltsenates in solchen Fällen nur dann keine ex lege UVP-Pflicht bestehe, wenn das Projekt über ein ausreichendes Kontrollsystem verfüge, das durch plausible und nachvollziehbare technische Maßnahmen im Betrieb sicherstelle, dass die beantragte Leistung eingehalten werde und dies auch seitens der Verwaltungsbehörde überprüft werden könne, halte sich die Behörde erster Instanz an den von der Antragstellerin vorgelegten Nachweis vom 05.09.2006, mit welchem klargelegt werde, dass durch die gegebene Grundwassersituation (unmittelbar daneben verlaufe die unterirdische U-Bahn-Trasse) eine weitere Unterkellerung technisch gar nicht möglich erscheine. Weiters sei durch eine auf die geplanten 1.471 Stellplätze ausgerichtete automatische Ein- und Ausfahranlage, in der sämtliche Bewegungen an Aus- und Einfahrten in der Park & Ride-Anlage EDV-mäßig erfasst würden, eine Erhöhung der zur Verfügung stehenden Kfz-Stellplätze gar nicht möglich.

1.2.5. Weiters ist im Bescheid darauf verwiesen, dass, da es sich um eine Prognoseentscheidung handle, ein Zeitraum von 2005 bis 2010 als maßgeblich erachtet worden sei. Im Übrigen seien als Beurteilungskriterien der Projektauswirkungen auf die Luftqualität die derzeit gültigen Grenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen worden.

1.2.6. Im Bescheid ist weiters festgestellt, dass der Amtssachverständige der Magistratsabteilung 46 die Daten der Verkehrsuntersuchung als nachvollziehbar und plausibel beurteilte.

1.2.7. Zur Prüfung, ob der Schutzzweck bei Realisierung des Vorhabens gemäß Z 21 lit. b des Anhanges 1 UVP-G 2000 wesentlich beeinträchtigt werde, sei ein Gutachten der Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 der Bereiche Luftmessnetz und Emissionsminderung-Luft eingeholt worden. In diesem Gutachten sei zu untersuchen gewesen, wie hoch die Vorbelastung hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 in der näheren Umgebung des beantragten Vorhabens

sei, mit welcher Zusatzbelastung bei Realisierung des beantragten Vorhabens zu rechnen sei, wie hoch die sich dadurch ergebende Gesamtbelastung sei und ob die in der von der Projektwerberin vorgelegten „Umweltuntersuchung“ gemachten Angaben plausibel seien. 1.2.7. Zur Prüfung, ob der Schutzzweck bei Realisierung des Vorhabens gemäß Ziffer 21, Litera b, des Anhanges 1 UVP-G 2000 wesentlich beeinträchtigt werde, sei ein Gutachten der Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 der Bereiche Luftmessnetz und Emissionsminderung-Luft eingeholt worden. In diesem Gutachten sei zu untersuchen gewesen, wie hoch die Vorbelastung hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 in der näheren Umgebung des beantragten Vorhabens sei, mit welcher Zusatzbelastung bei Realisierung des beantragten Vorhabens zu rechnen sei, wie hoch die sich dadurch ergebende Gesamtbelastung sei und ob die in der von der Projektwerberin vorgelegten „Umweltuntersuchung“ gemachten Angaben plausibel seien.

Nach Angaben des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 des Bereiches Emissionsminderung Luft sei die vorgelegte Umweltuntersuchung schlüssig und nachvollziehbar.

Im Folgenden seien die wesentlichen Aussagen des Gutachtens der Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 der Bereiche Luftmessnetz und Emissionsminderung Luft vom 20. Dezember 2005 festgehalten.

Abschätzung der derzeitigen und im Jahr 2010 zu erwartenden Vorbelastung:

Tabelle siehe Originalbescheid!

Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die schon vorhandene bzw. für das Jahr 2010 prognostizierte

Schadstoffbelastung:

Tabelle siehe Originalbescheid!

Erklärung der verwendeten Abkürzungen:

HMW Halbstundenmittelwert

TMW Tagesmittelwert

MW3 3-Stundenmittelwert

JMW Jahresmittelwert“

Dazu führte der Sachverständige aus, dass aus den Tabellen ersichtlich sei, dass die zu erwartende projektbedingte Zusatzbelastung durch die gegenständliche Garage hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 innerhalb der von der Judikatur des Umweltsenats entwickelten Irrelevanzkriterien liege. Dazu werde auf die Entscheidung des Umweltsenates US 1A/2001/13-57 (Arnoldstein) verwiesen, wonach zu erwartende Immissionsbelastungen, die – erfasst als Kurzzeitwert – 3 % des Grenzwertes und – erfasst als Langzeitwert – 1 % des Grenzwertes nicht überschreiten, irrelevant und somit als nicht erheblich anzusehen seien.

1.2.8. Aus rechtlicher Sicht führt die Behörde erster Instanz im Wesentlichen aus, dass sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 – des Bereiches Immissionsminderung Luft – schlüssig ergebe, dass die projektbedingte Zusatzbelastung für den Luftschadstoff PM10 (nur dieser Luftschadstoff sei - im gegenständlichen Fall – für die Einzelfallprüfung im belasteten Gebiet Luft zu beurteilen) hinsichtlich der Langzeitbelastung weniger als 1 % des Jahresmittelwertes und hinsichtlich der Kurzzeitbelastung weniger als 2,6 % des Tagesmittelwertes betrage.

Im Zusammenhang mit Immissionsbelastungen seien die sogenannten Irrelevanzkriterien zu berücksichtigen, welche auf dem nach der Judikatur des Umweltsenates maßgeblichen „Schwellenwertkonzept“ beruhten. Dabei handle es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit im Fall Arnoldstein ausdrücklich anerkannt worden sei.

Die UVP-Behörde erster Instanz stellt dazu fest, dass im gegenständlichen Fall die vom beantragten Projekt ausgehende Immissionszusatzbelastung weder hinsichtlich des Langzeitgrenzwertes noch hinsichtlich des Kurzzeitgrenzwertes die Marke von 1 % bzw. 3 % des Immissionsgrenzwertes für PM10 überschreite. Die Zusatzbelastung sei daher als irrelevant im Sinne der oben zitierten Judikatur einzustufen. Es sei daher nicht zu erwarten, dass die menschliche Gesundheit bei Realisierung des beantragten Projektes wesentlich beeinträchtigt werde. Auch eine Prüfung nach § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Z 21 lit. b UVP-G 2000 ergebe somit, dass für das beantragte

Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Die UVP-Behörde erster Instanz stellt dazu fest, dass im gegenständlichen Fall die vom beantragten Projekt ausgehende Immissionszusatzbelastung weder hinsichtlich des Langzeitgrenzwertes noch hinsichtlich des Kurzzeitgrenzwertes die Marke von 1 % bzw. 3 % des Immissionsgrenzwertes für PM10 überschreite. Die Zusatzbelastung sei daher als irrelevant im Sinne der oben zitierten Judikatur einzustufen. Es sei daher nicht zu erwarten, dass die menschliche Gesundheit bei Realisierung des beantragten Projektes wesentlich beeinträchtigt werde. Auch eine Prüfung nach Paragraph 3, Absatz 4, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 21, Litera b, UVP-G 2000 ergebe somit, dass für das beantragte Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

1.2.9. Aufgrund der Nähe zu anderen bereits bestehenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Parkgaragen habe die UVP-Behörde erster Instanz auch eine Einzelfallprüfung im Sinne des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 durchgeführt. Dabei sei neben der Frage des räumlichen Zusammenhanges auch geprüft worden, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon sowie von Lärmimmissionen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei. Das von der UVP-Behörde erster Instanz im Rahmen der Einzelfallprüfung in Auftrag gegebene lufttechnische Gutachten des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 des Bereiches Emissionsminderung - Luft weise aufgrund einer Abschätzung die derzeitige und im Jahr 2010 zu erwartende Vorbelastung wie folgt aus:

1.2.9. Aufgrund der Nähe zu anderen bereits bestehenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Parkgaragen habe die UVP-Behörde erster Instanz auch eine Einzelfallprüfung im Sinne des Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 durchgeführt. Dabei sei neben der Frage des räumlichen Zusammenhanges auch geprüft worden, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon sowie von Lärmimmissionen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei. Das von der UVP-Behörde erster Instanz im Rahmen der Einzelfallprüfung in Auftrag gegebene lufttechnische Gutachten des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 des Bereiches Emissionsminderung - Luft weise aufgrund einer Abschätzung die derzeitige und im Jahr 2010 zu erwartende Vorbelastung wie folgt aus:

Tabelle siehe Originalbescheid!

Die Verknüpfung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens mit der Schadstoffvorbelastung werde im lufttechnischen Gutachten vom 20.12.2005 hinsichtlich der Schadstoffe Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon wie folgt ausgewiesen:

Tabelle siehe Originalbescheid!

Die Zusatzbelastung sei in der Tabelle für den Parameter NO₂ im Jahresmittelwert mit < 0,2 µg/m³ und < 0,6 % des Grenzwertes und somit als irrelevant im Sinne der Judikatur des Umweltsenates ausgewiesen. Nach Abschätzung des lufttechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 seien auch die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon im irrelevanten Bereich gelegen.

1.2.10. Aufgrund der für ihn schlüssigen und nachvollziehbaren Daten der von der Projektswerberin vorgelegten Gutachten gehe der luftreinhalte-technische Amtssachverständige aufgrund einer in den vorgelegten Gutachten ausgewiesenen, teilweisen Überlagerung der Verkehrsströme davon aus, dass, da diese sowohl in der vorgelegten Umweltuntersuchung als auch in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden seien, es durch die Verlagerung von Fahrbewegungen in den betroffenen Straßenelementen des Hauptstraßennetzes zu keinen erheblichen Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet kommen könne. Dies deshalb, da die Summe der Zusatzbelastungen (gebildet aus Garagenemissionen und Emissionen der Zu- und Abfahrtswege im Hauptstraßennetz) unter den Irrelevanzkriterien der einzelnen Schadstoffe gelegen sei. Weiters seien von der UVP-Behörde erster Instanz im Zusammenhang mit der Kumulation gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 auch die Belastungen durch Lärm geprüft worden. Laut Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 vom 27.12.2005 sei mit einer Veränderung des Emissionsniveaus von max. 0,8 dB zu rechnen. Die daraufhin erfolgte Prüfung der Immissionsdaten durch einen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 15 für den Fachbereich Umweltmedizin habe laut Gutachten vom 03.01.2006 ergeben, dass die ermittelte Erhöhung der Umgebungsgeräuschsituation um max. 0,8 dB nicht wahrnehmbar sei. Änderungen der Auswirkungen auf den menschlichen Organismus im Vergleich zum bestehenden Zustand seien durch die ausgewiesenen Schallimmissionen nicht zu erwarten und sei die Erhöhung der Schallimmissionen daher aus medizinischer Sicht unerheblich.

1.2.10. Aufgrund der für ihn schlüssigen und

nachvollziehbaren Daten der von der Projektswerberin vorgelegten Gutachten gehe der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige aufgrund einer in den vorgelegten Gutachten ausgewiesenen, teilweisen Überlagerung der Verkehrsströme davon aus, dass, da diese sowohl in der vorgelegten Umweltuntersuchung als auch in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden seien, es durch die Verlagerung von Fahrbewegungen in den betroffenen Straßenelementen des Hauptstraßennetzes zu keinen erheblichen Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet kommen könne. Dies deshalb, da die Summe der Zusatzbelastungen (gebildet aus Garagenemissionen und Emissionen der Zu- und Abfahrtswege im Hauptstraßennetz) unter den Irrelevanzkriterien der einzelnen Schadstoffe gelegen sei. Weiters seien von der UVP-Behörde erster Instanz im Zusammenhang mit der Kumulation gemäß Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 auch die Belastungen durch Lärm geprüft worden. Laut Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 vom 27.12.2005 sei mit einer Veränderung des Emissionsniveaus von max. 0,8 dB zu rechnen. Die daraufhin erfolgte Prüfung der Immissionsdaten durch einen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 15 für den Fachbereich Umweltmedizin habe laut Gutachten vom 03.01.2006 ergeben, dass die ermittelte Erhöhung der Umgebungsgeräuschsituation um max. 0,8 dB nicht wahrnehmbar sei. Änderungen der Auswirkungen auf den menschlichen Organismus im Vergleich zum bestehenden Zustand seien durch die ausgewiesenen Schallimmissionen nicht zu erwarten und sei die Erhöhung der Schallimmissionen daher aus medizinischer Sicht unerheblich.

1.2.11. Die durchgeführte Prüfung des Amtssachverständigen für Landschafts- und Naturschutz sowie Wasserbautechnik habe ergeben, dass es aus fachlicher Sicht keine Bedenken gebe. Auch das wasserwirtschaftliche Planungsorgan bestätige aus seiner Sicht die Irrelevanz des Vorhabens.

1.2.12. Die Wiener Umweltschutzbehörde habe in Ihrer Stellungnahme vom 03.02.2006 im Wesentlichen vorgebracht, dass sich im Umkreis des geplanten Vorhabens von 600 m weitere sechs öffentliche Parkplätze befänden und dass in der von der Projektwerberin vorgelegten Verkehrsuntersuchung Erhebungen des derzeitigen Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme, ausgehend von diesen sechs öffentlich zugänglichen Parkplätzen, nicht vorhanden seien. Die Auswirkungen der nicht erhobenen spezifischen Schall- und Schadstoffwerte seien mit jenen aus dem Vorhaben resultierenden zu kumulieren.

1.2.13. Bei der am 02.03.2006 durchgeführten mündlichen Verhandlung sei durch den Amtssachverständigen für Luftreinhalte- und Lärmschutz erörtert worden, dass es zu örtlichen Überlagerungen von Luftschadstoffemissionen nur hinsichtlich der im Lageplan - Übersicht (Beilage 4) - bezeichneten Parkplätze P 1 (Merkur), P 2 (Eybl), P 3 (FMZ) und P 8 (Lidl) kommen könne. Im Übrigen seien die zeitlichen Überlagerungen aufgrund der strukturellen Verschiedenheit (Kurzparkplätze ab ca. 08:00 – 09:

00 Uhr und Spitzenzeiten des beantragten Vorhabens zwischen 06:00 und 08:00 Uhr) minimal und die im Zuge der Kumulierung zu prüfende Immissionszusatzbelastung innerhalb der sogenannten „Irrelevanzkriterien“ gelegen.

Die Wiener Umweltschutzbehörde habe daraufhin nochmals auf den räumlichen Zusammenhang im Sinne des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 zwischen den Vorhaben und den sechs umliegenden Parkplätzen verwiesen und zur zeitlichen Überlagerung bemerkt, dass diese ihrer Ansicht nach keineswegs minimal sei, sondern in der Zeit zwischen 16:00 und 17:00 Uhr mit erheblichen zeitlichen Überschneidungen zu rechnen sei. Weiters habe die Umweltschutzbehörde auf den Gesetzestext des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 verwiesen, woraus sich nicht ableiten lasse, dass eine Kumulierung nur bei zeitlichen Überschneidungen anzunehmen sei, sondern vielmehr auf den räumlichen Zusammenhang abgestellt werde. Die Anwendung des Schwellenwertkonzeptes entbinde nicht von der Berücksichtigung der kumulativen Wirkung des Vorhabens, sondern es sei zu prüfen, ob es durch die Summenwirkung der Vorhaben zu Auswirkungen komme, die die Irrelevanzgrenze überschreiten würden. Da zusätzlich noch die indirekten Auswirkungen der unmittelbar angrenzenden 2010 Parkplätze zu berücksichtigen seien, sei nach Ansicht der Wiener Umweltschutzbehörde mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Wiener Umweltschutzbehörde habe daraufhin nochmals auf den räumlichen Zusammenhang im Sinne des Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 zwischen den Vorhaben und den sechs umliegenden Parkplätzen verwiesen und zur zeitlichen Überlagerung bemerkt, dass diese ihrer Ansicht nach keineswegs minimal sei, sondern in der Zeit zwischen 16:00 und 17:00 Uhr mit erheblichen zeitlichen Überschneidungen zu rechnen sei. Weiters habe die Umweltschutzbehörde auf den Gesetzestext des Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 verwiesen, woraus sich nicht ableiten lasse, dass eine Kumulierung nur bei zeitlichen Überschneidungen anzunehmen sei, sondern vielmehr auf den räumlichen Zusammenhang abgestellt werde. Die Anwendung des Schwellenwertkonzeptes entbinde

nicht von der Berücksichtigung der kumulativen Wirkung des Vorhabens, sondern es sei zu prüfen, ob es durch die Summenwirkung der Vorhaben zu Auswirkungen komme, die die Irrelevanzgrenze überschreiten würden. Da zusätzlich noch die indirekten Auswirkungen der unmittelbar angrenzenden 2010 Parkplätze zu berücksichtigen seien, sei nach Ansicht der Wiener Umweltschutzbehörde mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

1.2.14. Im ergänzenden Gutachten vom 27.07.2006 hielt der luftreinhalte-technische Amtssachverständige fest, dass die im Lageplan – Übersicht (Beilage 4) – als P1 bis P6 und P8 bis P16 bezeichneten Parkplätze als Kundenparkplätze und der Parkplatz P 7 (Rennbahnsiedlung) als Parkplatz einer Wohnhausanlage benutzt werde, was bedeute, dass außer P7 alle Parkplätze eine strukturell andere Benutzungsart als die Park & Ride- Anlage Aderklaaer Straße/Brachmühle aufwiesen. Es könnten sich daher – mit Ausnahme des Parkdecks Rennbahnsiedlung (P7) – die jeweiligen Emissionen aufgrund der strukturellen Verschiedenheit (Kurzparkplätze ab ca. 08:00 bis 09:00 Uhr und Spitzenzeiten der Park & Ride- Anlage zwischen 06:00 und 08:00 Uhr) nur minimal in den Nachmittagsstunden im Ausmaß von etwa 1 bis 2 Stunden überlagern. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass aufgrund der örtlichen Lagen der einzelnen Parkplätze bzw. Parkhäuser zueinander und der vorherrschenden Windrichtung und Windverteilung (siehe dazu die Umweltuntersuchung 7/2005 der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, GZ 05 806 vom Juli 2005 – Beilage 1, Seite 18) in Kombination mit der jeweiligen Entfernung (und der dadurch entstehenden Verdünnungsparameter) eine Überlagerung der Emissionen nur bei den Parkplätzen P3, P4, P9, P10, P11, P13 und P14 in einem zeitlich relevanten Ausmaß auftreten könne. Ein weiterer Parameter, der bei der Überlagerung von Emissionen zu berücksichtigen sei und einen wesentlichen Einfluss auf die Qualität der Überlagerung habe, sei die Stellplatzzahl bzw. die damit verursachten „internen“ Fahrbewegungen und somit die Quellstärke des Parkplatzes bzw. des Parkhauses/-decks.

1.2.14. Im ergänzenden Gutachten vom 27.07.2006 hielt der luftreinhalte-technische Amtssachverständige fest, dass die im Lageplan – Übersicht (Beilage 4) – als P1 bis P6 und P8 bis P16 bezeichneten Parkplätze als Kundenparkplätze und der Parkplatz P 7 (Rennbahnsiedlung) als Parkplatz einer Wohnhausanlage benutzt werde, was bedeute, dass außer P7 alle Parkplätze eine strukturell andere Benutzungsart als die Park & Ride- Anlage Aderklaaer Straße/Brachmühle aufwiesen. Es könnten sich daher – mit Ausnahme des Parkdecks Rennbahnsiedlung (P7) – die jeweiligen Emissionen aufgrund der strukturellen Verschiedenheit (Kurzparkplätze ab ca. 08:00 bis 09:00 Uhr und Spitzenzeiten der Park & Ride- Anlage zwischen 06:00 und 08:00 Uhr) nur minimal in den Nachmittagsstunden im Ausmaß von etwa 1 bis 2 Stunden überlagern. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass aufgrund der örtlichen Lagen der einzelnen Parkplätze bzw. Parkhäuser zueinander und der vorherrschenden Windrichtung und Windverteilung (siehe dazu die Umweltuntersuchung 7 aus 2005, der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, GZ 05 806 vom Juli 2005 – Beilage 1, Seite 18) in Kombination mit der jeweiligen Entfernung (und der dadurch entstehenden Verdünnungsparameter) eine Überlagerung der Emissionen nur bei den Parkplätzen P3, P4, P9, P10, P11, P13 und P14 in einem zeitlich relevanten Ausmaß auftreten könne. Ein weiterer Parameter, der bei der Überlagerung von Emissionen zu berücksichtigen sei und einen wesentlichen Einfluss auf die Qualität der Überlagerung habe, sei die Stellplatzzahl bzw. die damit verursachten „internen“ Fahrbewegungen und somit die Quellstärke des Parkplatzes bzw. des Parkhauses/-decks.

1.2.15. Unter Berücksichtigung all dieser Rahmenbedingungen, die in Tabelle 1 zusammengefasst seien, würde sich ausschließlich für die Parkplätze P1 (Merkur), P2 (Eybl), P3 (FMZ), P4 (Kika), P11 (Forstinger), P13 (Holzmann) und P14 (FMZ LZL) eine sehr geringe Kumulierung ergeben. Aufgrund von Erfahrungswerten mit gleichwertigen Anlagen im Untersuchungsgebiet sei an den immissionsrelevanten Aufpunkten jedenfalls aufgrund der Kumulierung mit keinen relevanten Immissionsbeiträgen für die Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ zu rechnen und seien somit auch keine erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen zu erwarten.

1.2.16. Daraus schließe der luftreinhalte-technische Amtssachverständige insbesondere aufgrund der Entfernungen und der Windrichtungsabhängigkeit, dass eine gleichzeitige Überlagerung der Schadstoffe von allen genannten Parkplätzen/Parkdecks auszuschließen sei.

1.2.17. Die Wiener Umweltschutzbehörde habe jedoch auf ihrer Rechtsansicht beharrt und in ihrer Stellungnahme vom 01.09.2006 neuerlich darauf hingewiesen, dass sich weder aus dem Gesetzestext des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 noch aus einer Wortinterpretation ableiten lasse, dass eine Kumulierung nur bei zeitlichen Überschneidung anzunehmen sei. Auch zeitlich aufeinander folgende Zusatzbelastungen hätten Auswirkungen auf Tages- und Jahresmittelwerte. Entscheidend sei nicht, ob die sechs öffentlichen Parkplätze für sich alleine relevante Emissionsbeiträge leisten würden

(dazu werde auf das Gutachten verwiesen), sondern ob diese gemeinsam mit den prognostizierten Beiträgen der gegenständlichen Park & Ride-Anlage einen erheblichen Immissionsbeitrag leisten werden. 1.2.17. Die Wiener Umweltschutzbehörde habe jedoch auf ihrer Rechtsansicht beharrt und in ihrer Stellungnahme vom 01.09.2006 neuerlich darauf hingewiesen, dass sich weder aus dem Gesetzestext des Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 noch aus einer Wortinterpretation ableiten lasse, dass eine Kumulierung nur bei zeitlichen Überschneidung anzunehmen sei. Auch zeitlich aufeinander folgende Zusatzbelastungen hätten Auswirkungen auf Tages- und Jahresmittelwerte. Entscheidend sei nicht, ob die sechs öffentlichen Parkplätze für sich alleine relevante Emissionsbeiträge leisten würden (dazu werde auf das Gutachten verwiesen), sondern ob diese gemeinsam mit den prognostizierten Beiträgen der gegenständlichen Park & Ride-Anlage einen erheblichen Immissionsbeitrag leisten werden.

Die Wiener Umweltschutzbehörde habe weiters reklamiert, dass zwar die Zusatzimmission durch den Betrieb der gegenständlichen Park & Ride-Anlage bei PM10 für den Tagesmittelwert mit 2,6 % und für den Jahresmittelwert mit < 1 % vom Grenzwert ermittelt worden sei, im vorliegenden Gutachten jedoch die zusätzlichen Immissionsbelastungen der übrigen Parkplätze nicht quantifiziert worden seien. Da die maßgeblichen Schwellenwerte aber bereits alleine durch den Betrieb der gegenständlichen Park & Ride-Anlage annähernd erreicht werden würden, gehe die Wiener Umweltschutzbehörde davon aus, dass selbst bei „sehr geringen“ Zusatzbelastungen die Irrelevanzgrenzen bei PM10 von 3 % für den Tagesmittelwert und von 1 % für den Jahresmittelwert im vorliegenden Fall überschritten würden. Da im konkreten Fall durch Kumulierung der Zusatzimmissionen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, gehe die Wiener Umweltschutzbehörde von einer UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens aus.

1.2.18. Zum Einwand der Wiener Umweltschutzbehörde führte die UVP-Behörde erster Instanz in ihrem Bescheid aus, dass zwar der räumliche Zusammenhang jedenfalls für die Zusammenrechnung der Kfz-Stellplätze und für die Beurteilung der Auswirkungen relevant sei, in die Beurteilung der Auswirkungen aber auch die zeitliche Komponente (d.h. wann es zu einer zeitlichen Überschreitung und damit zu einer sich gegenseitig verstärkenden Erzeugung von Emissionen kommen könne) einzubeziehen sei. Dies deshalb, da eine wirkungsbezogene Abschätzung zu treffen sei und eine geringe zeitliche Überschneidung auch geringere Umweltauswirkungen zur Folge habe.

1.2.19. Dem von der Wiener Umweltschutzbehörde in der Stellungnahme vom 01.09.2006 vorgebrachten Argument, dass die im ergänzenden Sachverständigengutachten angeführten Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13, und P14 insgesamt eine Stellplatzanzahl von 1.380 erreichten und maßgeblich sei, ob die Parkplätze gemeinsam mit den prognostizierten Beiträgen der gegenständlichen Park & Ride-Anlage einen erheblichen Immissionsbeitrag leisten würden, entgegnete die UVP-Behörde erster Instanz, dass die Kfz-Stellplatzzahl als Parameter für die Beurteilung der Überlagerung von Emissionen vom Amtssachverständigen für Luftreinhaltetechnik in seinem ergänzenden Gutachten berücksichtigt worden sei. Die Immissionsbeiträge der jeweiligen Parkplätze und Parkgaragen seien vom Amtssachverständigen auch nicht isoliert betrachtet, sondern in einer nachvollziehbaren Gesamtbetrachtung als irrelevant beurteilt worden. Der Argumentation der Wiener Umweltschutzbehörde sei somit die schlüssige Beurteilung des Amtssachverständigen für Luftreinhaltetechnik entgegenzuhalten, die an den immissionsrelevanten Aufpunkten aufgrund der Kumulierung für PM10 (und auch für Stickstoffdioxid) keine relevanten Immissionsbeiträge prognostiziere.

1.2.20. Dazu verwies die UVP-Behörde erster Instanz in ihrer Bescheidbegründung darauf, dass es Aufgabe des Feststellungsverfahrens sei, eine Grobprüfung durchzuführen, wobei es nicht Aufgabe einer Grobprüfung sein könne, mögliche Umweltauswirkungen in allen Details darzustellen, sondern dass die eingereichten Unterlagen lediglich eine Einschätzung der Projektauswirkungen ermöglichen müssten. Diesen Anforderungen genügten die eingereichten Unterlagen. Im Übrigen sei die Plausibilität der Verkehrsdaten und der Ausbreitungsrechnung seitens der Amtssachverständigen ausdrücklich bestätigt worden. Im Übrigen seien nicht die theoretisch möglichen Auswirkungen eines Vorhabens zu beurteilen, sondern jene Auswirkungen, die aufgrund der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich seien (siehe „Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Seite 26). Angesichts der von den Amtssachverständigen bescheinigten Plausibilität der Unterlagen könne die unsubstantiierte Behauptung, dass Abweichungen von den errechneten Werten zu erwarten seien, nicht überzeugen.

1.2.21. Zusammenfassend stellte die UVP-Behörde erster Instanz fest, dass ein räumlicher Zusammenhang zu den Parkplätzen P1 (Merkur), P2 (Eybl), P3 (FMZ), P4 (Kika), P11 (Forstinger), P13 (Holzmann) und P14 (FMZ LZL) bestehe und somit der Schwellenwert von mindestens 1.500 Kfz-Stellplätzen (Anhang 1 Z 21 lit a UVP-G 2000) bei einer Zusammenrechnung der sieben Parkplätzen bzw Parkgaragen mit den Kfz-Stellplätzen des gegenständlichen

Vorhabens erreicht werde. Eine Beurteilung der Kumulierungseffekte ergebe aber in Bezug auf Luftschadstoffe, dass mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, da auch hinsichtlich der Lärmsituation aufgrund der plausiblen Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Lärmschutz und der medizinischen Amtssachverständigen keine erheblichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu erwarten seien, sei festzustellen gewesen, dass für das beantragte Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.1.2.21. Zusammenfassend stellte die UVP-Behörde erster Instanz fest, dass ein räumlicher Zusammenhang zu den Parkplätzen P1 (Merkur), P2 (Eybl), P3 (FMZ), P4 (Kika), P11 (Forstinger), P13 (Holzmann) und P14 (FMZ LZL) bestehe und somit der Schwellenwert von mindestens 1.500 Kfz-Stellplätzen (Anhang 1 Ziffer 21, Litera a, UVP-G 2000) bei einer Zusammenrechnung der sieben Parkplätzen bzw Parkgaragen mit den Kfz-Stellplätzen des gegenständlichen Vorhabens erreicht werde. Eine Beurteilung der Kumulierungseffekte ergebe aber in Bezug auf Luftschadstoffe, dass mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, da auch hinsichtlich der Lärmsituation aufgrund der plausiblen Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Lärmschutz und der medizinischen Amtssachverständigen keine erheblichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu erwarten seien, sei festzustellen gewesen, dass für das beantragte Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

2. Berufung:

2.1. In ihrer Berufung vom 25.10.2006 gegen den Bescheid vom 19.09.2006 wies die Wiener Umweltschutzanwaltschaft darauf hin, dass die geplante Park & Ride-Anlage Brachmühle mit 1.471 Kfz-Stellplätzen nur um 29 Kfz-Stellplätze vom Schwellenwert des Anhangs 1 Z 21 Spalte 2 UVP-G 2000 von 1.500 Kfz-Stellplätzen abweiche. Es sei daher gemäß § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Z 21 Spalte 3 UVP-G 2000 im Wege einer Einzelfallprüfung zu untersuchen, ob zu erwarten sei, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt werde. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens sei der Projektstandort als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D bezogen auf den Luftschadstoff PM10 ausgewiesen gewesen.2.1. In ihrer Berufung vom 25.10.2006 gegen den Bescheid vom 19.09.2006 wies die Wiener Umweltschutzanwaltschaft darauf hin, dass die geplante Park & Ride-Anlage Brachmühle mit 1.471 Kfz-Stellplätzen nur um 29 Kfz-Stellplätze vom Schwellenwert des Anhangs 1 Ziffer 21, Spalte 2 UVP-G 2000 von 1.500 Kfz-Stellplätzen abweiche. Es sei daher gemäß Paragraph 3, Absatz 4, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 21, Spalte 3 UVP-G 2000 im Wege einer Einzelfallprüfung zu untersuchen, ob zu erwarten sei, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt werde. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens sei der Projektstandort als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D bezogen auf den Luftschadstoff PM10 ausgewiesen gewesen.

2.2. Dazu verwies die Wiener Umweltschutzanwaltschaft auf die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.06.2006, US 5B/2005/7-19, Wels Maximarkt, wonach es in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen, falls nicht durch weitere Maßnahmen sichergestellt werde, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten würden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation komme, auch zu keiner weiteren Erhöhung der Belastungssituation kommen dürfe. In diesem Fall könne keinerlei Bagatell- oder Irrelevanzgrenze mehr gelten und habe der Umweltsenat in der zitierten Entscheidung bereits bei einer Zusatzbelastung durch PM10 Tagesmittelwert (TMW) von 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, das entspricht 0,8 % des Grenzwertes, die UVP-Pflicht festgestellt. Die Zusatzbelastung aufgrund des Betriebes der geplanten Park & Ride-Anlage sei für den relevanten PM10 TMW mit 1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, das entspreche 2,6 % des Grenzwertes. Der TMW-Grenzwert sei bei allen Anrainern bereits durch die Vorbelastung ohne Projekt deutlich überschritten. Im gegenständlichen Fall komme man im Vergleich zu den Zusatzbelastungen im Fall „Wels Maximarkt“ im Ergebnis auf die dreifache Zusatzbelastung. Aufgrund eines einfachen Größenschlusses müsse daher das gegenständliche Vorhaben auch einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sein.

2.3. Im vorliegenden Fall sei zusätzlich von Bedeutung, dass gemäß § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 Kriterien wie die Merkmale des Vorhabens (Größe des Projektes, die Kumulierung mit anderen Vorhaben), der Standort des Vorhabens oder Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigen seien.2.3. Im vorliegenden Fall sei zusätzlich von Bedeutung, dass gemäß Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins bis 3 UVP-G 2000 Kriterien wie die Merkmale des Vorhabens (Größe des Projektes, die Kumulierung mit anderen Vorhaben), der Standort des Vorhabens oder Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens zu berücksichtigen seien.

2.4. Weiters führte die Berufungswerberin aus, dass die Auswirkungen des geplanten Vorhabens Park & Ride-Anlage

mit den Auswirkungen von weit mehr als 2.000 Kfz-Stellplätzen, die in einem Umkreis von 100 m bis maximal 600 m zum geplanten Vorhaben als öffentlich zugängliche Parkplätze in Betrieb seien, kumulierten.

2.5. Wie den Berechnungen der von der Antragstellerin eingereichten Verkehrsuntersuchung zu entnehmen sei, seien in der Morgenspitze mehr als 632 zusätzliche Zu- und Abfahrten/Stunde zu erwarten, d.h., das bereits derzeit überlastete Straßennetz habe 10 zusätzliche PKW pro Minute aufzunehmen.

2.6. In ihrer Berufung führte die Wiener Umweltschutzgesellschaft weiters aus, dass zwar die Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung davon ausgehe, dass die Park & Ride-Anlage grundsätzlich verkehrsverträglich sei, gleichzeitig aber zu bedenken gebe, dass ohne Realisierung der Verbindungsspanne Seyringer Straße – S2 Verkehrsbehinderungen während der werktäglichen Spitzenstunden im Untersuchungsgebiet auftreten würden. Die Errichtung der Verbindungsspanne Seyringer Straße – Wagramer Straße – S2 sei ein Gebot der Stunde. Im Gegensatz dazu ergebe die Verkehrsprognose 2007 (Verkehrsuntersuchung Seite 29 oben), dass der Kreuzungsbereich Julius-Ficker-Straße/Wagramer Straße/Rautenweg in der Morgen- und Nachmittagsspitze überlastet sei. Das Prognosemodell 2010 gehe wiederum von einer maximalen Belastung im Kreuzungsbereich Julius-Ficker-Straße/Wagramer Straße/Rautenweg von 98 % aus, wobei die Entlastung durch eine allfällige Verbindungsspanne Seyringer Straße – Wagramer Straße – S2 mitberücksichtigt sei. Die einzelnen Prognosemodelle der Verkehrsuntersuchung kämen zu unterschiedlichen Ergebnissen und seien nicht vergleichbar, da die Prognose 2007 ohne, die Prognose 2010 mit der Verbindungsspanne Seyringer Straße – Wagramer Straße – S2 berechnet wurde, wobei zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar sei, ob überhaupt und wann die Verbindungsspanne Seyringer Straße – Wagramer Straße – S2 realisiert werde. Die tatsächliche Belastung Julius-Ficker-Straße/Wagramer Straße/Rautenweg ohne Realisierung der Verbindungsspanne Seyringer Straße – Wagramer Straße – S2 lasse die Verkehrsuntersuchung offen.

2.7. Für detailliertere Feststellungen seien nach Ansicht der Berufungswerberin weitere Untersuchungen notwendig, welche jedenfalls den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreichen würden und führte die Berufungswerberin dazu weiter aus, dass ein Feststellungsverfahren einer allfälligen UVP-Pflicht keine UVP sein solle. Es sei daher eine UVP-Pflicht gegeben, um die (potentiell zu erwartenden) erheblichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen zu prüfen (vgl. Entscheidung des Umweltsenates „Wels Maximarkt“). Es komme daher bereits die Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zum Ergebnis, dass eine verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. 2.7. Für detailliertere Feststellungen seien nach Ansicht der Berufungswerberin weitere Untersuchungen notwendig, welche jedenfalls den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreichen würden und führte die Berufungswerberin dazu weiter aus, dass ein Feststellungsverfahren einer allfälligen UVP-Pflicht keine UVP sein solle. Es sei daher eine UVP-Pflicht gegeben, um die (potentiell zu erwartenden) erheblichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen zu prüfen vergleiche Entscheidung des Umweltsenates „Wels Maximarkt“). Es komme daher bereits die Einzelfallprüfung gemäß Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 zum Ergebnis, dass eine verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

2.8. Im Zusammenhang mit dem Kumulierungstatbestand gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 brachte die Berufungswerberin vor, dass bei der Einzelfallprüfung zwar zusätzlich zu PM10 die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon berücksichtigt worden seien, entscheidend jedoch sei, ob das Zusammenwirken mehrerer Vorhaben zu Umweltbelastungen führe, die – würden sie von einem einzigen Projekt stammen – gemäß § 3 Abs. 1 iVm Anhang 1 UVP-G 2000 eine UVP-Pflicht auslösen würden (Ennöckl/Raschauer Komm., Rz 7 zu § 3 Abs. 2 UVP-G 2000). 2.8. Im Zusammenhang mit dem Kumulierungstatbestand gemäß Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 brachte die Berufungswerberin vor, dass bei der Einzelfallprüfung zwar zusätzlich zu PM10 die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Ozon berücksichtigt worden seien, entscheidend jedoch sei, ob das Zusammenwirken mehrerer Vorhaben zu Umweltbelastungen führe, die – würden sie von einem einzigen Projekt stammen – gemäß Paragraph 3, Absatz eins, in Verbindung mit Anhang 1 UVP-G 2000 eine UVP-Pflicht auslösen würden (Ennöckl/Raschauer Komm., Rz 7 zu Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000).

2.9. Im vorliegenden Fall seien die von der geplanten Park & Ride-Anlage ausgehenden Zusatzbelastungen bei PM10 Tagesmittelwert (TMW) mit $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, das entspreche 2,6 % des Grenzwertes, und bei NO₂ Halbstundenmittelwert (HMW) mit $4,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, das entspreche 2,25 % des Grenzwertes, ermittelt worden. In einer Entfernung von weniger als 100 m befänden sich zwei öffentlich zugängliche Parkplätze (Merkur, Eybl) mit insgesamt 650 Kfz-Stellplätzen. Darüber hinaus befänden sich in einer Entfernung von weniger als 200 m die Kundenparkplätze Holzmann (140 Kfz-Stellplätze), FMZ (200 Kfz-Stellplätze) sowie in einer Entfernung von knapp 400 m die Kundenparkplätze Lidl (150 Kfz-Stellplätze)

und Kika (400 Kfz-Stellplätze). Bei allen diesen in unmittelbarer Nähe zum geplanten Vorhaben gelegenen öffentlich zugänglichen Parkplätzen sei es unterlassen worden, die Zusatzbelastungen zu ermitteln. Dabei wären vor allem die Werte der Parkplätze Merkur und Eybl von Bedeutung. Diese beiden Parkplätze hätten mit 650 Kfz-Stellplätzen knapp die Hälfte der Kfz-Stellplätze der Park & Ride-Anlage, wobei allerdings zu berücksichtigen sei, dass Kfz-Stellplätze von Einzelhandelsgeschäften eine wesentlich höhere Frequenz aufweisen würden, als jene von Park & Ride-Anlagen. Wenn man nun von der vereinfachten Annahme ausgehe, dass die Parkplätze Merkur und Eybl die halben Zusatzbelastungen im Vergleich zur Parkanlage Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße verursachten, so ergebe sich bei PM10 TMW eine Zusatzbelastung von 0,65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 1,3 % des Grenzwertes, bei NO₂ HMW eine Zusatzbelastung von 2,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 1,125 % des Grenzwertes.

Bei Kumulierung der Zusatzbelastungen der Park & Ride-Anlage sowie der Parkplätze Merkur und Eybl komme man bei dieser einfachen Berechnung auf eine gesamte Zusatzbelastung bei PM10 TMW von 1,95 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 3,9 % des Grenzwertes sowie bei NO₂ HMW auf 6,75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oder 3,375 % des Grenzwertes. Zu diesen Angaben würden die Gutachten praktisch keine Aussagen treffen und seien insofern mangelhaft. Dazu werde bemerkt, dass nicht bei allen Parkplätzen eine Überlagerung in einem zeitlich relevanten Ausmaß auftrete, insbesondere nicht bei den Parkplätzen Merkur und Eybl. Diese Beurteilung sei aus zwei Gründen nicht nachvollziehbar:

1. Die in der Verkehrsuntersuchung (Seite 6 Verkehrsuntersuchung, Seite 5 Umweltuntersuchung) errechnete Nachmittagspitze zwischen 16:00 bis 17:00 Uhr von 588 Zu- und Abfahrten pro Stunde führe zu beträchtlichen Überschneidungen mit dem Einkaufsverkehr.

2. In Anlage 6 des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) sei festgelegt, dass sich ein Tagesmittelwert aus der Mindestanzahl von 40 Halbstundenmittelwerten errechne. Zeitlich voneinander unabhängige Zusatzbelastungen erhöhten auch die jeweiligen Halbstundenmittelwerte, die nach der zitierten Vorschrift einen höheren Tagesmittelwert ergeben würden. Der eindeutige Gesetzeswortlaut widerlege damit die Behauptung, dass eine geringe zeitliche Überschneidung geringe Umweltauswirkungen zur Folge habe.

2.10. Im Hinblick auf das in § 1 IG-L und § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 festgelegte Minimierungs- und Vorsorgegebot sehe die Wiener Umweltschutzbehörde auch bei Anwendung der Kumulierungsbestimmung des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 die Notwendigkeit im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung weitere Untersuchungen anzustellen, um die zu erwartenden erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu prüfen.

2.10. Im Hinblick auf das in Paragraph eins, IG-L und Paragraph 17, Absatz 2, UVP-G 2000 festgelegte Minimierungs- und Vorsorgegebot sehe die Wiener Umweltschutzbehörde auch bei Anwendung der Kumulierungsbestimmung des Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 die Notwendigkeit im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung weitere Untersuchungen anzustellen, um die zu erwartenden erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu prüfen.

2.11. Es werde daher beantragt, nach den allenfalls noch erforderlichen Erhebungen den erstinstanzlichen Bescheid dahingehend abzuändern, als für das gegenständliche Vorhaben eine verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

3. Verlauf des Berufungsverfahrens

3.1. Die Berufung wurde den Verfahrensparteien vom Umweltsenat zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

3.2. Mit Schriftsatz vom 20.12.2006 teilte der Rechtsanwalt der Projektwerberin, Dr. Alexander Schoeller der Rechtsanwaltskanzlei Jaksch Schoeller & Riel, Landstraßer Hauptstraße 1/2, 1030 Wien, mit, dass seitens der Berufungsgegnerin kein Antrag auf Anberaumung einer mündlichen Verhandlung gestellt werde und die Berufungsgegnerin auf eine solche verzichte. Weiters wurde um vordringlichste Behandlung der gegenständlichen Angelegenheit ersucht.

Zum Inhalt der Berufung wurde ausgeführt, dass seitens der Wiener Umweltschutzbehörde seit Beginn des Verfahrens versucht werde, die gegenständliche Park & Ride-Anlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterwerfen, obwohl der Schwellenwert des Anhang 1 Z 21 Spalte 2 UVP-G 2000 nicht erreicht werde. Offensichtlich sei die Unterschreitung des Schwellenwertes mit 29 Stellplätzen für die Umweltschutzbehörde zu gering und versuche sie daher auf andere Weise den gesetzlich vorgeschriebenen Schwellenwert zu erreichen. Zum Inhalt der Berufung wurde ausgeführt, dass

seitens der Wiener Umweltanwaltschaft seit Beginn des Verfahrens versucht werde, die gegenständliche Park & Ride-Anlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterwerfen, obwohl der Schwellenwert des Anhang 1 Ziffer 21, Spalte 2 UVP-G 2000 nicht erreicht werde. Offensichtlich sei die Unterschreitung des Schwellenwertes mit 29 Stellplätzen für die Umweltanwaltschaft zu gering und versuche sie daher auf andere Weise den gesetzlich vorgeschriebenen Schwellenwert zu erreichen.

Festzuhalten sei, dass sich das gegenständliche Bauvorhaben im 21. Wiener Gemeindebezirk befinde und lediglich hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 im Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 gelegen sei.

Da das Projekt über ein ausreichendes Kontrollsystem verfüge, habe die Einzelfallprüfung ergeben, dass durch plausible und nachvollziehbare technische Maßnahmen im Betrieb sichergestellt sei, dass der Schwellenwert von 1.500 Stellplätzen in der Benutzung keinesfalls überschritten würde, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach Anhang 1 Z 21 lit. a UVP-G 2000 nicht in Frage komme. Da das Projekt über ein ausreichendes Kontrollsystem verfüge, habe die Einzelfallprüfung ergeben, dass durch plausible und nachvollziehbare technische Maßnahmen im Betrieb sichergestellt sei, dass der Schwellenwert von 1.500 Stellplätzen in der Benutzung keinesfalls überschritten würde, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach Anhang 1 Ziffer 21, Litera a, UVP-G 2000 nicht in Frage komme.

Im Übrigen sei die Einzelfallprüfung eingeschränkt auf den Parameter PM10 durchzuführen gewesen. Dazu verwies der Rechtsvertreter der Projektwerberin auf das Gutachten des luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22, wonach die Zusatzbelastung hinsichtlich des Luftschadstoffes PM10 innerhalb der von der Judikatur des Umweltsenates entwickelten Irrelevanzkriterien gelegen sei. Darüber hinaus begründe die Entscheidung der Wiener Landesregierung vom 19.09.2006 auf den Seiten 7 ff nachvollziehbar, aus welchen Gründen im Zusammenhang mit dem Parameter PM10 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht vorzunehmen sei.

Zum Vorbringen der Berufungswerberin dahingehend, dass keine Zusatzbelastungen bei den von ihr genannten öffentlich zugänglichen Parkplätzen ermittelt worden seien, führte die Projektwerberin aus, dass eine Zusatzbelastung lediglich im Hinblick darauf ermittelt werden könne, welche „neue“ Belastung durch eine Anlage entstehe, nicht aber dahingehend, welche Belastungen durch andere Parkanlagen (Vorbelastung) bereits gegeben seien.

Darüber hinaus berief sich die Projektwerberin auf die im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens eingeholten ergänzenden Gutachten, aus denen sich ihrer Ansicht nach eindeutig ergebe, dass die vorgebrachten Bedenken der Umweltanwaltschaft in der Berufung nicht den erhobenen Tatsachen entsprächen.

Die Berufungsgegnerin stellte daher aus all diesen Gründen den Antrag, die Berufung der Wiener Umweltanwaltschaft zurückzuweisen.

3.3. Mit Schreiben vom 29.01.2007 erteilte der Umweltsenat dem verkehrstechnischen und dem luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen des Magistrates Wien den Auftrag zur Ergänzung ihrer im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens erstellten Gutachten.

Dem verkehrstechnischen Amtssachverständigen wurden folgende Fragen gestellt:

1. Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß des derzeitigen Verkehrsaufkommens mit und ohne Verkehrsströme, welche durch den Betrieb der Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 gemäß der Beilage C4 der Antragsunterlagen ausgelöst werden?
2. Wird es bedingt durch das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsströme auf/aus den Parkplätzen P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 zusammen mit dem vorhabensbedingten Verkehrsaufkommen und dessen Verkehrsströmen zu Verkehrsbehinderungen kommen?

Dem luftreinhaltetechnischen Sachverständigen wurden folgende Fragen gestellt:

1. Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an Luftschadstoffen (insb. PM10 und NO2) im Jahresmittelwert, welches derzeit durch den Betrieb der Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 gemäß der Beilage C4 der Antragsunterlagen ausgelöst wird an den in der eingereichten Umweltuntersuchung ausgewiesenen Immissionspunkten?

Eventuell nicht-vorhandene betriebszeitliche Überlappungen mit dem Neuvorhaben haben bei der Berechnung unberücksichtigt zu bleiben.

2. Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an Luftschadstoffen (insb. PM10 und NO2) im Jahresmittelwert resultierend aus den gegebenen (Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 lt Beilage C4) und noch zu erwartenden (durch das Neuvorhaben Parkgarage Aderklaaerstraße) Verkehrsströmen insgesamt?

Eventuell nicht-vorhandene betriebszeitliche Überlappungen mit dem Neuvorhaben haben bei der Berechnung unberücksichtigt zu bleiben.

In beiden Aufträgen wurden die Amtssachverständigen im Sinne der gebotenen Grobprüfung um eine nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit zu treffende Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus den vorhandenen Untersuchungsergebnissen ersucht, wobei von einer Nachforderung aufwändiger Unterlagen möglichst Abstand genommen werden sollte. In diesem Sinne wurde ersucht, wenigstens jenen Schätzwert anzugeben, dessen Erreichung oder Überschreitung voraussichtlich als gesichert gelten kann. Weiters wurde ersucht zu prüfen, ob aufgrund der vorliegenden konkreten Angaben über die Zusatzbelastung durch das Erweiterungsprojekt unter Berücksichtigung der bekannten Kfz-Stellplatzzahlen Rückschlüsse auf die Auswirkungen der kumulierbaren Parkplätze (Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 lt Beilage C4) möglich sind.

3.4. Mit Schreiben vom 28.02.2007 teilte der verkehrstechnische Sachverständige des Magistrates Wien mit, dass in den ihm übermittelten Unterlagen keine Daten enthalten seien, welche eine Beurteilung des Verkehrsaufkommens der im Auftrag angeführten Parkplätze ermöglichen würden. Die im Bescheid enthaltene Tabelle 1 gebe die Anzahl der Stellplätze der jeweiligen Parkplätze ohne Quellennachweis an. Dazu teilte der verkehrstechnische Amtssachverständige mit, dass eine sachliche Beurteilung einer Verkehrserzeugung aufgrund von „Erfahrungswerten“ im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit in jedem Fall ausgeschlossen sei. Auch könne eine Berechnung der Verkehrserzeugung von Einkaufszentren (EKZ) und „Multifunktionalen Zentren“ (MFZ) gemäß der RVS 02.01.13 vom 01.09.2006 der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr, welche im Wesentlichen auf den Bruttogeschoßflächen bzw. Verkaufsflächen von EKZ/MFZ basieren, nicht erfolgen, zumal die Daten der Bruttogeschoßflächen bzw. Verkaufsflächen nicht bekannt seien. Eine Aussage über die Anteile des aus den kumulierbaren Parkplätzen resultierenden Verkehrs an der Gesamtbestandsverkehrsmenge sei daher nicht möglich.

Empfohlen werde eine Erhebung der tatsächlichen Verkehrsmenge der jeweiligen Parkplätze, wobei im Hinblick auf die Beurteilung der weiteren Verteilung im Straßennetz auch die Richtungen der Zu- und Abfahrtsströme erfasst werden würden. Mit dieser Datengrundlage sei eine konkrete weitere Aussage über den jeweiligen Anteil entweder in einer Verkehrsspitzenstunde (PKWE/H) oder Tagesbelastung DTW (KFZ/24) möglich.

3.5. Mit Schreiben vom 15.03.2007 erteilte der Umweltsenat dem Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, den Auftrag zur Durchführung einer der Empfehlung entsprechenden Verkehrserhebung.

3.6. Mit Schreiben vom 24.05.2007 teilte der verkehrstechnische Amtssachverständige des Magistrates Wien mit, dass nach Abstimmung mit der MA 22 die Verkehrsmengen der Ein-/Ausfahrten für die Parkplätze P1 (Merkur), P2 (Eybl), P3 (FMZ) und P4 (Kika) in den Nachmittagsstunden zwischen 15:00 und 19:00 Uhr erhoben worden seien (hiermit sei der unmittelbare Bezug zu der von der Projektwerberin eingereichten Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2005 sichergestellt, in der auch die Nachmittagsspitzenstunde beurteilt worden sei). Als Zähltag sei ein Donnerstag gewählt worden, da hier die Überlagerung „Verkehrsmengen EKZ“ und sonstiger Verkehr am ungünstigsten seien. Die Zählung sei am 12.04.2007 erfolgt.

3.6.1. Die Verkehrsströme aus den Parkplätzen P11 (Forstinger), P13 (Holzmann) und P14 (LZL) seien in Abstimmung mit der MA 22 – der Wiener Umweltschutzabteilung bzw. mit dem dem Verfahren beigezogenen luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen der MA 22 – nicht erhoben worden, da sich durch deren Lage [Einfahrten der Parkplätze P13 (Holzmann) und P14 (LZL) in der Baldassgasse bzw. Kürschnergasse bzw. die ausschließlich richtungsgebundene Abfahrt des P11 (Forstinger)] eine relevante Berücksichtigung bei den Knoten 21, B229 Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße und 21, 22, B8 Wagramer Straße – B229 Rautenweg/Julius-Ficker-Straße sachlich ausschließen lasse.

3.6.2. Verkehrstechnische Auswertung der Zählungen

Die von der beauftragen Zählfirma (AXIS Ingenieurleistungen) übermittelten Zählergebnisse seien von der MA 46 wie folgt ausgewertet worden:

Für jeden Parkplatz sei die Verteilung der möglichen Zu- und Abfahrten im angrenzenden Straßennetz erstellt worden (analog der eingereichten Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2005/ Punkt 5.3 Verkehrsverteilung). Erst mit dieser Verkehrsverteilung der EKZ-Ströme sei es möglich für die beiden Knoten 21, B229 Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße und 21, 22, B8 Wagramer Straße – B229 Rautenweg/Julius-Ficker-Straße den Anteil des EKZ-Verkehrs am sonstigen Verkehr darzulegen.

Die Anteilsberechnung EKZ am Gesamtverkehr sei in vier Planfällen für das Jahr 2007 (entsprechend Grundbelastung 2007 und Prognose 2007 aus der eingereichten Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2005) durchgerechnet worden:

1. Anteil der EKZ an der Spitzenstunde am Nachmittag 16:00 bis 17:00 Uhr (entspreche der Spritzenstunde in der eingereichten Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2007) ohne und mit P&R-Anlage, sowohl für den Kreuzungsgesamtverkehr als auch für die Einzelquerschnitte
2. Anteil der EKZ am DTV (entsprechend der eingereichten Umweltuntersuchung vom Juli 2005) ohne und mit P&R-Anlage, sowohl für den Kreuzungsgesamtverkehr als auch für die Einzelquerschnitte

Bei den Planfällen mit P&R-Anlagen sei die für die beiden Knoten ungünstigere Verkehrsverteilung der P&R-Anlage gemäß Variante 2 der eingereichten Verkehrsuntersuchung vom 19.07.2005 verwendet worden.

Der Anteil des Verkehrsaufkommens aus den EKZ betrage im Durchschnitt an den Kreuzungen Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße und Wagramer Straße – Rautenweg/Julius-Ficker-Straße 16 % bzw. 12,3 % sowie mit P&R-Anlage 25,7 % bzw. 18,1 % in der Spitzenstunde. Der Anteil des EKZ-Verkehrs am DTV betrage ohne P&R-Anlage, wieder gemessen an den Kreuzungen Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße und Wagramer Straße– Rautenweg/Julius-Ficker-Straße 10,9 % bzw. 8,3 % und mit P&R-Anlage 15,4 % bzw. 11,3 %. In Zahlen ausgedrückt betrage der EKZ-Verkehr gemessen in der Spitzenstunde an der Kreuzung Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße 6.337 Kfz und gemessen an der Kreuzung Wagramer Straße – Rautenweg/Julius-Ficker-Straße 8.227 Kfz; mit P&R-Anlage gemessen an denselben Kreuzungen 7.161 Kfz und 8.815 Kfz.

3.6.3. Zur Frage 2 des Umweltsenates betreffend eventueller Verkehrsbehinderungen durch das vorhabensbedingte Verkehrsaufkommen verwies der verkehrstechnische Amtssachverständige auf die von der Projektwerberin vorgelegte Verkehrsuntersuchung vom 19.05.2005 mit der Bemerkung, dass es diesbezüglich aus Sicht der MA 46 keiner weiteren Beurteilung bedürfe.

3.7. Der luftreinhaltechnische Amtssachverständige der Wiener Magistratsabteilung 22 - Bereich Immissionsminderung Luft führte in seinem ergänzenden Gutachten vom 12.07.2007 aus, dass für die in der Anfrage des Umweltsenates genannten Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 laut Beilage C der MA 22 keine Emissionsangaben vorlägen und ohne aufwändiger Erhebungsverfahren kurzfristig nicht feststellbar seien. Da die Gesamtemissionen einer Garage bzw. eines Parkplatzes nicht nur von der Stellplatzzahl sondern auch von den Fahrbewegungen auf den Stellflächen sowie der Zu- und Abfahrt abhängig seien, könne auch keine exakte Emissionsberechnung für die genannten Parkplätze durchgeführt werden. Für eine detailliertere bzw. „exaktere“ Beurteilung der Schadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet seien wesentlich umfangreichere Untersuchungen notwendig, welche jedenfalls den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreichen würden. Dazu verwies der luftreinhaltechnische Amtssachverständige auf den Text des Auftrages, wonach um Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus den vorhandenen Untersuchungsergebnissen ersucht werde.

Um eine mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffende Abschätzung der Emissionen zu erhalten, würden die durch die Umweltuntersuchung 7/2005 der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH bekannten Emissionen der Park & Ride-Anlage entsprechend dem Verhältnis ihrer Stellplätze auf die genannten Parkplätze umgelegt. Dabei würden die Spitzenemissionen in der „stärksten“ halben Stunde (HMWmax) herangezogen, um die Emissionsdaten der Park & Ride-Anlage im Hinblick auf ihr Emissionsverhalten (Fahrbewegungen bzw. Stellplatzwechsel) mit den zu kumulierenden Parkplätzen vergleichen zu können (in den Spitzenstunden sei von ähnlichen Fahrbewegungsmustern trotz unterschiedlicher Nutzungsart auszugehen). Um eine mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffende Abschätzung der Emissionen zu erhalten, würden die durch die Umweltuntersuchung 7 aus 2005, der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH bekannten Emissionen der Park & Ride-Anlage entsprechend dem Verhältnis ihrer Stellplätze auf die genannten Parkplätze umgelegt. Dabei würden die Spitzenemissionen in der „stärksten“ halben Stunde (HMWmax) herangezogen, um die Emissionsdaten der Park & Ride-Anlage im Hinblick auf ihr Emissionsverhalten (Fahrbewegungen bzw. Stellplatzwechsel) mit den zu kumulierenden Parkplätzen vergleichen zu können (in den Spitzenstunden sei von

ähnlichen Fahrbewegungsmustern trotz unterschiedlicher Nutzungsart auszugehen).

3.7.1. Dazu wies der luftreinhalte-technische Amtssachverständige als Rahmenbedingungen und Untersuchungsgebiet folgende Emissionsquellen, nämlich die Parkplätze

P1 (Merkur, 1210 Julius-Ficker-Straße 91),

P2 (Eybl, 1210 Julius-Ficker-Straße 93),

P3 (FMZ, 1210 Julius-Ficker-Straße 95),

P4 (Kika, Wagramer-Straße 246),

P11 (Forstinger, 1220 Rautenweg 2),

P13 (Holzmann, 1210 Baldassgasse 3),

P14 (LZL, 1210 Kürschnergasse 6B und 6C),

die P&R-Anlage (Park & Ride-Anlage Aderklaa),

sowie die Immissionspunkte (Aufpunkte)

IP1 (1210, Lhotskygasse 11),

IP2 (1210, Seyringer Straße 7),

IP3 (1220, Wagramer Straße 238),

IP4 (1220 Wagramer Straße 242) und IP5 (1210, Aderklaaerstraße 23)

aus.

3.7.2. Als Beurteilungsgrundlagen führte der luftreinhalte-technische Amtssachverständige im Wesentlichen an:

- -Strichaufzählung
Umweltuntersuchung 7/2005 von Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH (von der Projektwerberin vorgelegt), Umweltuntersuchung 7 aus 2005, von Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH (von der Projektwerberin vorgelegt),
- -Strichaufzählung
Verkehrsuntersuchung (DI Lust) vom 19.07.2005 (von der Projektwerberin vorgelegt),
- -Strichaufzählung
Verkehrsdaten der MA 46 (Schreiben vom 18.05.2007, Zahl: MA 46- Allg-6374/07),
- -Strichaufzählung
Planbeilage C4 (Lageplan),
- -Strichaufzählung
Technische Grundlage Emissionen von Kraftfahrzeugen im Bereich von Abstellflächen“ (BMW 2006),
- -Strichaufzählung
Technische Grundlage zur Ermittlung von Immissionen im Nahbereich von Abstellflächen für Kraftfahrzeuge“ (BMW 2001),
- -Strichaufzählung
Technische Grundlage für die Beurteilung von Einwirkungen, die beim Betrieb von Koch-, Selch-, Brat- und Backanlagen auftreten können“ und „Abhilfemaßnahmen – Kapitel 7 (Immissionsbetrachtungen) und 9 (Windrichtungsverteilung)“; (BMW 2004),
- -Strichaufzählung
Technische Grundlage für die Beurteilung von Emissionen und Immissionen aus Garagen“ (BMW 2004),
- -Strichaufzählung
ÖNORM M 9440 – Ausbreitung von luftverunreinigenden Stoffen in der Atmosphäre,
- -Strichaufzählung
Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs V 2.1 (Umweltbundesamt 2004) Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs römisch fünf 2.1 (Umweltbundesamt 2004),
- -Strichaufzählung

Immissionsprogramm WinGauss (Forschungsinstitut für Mikroprozessortechnik der Johannes Kepler Universität Linz), -Gefahrstoffe-Reinhaltung der Luft: NO-NO₂ Umwandlung für die Anwendung von Immissionsprognosen für Kfz-Abgase; Romberg, Bösing, Lohmeyer, Runke, Röth 1996,

- -Strichaufzählung
Bestimmung der Stickstoffdioxid-Emission im offenen Gelände Stickstoffdioxid-Immissionsprognose an Straßen im offenen Gelände; Journée Cercl'Air du 10 novembre 1989 - Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
- -Strichaufzählung
Tabelle über die Windrichtungsverteilung erstellt auf der Grundlage der Messstelle der MA 22 – Lobau (2002-2006).

3.7.3. Dazu vermerkte der Amtssachverständige, dass die Abschätzungen der Änderungen der Schadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet mit dem Programm WinGauss 3.1 durchgeführt worden seien. WinGauss sei vom Forschungsinstitut für Mikroprozessortechnik der Johannes Kepler Universität Linz zur Abschätzung und Berechnung der Ausbreitung von luftverunreinigenden Stoffen in der Atmosphäre entwickelt worden. Anhand der oben beschriebenen Emissionsdaten und Rahmenbedingungen habe der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige für alle Emissionsquellen eine Abschätzung der Schadstoffbelastung an den beschriebenen Immissionspunkten mittels eines Gauß'schen Ansatzes durchgeführt.

3.7.4. Die daraus an den Immissionspunkten resultierenden Daten seien in Tabelle 1 zusammengefasst worden. Dazu führte der Amtssachverständige aus, dass dabei zu berücksichtigen sei, dass aufgrund der bestehenden Datenlage [Emissionsdaten – Parkplätze P1, P2, P3, P4, P11, P13 und P14 sowie Park & Ride-Anlage an den Immissionspunkten IP1 – IP5, gemessen an den Spitzenemissionen in der „stärksten“ halben Stunde (HMW_{max}) unter Anwendung der von der MA 22 aufgezeichneten Windrichtungsverteilung] nur eine Grobabschätzung möglich sei, diese jedoch eine „worst case“ Abschätzung darstelle und die real zu erwartenden Immissionen nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit darunter liegen würden.

Tabelle 1: Immissionsbeiträge der zu kumulierenden Parkplätze dargestellt als JMW - siehe Originalbescheid!

Dazu führte der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige aus, dass die in Tabelle 1 dargestellten Werte in der Form des in Zahlen ausgedrückte Ausmaßes nicht mit den Daten (Zahlen) der Umweltuntersuchung direkt (als Zahlenwerte) vergleichbar seien. Die Tabelle 1 sowie die dem Gutachten angeschlossenen Abbildungen 3 bis 10 stellten dabei in einer Grobabschätzung die Veränderungen bzw Auswirkungen und Kumulierungseffekte als Veränderungen der Immissionsniveaus im lufthygienisch zusammenhängenden Raum dar und sollten in ihrer Summe (Kurzzeit- und Langzeitbelastungen) ein Gesamtbild der Auswirkungen darstellen. Die Abbildungen 3 bis 10 würden dabei beispielhaft an den Hauptwindrichtungen die Veränderungen der einzelnen Immissionsverhältnisse (Immissionsniveaus) für die Planfälle

- -Strichaufzählung
Emissionen der zu kumulierenden Parkplätze und der daraus resultierenden Emissionen der Fahrbewegungen im Straßennetz mit und ohne Park & Ride-Anlage,
- -Strichaufzählung
Emissionen der zu kumulierenden Parkplätze und der Emissionen des gesamten Verkehrs im Straßennetz mit und ohne Park & Ride-Anlagen,

darstellen. Die grafische Darstellung erfolge beispielhaft an Hand der NO_x – Daten und gelte in ihren grundlegenden Aussagen selbstverständlich auch für das PM₁₀ Datenmaterial. Da bei der grafischen PM₁₀ – Auswertung aufgrund der deutlich geringeren Massenströme optisch keine Veränderungen mehr erkennbar seien, sei auf die grafische Darstellung der PM₁₀ – Isolinien verzichtet worden.

3.7.6. Zusammenfassend führt der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige aus, dass aufgrund der Einreichunterlagen (Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet) und der verfügbaren Datenlage davon auszugehen sei, dass

- -Strichaufzählung
die Zusatzimmissionen an konventionellen Luftschadstoffen – insbesondere NO₂ und PM₁₀ – durch den Betrieb der Park & Ride-Anlage Aderklaa (der „Betrieb“ beinhaltet alle Fahrbewegungen in der Garage sowie auf den Zu-

und Abfahrtswegen bzw. -rampen sowie im Verkehrsnetz) an den in der Umweltuntersuchung 7/2005 der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH ausgewiesenen Immissionspunkten laut dieser cit. Umweltuntersuchung im Sinne des UBA-Leitfadens für UVP-Verfahren; BE 274/2005 als irrelevant einzustufen sei, die Zusatzimmissionen an konventionellen Luftschadstoffen – insbesondere NO₂ und PM₁₀ – durch den Betrieb der Park & Ride-Anlage Aderklaa (der „Betrieb“ beinhaltet alle Fahrbewegungen in der Garage sowie auf den Zu- und Abfahrtswegen bzw. -rampen sowie im Verkehrsnetz) an den in der Umweltuntersuchung 7 aus 2005, der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH ausgewiesenen Immissionspunkten laut dieser cit. Umweltuntersuchung im Sinne des UBA-Leitfadens für UVP-Verfahren; BE 274 aus 2005, als irrelevant einzustufen sei,

- -Strichaufzählung
dieselbe Aussage auch für die im Untersuchungsgebiet liegenden zu kumulierenden Parkplätze gelte, da
- -Strichaufzählung
die Stellplatzzahlen um 1 bis 2 Zehnerpotenzen geringer seien als bei gegenständlichem Projekt und daher auch die zu erwartenden Emissionen um diesen Faktor niedriger anzusetzen seien, und
- -Strichaufzählung
die zu kumulierenden Parkplätze teilweise ähnliche oder höhere Abstände zu den Immissionspunkten aufweisen würden.
- -Strichaufzählung
das Belastungsniveau an konventionellen Luftschadstoffen (insbesondere NO₂ und PM₁₀) sowohl im Untersuchungsgebiet (lufthygienisch zusammenhängender Raum) im Allgemeinen als auch an den in der Umweltuntersuchung 7/2005 der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH ausgewiesenen Immissionspunkten im Speziellen keine relevante Änderung durch die Errichtung und den Betrieb der Park & Ride-Anlage Aderklaa unter Berücksichtigung der zu kumulierenden Parkplätze und der dadurch bedungenen Änderungen im höherrangigen Straßennetz erfahre. das Belastungsniveau an konventionellen Luftschadstoffen (insbesondere NO₂ und PM₁₀) sowohl im Untersuchungsgebiet (lufthygienisch zusammenhängender Raum) im Allgemeinen als auch an den in der Umweltuntersuchung 7 aus 2005, der Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH ausgewiesenen Immissionspunkten im Speziellen keine relevante Änderung durch die Errichtung und den Betrieb der Park & Ride-Anlage Aderklaa unter Berücksichtigung der zu kumulierenden Parkplätze und der dadurch bedungenen Änderungen im höherrangigen Straßennetz erfahre.

Anhand der grafischen Darstellung (Abbildung 3 bis 10) und der tabellarischen Darstellung (Tabelle 1) sei zu erkennen, dass unter Berücksichtigung der Verkehrsströme (sowohl bei diskreter Betrachtung der Verkehrsströme der Parkplätze mit und ohne Park & Ride-Anlage als auch bei Betrachtung des gesamten Verkehrsaufkommens) im Hinblick auf die Immissionspunkte IP1 bis IP5 keine relevante Änderung des Belastungsniveaus feststellbar sei.

Im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Kriterien des UVP-G 2000 sei aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen und Immissionsabschätzungen angesichts des geringen Ausmaßes der Überlagerung mit den anderen Parkplätzen gemäß Beilage C4 (Kumulierung) von lediglich geringen Veränderungen der Auswirkungen auf die Umwelt im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens auszugehen.

Unter Berücksichtigung der gebotenen Grobprüfung sei aufgrund der Kumulierung der in Betracht zu ziehenden Auswirkungen mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

3.8. Mit Schreiben vom 23.07.2007 hat der Umweltsenat den Verfahrensparteien das ergänzende luftreinhaltetechnische sowie das ergänzende verkehrstechnische Gutachten zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

3.9. In ihrer Stellungnahme vom 09.08.2007 zu den ergänzenden Gutachten teilte die Wiener Umweltschutzbehörde zum verkehrstechnischen Gutachten mit, dass das Gutachten die Verkehrsanteile, die von den bestehenden Einkaufszentren (P1 bis P4) und von der geplanten P & R-Anlage ausgingen, deutlich zeige. Zur Spitzenstunde am Nachmittag betrage der Anteil der vier Einkaufszentren am Gesamtverkehr an der Kreuzung Julius-Ficker-Straße – Seyringer Straße 16 %. Bei Hinzurechnung der P & R-Anlage erhöhe sich der Gesamtanteil auf 25,7%. Beim durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) betrage das Verhältnis an derselben Kreuzung 10,9 % ohne zu 15,4 % mit P & R-Anlage. Auch für die Kreuzung Wagramer Straße – Rautenweg/Julius-Ficker-Straße ergebe sich ein ähnliches Verhältnis.

3.9.1. Damit gehe aus dem verkehrstechnischen Gutachten eindeutig hervor, dass die bestehenden Einkaufszentren mehr Verkehr verursachen würden als für die projektierte P & R-Anlage berechnet worden sei.

3.9.2. Weiters teilte die Wiener Umweltschutzbehörde zum luftreinhalte-technischen Gutachten mit, dass sich die absoluten Zahlenwerte des vorliegenden Gutachtens vom 12.07.2007 und des ursprünglichen Gutachtens vom 20.12.2005, beide Gutachten vom selben Sachverständigen, bei den Immissionsprognosen wesentlich unterscheiden würden. Die Werte würden im vorliegenden Fall für NO₂ um etwa den Faktor 10 für PM₁₀ sogar um etwa den Faktor 100 divergieren. Für NO₂ seien die, bei den verschiedenen Immissionspunkten zu erwartenden Zusatzbelastungen durch die P & R-Anlage die Charakteristik betreffend hinreichend übereinstimmend. Der Gutachter liefere jedoch zu den beträchtlichen Unterschieden eine Erklärung dahingehend, als er ausführe, dass die dargestellten Werte in der Form des in Zahlen ausgedrückten Ausmaßes nicht mit den Daten (Zahlen) der Umweltuntersuchung von Rosinak & Partner direkt (als Zahlenwerte) vergleichbar seien und die Tabellen und Abbildungen in einer Grobabschätzung die Veränderungen bzw. Auswirkungen und Kumulierungseffekte als Veränderungen der Immissionsniveaus im lufthygienisch zusammenhängenden Raum darstellten und in ihrer Summe ein Gesamtbild der Auswirkungen darstellen sollten.

Dieser Erklärung folgend dürften die Werte in Tabelle 1 des Gutachtens nicht als absolute Zahlenwerte gelesen werden. Die Tabelle 1 zeige demnach gut die Verhältnisse der beiden Planfälle (ohne P & R-Anlage und mit P & R-Anlage) auf. Es sei damit möglich, daraus das Verhältnis der Immissionsbeiträge P & R-Anlage zu den restlichen Parkplätzen zu berechnen. Der anteilige Beitrag der P & R-Anlage sei hierbei durch die Differenz der beiden in der angeführten Tabelle dargestellten Planfälle gegeben.

Die Betrachtung der so gewonnenen Verhältnisse zeige, dass der zu erwartende Beitrag an den Immissionen aus den mit der P & R-Anlage zu kumulierenden Parkplätzen zumindest ebenso groß sei, wie der aus der P & R-Anlage selbst. Als untere Schranke für die zu erwartenden Immissionen, aus der gemeinsamen Betrachtung der angeführten Parkplätze und der P & R-Anlage, könnten also die doppelten Werte der alleine aus der P & R-Anlage herrührenden Immissionen aus der Prognose von Rosinak & Partner GmbH angesetzt werden. Damit ergebe sich für PM₁₀ ein Jahresmittelwert von etwa 0,8 µg/m³ oder 2 % Zusatzbelastung bzw. ein Tagesmittelwert von 2,6 µg/m³ oder 5,2 % Zusatzbelastung vom Gesamtwert. Diese Auslegung des lufttechnischen Gutachtens decke sich auch mit dem Ergebnis der Verkehrszählung, die bei Hinzurechnung der bestehenden Einkaufszentren zumindest eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ergeben habe. Als Ergebnis dieser Betrachtung sei jedenfalls ein relevanter Beitrag durch die kumulierten Quellen für den medizinisch wichtigen JMW von PM₁₀ gegeben.

Folgt man dieser Betrachtung nicht, so müsse man feststellen, dass zwei auch in der Charakteristik nicht deckungsgleiche Prognosen vorlägen, welche eklatant unterschiedliche Werte für die zu erwartende Belastung lieferten, und sich damit der Sachverständige selbst widersprechen würde. Bei zwei widersprechenden Gutachten sei ein drittes Gutachten allenfalls durch einen nichtamtlichen Sachverständigen, gemäß § 52 Abs. 2 AVG, geboten (vgl. VwGH vom 17.02.1999, 95/03/0120; VwGH vom 27.09.1983; 82/11/0130). Folgt man dieser Betrachtung nicht, so müsse man feststellen, dass zwei auch in der Charakteristik nicht deckungsgleiche Prognosen vorlägen, welche eklatant unterschiedliche Werte für die zu erwartende Belastung lieferten, und sich damit der Sachverständige selbst widersprechen würde. Bei zwei widersprechenden Gutachten sei ein drittes Gutachten allenfalls durch einen nichtamtlichen Sachverständigen, gemäß Paragraph 52, Absatz 2, AVG, geboten vergleiche VwGH vom 17.02.1999, 95/03/0120; VwGH vom 27.09.1983; 82/11/0130).

3.9.3. Aus Sicht der Wiener Umweltschutzbehörde würden die teilweise unterschiedlichen Ergebnisse der beiden lufttechnischen Gutachten zeigen, dass die über mehrere Größenordnungen voneinander abweichenden Abschätzungen offensichtlich nicht geeignet seien, um sicherzustellen, dass die auf die Realität abzielenden Schutzwerte des Gesetzes durch die minimale Kriterienunterschreitung einer Prognose hinreichend sichergestellt seien. Die Prognosen aller prinzipiell zur Verfügung stehenden Ausbreitungsmodelle seien (systemimmanent) mit großen Unsicherheiten belastet, so dass unbedeutende Unterschreitungen des sogenannten Irrelevanzkriteriums in der Prognose Anlass zu weitergehenden Untersuchungen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung, schon im Sinne des Vorsorgeprinzips sein müssten, um Aussagen über die zu erwartende Belastung mit der gebotenen Sicherheit treffen zu können (vgl. US vom 26.06.2006, US 5B/2005/7-19, Wels Maximarkt). Auch das vorliegende Gutachten vom 12.07.2007 bestätige diese Ansicht: 3.9.3. Aus Sicht der Wiener Umweltschutzbehörde würden die teilweise unterschiedlichen Ergebnisse der beiden lufttechnischen Gutachten zeigen, dass die über mehrere

Größenordnungen voneinander abweichenden Abschätzungen offensichtlich nicht geeignet seien, um sicherzustellen, dass die auf die Realität abzielenden Schutzwerte des Gesetzes durch die minimale Kriterienunterschreitung einer Prognose hinreichend sichergestellt seien. Die Prognosen aller prinzipiell zur Verfügung stehenden Ausbreitungsmodelle seien (systemimmanent) mit großen Unsicherheiten belastet, so dass unbedeutende Unterschreitungen des sogenannten Irrelevanzkriteriums in der Prognose Anlass zu weitergehenden Untersuchungen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung, schon im Sinne des Vorsorgeprinzips sein müssten, um Aussagen über die zu erwartende Belastung mit der gebotenen Sicherheit treffen zu können (vergleiche US vom 26.06.2006, US 5B/2005/7-19, Wels Maximarkt). Auch das vorliegende Gutachten vom 12.07.2007 bestätige diese Ansicht:

Für eine detailliertere bzw. „exaktere“ Beurteilung der Schadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet seien wesentlich umfangreichere Untersuchungen notwendig, welche jedenfalls den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreichen würden.

Die Behörde habe sich im Feststellungsverfahren insoweit auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen, unter Berücksichtigung der konkreten Situation, zu beschränken. Es sei eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit vorhabenstypischer Umweltauswirkungen vorzunehmen (Eberhartinger-Tafill/Merl, UVP-G 44, zitiert in Ennöckl/Raschauer, § 3 UVP-G, Rz 47). Die Behörde habe sich im Feststellungsverfahren insoweit auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen, unter Berücksichtigung der konkreten Situation, zu beschränken. Es sei eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit vorhabenstypischer Umweltauswirkungen vorzunehmen (Eberhartinger-Tafill/Merl, UVP-G 44, zitiert in Ennöckl/Raschauer, Paragraph 3, UVP-G, Rz 47).

Aus den in der Berufung und oben angeführten Erwägungen gehe die Wiener Umweltanwaltschaft davon aus, dass für das Vorhaben „P & R-Anlagen Aderklaaerstraße“ eine verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sei.

4. Erwägungen des Umweltsenates:

4.1. Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist die Frage, ob im Hinblick auf die von der SET Projektentwicklung GmbH beabsichtigte Errichtung der Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße der Tatbestand des Anhanges 1 Z 21 lit. a oder lit. b UVP-G 2000 erfüllt wird und ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP G 2000 durchzuführen ist. 4.1. Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist die Frage, ob im Hinblick auf die von der SET Projektentwicklung GmbH beabsichtigte Errichtung der Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße der Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 21, Litera a, oder Litera b, UVP-G 2000 erfüllt wird und ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP G 2000 durchzuführen ist.

4.2. Grundlagen der rechtlichen Beurteilung

4.2.1. 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. 4.2.1. Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, 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.

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

Nach Anhang 1 Z 21 Spalte 3 lit. b UVP-G 2000 sind öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätze für Kraftfahrzeuge einer Einzelfallprüfung zu unterziehen. Nach Anhang 1 Ziffer 21, Spalte 3 Litera b, UVP-G 2000 sind öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätze für Kraftfahrzeuge einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.

4.2.2. Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über

belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl II Nr. 300/2004, ist das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Dornbach, Grinzing, Josefsdorf, Kalksburg, Mauer, Neuwaldegg, Neustift am Walde, Obersievering, Pötzleinsdorf, Rosenberg, Salmannsdorf und Untersievering als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) hinsichtlich des Schadstoffes PM10 ausgewiesen.4.2.2. Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 300 aus 2004,, ist das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Dornbach, Grinzing, Josefsdorf, Kalksburg, Mauer, Neuwaldegg, Neustift am Walde, Obersievering, Pötzleinsdorf, Rosenberg, Salmannsdorf und Untersievering als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) hinsichtlich des Schadstoffes PM10 ausgewiesen.

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl II Nr. 262/2006, ist das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Josefsdorf, Kahlenbergerdorf, Kaiserebersdorf Herrschaft, Landjägermeisteramt und Salmannsdorf betreffend den Luftschadstoff Stickstoffdioxid – NO₂ und das gesamte Stadtgebiet hinsichtlich des Schadstoffes Feinstaub – PM10 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) ausgewiesen. Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 262 aus 2006,, ist das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Josefsdorf, Kahlenbergerdorf, Kaiserebersdorf Herrschaft, Landjägermeisteramt und Salmannsdorf betreffend den Luftschadstoff Stickstoffdioxid – NO₂ und das gesamte Stadtgebiet hinsichtlich des Schadstoffes Feinstaub – PM10 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) ausgewiesen.

Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen der Luftschadstoffe PM10 und NO₂ nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft getroffen werden (IG-L – Maßnahmenkatalog 2005) – LGBl. Nr. 47/2005 ist im Sinne des § 2 Abs. 8 IG-L das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt Wien als Sanierungsgebiet festgelegt. Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen der Luftschadstoffe PM10 und NO₂ nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft getroffen werden (IG-L – Maßnahmenkatalog 2005) – Landesgesetzblatt Nr. 47 aus 2005, ist im Sinne des Paragraph 2, Absatz 8, IG-L das gesamte Gebiet der Bundeshauptstadt Wien als Sanierungsgebiet festgelegt.

4.2.3. Wie die UVP-Behörde erster Instanz richtig festgestellt hat, sind im Zusammenhang mit Immissionszusatzbelastungen die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ zu berücksichtigen. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“, das nach der Judikatur des Umweltsenates maßgeblich ist. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit im Fall Arnoldstein (US 1A/2001/13-57 vom 21.03.2002) mit folgender Begründung ausdrücklich anerkannt wurde:

„Das „Schwellenwertkonzept“ (in der Folge: SWK) dient (unter anderem) zur Beurteilung der Umwelterheblichkeit von Zusatzbelastungen der Luft, die aus den auftretenden oder zu erwartenden Emissionen einer bestehenden oder geplanten Anlage resultieren. Die Beurteilung beruht hiebei auf dem Vergleich der anlagenbedingten Immissionszusatzbelastung mit Beurteilungswerten für die Umwelterheblichkeit, die sich aus wissenschaftlich anerkannten Schwellenwerten für das Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ableiten. Diese in der BRD vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) erstellten Bewertungskriterien ergeben Wirkungsschwellenwerte (WSW) und Risikoschwellenwerte (RSW), wobei der WSW für nicht kanzerogene Schadstoffe, der RSW für kanzerogene Schadstoffe gilt (Grundlagen für eine technische Anleitung zur thermischen Behandlung von Abfällen des Umweltbundesamtes, Wien 1995, Seite 145f). Wenn die Zusatzbelastung auf der Beurteilungsfläche (Untersuchungsgebiet), erfasst als Kurzzeitwert (Halbstundenmittelwert = HMW, Tagesmittelwert = TMW), 3 % des Immissionsgrenzwertes, Forstgrenzwertes oder Schwellenwertes (Immissionswert zum Schutz von Gesundheitsgefahren) nicht überschreitet, ist die Umwelteinwirkung der bestehenden oder geplanten Anlage als unerheblich einzustufen; wenn die Zusatzbelastung auf der Beurteilungsfläche (Untersuchungsgebiet), erfasst als Langzeitwert (FMW = Mittelwert über die Vegetationsperiode, JMW = Jahresmittelwert), 1 % des Immissionsgrenzwertes, Forstgrenzwertes oder Schwellenwertes (Immissionswert zum Schutz vor

Gesundheitsgefahren) nicht überschreitet, ist die Umwelteinwirkung durch Emissionen der bestehenden oder geplanten Anlage als unerheblich einzustufen („Irrelevanzkriterium“). In jedem Fall können detaillierte Immissionsuntersuchungen entfallen (ebendort, 148).

[...]

Das Schwellenwertkonzept zur Beurteilung der Umwelterheblichkeit von Zusatzbelastungen etwa der Luft durch aus einer geplanten Anlage resultierende Emissionen ist, wie die zitierten Ausführungen des Umweltbundesamtes bestätigen, ein fachlich anerkanntes Beurteilungsinstrument für Immissionszusatzbelastungen...“.

4.2.4. Im aktuellen Leitfaden des Umweltbundesamtes von 2005 für „UVP und IG-L“, der als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren dienen soll, wird darauf verwiesen, dass für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO2 auftreten (wie insbesondere Sanierungsgebiete gemäß IG-L, belastete Gebiete gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000) sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit, als Bagatellgrenze eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden kann. In Sanierungsgebieten und belasteten Gebieten könne im Sinne des Minimierungsgebotes die Genehmigungsfähigkeit darüber hinaus nur durch weitergehende Maßnahmen erreicht werden. Außerhalb der oben genannten Gebiete könne als Bagatellgrenze eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung zur Bewertung, insbesondere der Abgrenzung des Untersuchungsraumes, herangezogen werden.

4.2.4. Im aktuellen Leitfaden des Umweltbundesamtes von 2005 für „UVP und IG-L“, der als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren dienen soll, wird darauf verwiesen, dass für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO2 auftreten (wie insbesondere Sanierungsgebiete gemäß IG-L, belastete Gebiete gemäß Paragraph 3, Absatz 8, UVP-G 2000) sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit, als Bagatellgrenze eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden kann. In Sanierungsgebieten und belasteten Gebieten könne im Sinne des Minimierungsgebotes die Genehmigungsfähigkeit darüber hinaus nur durch weitergehende Maßnahmen erreicht werden. Außerhalb der oben genannten Gebiete könne als Bagatellgrenze eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung zur Bewertung, insbesondere der Abgrenzung des Untersuchungsraumes, herangezogen werden.

Als Schlussfolgerungen daraus ergeben sich somit folgende Grundsätze:

Außerhalb von Sanierungsgebieten nach IG-L, belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 und sonstigen Gebieten, in denen die Grenzwerte überschritten werden, kann als Bagatellgrenze eine Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden.

Außerhalb von Sanierungsgebieten nach IG-L, belasteten Gebieten (Luft) gemäß Paragraph 3, Absatz 8, UVP-G 2000 und sonstigen Gebieten, in denen die Grenzwerte überschritten werden, kann als Bagatellgrenze eine Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden.

Dieser Leitfaden wurde auf Basis der damals geltenden einschlägigen Bestimmungen des IG-L und der anderen anzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen erstellt. Mit dem Umweltrechtsanpassungsgesetz, BGBl I Nr. 34/2006, wurden der einschlägige § 20 Abs. 3 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), mit der Anlagenrechtsnovelle 2006, BGBl I Nr. 84/2006, die funktionsgleichen Bestimmungen der Gewerbeordnung, des Emissionsschutzgesetzes für Kesselanlagen und des Mineralrohstoffgesetzes insofern geändert, als in den luftreinhalterrechtlichen Bestimmungen nunmehr die Anwendung eines Irrelevanzkriteriums ausdrücklich, und zwar auch für Vorhaben in belasteten Gebieten, festgelegt wird. Damit scheint zwar für Vorhaben in belasteten Gebieten ein strengeres Irrelevanzkriterium zulässig, dessen Anwendung kann jedoch offenbar nicht mehr von der Setzung zusätzlicher Maßnahmen abhängig gemacht werden.

Dieser Leitfaden wurde auf Basis der damals geltenden einschlägigen Bestimmungen des IG-L und der anderen anzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen erstellt. Mit dem Umweltrechtsanpassungsgesetz, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 34 aus 2006, wurden der einschlägige Paragraph 20, Absatz 3, des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), mit der Anlagenrechtsnovelle 2006, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 84 aus 2006, die funktionsgleichen Bestimmungen der Gewerbeordnung, des Emissionsschutzgesetzes für Kesselanlagen und des Mineralrohstoffgesetzes insofern geändert, als in den luftreinhalterrechtlichen Bestimmungen nunmehr die Anwendung eines Irrelevanzkriteriums ausdrücklich, und zwar auch für Vorhaben in belasteten Gebieten, festgelegt wird. Damit scheint zwar für Vorhaben in belasteten Gebieten ein strengeres Irrelevanzkriterium zulässig, dessen Anwendung kann jedoch offenbar nicht mehr von der Setzung zusätzlicher Maßnahmen abhängig gemacht werden.

Unter Zugrundelegung des Leitfadens UVP und IG-L des Umweltbundesamtes, modifiziert im Licht der oben erläuterten Anlagenrechtsnovellen, kann in Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehende Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden. Unter Zugrundelegung des Leitfadens UVP und IG-L des Umweltbundesamtes, modifiziert im Licht der oben erläuterten Anlagenrechtsnovellen, kann in Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß Paragraph 3, Absatz 8, UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehende Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden.

Aus fachlicher Sicht wird dies auch durch die im April 2007 erschienene „Technische Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G“, herausgegeben von der TU Wien, Institut für Chemische Technologien und Analytik, vertreten.

4.2.5 Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können konsequenterweise auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle (3% des Langzeitschwellenwertes außerhalb, 1 % in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen), so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist.

4.3. Einzelfallprüfung

4.3.1. Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltsenates festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltsenat und die Standortgemeinde. 4.3.1. Gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltsenates festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des Paragraph 3 a, Absatz eins bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltsenat und die Standortgemeinde.

Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation (Standort, Vorbelastung usw.) eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 10.11.2000, US 9/200/9-23, Wiener Neustadt Ost II). Durch die Formulierung des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 wird deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung des schützwürdigen Gebietes eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schützwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.01.2004, US 9A/2003/19-30, Maishofen). Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation (Standort, Vorbelastung usw.) eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 10.11.2000, US 9/200/9-23, Wiener Neustadt Ost römisch zwei). Durch die Formulierung des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 wird deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung des schützwürdigen Gebietes eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schützwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.01.2004, US 9A/2003/19-30, Maishofen).

Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hängt nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und

Erwartungen auf. Zur Beurteilung muss aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.09.1994, Zl. 94/04/0068). Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hängt nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung muss aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden vergleiche das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.09.1994, Zl. 94/04/0068).

4.3.2. Wie die UVP-Behörde erster Instanz richtig festgestellt hat, war im gegenständlichen Fall eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bezogen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D belastetes Gebiet (Luft) sowie eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 betreffend die Auswirkungen aufgrund einer Kumulierung durchzuführen. 4.3.2. Wie die UVP-Behörde erster Instanz richtig festgestellt hat, war im gegenständlichen Fall eine Einzelfallprüfung gemäß Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 bezogen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D belastetes Gebiet (Luft) sowie eine Einzelfallprüfung gemäß Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 betreffend die Auswirkungen aufgrund einer Kumulierung durchzuführen.

4.3.3. Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, 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. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen: 4.3.3. Gemäß Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, 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. Absatz 7, (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 setzt voraus, dass der schützenswerte Lebensraum oder der Schutzzweck für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird. Die Verpflichtung zur

Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 setzt voraus, dass der schützenswerte Lebensraum oder der Schutzzweck für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhangs 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Es ist die Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens zu prüfen (US 5B/2005/14-53 vom 13.02.2007, Nußdorf-Debant).

4.3.4. Gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben des Anhangs 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, 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. 4.3.4. Gemäß Paragraph 3, Absatz 2, UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben des Anhangs 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, 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.

Voraussetzung einer UVP-Pflicht aufgrund einer Kumulierung ist, dass auch die kumulierbaren bestehenden Vorhaben gleichartige Auswirkungen auf die Umwelt haben. Diese Voraussetzung ist im vorliegenden Fall erfüllt, zumal die mit dem Neuvorhaben in räumlichem Zusammenhang stehenden anderen Parkplätze ebenfalls durch die An- und Abfahrten von Kfz gekennzeichnet sind, wodurch alle Vorhaben durch Emissionen gleichartig – wenn auch nicht durchgehend gleichzeitig und im selben Ausmaß – auf die Umwelt, konkret auf das Schutzzut Luft, wirken.

Dass im gegenständlichen Falle der Kumulierung des Vorhabens mit den in räumlichem Zusammenhang stehenden anderen Parkplätzen und Parkgaragen der Schwellenwert von 1.500 Kfz-Stellplätzen erreicht bzw. überschritten wird, steht außer Zweifel.

Zu prüfen ist daher, ob aufgrund des Zusammenwirkens (Kumulierung) des Neuvorhabens „Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße“ mit den im räumlichen Zusammenhang stehenden Parkplätzen P1 (Merkur), P2 (Eybl), P3 (FMZ), P4 (Kika), P11 (Forstinger), P13 (Holzmann) und P14 (LZL) mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Dabei ist konkret zu beurteilen, ob diese Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund des Zusammenwirkens auftreten.

Das gegenständliche Vorhaben wurde in erster Instanz vom Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 des Bereiches Emissionsminderung-Luft hinsichtlich der Luftschadstoffe Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid (NO₂), Kohlenmonoxid (CO), Benzol und Ozon geprüft. Dabei ging der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige von einem Grenzwert nach IG-L von jeweils 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert (JMW) aus und stellte die jeweilige Vorbelastung der maximalen Zusatzbelastung gegenüber. Einbezogen in den Prozentwert des Irrelevanzkriteriums wurde aber lediglich die maximale Zusatzbelastung, die als irrelevant neben der möglicherweise grenzwertüberschreitenden Gesamtbelastung ausgewiesen wurde. Die Zusatzbelastung in Prozent des Grenzwertes wurde lediglich als < 0,40 µg/m³ und < 1 % des Grenzwertes für PM10 und < 0,2 µg/m³ sowie < 0,6 % des Grenzwertes für NO₂, beides für den JMW, ohne Ausweisung exakter Zahlen des Ausmaßes, dargestellt.

Nicht ausgewiesen wurde vom luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens die Zusatzbelastung zusammen mit der aus den kumulierbaren umliegenden Parkplätzen resultierenden Belastung gemeinsam, weder in Prozent des Grenzwertes, noch in µg/m³. Im Gutachten wird lediglich die grundsätzliche Aussage getroffen, dass die Auswirkungen unwesentlich seien.

Nach der Feststellung der erstinstanzlichen Behörde überschreitet daher im gegenständlichen Fall die vom beantragten Vorhaben ausgehende Immissionszusatzbelastung weder hinsichtlich des Langzeitwertes noch hinsichtlich des Kurzzeitwertes die Marke von 1 % bzw. 3 % des Immissionsgrenzwertes für PM10 und NO₂

4.3.5. Es wird festgehalten, dass der 21. Wiener Gemeindebezirk, in welchem sich das Vorhaben befindet, innerhalb eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D des Anhanges 2 UVP-G 2000 situiert ist, wobei sich das belastete Gebiet (Luft) zum Zeitpunkt der Antragstellung im Feststellungsverfahren auf den Parameter Feinstaub – PM10 beschränkte und mit der Novelle der Verordnung über die belasteten Gebiete (Luft) im Jahre 2006 auf den 21. Wiener Gemeindebezirk auch hinsichtlich des Parameters Stickstoffdioxid – NO₂ ausgeweitet wurde.

Daher ist davon auszugehen, dass bereits im Jahr 2005 im 21. Wiener Gemeindebezirk Grenzwertüberschreitungen betreffend den Parameter NO₂ gemessen wurden.

Aus rechtlicher Sicht relevant ist daher die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens durch die Schadstoffe PM10 und NO₂, zumal die Auswirkungen des Vorhabens betreffend andere Parameter im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens unbestrittenerweise und für den Umweltsenat nachvollziehbar als unerheblich bewertet wurden.

4.3.6. Da die fachlichen Ausführungen erster Instanz betreffend das Ausmaß der Auswirkungen der räumlich im Zusammenhang stehenden Parkplätze und Parkgaragen für den Umweltsenat nicht gänzlich nachvollziehbar waren, war es notwendig, das verkehrstechnische sowie das luftreinhaltetechnische Gutachten zu ergänzen. Insbesondere konnte der Argumentation der UVP-Behörde erster Instanz hinsichtlich der Ausführungen betreffend die Geringfügigkeit der Auswirkungen aufgrund der Geringfügigkeit der betriebszeitlichen Überlappungen der bestehenden Parkplätze mit dem Neuvorhaben in Bezug auf PM10 nicht gefolgt werden. Dies insbesondere deshalb, da - wie dies die Berufungswerberin richtig ausführt - der Tagesmittelwert für PM10 aus der Mindestanzahl von 40 Halbstundenmittelwerten errechnet wird, wobei auch zeitlich nicht unmittelbar aufeinander folgende Luftschadstoffimmissionen den Tagesmittelwert erhöhen. Darüber hinaus ist im angefochtenen Bescheid festgestellt, dass es zu betriebszeitlichen Überschneidungen in den Nachmittagsstunden sehr wohl kommen wird.

Aufgrund der vom Umweltsenat in Auftrag gegebenen Verkehrszählung kann nunmehr festgestellt werden, wie groß der Anteil des EKZ-Verkehrs am durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) und in den Spitzenstunden mit und ohne Park & Ride-Anlage im Bereich der die Parkplätze P1 - P4 mit der P & R-Anlage verbindenden zwei Kreuzungen ist.

4.3.7. Das ergänzende luftreinhaltetechnische Gutachten weist nunmehr das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der PM10- und NO₂- Immissionen der Parkplätze P1 - P4 sowie P11, P13 und P14 im Jahresmittelwert – JMW mit und ohne Park & Ride-Anlage für den „worst case“ aus, wobei die Spitzenemissionen in der „stärksten“ halben Stunde (HMWmax) herangezogen wurden.

Die Tabelle 1 des ergänzenden luftreinhaltetechnischen Gutachtens zeigt, dass die NO₂- und PM10- Belastung durch die Parkplätze sowohl mit als auch ohne Park & Ride-Anlage in den einzelnen Immissionspunkten trotz räumlichen Zusammenhanges unterschiedlich ist.

Die Höchstbelastung aus den kumulierbaren Parkplätzen ist für den Parameter NO₂ im IP4 ohne Park & Ride-Anlage mit < 0,2 µg/m³ und mit Park & Ride-Anlage mit 0,25 µg/m³ ausgewiesen; das sind bei einem Grenzwert von 30 µg/m³ bzw mit Toleranzmarge derzeit 40 µg/m³ im JMW 0,5 % bzw. mit Park & Ride-Anlage 0,625 % und es liegt somit die NO₂- Belastung im JMW weit unter 1 % des Grenzwertes.

Betreffend den Parameter PM10 wurde die höchste Belastung ebenfalls im Immissionspunkt 4 - Wagramer Straße 242 – mit < 0,03 µg/m³ sowohl ohne als auch mit Park & Ride-Anlage bewertet. Ausgewiesen in Prozent des Grenzwertes für PM10, das sind 40 µg/m³ im JMW ist das weniger als 0,1 % des Grenzwertes und somit ebenfalls weit unter 1 %.

In Anbetracht der im Zusammenhang mit der Tabelle 1 getätigten Ausführungen, wonach die Abschätzung für den „worst case“ getroffen wurde und die real zu erwartenden Immissionen nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit darunter liegen werden, ist jedenfalls davon auszugehen, dass die Belastung durch das Vorhaben Park & Ride-Anlage Aderklaaerstraße auch unter Berücksichtigung der Kumulierung nach den Vorgaben des Leitfadens für UVP-G und IG-L jedenfalls unter der fachlich festgelegten Bagatellgrenze liegt.

Weiters führt der Amtssachverständige aus, dass er „im Sinne der gebotenen Grobprüfung“ seiner nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffenden Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus den vorhandenen Untersuchungsergebnissen das Immissionsprogramm WinGauss sowie die von der MA 22 für Lobau (2002 – 2006) erstellte Windrichtungsverteilungsgrafik als Ansatz zu Grunde gelegt hat. Dabei wurden die Veränderungen der Schadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet als Isolinien (= Linien gleicher

Konzentrationen) mit und ohne projektierte Park & Ride-Anlage berechnet und grafisch für die Kurzzeitbelastungen (HMW_{max}) dargestellt. Mit dem Gauß'schen Ansatz können, den Ausführungen des Sachverständigen nach, ebenso grobe Abschätzungen der Immissionsbelastungen an den Immissionspunkten für die Langzeitbelastung dargestellt werden. Dabei wurden entsprechend der Windrichtungsverteilung für jeden Windrichtungssektor die Auswirkungen auf die einzelnen Immissionspunkte betrachtet und dann anhand der Windrichtungsverteilung (prozentuelle Aufteilung) auf den Jahresmittelwert umgelegt. Darüber hinaus wurden die Veränderungen im lufthygienisch zusammenhängenden Raum (Untersuchungsgebiet) anhand der ermittelten Kurz- und Langzeitprognose beurteilt. Die Ausführungen des luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen erscheinen dem Umweltsenat im Zusammenhang mit den grafischen und tabellarischen Darstellungen (Abbildungen 3 – 10, Tabelle 1) schlüssig und nachvollziehbar.

4.3.8. Das ergänzende luftreinhalte-technische Gutachten vom 12.07.2007 bestätigt somit die erstinstanzlichen Ausführungen dahingehend, als die Auswirkungen des Vorhabens auch im Zusammenwirken mit den kumulierbaren Parkplätzen und Parkgaragen sowohl im Sinne der Rechtsprechung des Umweltsenates als auch der durch die Novelle des IG-L und der anderen einschlägigen Anlagengesetze modifizierten fachlichen Vorschläge des vom Umweltbundesamt erstellten Leitfadens „UVP und IG-L - 2005“ als irrelevant zu qualifizieren sind und daher nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt, aufgrund der Kumulierung der Auswirkungen, zu rechnen ist.

4.3.9. Im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 kann aufgrund dieser fachlichen Ausführungen festgestellt werden, dass angesichts des geringen Ausmaßes der Auswirkungen im Kumulierungsfall von lediglich geringfügigen vorhabensbedingten Veränderungen der Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen ist und somit keine wesentliche Beeinträchtigung des geschützten Gebietes (belastetes Gebiet – Luft) durch das Vorhaben zu erwarten ist. 4.3.9. Im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Kriterien des Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer eins bis 3 UVP-G 2000 kann aufgrund dieser fachlichen Ausführungen festgestellt werden, dass angesichts des geringen Ausmaßes der Auswirkungen im Kumulierungsfall von lediglich geringfügigen vorhabensbedingten Veränderungen der Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen ist und somit keine wesentliche Beeinträchtigung des geschützten Gebietes (belastetes Gebiet – Luft) durch das Vorhaben zu erwarten ist.

4.3.10. Zum Vorbringen, das luftreinhalte-technische Gutachten vom 20.12.2005 widerspreche jenem vom 12.07.2007, ist auszuführen, dass dies seitens des Umweltsenates nicht bestätigt werden kann, zumal zum einen die Daten des Gutachtens vom 12.07.2007 mit jenen der Umweltuntersuchung der Rosinak & Partner GmbH vom Juli 2005 - ausgenommen im Immissionspunkt 2 – Seyringerstraße - (Anhänge 6/2, 6/4) in etwa übereinstimmen und zum anderen die Daten aus dem Gutachten vom 20.12.2005 offensichtlich kein konkretes Ausmaß in Zahlen, sondern nur eine grundsätzliche Aussage darüber treffen, dass das Ausmaß der Zusatzbelastung unter dem Grenzwert von 1 % gelegen ist ($< 0,05 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder $< 0,09 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist zugleich auch kleiner als $0,2 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $< 0,002 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder $0 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist zugleich auch kleiner als $0,4 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$). Unter anderem aus diesem Grund hat der Umweltsenat eine Ergänzung des Gutachtens vom 20.12.2005 in Auftrag gegeben. Im Übrigen beruft sich der Sachverständige in seinem Gutachten ausdrücklich darauf, dass die erstellte Tabelle 1 sowie auch die Abbildungen 3 – 10 im Rahmen der gebotenen Grobabschätzung die Veränderungen bzw. Auswirkungen und Kumulierungseffekte als Veränderungen des Immissionsniveaus im lufthygienisch zusammenhängenden Raum und in ihrer Summe (Kurz- und Langzeitbelastungen) ein Gesamtbild der Auswirkungen darstellen sollen. Dem Vorbringen, die zu erwartenden Immissionen seien aus der Verdoppelung der Werte der alleine aus der P & R-Anlage herrührenden Immissionen aus der Prognose der Rosinak & Partner GmbH zu gewinnen, wird entgegengehalten, dass eine Kumulierung von Auswirkungen dann vorliegt, wenn es zu einer sich verstärkenden Überlagerung von Immissionen kommt. Die bloße Addition oder Verdoppelung von Emissionen unterschiedlicher Emissionsquellen, die sich nicht überlagern, stellt keine Kumulierung dar (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 13.02.2007, US 5B/2005/14-53, Nußdorf-Debant). Die Berechnung von zusammenwirkenden Emissionen bedarf jedenfalls einer Einzelfallprüfung und ist von einer Reihe von Faktoren, wie zB den Immissionspunkten sowie den Windverhältnissen und der Lage der emittierenden Objekte, abhängig (siehe luftreinhalte-technisches Gutachten vom 12.07.2007). 4.3.10. Zum Vorbringen, das luftreinhalte-technische Gutachten vom 20.12.2005 widerspreche jenem vom 12.07.2007, ist auszuführen, dass dies seitens des Umweltsenates nicht bestätigt werden kann, zumal zum einen die Daten des Gutachtens vom 12.07.2007 mit jenen der Umweltuntersuchung der Rosinak & Partner GmbH vom Juli 2005 - ausgenommen im Immissionspunkt 2 – Seyringerstraße - (Anhänge 6/2, 6/4) in etwa übereinstimmen und zum anderen die Daten aus dem Gutachten vom

20.12.2005 offensichtlich kein konkretes Ausmaß in Zahlen, sondern nur eine grundsätzliche Aussage darüber treffen, dass das Ausmaß der Zusatzbelastung unter dem Grenzwert von 1 % gelegen ist ($< 0,05 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder $< 0,09 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist zugleich auch kleiner als $0,2 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $< 0,002 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ oder $0 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist zugleich auch kleiner als $0,4 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$). Unter anderem aus diesem Grund hat der Umweltsenat eine Ergänzung des Gutachtens vom 20.12.2005 in Auftrag gegeben. Im Übrigen beruft sich der Sachverständige in seinem Gutachten ausdrücklich darauf, dass die erstellte Tabelle 1 sowie auch die Abbildungen 3 – 10 im Rahmen der gebotenen Grobabschätzung die Veränderungen bzw. Auswirkungen und Kumulierungseffekte als Veränderungen des Immissionsniveaus im lufthygienisch zusammenhängenden Raum und in ihrer Summe (Kurz- und Langzeitbelastungen) ein Gesamtbild der Auswirkungen darstellen sollen. Dem Vorbringen, die zu erwartenden Immissionen seien aus der Verdoppelung der Werte der alleine aus der P & R-Anlage herrührenden Immissionen aus der Prognose der Rosinak & Partner GmbH zu gewinnen, wird entgegengehalten, dass eine Kumulierung von Auswirkungen dann vorliegt, wenn es zu einer sich verstärkenden Überlagerung von Immissionen kommt. Die bloße Addition oder Verdoppelung von Emissionen unterschiedlicher Emissionsquellen, die sich nicht überlagern, stellt keine Kumulierung dar vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 13.02.2007, US 5B/2005/14-53, Nußdorf-Debant). Die Berechnung von zusammenwirkenden Emissionen bedarf jedenfalls einer Einzelfallprüfung und ist von einer Reihe von Faktoren, wie zB den Immissionspunkten sowie den Windverhältnissen und der Lage der emittierenden Objekte, abhängig (siehe luftreinhalte-technisches Gutachten vom 12.07.2007).

4.3.11. Zu den Bedenken der Berufungswerberin hinsichtlich der Plausibilität der Grobprüfung im Sinne eines Vorsorgeprinzips ist zu bemerken, dass das Feststellungsverfahren kein Instrument für die Sanierung von belasteten Gebieten ist, sondern lediglich der Abgrenzung von UVP-pflichtigen und nicht UVP-pflichtigen Vorhaben aufgrund der Erheblichkeit ihrer voraussichtlichen Umweltauswirkungen dient (siehe Entscheidung US 5B/2005/11-53 vom 13.02.2007, Nußdorf-Debant und oben 4.3.1.). In diesem Sinne hat der Umweltsenat zu prüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

4.3.12. Betreffend das Vorbringen der Berufungswerberin hinsichtlich der vorhabensbedingten Verstärkung der Verkehrsbehinderungen verweist der verkehrstechnische Amtssachverständige auf die Verkehrsuntersuchung des DI Erich Lust vom 19.07.2005, wonach laut Leistungsberechnung die Errichtung der Park & Ride-Anlage „Brachmühle“ trotz Verkehrsbehinderung während der Spitzenstunde auch ohne Verbindungsspanne Seyringer Straße – S2 möglich sei. Die Auswirkungen der verstärkten Verkehrsbelastung auf die Luftqualität wurden im luftreinhalte-technischen Gutachten berücksichtigt.

4.4. Da im Sinne der gebotenen Grobprüfung aufgrund der Kumulierung der in Betracht zu ziehenden Auswirkungen mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, ist für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

4.5. Die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde weder seitens der Verfahrensparteien beantragt noch vom Umweltsenat für erforderlich gehalten und konnte daher entfallen.

4.6. Die Kostenentscheidung wird einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Schlagworte

Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Immissionsgrenzwerte; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Kumulierung; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Prognose; Einzelfallprüfung, schutzwürdiges Gebiet, Schutzzweck; Immissionsgrenzwerte, Einhaltung, Schwellenwertkonzept; Kumulationsbestimmung, unterschiedlicher Prüfmaßstab bei Lage in schutzwürdigen Gebieten
Schutzwürdiges Gebiet, Luft

Zuletzt aktualisiert am

21.11.2012

Quelle: Umweltsenat UMSE, <https://www.ris.bka.gv.at/Umse>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at