

Erläuterungen

I. Vorblatt und Allgemeiner Teil mit Vereinfachter Wirkungsorientierter Folgenabschätzung

Vorhabensprofil

Bezeichnung des Regelungsvorhabens: Einzelstandortverordnung Gemeinde Seiersberg-Pirka

Einbringende Stelle: Abteilung 13 – Umwelt und Raumordnung

Laufendes Finanzjahr: 2016

Jahr des Inkrafttretens/Wirksamwerdens: 2017

Beitrag zu Wirkungsziel im Landesbudget:

Das Vorhaben trägt zu folgenden Wirkungszielen bei:

Bereich Landesrat Anton Lang: Beitrag zu keinem Wirkungsziel

Problemanalyse

Entstehungsgeschichte:

Der gegenwärtig bestehende Komplex der „Shopping City Seiersberg“ setzt sich aus 5 einzelnen Gebäuden zusammen, die durch Brückenbauten miteinander verbunden sind. In bau- und raumordnungsrechtlicher Hinsicht wurden diese einzelnen Gebäude als selbständige Einkaufszentren beurteilt.

Die älteste Baubewilligung für den Neubau eines Cash&Carry-Marktes (auf dem nunmehrigen Grundstück Nr. 317/1) stammt aus dem Jahr 1987 (die zugrundeliegende Widmungsbewilligung nach den Bestimmungen der damals geltenden Bauordnung 1968 datiert aus dem Jahr 1983). Zu diesem Zeitpunkt waren noch keine spezifischen Zusammenrechnungsregelungen für Einkaufszentren in Kraft und hat es auch noch keine überörtlichen Vorgaben im Hinblick auf zulässige Größenordnungen für Einkaufszentren gegeben (das erste Entwicklungsprogramm zur Versorgungsinfrastruktur wurde 1988 erlassen).

Im Jahre 1992 wurde ein Verkaufsmarkt mit Parkhaus auf dem nunmehrigen Grundstück Nr. 317/4 baubehördlich bewilligt. Die erste Baubewilligung für die Errichtung eines Verkaufsmarktes mit Parkhaus auf dem Grundstück Nr. 317/3 erfolgte ebenfalls im Jahr 1992. Das östlichste Gebäude auf Grundstück Nr. 325 wurde auf Grundlage einer Baubewilligung aus dem Jahr 2001 errichtet (Baubewilligung für die Errichtung eines Verkaufsmarktes auf 3 Verkaufsebenen sowie PKW-Abstellplätzen). Mit Bescheid aus dem Jahr 2006 wurde schließlich die Baubewilligung für die Errichtung eines Fachmarktes für Handelsbetriebe mit einem Warenangebot ohne Lebensmittel, die überwiegend einem Sortimentsbereich zuzuordnen sind und durch ihre Art eine im Vergleich zu EZ II großen Flächenbedarf bedingen (sogenannte EZ-III-Waren) auf dem nunmehrigen Grundstück Nr. 337/1 erteilt (hier ist u.a. der Mediamarkt untergebracht). Bei sämtlichen Gebäuden wurden in den Folgejahren zahlreiche Baubewilligungen für Um- und Zubauten sowie Nutzungsänderungen erteilt.

Die straßenrechtlichen Verordnungen der (ehemaligen) Gemeinde Seiersberg bezüglich der einzelnen öffentlichen Interessentenwege samt Brückenbauwerken, die die Grundlage für die baulichen Verbindungen bildeten, stammen aus den Jahren 2002 sowie 2007. Mit Verordnung der Gemeinde Seiersberg-Pirka vom 17.05.2016 wurden die zuvor genannten straßenrechtlichen Verordnungen aufgehoben und die relevanten Bereiche zu öffentlichen Interessentwegen erklärt und hinsichtlich der Erhaltung und Herstellung der Wegegenossenschaft „Brücken- und Straßenbauwerke Seiersberg“ zugeordnet. Erklärend ist hier anzumerken, dass diese Anlagenteile aufgrund der Bestimmung des § 3 Z. 1 des Steiermärkischen Baugesetzes vom Geltungsbereich des Baugesetzes ausgenommen waren. Diese Verordnungen wurden zwischenzeitig mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 02.07.2016 als gesetzwidrig aufgehoben. Die Aufhebungen treten mit Ablauf des 15.01.2017 in Kraft.

Der 1. Flächenwidmungsplan der (ehemaligen) Gemeinde Seiersberg ist 1985 in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurden die maßgeblichen Baubewilligungen für die Gebäude auf den Grundstücken Nr. 317/1, 317/3 und 317/4 erlassen. 1992 erwuchs der Flächenwidmungsplan 2.0, 2002 der

Flächenwidmungsplan 3.0 in Rechtskraft. Schließlich ist der derzeit geltende Flächenwidmungsplan 4.0 seit 24.07.2013 in Kraft. Festzuhalten ist, dass erstmals mit der Raumordnungsgesetznovelle LGBl.Nr. 41/1991 eine Zusammenrechnungsregelung für Handelsbetriebe auf mehreren Bauplätzen (abgesehen von den Verkehrsbeziehungen über öffentliche Verkehrsflächen) sowie eine Bestimmung für spezielle Anordnungen von mehreren Handelsbetrieben (sogenannte Einheiten gem. § 23 Abs. 9a ROG 1974) aufgenommen wurden. Damit sollte vermieden werden, dass die spezifischen Regelungen der Einkaufszentrenverordnung 1988 durch Betriebe in einem engen räumlichen Naheverhältnis, denen in wirtschaftlicher oder organisatorischer Hinsicht die Wirkung eines nach einem Gesamtkonzept betriebenen Einkaufszentrums beizumessen ist, umgangen werden.

Maßgeblich ist des Weiteren, dass die Einkaufszentrenrelevanten Vorschriften, wie sie auch heute noch gelten, erst mit der Raumordnungsgesetznovelle 2003 in Kraft getreten sind. Ein wesentliches Bestreben des Gesetzgebers war es, offensichtlichen Fehlentwicklungen im Zusammenhang mit der Errichtung von Einkaufszentren in der Zukunft entgegenzuwirken. Die Inhalte dieser Raumordnungsgesetznovelle wurden in der Gemeinde Seiersberg auf der Ebene des Flächenwidmungsplanes erst im Flächenwidmungsplan 4.0, also im Jahr 2013 umgesetzt. Aufgrund der sogenannten Versteinerungstheorie sind Widmungsfestlegungen nach jener Rechtslage auszulegen, die zum Zeitpunkt der Erlassung des Flächenwidmungsplanes bzw. der Beschlussfassung im Gemeinderat über den Flächenwidmungsplan gegolten hat.

Im Wesentlichen haben bis zum Inkrafttreten des Flächenwidmungsplanes 4.0 im Geltungsbereich folgende Flächenwidmungen gegolten:

Grundstück Nr. 317/1: Gebiet für Einkaufszentren I (EZ I),

Grundstücke Nr. 317/ 3, 317/4 und 325: Gebiet für Einkaufszentren II (EZ II),

Grundstück Nr. 337/1: Gebiet für Einkaufszentren III (EZ III).

EZ-I-Flächen waren für Einkaufszentren, die in ihrem Warensortiment Lebensmittel führen, vorgesehen. Als EZ-II-Flächen galten Flächen für Einkaufszentren, die in ihrem Warensortiment keine Lebensmittel führen. EZ-III-Flächen (diese Kategorie gibt es seit der ROG-Novelle 2003 nicht mehr) betrafen Einkaufszentren mit einem Warenangebot ohne Lebensmittel, das überwiegend einem Sortimentsbereich zuzuordnen ist und in seiner Art einen im Vergleich zu EZ II großen Flächenbedarf bedingt.

Im geltenden Flächenwidmungsplan 4.0 (dieser wurde mit Verordnung des Regierungskommissärs der Gemeinde Seiersberg-Pirka vom 01.01.2015 übergeleitet) ist der gesamte Bereich als Gebiet für Einkaufszentren 2 ausgewiesen, wobei der bestehende Lebensmittelmarkt im Bereich des Grundstückes Nr. 317/1 (Mercur) mit seiner Verkaufsfläche „eingefroren“ ist.

Im Hinblick auf die Frage der Zusammenrechnung der Verkaufsflächen der einzelnen Gebäude war vor allem relevant, dass eine solche dann nicht zu erfolgen hatte, wenn zwischen den einzelnen Betrieben ein Verkehr von Personen und Waren nur über öffentliche Verkehrsflächen möglich war (Rechtslage bis zum Inkrafttreten der ROG-Novelle 2003). Auf Grundlage dieser Rechtslage ging man von einzelnen Einkaufszentren aus, die jeweils für sich die zulässige Größenordnung lt. Einkaufszentrenverordnung nicht überschritten haben. Hier ist auf die Einkaufszentrenverordnung 1988 zu verweisen, die für die Stadt Graz eine Verkaufsfläche für Einkaufszentren I von max. 3.000 m² und für Einkaufszentren II von max. 15.000 m² Verkaufsfläche festgelegt hat. Für Sonderformen von EZ II (EZ III) war die Gesamtbetriebsfläche mit 35.000 m² beschränkt (eine Beschränkung der Verkaufsfläche war für solche Einkaufszentren nicht normiert). Entsprechend der Bestimmung des § 4 Abs. 9 der Einkaufszentrenverordnung 1988 konnte Seiersberg im gegenständlichen Bereich dem zentralörtlichen Standortraum von Graz zugeordnet werden, weshalb die Verkaufsflächengrößen der Stadt Graz herangezogen werden durften. Bemerkenswert wird in diesem Zusammenhang, dass diese Regelung hinsichtlich des zentralörtlichen Standortraumes in der geltenden Einkaufszentrenverordnung 2011 (und auch in der Vorgängerverordnung 2004) nicht mehr enthalten ist bzw. war. Auf Grundlage der aktuellen Einkaufszentrenverordnung dürfen in der Gemeinde Seiersberg als teilregionalem Versorgungszentrum mit mehr als 5.000 Einwohnern nur noch Gebiete für Einkaufszentren 1 und 2 mit einer max. zulässigen Verkaufsfläche von 5.000 m² und davon max. 1.000 m² für Lebensmittel bei EZ 1 errichtet werden.

Die Grundstücke Nr. 317/1, 317/3 und 317/4 liegen im Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes EZ Seiersberg, der am 27.06.1991 in Rechtskraft erwachsen ist. Für das Grundstück Nr. 325 trifft der Teilbebauungsplan „Fachmarkt-, Freizeit- und Kommunikationszentrum Seiersberg“ (rechtskräftig seit 22.06.2000) Festlegungen. Schließlich liegt das Grundstück Nr. 337/1 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Gewerbepark Mitte/6,lfde. Nr. 4 (in Kraft getreten am 24.02.2003). Sämtliche Bebauungspläne wurden mit Verordnung des Regierungskommissärs der Gemeinde Seiersberg-Pirka vom 01.01.2015 übergeleitet.

Im Gegensatz zur bau- und raumordnungsrechtlichen Betrachtung wurde die Shopping City Seiersberg in den relevanten UVP-rechtlichen Feststellungsverfahren als einheitliches Vorhaben betrachtet. Im Zuge des UVP-Feststellungsverfahrens, das mit Bescheid vom 22.04.2005 abgeschlossen wurde, wurde im Rahmen einer Einzelfallprüfung festgestellt, dass für die Erweiterung des Einkaufszentrums Seiersberg um 1.452 KFZ-Stellplätze keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Des Weiteren wurde mit UVP-Feststellungsbescheid vom 21.03.2006 festgestellt, dass eine Erweiterung des Einkaufszentrums durch Errichtung eines Fachmarktes mit 426 KFZ-Stellplätzen auf dem Grundstück Nr. 337/1 ebenfalls keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Diesen Entscheidungen wurden jeweils verkehrs-, immissions- und lärmtechnische Beurteilungen zugrunde gelegt, die die Gesamtsituation betrachtet haben.

Anlass und Zweck, Problemdefinition:

Gemäß § 31 Abs. 6 StROG 2010 ist die Errichtung, Erweiterung oder Änderung von Einkaufszentren nur in Kern- und Einkaufszentren – Baugebieten gemäß § 30 Abs. 1 Z. 3 und 6 lit. a sowie lit. b, oder auch auf Flächen, die durch Verordnung der Landesregierung gemäß § 31 Abs. 8 StROG festgelegt werden, zulässig.

Gemäß § 31 Abs. 8 StROG kann die Landesregierung in Wahrnehmung der Aufgaben der überörtlichen Raumplanung oder über Antrag einer Gemeinde – wie im gegenständlichen Fall über Antrag der Gemeinde Seiersberg-Pirka – durch Verordnung Flächen für die Errichtung und Erweiterung von Einkaufszentren 1 und 2 gemäß § 30 Abs. 1 Z. 6 lit. a und lit. b und deren Größe sowie Vorgaben für die Bebauungsplanung festlegen. Damit können über diese Ausnahmeregelung - alternativ zum geltenden Entwicklungsprogramm zur Versorgungs-Infrastruktur (Einkaufszentrenverordnung) - raumverträgliche Projekte, die im Einklang mit den Vorgaben des § 31 Abs. 8 StROG stehen, ermöglicht werden.

Adressat dieser Verordnung ist einerseits die Standortgemeinde, die im Rahmen der örtlichen Raumplanung die konstitutiv erfolgte überörtliche Widmungsfestlegung in einer Einzelstandortverordnung im Sinne des § 26 Abs. 7 Zif. 1 StROG 2010 im Flächenwidmungsplan ersichtlich zu machen hat, und andererseits die Baubehörde. Die Gemeinde hat überdies in Entsprechung der überörtlichen Vorgaben einen Bebauungsplan zu erlassen.

Im baubehördlichen Bewilligungsverfahren zur Errichtung, Änderung oder Erweiterung eines Einkaufszentrums sind die verordneten Verkaufsflächen im Projekt sicherzustellen. Die Baubehörde hat das Projekt u.a. dahingehend zu prüfen. Die Erteilung einer Baubewilligung über das verordnete Verkaufsflächenmaß hinaus ist unzulässig und gemäß § 8 Abs. 5 StROG 2010 innerhalb von drei Jahren nach Eintreten der Rechtskraft mit Nichtigkeit bedroht.

Aufgrund der dargestellten Rechtslage hat die Gemeinde Seiersberg-Pirka mit Schriftsatz vom 20.05.2016 einen Antrag auf Erlassung einer Einkaufszentren-Standortverordnung gemäß § 31 Abs. 8 StROG 2010 für ein Einkaufszentrum 1 mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche von 78.800 m², davon maximal 7.500 m² Lebensmittel auf den Grundstücken Nr. 312, 317/1, 317/3, 317/4, 325, 337/1 und 338/1, alle KG 63281 Seiersberg, mit einer umfassten Gesamtfläche von 134.913 m² gestellt.

Nullszenario und allfällige Alternativen:

In der Gemeinde Seiersberg-Pirka ist aufgrund der Vorgaben der Einkaufszentrenverordnung ein einheitliches Einkaufszentrum mit einer Fläche von mehr als 5.000 m² nicht realisierbar.

Ziel

Gewährleistung der Versorgung der Bevölkerung mit einem Güter- und Leistungsangebot des Ausnahmebedarfes durch eine geeignete Standortvorsorge für Handels- und Dienstleistungsgewerbe

Maßnahmen

Flächen- und Größenfestlegung für die Errichtung und Erweiterung eines Einkaufszentrums 1

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2021

Finanzielle Auswirkungen auf den Landeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine Auswirkungen.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die gesellschaftliche Vielfalt:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine Auswirkungen.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Die Landesregierung hat gemäß § 31 Abs. 9 StROG 2010 vor Erlassung der Verordnung den Raumordnungsbeirat, die betroffenen Regionalversammlungen, die Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Steiermark und Kärnten sowie die Standortgemeinde unter Einräumung einer Frist von mindestens acht Wochen anzuhören.

II. Besonderer Teil

Die Gemeinde Seiersberg-Pirka hat mit Schriftsatz vom 20.05.2016 einen Antrag auf Erlassung einer Einkaufszentren-Standortverordnung gemäß § 31 Abs. 8 StROG 2010 für ein Einkaufszentrum 1 mit einer maximal zulässigen Verkaufsfläche von 78.800 m², davon maximal 7.500 m² Lebensmittel auf den Grundstücken Nr. Nummer 312, 317/1, 317/3, 317/4, 325, 337/1 und 338/1, alle KG 63281 Seiersberg, mit einer umfassten Gesamtfläche von 134.913 m² gestellt.

Aus den Antragsunterlagen ergibt sich im Hinblick auf die gegenwärtig bestehenden, rechtmäßigen Verkaufsflächen folgende Situation:

Haus	Verkaufsfläche	Mallfläche
Haus 1 (Grundstück Nr. 325/1)	6.713,42 m ²	1.098,53 m ²
Haus 3 (Grundstück Nr. 317/1)	6.658,63 m ²	1.968,26 m ²
Haus 5 (Grundstück Nr. 317/4)	14.889,23 m ²	3.845,51 m ²
Haus 7 (Grundstück Nr. 317/3)	12.890,77 m ²	2.734,21 m ²
Haus 9 (Grundstück Nr. 337/1)	20.241,56 m ²	3.046,37 m ²

Dies ergibt eine Gesamtverkaufsfläche von 61.393,61 m² sowie eine gesamte Mallfläche von 12.692,88 m². Unter Zugrundelegung der seit Inkrafttreten des StROG 2010 geltenden Verkaufsflächendefinition, nach der auch die Mallflächen zur Verkaufsfläche zählen, beträgt die derzeitige Gesamtverkaufsfläche somit **74.086,49 m²**. Als Verkaufsfläche (Mall) zu berücksichtigen wären des Weiteren auch die Flächen der (bisherigen) öffentlichen Interessentenwege – insgesamt eine Fläche von 3.383,09 m².

Bei der Ermittlung der rechtmäßig bestehenden Verkaufsflächen wurde seitens der Gemeinde die Rechtslage zugrunde gelegt, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Flächenwidmungsplanes 3.0 der ehemaligen Gemeinde Seiersberg, das war der 09.07.2002, gegolten hat. Nach der damals geltenden Bestimmung des § 23 Abs. 9 Z. 3 lit. a) des Stmk. Raumordnungsgesetzes 1974 gehörten zur Verkaufsfläche die Flächen aller Räume, die für Kunden bestimmt und zugänglich sind, ausgenommen Sanitärräume, für Kunden gesperrte Lagerräume sowie Flächen zur inneren Erschließung (Stiegenhäuser, Gänge, Hausflure und dergleichen).

Nach der nunmehr geltenden Definition der Verkaufsfläche in § 2 Abs. 1 Z. 36 StROG 2010 gehören zur Verkaufsfläche alle Flächen, auf denen Waren ausgestellt oder zum Verkauf angeboten werden. Die Gänge innerhalb der Verkaufsräume sowie die Mall zählen zur Verkaufsfläche, wobei bei Einkaufszentren 1 der auf die Verkaufsflächen für Lebensmittel entfallende Anteil der Mall prozentuell im Verhältnis zu den sonstigen Verkaufsflächen zu ermitteln ist. Für Kunden gesperrte Lagerräume und Flächen zur inneren Erschließung (z.B. Stiegenhäuser) und sonst für Kunden bestimmte Flächen (Windfänge, Sanitärräume und dergleichen) zählen nicht zur Verkaufsfläche, wenn auf diesen Flächen keine Waren ausgestellt oder angeboten werden. Unter Mall versteht man gem. § 2 Z. 23 StROG 2010 die der inneren Erschließung von Einkaufszentren dienenden Wege (ausgenommen Stiegen, abgeschlossene Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzüge).

Aufgrund dieser geänderten Verkaufsflächendefinition ergibt sich für die nunmehr maßgebliche Verkaufsfläche ein höherer Wert als ursprünglich baubehördlich genehmigt.

Dem Antrag der Gemeinde Seiersberg-Pirka waren überdies folgende Gutachten und Untersuchungen angeschlossen:

1. Handelsstrukturgutachten der RegioPlan Consulting GmbH vom März 2016,
2. Verkehrsuntersuchung der Planum Fallast, Tischler & Partner GmbH vom April 2016,
3. gutachterliche Stellungnahme aus schalltechnischer Sicht der Dr. Pfeiler GmbH vom 08.04.2016 sowie
4. Luftschadstoffuntersuchung der VFT – Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik GmbH vom 06.04.2016.

RegioPlan geht in ihrer handelsstrukturellen Beurteilung davon aus, dass die derzeit genehmigten Verkaufsflächen durch die Erlassung einer Einzelstandort-Verordnung nach § 31 Abs. 8 StROG 2010 rechtlich abgesichert werden sollen und anhand der derzeit gültigen Rechtslage zu bewerten sind. Die

potentiellen handelsstrukturelevanten Veränderungen (umsatzrelevante Auswirkungsbereiche), die sich durch die Umsetzung einer Einzelstandort-Verordnung in der beantragten Größe ergeben könnten, wurden wie folgt beschrieben:

1. Frei wählbare Anordnung der Lebensmittelflächen innerhalb des Einkaufszentrums,
2. Umnutzung der Flächen, die für autoaffine Güter vorgesehen sind (ehemals Einkaufszentrum III),
3. teilweise Nutzung der Mallflächen und Brückenbauten als Verkaufsflächen.

Sämtlichen von der Gemeinde vorgelegten Gutachten in verkehrs-, immissions- und lärmtechnischer Hinsicht wurden die oben genannten 3 Veränderungsszenarien zugrunde gelegt und letztlich die Aussagen getätigt, dass

- sich durch die mögliche Nutzung der Brückenbauten als Verkaufsfläche eine leichte Steigerung des generierten Verkehrs von 18.200 KFZ-Fahrten/Tag auf ca. 18.550 KFZ-Fahrten/Tag ergibt,
- sowohl für den Schadstoff NO₂ als auch für die Schadstoffe PM₁₀ und PM_{2,5} bei den nächstgelegenen Anrainern keine relevanten Zusatzbelastungen auftreten und folglich der zusätzliche Verkehr keine relevanten Auswirkungen auf die Luftgüte hat, sowie
- in schalltechnischer Hinsicht keine zusätzlich relevanten Emissionen bzw. Rückwirkungen im Nachbarschaftsbereich zu erwarten sind und die derzeit vorherrschenden Verhältnisse im maßgebenden Nachbarschaftsbereich entlang des Sandgrubenweges bei Gesamtbetrieb künftig unverändert bleiben.

Grundsätzliche rechtliche Ausführungen:

Gemäß § 31 Abs. 8 StROG 2010 kann die Landesregierung in Wahrnehmung der Aufgaben der überörtlichen Raumplanung oder über Antrag der Gemeinde durch Verordnung Flächen für die Errichtung und Erweiterung von Einkaufszentren 1 und 2 gemäß § 30 Abs. 1 Z. 6 lit. a und b und deren Größe sowie Vorgaben für die Bebauungsplanung festlegen. Voraussetzungen für die Festlegung sind insbesondere:

1. die Bedachtnahme auf die Funktionsfähigkeit zentraler Orte und deren angestrebte Siedlungsstruktur,
2. die Einordnung von Teilräumen in die Entwicklung des Gesamttraumes,
3. die Vermeidung unzumutbarer Immissionen und großräumiger Überlastung der Verkehrsinfrastruktur durch den Betrieb des Einkaufszentrums,
4. die geeignete Verkehrserschließung der Einkaufszentrumsfläche für den motorisierten Individualverkehr,
5. eine ausreichende Bedienungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und
6. die Vermeidung von unzumutbaren Belästigungen der Nachbarschaft.

Darüber hinaus sind ein genügend großer Einzugsbereich und die Sicherung einer ausreichenden Nahversorgung in Erwägung zu ziehen.

Die Standortfestlegung durch die Landesregierung ist als ergänzendes überörtliches Planungsinstrument zu den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden konzipiert. Im Selbständigen Antrag des Ausschusses für Infrastruktur des Steiermärkischen Landtags, der zur Beschlussfassung der Raumordnungsgesetzesnovelle 2002 geführt hat, wird die entsprechende Regelung (§ 23a Abs. 7 ROG 1974 – entspricht im Wesentlichen der nunmehr geltenden Bestimmung des § 31 Abs. 8 StROG 2010) wie folgt erläutert:

„Dieser Absatz regelt die Möglichkeit, über die Ansiedlung von Einkaufszentren in Kerngebieten und Einkaufszentrenbaugebieten hinaus durch eine Standortverordnung des Landes Einkaufszentren zusätzlich zu realisieren. Die bisherige gesetzliche Regelung hat gezeigt, dass die Festlegung von Einkaufszentrenstandortgemeinden und höchstzulässigen Größenordnungen zu starr ist. Den dynamischen Änderungen bei Entwicklung von großflächigen Handelsbetrieben in anderen Orten kann damit besser Rechnung getragen werden. Die neu geschaffene Möglichkeit der Einzelstandortverordnung bietet daher eine flexiblere Lösung für den Vollzug, ist jedoch als Ausnahmeregelung anzusehen. Voraussetzung für die Erlassung einer solchen Verordnung sind über die allgemeinen Baulandvoraussetzungen hinaus die zusätzlich angeführten Kriterien...“

Die Einzelstandortverordnung ist ein Planungsinstrument, dh. sie ist ein Mittel, um die zukünftige Nutzung eines Standortes zu gestalten. Auch die Materialien machen deutlich, dass immer nur an die

Neuerrichtung von Einkaufszentren gedacht wurde: Sie sprechen von der „Ansiedlung von Einkaufszentren“ und der Möglichkeit, sie „zusätzlich zu realisieren“. Auch wenn die Erläuterungen von diesem (scheinbar einschränkenden) Verständnis ausgehen, ist eine solche Auslegung vom Wortlaut her nicht geboten.

Nach dem Wortlaut des nunmehr geltenden § 31 Abs. 8 StROG 2010 geht es um die Festlegung von Flächen „für die Errichtung und Erweiterung von Einkaufszentren“. Dies bedeutet, dass die Landesregierung ermächtigt wird, in Ausübung der überörtlichen Raumordnung für Einkaufszentren geeignete Flächen festzulegen, sie also rechtswirksame überörtliche Festlegungen treffen darf; dies mit der Wirkung, dass unmittelbar auf Grund dieser Flächenausweisung Baubewilligungen „für die Errichtung und Erweiterung“ erteilt werden können. Die Besonderheit dieser Regelung liegt vor allem darin, dass von den in § 2 Abs. 1 Z. 2 der Einkaufszentrenverordnung festgelegten Anforderungen, Einkaufszentren nur in bestimmten Gemeinden mit zentralörtlicher Funktion und nur in einer bestimmten maximalen Größe errichten zu können, abgewichen werden darf, wenn die Landesregierung der Auffassung ist, dass ein Einkaufszentrum auch an einem anderen Standort oder in einer anderen Größe gerechtfertigt werden kann.

Auch wenn in den meisten Fällen die Flächen für das künftige Einkaufszentrum unbebaut sein werden, weil diese Flächen erst für einen bestimmten Zweck gewidmet werden, die dann durch spätere Bebauung genau diesem Zweck zugeführt werden, so ist dies keine vom StROG 2010 vorgesehene Grundvoraussetzung. Im Grunde genommen kann bei jeder Widmung eine Fläche auch über bestehende Objekte gelegt werden (siehe dazu z.B. § 30 Abs. 6 und 8 StROG, die für Objekte in der falschen Widmungskategorie besondere Regelungen treffen). Somit kann ein solcher Planungsakt auch eine Fläche betreffen, auf der sich bereits Bauten (welcher Art auch immer) befinden, umso mehr dann, wenn die Objekte mit dem zukünftigen Zweck vereinbar sind.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Begriff „Errichtung“ im Sinne des Raumordnungsgesetzes nichts damit zu tun hat, ob Objekte auch baulich neu errichtet werden müssen (dies wäre aus baurechtlicher Sicht ein „Neubau“). „Errichtung“ im Sinne des § 31 Abs. 8 StROG bedeutet lediglich „Schaffung der raumordnungsrechtlichen Voraussetzungen für ein mögliches Einkaufszentrum in einer bestimmten Größe durch Festlegung einer geeigneten Fläche durch überörtlichen Planungsakt“. Gleichermaßen gilt dies für den Begriff „Erweiterung“, bei der die raumordnungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Vergrößerung eines bestehenden Einkaufszentrums durch einen überörtlichen Planungsakt geschaffen werden.

Wenn man also davon ausgeht, dass die Verordnung der Landesregierung somit ausschließlich die Wirkung einer Flächenwidmung hat, so sind aus praktischer Sicht folgende Konstellationen denkbar:

- Die Fläche betrifft unbebaute Grundstücke: Es kann ein neues Einkaufszentrum errichtet werden, wobei auch baurechtlich eine Errichtung (Neubau) stattfindet.
- Es ist aber ohne weiteres denkbar - und auch zulässig -, dass die Fläche über bereits bestehende Objekte gelegt wird, die in ihrer Gesamtheit in ein Einkaufszentrum umgewandelt werden (baurechtliche Nutzungsänderung), ohne dass eine bauliche Errichtung oder Erweiterung erforderlich wäre. In diesem Fall wird durch die Einzelstandortverordnung für diese Objekte die raumordnungsrechtliche Voraussetzung für eine baurechtlich zu bewilligende Nutzungsänderung geschaffen.
- In diesem Sinne ist es weiters jedenfalls zulässig, dass für zwei nebeneinander bestehende Einkaufszentren, die sich in Zukunft gemeinsam weiterentwickeln wollen, eine entsprechende raumordnungsrechtliche Grundlage geschaffen wird. So ist auch im aktuellen Fall davon auszugehen, dass über die 5 getrennt bestehenden Einkaufszentren eine Einzelstandortverordnung gelegt wird, damit diese in Zukunft als ein Einkaufszentrum geführt werden können.

Grundvoraussetzungen bei all diesen Konstellationen ist, dass die raumordnungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass ein „neues“ Einkaufszentrum errichtet (im Sinne von „geschaffen“) werden kann. Ob mit der Schaffung des neuen Einkaufszentrums bauliche Erweiterungen verbunden sind, ob die bestehenden Verkaufsflächen beibehalten oder erweitert werden, ist aus raumordnungsrechtlicher Sicht – sofern die in der Einzelstandortverordnung festgelegten Beschränkungen eingehalten werden - belanglos.

Entscheidender Faktor ist allerdings, dass bei der Erlassung der Verordnung die in § 2 genannten Grundsätze und Ziele eingehalten werden und die in § 31 Abs. 8 genannten Voraussetzungen vorliegen und mit hinreichendem Sachverstand geprüft wurden und belegt sind.

Darlegung des öffentlichen Interesses an der Erlassung einer Einzelstandortverordnung:

Wesentliche Raumordnungsziele des § 3 Abs. 2 StROG 2010 sind die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landes unter Bedachtnahme auf die jeweiligen räumlichen und strukturellen Gegebenheiten sowie eine Siedlungsentwicklung, die der Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung u.a. mit privaten Gütern in zumutbarer Entfernung durch eine geeignete Standortvorsorge für Handels- und Dienstleistungsgewerbe dient. Das Landesentwicklungsprogramm 2009 gibt in Verbindung mit den jeweiligen regionalen Entwicklungsprogrammen (im Gegenstandsfall für die Region Steirischer Zentralraum) auf Grundlage des Zentrale-Orte-Konzeptes ein entsprechend gegliedertes Netz zentraler Orte vor, um u.a. bestmögliche Versorgungsverhältnisse mit zentralen Dienstleistungen und Einrichtungen zu erzielen. Diesem Konzept folgt auch das Entwicklungsprogramm zur Versorgungs-Infrastruktur (Einkaufszentrenverordnung), LGBl.Nr. 58/2011, (genauso wie die vorangegangene Einkaufszentrenverordnung, LGBl.Nr. 25/2004). Das Entwicklungsprogramm zur Versorgungs-Infrastruktur, LGBl.Nr. 35/1988, sah unter bestimmten Voraussetzungen die Zuordnung von Baugebieten benachbarter Gemeinden zum zentralörtlichen Kerngebiet eines zentralen Ortes vor (zentralörtlicher Standortraum). Unter diesen Voraussetzungen hat sich der gegenständliche Standort entwickelt.

Diese Möglichkeit der Zuordnung des ggst. Planungsgebietes zum zentralörtlichen Standortraum der Kernstadt Graz wurde mit Inkrafttreten der Einkaufszentrenverordnung 2004 beseitigt, da bereits mit der Raumordnungsgesetznovelle 2002, LGBl.Nr. 20/2003, die Möglichkeit der Erlassung einer Einzelstandortverordnung geschaffen worden war (§ 23a Abs. 7 ROG 1974 – siehe auch die Ausführungen zum vorangegangenen Kapitel). Unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung dieser Ausnahmeregelung wird klar, dass gerade im Nahebereich von benachbarten höherrangigen Zentren durch Sonderverordnungen Ausnahmen geschaffen werden können, um die Versorgungsfunktion des zentralen Ortes zu unterstützen. Die Größenordnung muss dabei von der Größe des zentralen Ortes abhängig sein, um diesen letztlich in seiner Funktionsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen und die Systematik der Einordnung von Teilräumen in die Entwicklung des Gesamttraumes nicht zu stören. In diesem Zusammenhang muss die Gemeinde Seiersberg-Pirka der Stadtregion Graz als räumlich funktionelle Einheit um die Kernstadt Graz zugeordnet werden, die sich aus dem städtisch verdichteten Agglomerationsraum und der zugeordneten Außenzone zusammensetzt. Die zentralörtliche Funktion der Kernstadt Graz mit seinem Güter- und Leistungsangebot für den Ausnahmebedarf geht in diesem verdichteten Agglomerationsraum über die Gemeindegrenze hinaus und kann daher grundsätzlich im Bereich der Shopping City Seiersberg von einem zentralörtlichen Standortraum im Sinne der seinerzeitigen Einkaufszentrenverordnung gesprochen werden.

Ein überregional wirksames Einkaufszentrum ist für die Größe der Stadt Graz durchaus eine sinnvolle Ergänzung und dient der Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Die Umsatzherkünfte laut der von der Steiermärkischen Landesregierung in Auftrag gegebenen Analyse von Standort+Markt zur Beurteilung der Zentrumsituation im Raum Graz (siehe folgendes Kapitel) zeigen, dass diese zu etwa 26 % aus der Stadt Graz und zu weiteren 26 % aus dem Bezirk Graz-Umgebung stammen. Ein großer Anteil rekrutiert sich demnach aus einem weitläufigeren Umfeld, wobei ein signifikant hoher Ausländeranteil (13 %) feststellbar ist. Gerade für dieses weiterreichende Einzugsgebiet, bei dem die PKW-Erreichbarkeit eines Einkaufszentrums eine entscheidende Rolle spielt, ist der vorliegende Standort im Nahebereich des Autobahnkreuzes als ideal einzustufen und spricht Kundenströme (vor allem auch aus dem Ausland) an, die sonst nicht erreicht werden könnten. Wie den Ausführungen im Endbericht von Standort+Markt zu entnehmen ist, nimmt die Shopping City Seiersberg hier durchaus eine „Leuchtturmfunktion“ ein und rückt damit in die Wahrnehmung internationaler Einzelhandelsketten, was letztlich auch zur Bekanntheit des Standortraumes Graz beiträgt.

Im Sinne einer Maximierung des Marktanteiles ist es unter Heranziehung der Analyse von Standort+Markt günstig, eine sehr gut ausgestattete City durch ein sehr gut ausgestattetes peripheres und gut erreichbares Shopping Center zu ergänzen. Die Gesamtposition der Stadt Graz wird durch diese Funktionsteilung deutlich gestärkt.

Wie das verkehrstechnische Gutachten des Amtssachverständigen ergeben hat, hat der Standort in Seiersberg gegenüber dem „Center West“ und dem „Murpark“ den großen Vorteil, dass die Zufahrt über einen Autobahnanschluss erfolgt, welcher im Gegensatz zum Center West und zum Murpark deutlich weniger durch den sonstigen Verkehr belastet wird und welcher sich zudem verkehrsgünstig unweit des Autobahnknotens der A 2 Südautobahn und der A 9 Pyhrnautobahn befindet. Im Gegensatz dazu muss die Zufahrt zum Einkaufszentrum „Center West“ von der Autobahn kommend gemeinsam mit dem gesamten von Süden nach Graz zufahrenden Verkehr über den stark belasteten Verteilerkreis Webling erfolgen. Eine ähnliche Situation besteht von der Autobahn kommend auch bei der Zufahrt zum Einkaufszentrum „Murpark“.

Unbestreitbar ist, dass sich die Shopping City Seiersberg nur aufgrund der besonderen rechtlichen Situation auf der Grundlage von Flächenwidmungen sowie Widmungs- und Baubewilligungen aus den 1980iger und 1990iger Jahren zur heutigen Größe entwickeln konnte. Die Gebäudebestände mit den jeweiligen Verkaufsflächen sind baurechtlich konsentiert; daran ändert auch die am 16.01.2017 eintretende Aufhebung der straßenrechtlichen Verordnungen nichts. Ab diesem Zeitpunkt wären nach derzeitiger Rechtslage die sogenannten Brückenbauwerke in baurechtlicher Hinsicht konsenslos. Die Folgewirkungen einer im Extremfall erforderlichen Beseitigung dieser Bauwerke werden in der Analyse von Standort+Markt klar vorgezeichnet. Sollten einzelne Magnetbetriebe den Standort vorzeitig verlassen, gilt eine gänzliche Schließung des Einkaufszentrums als sehr wahrscheinlich. Besonders heikel sind in diesem Zusammenhang „Schachtelverträge“, die vielfach an den Auszug von namentlich genannten Magnetbetrieben oder das Vorliegen bestimmter Leerstandsquoten als Bedingung für eine Kündigung geknüpft sind.

Es kann daher nur im besonderen öffentlichen Interesse der Steiermärkischen Landesregierung liegen, den vorliegenden Standort, der bereits mit Gebäuden für ein Einkaufszentrum bebaut sowie mit einer entsprechenden funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ausgestattet ist und aufgrund seiner Gunstlage die besten Erreichbarkeitsverhältnisse aufweist, um Kunden aus einem größerem Einzugsgebiet - auch aus dem Ausland – anzusprechen (andere Standorte sind aus verkehrstechnischer Sicht weniger günstig), langfristig abzusichern. Der vorliegende Standort stärkt überdies aufgrund seiner gewachsenen Struktur und einem Mix aus Handels- und Dienstleistungsbetrieben den Wirtschaftsstandort. Die Sicherung dieses Standortes kann überdies auch als Strategie gegen die steigenden Umsätze, die im Online-Einzelhandel verzeichnet werden, gewertet werden. Die regionale und überregionale Wertschöpfung soll damit weiterhin gewährleistet bleiben.

All diese Gründe sprechen selbstverständlich nur dann für die Erlassung einer Einzelstandort-Verordnung, wenn die Kriterien des § 31 Abs. 8 StROG 2010 erfüllt sind. Den Nachweis dafür hat das gegenständliche Verfahren durch Einholung von Gutachten zu allen relevanten Fachthemen erbracht.

Seitens der Steiermärkischen Landesregierung wurden folgende Gutachten und Analysen zur Prüfung der in § 31 Abs. 8 StROG 2010 angeführten Voraussetzungen eingeholt:

- Analyse von Standort+Markt zur Beurteilung der Zentrumsituation im Raum Graz, September 2016
- Raumplanungsfachliches Gutachten Büro Dr. Paula vom 28.10.2016
- Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 21.10.2016
- Beurteilung des immissionstechnischen Amtssachverständigen vom 19.10.2016
- Beurteilung des lärmtechnischen Amtssachverständigen vom 20.10.2016

Aus diesen Gutachten und Beurteilungen ergibt sich Folgendes:

a) Handelsstruktureller/raumplanungsfachlicher Bereich:

Die Beratungsgesellschaft Standort +Markt wurde mit der Erarbeitung einer handelsstrukturellen Analyse zur Entwicklung der Zentrumsituation im Raum Graz beauftragt. Ziel der Beauftragung war die Feststellung, ob und in welchem Ausmaß durch die Entfaltung der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg - einem seit mehr als 10 Jahren marktwirksamen Einkaufszentrum – nachteilige Effekte auf die gewachsene Zentrumslandschaft des Großraumes entstanden sind und ob – gesetzt dem Fall des dringenden Verdachtes eines kausalen Zusammenhanges zwischen Marktwirkung dieses Centers und einer deutlichen Zentrenfehlentwicklung – dieser auch schlüssig nachgewiesen werden kann. Vor diesem Hintergrund hatte die Analyse das Ziel, die seit der Eröffnung der Shopping City Seiersberg stattgefundenen Veränderungen der Handelsstruktur zwischen 2003 und heute zu beleuchten sowie objektiv zu beurteilen, ob die Marktwirkung der Shopping City Seiersberg nachweislich eine nachteilige Auswirkung für die gewachsene Zentrumsstruktur von Graz und die nahegelegenen, im Flächenbereich bestehenden zentralen Orte hatte.

Unter Berücksichtigung der einzelhandelsrelevanten Rahmenbedingungen des Großraumes Graz, einer Vollerhebung der Handelskapazitäten im Großraum Graz nach Branche, Betriebstyp und Verkaufsfläche (City von Graz, Nebenzentren innerhalb von Graz, Streulage innerhalb des Grazer Stadtgebietes, in den einzelhandelsmäßig stärker besetzten Grazer Nachbargemeinden sowie in den Haupt- und Zweitorten der Bezirke Voitsberg, Deutschlandsberg, Leibnitz, Feldbach und Weiz), einem Vergleich der Ergebnisse von

2003 mit den aktuellen Ergebnissen sowie einer Durchführung von Parkplatz-Kennzeichenanalysen erfolgte eine Beurteilung der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg, aber auch anderer zwischenzeitlich entstandener bzw. erweiterter Center auf die großräumige Zentrenlandschaft.

Die daraus abgeleiteten Wirkungsanalysen haben gezeigt, dass die Shopping City Seiersberg im Hinblick auf die Einkaufsziele der Stadt Graz auf das Center West wohl die deutlichsten Auswirkungen hatte. Weitere starke Verflechtungen mit strukturelevanten Wirkungen wurden im Citypark – Ergänzungsgebiet Ost (Gleisdorfergasse, Girardigasse, Glacisstraße, Reitschulgasse, Jakoministraße, Schönaugasse, Schlögelgasse, Klosterwiesgasse – zwischen Jakominiplatz und Grazbachgasse, Grazbachgasse sowie Kaiser Josef Platz) geortet. Die Citybereiche 1 (eigentliches Stadtzentrum zwischen Neutorgasse – Radetzkystraße – Jakominiplatz – Opernring – Burggasse – Hofgasse – Sporgasse – Sackstraße und Kaiser Franz Josefs Kai) und 2 (gewachsener Geschäftsbereich westlich der Mur, welcher die Annenstraße inkl. der Annenpassage und den Europaplatz, den Südtiroler Platz sowie angrenzende Teile der Mariahilferstraße sowie der Griesgasse umfasst) sind ebenfalls von der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg betroffen, allerdings nur mehr in einem geringen bis mittleren Ausmaß. Dies liegt darin begründet, dass auch andere, vor allem stadtnäher gelegene, neu geschaffene Einkaufsziele eine erhebliche Marktwirkung auf diese Bereiche ausgeübt haben und damit ein singulärer, direkter kausaler Zusammenhang von Marktwirkung und Strukturveränderung der Shopping City Seiersberg auf diesen Bereich nicht bescheinigt werden kann. Nicht verschwiegen wurde in der Wirkungsanalyse, dass ohne die Realisierung der Shopping City Seiersberg sowohl der Murpark als auch der Citypark eine größere Dimensionierung erfahren hätten können. Zahlreiche lokalwirksame Zentren liegen zwar im Marktgebiet der Shopping City Seiersberg, entziehen sich allerdings aufgrund der Standortlogik und der Kernfunktion als lokaler Versorger weitestgehend dem Beziehungsgeflecht mit der Shopping City Seiersberg. Ähnlich verhält es sich mit den Einkaufszielen in den umliegenden Gemeinden der Stadt Graz, die im Großen und Ganzen eine Aufwertung ihres nahversorgenden Angebotes verzeichnen konnten und für umfassenderes Shopping-Angebot als ungeeignete Standorte zu identifizieren waren. Den Bezirksstädten wurde zweifelsohne teilweise Kaufkraft aus dem Einzugsgebiet entzogen, doch konnte auch in diesen Einkaufszielen eine Kapazitätssteigerung im Einzelhandel sowohl flächen- als auch umsatzmäßig festgestellt werden. Hier hat somit die Shopping City Seiersberg zwar Kaufkraft entzogen, aber das Ausmaß ist in einem Bereich anzulegen, der einen (mehr als ausreichenden Entwicklungsspielraum für diese Orte zuließ). Die Verflechtung ist damit zweifelsohne erkennbar, die Versorgungsstruktur wurde damit aber nicht gefährdet.

Die Detailanalysen zur Marktwirkung im Bekleidungsbereich haben gezeigt, dass die Shopping City Seiersberg zusammen mit der City im Modesektor als überregionales dominantes Einkaufsziel fungiert. Insbesondere der Bekleidungsbereich hat sich dabei als sensible Branche im Hinblick auf die Marktwirkung und die Einflussnahme auf den Weiterentwicklungsspielraum einzelner Einkaufsziele ergeben. In diesem Segment kann der Shopping City Seiersberg durchaus eine Einflussnahme adjustiert werden, die jedoch kein strukturschädigendes Ausmaß erreicht hat.

Zusammenfassend kann auf Grundlage der Analyse von Standort und Markt festgehalten werden, dass der Shopping City Seiersberg grundsätzlich eine erhebliche Marktwirkung zuzuschreiben ist. Die in Bezug auf innerstädtische Standorte markant negative Entwicklung des Bereiches Annenstraße steht allerdings nur eingeschränkt im kausalen Zusammenhang mit der Entfaltung der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg zwischen 2003 und 2016. Hier haben im Grazer Stadtgebiet stattgefundenen Weiterentwicklungen von einzelnen Einkaufszielen offensichtlich einen erheblicheren Einfluss auf die negative Entwicklung der Annenstraße ausgeübt.

Eine erhebliche Marktwirkung der Shopping City Seiersberg wird auf das Center West geortet, das ähnliche Standortvoraussetzungen wie die Shopping City Seiersberg hatte, sich aber auch aus anderen Gründen nicht entsprechend entwickeln konnte. Die Auswirkungen auf allfällige Konkurrenzunternehmen sind jedoch raumordnungsrechtlich nicht relevant.

Unabhängig davon hat sich die Versorgungssituation – nicht nur in Graz, sondern auch in den umliegenden zentralen Orten – zwischen 2003 und 2016 (zumindest im Hinblick auf die Flächenausstattung und damit einhergehend im Hinblick auf die Versorgungslage) trotz der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg verbessert. In Bezug auf die Bestimmungen des § 31 Abs. 8 StROG 2010 kann damit festgehalten werden, dass die Shopping City Seiersberg im heutigen baulichen Zustand und mit der Marktwirkung des heute vorliegenden Angebotes die

- Funktionsfähigkeit zentraler Orte nicht negativ beeinträchtigt hat sowie
- ein genügend großer Einzugsbereich vorliegt und die Sicherung einer ausreichenden Nahversorgung gewährleistet bzw. zwischen 2003 und 2016 durch die zwischenzeitliche Entfaltung der Marktwirkung der Shopping City Seiersberg nicht gefährdet wurde.

Aus raumplanungsfachlicher Sicht ist Folgendes zu ergänzen:

1. Auswirkungen auf die angestrebte Siedlungsstruktur zentraler Orte

Ergänzend zu den Ausführungen von Standort+Markt zur Funktionsfähigkeit zentraler Orte sind in Hinblick auf die angestrebte Siedlungsstruktur der zentralen Orte insbesondere die folgenden raumordnungsrechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen:

- die Raumordnungsziele gemäß § 3 Abs. 2 Z. 2 StROG 2010,
- die Einkaufszentrenverordnung 2011,
- § 3 Abs. 2 des Landesentwicklungsprogrammes 2009 und
- das Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) Steirischer Zentralraum.

Angestrebt wird grundsätzlich eine Siedlungsstruktur mit einem ausreichend dichten und räumlich-funktionell abgestuften Netz von Versorgungsschwerpunkten bei zumutbaren Erreichbarkeitsverhältnissen für die Bevölkerung.

Durch die Erlassung einer Einzelstandortverordnung sollen – nachdem die früheren Bestimmungen hinsichtlich des zentralörtlichen Standortraumes nicht mehr bestehen – Standorte ermöglicht werden, die aufgrund der bestehenden Verwaltungsgebietsgrenzen der zentralen Orte sonst nicht möglich wären. Im REPRO wird festgestellt, dass die Versorgungsbereiche der zentralen Orte aufgrund der geographischen Gegebenheiten nicht deckungsgleich mit den Gemeindegrenzen zu betrachten sind.

Der gegenständliche Bereich liegt rd. 400 m südlich der Stadtgrenze der Kernstadt Graz. Aufgrund der Nähe zur Stadtgrenze und der Lage innerhalb des Siedlungskörpers der Stadtagglomeration sollte dem Standortbereich im teilregionalen Versorgungszentrum Seiersberg-Pirka eine höherrangige zentralörtliche Funktion zugeschrieben werden. Durch diese räumlich-funktionelle Zuordnung zur Kernstadt kann dem Prinzip der dezentralen Konzentration entsprochen und die Versorgungsstruktur durch Erlassung einer Einzelstandortverordnung auf kommunaler, regionaler und landesweiter Ebene gesichert werden.

Gemäß Einkaufszentrenverordnung besteht keine Flächenbeschränkung für Einkaufszentren in der Kernstadt Graz, außer für Lebensmittel (max. 5.000 m²).

Die Siedlungsentwicklung seit Eröffnung der Shopping City Seiersberg in den Jahren 2003 bzw. 2008 (Volleröffnung) bildet die Auswirkungen eines Einkaufszentrums am gegenständlichen Standort auf die angestrebte Siedlungsstruktur bereits ab. Trotz der Feststellung von Standort+Markt, dass die bisherige Entwicklung der Shopping City Seiersberg die umliegenden zentralen Orte nicht beeinträchtigt sondern sogar gestärkt hat, kann nicht über negative Auswirkungen des „Wettrüstens“ auf die Siedlungsstruktur hinweggesehen werden. Die Stadt Graz und viele regionale Zentren haben am Stadtrand großflächige Einkaufs- und Fachmarktzentren verwirklicht. Insbesondere bei Bezirkshauptstädten hat diese Entwicklung zu Verödungstendenzen in den Innenstädten geführt. Zur Stärkung der kleineren zentralen Orte im Sinne der angestrebten dezentralen Konzentration müssen zukünftige Entwicklungen daher verstärkt auf die Innenentwicklung und die Ausrichtung auf den ÖPNV abzielen.

2. Auswirkungen auf die Einordnung von Teilräumen in die Entwicklung des Gesamttraums

In Hinblick auf die Einordnung von Teilräumen in die Entwicklung des Gesamttraums im Lichte des Zentrale Orte-Konzeptes sind insbesondere die folgenden raumordnungsrechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen:

- die Raumordnungsziele gemäß § 3 Abs. 2 StROG 2010,
- § 3 Abs. 2 des Landesentwicklungsprogrammes 2009 und
- das REPRO Steirischer Zentralraum.

Die regionalen Vorrangzonen (Landwirtschaft, Grünzonen, Industrie und Gewerbe, Rohstoffe) gemäß REPRO werden durch das ggst. Vorhaben nicht berührt. Der geplante Standort liegt innerhalb des Teilraums „*Siedlungs- und Industrielandschaften (Agglomerationsräume)*“ gemäß REPRO. Die handelsstrukturelle Analyse von Standort+Markt weist nach, dass ein großflächiges Einkaufszentrum am verfahrensgenständlichen Standort aufgrund des regionalen Bevölkerungswachstums den demographischen Rahmenbedingungen entspricht. Weiters gibt es aus handelsstruktureller Sicht offenbar einen engen Zusammenhang zwischen Quantität (Verkaufsfläche) und Qualität eines Handelszentrums, da das Ansiedlungsinteresse von Magnetbetrieben am besten Standort mit ausreichender Marktwirkung gebündelt wird.

Aufgrund der besonderen Lagegunst im Großraum Graz nahe des Autobahnkreuzes A 9 / A 2 mit Anschlussstelle und Anbindung an eine Hauptlinie des öffentlichen Verkehrs mit innerstädtischer Bedienungsqualität (lt. REPRO) ist der verfahrensgegenständliche Bereich für eine Handelseinrichtung von überregionaler Bedeutung geeignet. Aufgrund der besonderen Standortqualität kann dieser Standort lt. Erhebungen von Standort+Markt Kunden aus großer Entfernung anziehen (rd. 25 % der Kunden der Shopping City Seiersberg kommen von außerhalb der Steiermark). Daher bewegen sich die Umsatzumverteilungseffekte auf Handelseinrichtungen in den zentralen Orten des Einzugsbereichs lt. oben zitierten Gutachten in einem verträglichen Maß.

Gemäß dem Verkehrsgutachten ist der Standort in Seiersberg insbesondere für Kunden attraktiv, die von stadtauswärts über die Autobahn kommen. Demnach hat der Standort im Vergleich zu sonstigen Einkaufszentren im Stadtgebiet von Graz den Vorteil, dass das innerstädtische Verkehrsnetz im Südwesten von Graz weniger belastet wird.

In diesem Sinne wird der Einordnung der Teilräume in die Entwicklung des Gesamtraums entsprochen und ist der Standortbereich als funktionelle Ergänzung der Kernstadt Graz anzusehen.

3. Einzugsbereich und Sicherung einer ausreichenden Nahversorgung (gemäß Standort+Markt)

Die Shopping City Seiersberg zieht lt. Standort+Markt und RegioPlan Kunden aus einem sehr großen Einzugsbereich an (rd. 25 % der Kunden kommen von außerhalb der Steiermark, rd. 13 % davon aus dem Ausland).

Für die Nahversorgung sind in erster Linie Lebensmittel und sonstige Güter des Kurzfristbedarfs (z.B. Drogerie- und Parfümeriewaren, Apotheken etc.) von Bedeutung.

Gemäß RegioPlan weist der für die Nahversorgung relevante Einzugsbereich rund um die Shopping City Seiersberg ein überdurchschnittlich gutes Nahversorgungsangebot auf.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Nahversorgung im Sinne der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (Kurzfristbedarf) im diesbezüglichen Einzugsbereich der Shopping City Seiersberg und in den Bezirkshauptorten im Umland von Graz ausreichend gesichert ist. Die Aussagen der Gutachten von Standort+Markt und RegioPlan in Bezug auf die Sicherung einer ausreichenden Nahversorgung und einen genügend großen Einzugsbereich für den ggst. Standort erscheinen aus raumordnungsfachlicher Sicht ausreichend schlüssig und nachvollziehbar.

Prüfung zur strategischen Umweltprüfung und erhebliche Umweltauswirkungen:

Mit der Schaffung eines neuen Rechtsrahmens durch die geplante Einzelstandortverordnung ist zweifellos verbunden, dass damit eine Fläche geschaffen wird, auf der eine UVP-pflichtige Anlage errichtet werden könnte; insoweit kann sie Grundlage für ein entsprechendes Projekt sein.

Gemäß § 4 Abs. 3 Z. 2 StROG ist jedoch eine Umweltprüfung für Planungen jedenfalls nicht erforderlich, wenn die Eigenart und der Charakter des Gebietes nicht geändert werden oder erhebliche Umweltauswirkungen bei Verwirklichung der Planung offensichtlich ausgeschlossen werden können.

Die vom Geltungsbereich der geplanten Einzelstandortverordnung umfassten Flächen sind im rechtswirksamen Flächenwidmungsplan der Gemeinde Seiersberg-Pirka als Gebiete für Einkaufszentren gewidmet. Auf diesen Flächen ist bereits ein Vorhaben verwirklicht, bei dem Umweltauswirkungen (Verkehr, Luft, Lärm) vorhanden und als zulässig beurteilt worden sind. In den jeweiligen UVP – Feststellungsverfahren wurden die Auswirkungen der bestehenden Einkaufszentren jeweils in der Gesamtheit geprüft, sodass mit der nunmehrigen Ermöglichung einer einheitlichen Gesamtverkaufsfläche, die sogar geringfügig kleiner ist, als die derzeit rechtmäßig bestehende, keine relevanten Veränderungen zu erwarten sind. Mit der geplanten Verordnung wird daher zum einen die Eigenart und der Charakter des Gebietes nicht verändert, zum anderen werden auch die Umweltauswirkungen nicht verändert, da auf Grund der Beschränkung der Verkaufsfläche in Verbindung mit den Vorgaben für die Bebauungsplanung erhebliche Umweltauswirkungen gegenüber dem derzeitigen Umweltzustand ausgeschlossen werden können.

Vorgaben für die Bebauungsplanung:

Nach § 40 Abs. 4 Z. 2 StROG 2010 sind für Einkaufszentren grundsätzlich Bebauungspläne zu erlassen. Derzeit sind für den Geltungsbereich drei Bebauungspläne in Kraft. Aufgrund der Tatsache, dass mit der vorliegenden Flächenfestlegung nunmehr ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von 74.000 m², wovon maximal 5000 m² für den Lebensmittelhandel vorgesehen werden dürfen, zulässig sein wird, ist

die Überarbeitung der Inhalte dieser Bebauungspläne sowie die Erstellung eines einheitlichen Bebauungsplanes erforderlich. Aus Gründen des Lärmschutzes sollen Vorkehrungen bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes erfolgen. Aus der lärmtechnischen Beurteilung des Amtssachverständigen ergibt sich diesbezüglich die Empfehlung einer durchgehenden Bebauung in Richtung Sandgrubenweg.

Weiters soll die Nutzung der Verkaufsflächen für Lebensmittel auf den Bereich des Grundstückes Nummer 317/1 beschränkt werden. Aufgrund der historischen Entwicklung dieser Fläche, die bis zum Inkrafttreten des Flächenwidmungsplanes 4.0 als Gebiet für Einkaufszentren I ausgewiesen war, und der Tatsache, dass der baurechtliche Bestand des Lebensmittelhandels rechtmäßig ist, ergibt sich die Legitimation für diese Nutzung.

b) Verkehrstechnischer Bereich:

Mit der Errichtung der Baulichkeiten der „Shopping City Seiersberg“ knapp außerhalb von Graz-Straßgang, wurde bereits im Jahr 1987 begonnen. In weiterer Folge wurden mehrfach Um- und Zubauten durchgeführt.

Der gesamte Bereich der „Shopping City Seiersberg“ besteht derzeit aus fünf einzelnen Gebäudekomplexen mit einer Gesamtverkaufsfläche von 78.482 m², welche durch eingehaute Interessentenwege verbunden werden. Weiters stehen derzeit auf dem gesamten Areal 3.296 genehmigte Kfz-Stellplätze zur Verfügung.

Gemäß den vorgelegten Unterlagen wurden hinsichtlich der verkehrlichen Belange in den Jahren 2004/2005, 2006, 2009, 2010, 2012 sowie im Jahr 2014 Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Die Ersteller des handelsstrukturellen Gutachtens für die Einzelstandortverordnung kommen zu dem Schluss, dass der bestehende bauliche Bestand mit dem derzeitigen Angebot zu keiner negativen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit zentraler Orte geführt hat.

Verkehrerschließung der Shopping City Seiersberg (SCS)

Das Areal des Einkaufszentrums befindet sich im Ortsgebiet der Gemeinde Seiersberg-Pirka im Bereich einer ehemaligen Schottergrube östlich der Landesstraße Nr. 323, Neuseiersbergerstraße, welche dort unmittelbar parallel zur A 9, Pyhrnautobahn verläuft sowie nördlich der Landesstraße Nr. 313, Feldkirchnerstraße.

Die straßenmäßige Erschließung für den überregionalen Verkehr erfolgt über den unweit befindlichen Autobahnanschluss Seiersberg der A 9. Aus südlicher Richtung kommend verläuft die Zufahrt über einen Kreisverkehrsplatz und die L 323 (Zufahrt West bzw. Einfahrt Nord) und aus nördlicher Richtung von der A 9 kommend über die L 313, wobei hier zwei lichtsignalgeregelte Straßenkreuzungen zu passieren sind (Zufahrt Süd). Der örtliche Verkehr benützt ebenfalls die beiden Landesstraßen L 313 und L 323.

Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist durch die Buslinie 78 gegeben. Diese Linie führt vom Bahnhof Puntigam nach Seiersberg und weiter über Gedersberg nach Pirka.

Eine direkte Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz ist nicht gegeben. Der Radweg R30, Kürbisradweg, verläuft etwa 600 m östlich.

Die Verkehrsabwicklung auf dem gemeinsamen Areal der fünf Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg erfolgt über eine rund um das Gesamtareal verlaufende Straße (Ringstraße) und zusätzliche Aufschließungsstraßen sowie mehrere interne Kreisverkehre. Die Straßen werden abschnittsweise auch als Einbahnen geführt.

Da durch die ursprünglich vorhandenen Straßenverbindungen nur eine eingeschränkte Erreichbarkeit mancher Parkflächen über Umwege gegeben war und auch die Ausfahrt in Richtung Westen umständlich war, wurde die Verkehrsführung im Laufe der Zeit mehrfach überarbeitet und wurden neue Verkehrsverbindungen hergestellt.

Die bestehenden, den Einkaufszentren zugeordneten Abstellflächen für insgesamt 3296 Pkw, befinden sich unterirdisch und auf den Dachflächen im Bereich der Gebäude selbst sowie auf Freiflächen.

Beurteilungsgrundlagen

Zur fachlichen Beurteilung der örtlichen verkehrlichen Situation werden zusätzlich zur beigelegten Verkehrsuntersuchung von Planum vom April 2016 auch die in den Jahren davor durchgeführten Verkehrsuntersuchungen aus dem unmittelbaren oder mittelbaren Bereich der Shopping City Seiersberg herangezogen. Die Untersuchungsberichte wurden erstellt vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen DI Dr.

Kurt Fallast im Dezember 2004 und Februar 2005 sowie Jänner 2006, von IKK DI Bernhard Kaufmann und DI Dr. Georg Kribernegg im November 2009, vom Ingenieurbüro Pilz & Partner im Dezember 2010 und vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen DI Dr. Kurt Fallast im März 2012. Weiters liegt auch das Ergebnis eines Vergleiches von Verkehrsbelastungen für die Jahre 2012 und 2014 für die Landesstraße Nr. 323, Neuseiersbergerstraße, vor. Diese vergleichende Untersuchung vom 28.01.2014 wurde vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen DI Dr. Kurt Fallast durchgeführt.

Ergebnisse vorangegangener Verkehrsuntersuchungen

Einkaufszentren Seiersberg, Verkehrsuntersuchung (Bericht 2004, Ergänzung 2005)

Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004/2005 wurde im Zusammenhang mit einer Ausweitung der Parkplatzflächen durchgeführt. Da das Vorhaben eine Erhöhung an Pkw-Stellplätzen von 1426 auf 2878 Stellplätze umfasste, musste dafür ein UVP-Feststellungsverfahren durchgeführt werden.

Die Untersuchungen haben damals ergeben, dass die Gesamtverkehrsbelastung an Freitagen und Samstagen ähnlich groß ist und davon ausgegangen werden kann, dass an diesen Tagen etwa 18.400 Kfz zu- und abfahren. Die Überprüfung der Ein- und Ausfahrten ergab eine ausreichende Leistungsfähigkeit an allen Knotenpunkten. Allerdings wurde festgestellt, dass die Verkehrslichtsignalanlage bei der Zufahrt Süd in der Spitzenstunde bereits hoch ausgelastet ist. Dazu wurde vorgeschlagen, durch eine Optimierung des Phasenschemas der Verkehrslichtsignalanlage eine Leistungssteigerung zu erreichen. Insgesamt konnte allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass das Verkehrssystem an einzelnen Spitzeneinkaufstagen überlastet sein kann. Bezüglich der Parkplätze wurde ermittelt, dass die durchschnittliche Ausnützung der Stellplätze am Freitag ca. 43 % und aufgrund der längeren Verweildauer der Kunden am Samstag ca. 59% beträgt. Der ebenfalls ermittelte Besetzungsgrad betrug am Freitag etwa 1,7 Personen pro Pkw und am Samstag etwa 2 Personen pro Pkw. Aus der Analyse der Verkehrsbeziehungen innerhalb des Areals ergab sich, dass bestimmte Ziele nur über Umwege erreichbar sind. Um die Erreichbarkeiten zu verbessern, wurden daher neue Verkehrsführungen vorgeschlagen. Um einen möglichst freien Verkehrsfluss am Areal der Einkaufszentren und den Zu- und Abfahrtswegen gewährleisten zu können, wurde eine Wendemöglichkeit auf der südlichen Parkfläche, die Herstellung eines Ringsystems um die Einkaufszentren, eine Öffnung der Zufahrt von Norden und eine Adaptierung der Signalprogramme der zwei betroffenen Verkehrslichtsignalanlagen als erforderlich erachtet. Diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich durchgeführt. Das als Maßnahme ebenfalls vorgeschlagene dynamische Verkehrsleitsystem wurde bisher noch nicht errichtet.

Fachmarkt Seiersberg, Verkehrsuntersuchung (2006)

Im Rahmen einer Erweiterung der Shopping City Seiersberg wurde auf dem nordöstlichen Bauplatz anstelle der dortigen Parkplatzflächen ein weiteres Einkaufszentrum mit einem „Media Markt“ geplant. Es war vorgesehen, die insgesamt hier befindlichen 426 Pkw-Stellplätze in einer Tiefgarage und auf einem Parkdeck unterzubringen. Zusätzliche Pkw-Stellplätze waren nicht vorgesehen.

Das gegenständliche Verkehrsgutachten behandelt die möglichen Auswirkungen der geänderten Situation auf den Verkehrsablauf im öffentlichen Straßennetz. Als Grundlage für die Verkehrsuntersuchungen wurden die Verkehrszahlen der Studie aus dem Jahr 2004/2005 herangezogen. Dabei wurde argumentiert, dass sich aufgrund der gleich bleibenden Anzahl der Pkw-Stellplätze das Verkehrsaufkommen nicht wesentlich verändern wird, sich allerdings die Ausnützung der Stellplätze erhöhen kann. Es wurde über eine Vollbelegung der etwa 3.000 Stellplätze unter der Annahme einer Verweildauer von 80 Minuten das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde ermittelt. Daraus ergaben sich etwa 2.250 Zufahrten pro Stunde. Für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurden in der Untersuchung 2004/2005 für einen Weihnachtseinkaufstag 2.600 Zufahrten in der Spitzenstunde angesetzt. Daraus hat sich ergeben, dass auch bei der geplanten Erweiterung der Shopping City Seiersberg in der Regel nicht mit Verkehrsüberlastungen zu rechnen war.

Neubau eines Baumarktes, Verkehrstechnisches Gutachten (2009)

Als Beurteilungsgrundlage für das Projekt der geplanten Errichtung eines Baumarktes der Firma Bauhaus sowie zur Verbesserung der verkehrlichen Situation an der Kreuzung der L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center Seiersberg, wurde im Jahr 2009 eine weitere Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei wurden auch die im Jahr 2003 erhobenen Verkehrsdaten mit den Zählergebnissen des Jahres 2008 verglichen. Es konnte dabei festgestellt werden, dass es bei der Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center bei drei Kreuzungsästen zu erheblichen Verkehrsabnahmen gekommen war. Lediglich

beim Ast der aus südlicher Richtung in die Kreuzung einmündenden L 323 war eine Verkehrszunahme zu verzeichnen. Die Verkehrsabnahmen wurden auf Verkehrsumlagerungen durch Straßenbaumaßnahmen in der engeren und weiteren Umgebung sowie auf bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen auf dem Areal des Shopping Centers zurückgeführt. Das Verkehrsaufkommen auf der L 323 beim „Uhrturmschatten“ hatte im Gegensatz dazu allerdings merkbar zugenommen. Insgesamt wurden die Verkehrszunahmen trotz der Erhöhung der Anzahl der Pkw-Stellplätze auf zwischenzeitlich 3.296 Stellplätze und der Ausweitung der Verkaufsflächen durch den „Media Markt“ insgesamt als gering bezeichnet.

Die Hauptzufahrt zum südöstlich des Shopping Centers und auf der anderen Straßenseite der L 313 zwischenzeitig realisierten Baumarkt erfolgt, so wie auch die Hauptzufahrt zum Shopping Center Seiersberg, über die Kreuzung der L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center. In Bezug auf das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Baumarkt ergaben die Verkehrsuntersuchungen, dass nach der Durchführung zweier Baumaßnahmen und einer Anpassung des Phasenschemas der VLSA an der Kreuzung der L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center der zusätzliche Verkehr sicher und flüssig abgewickelt werden kann. Die erforderlichen Baumaßnahmen umfassten die Errichtung eines eigenen Rechtsabbiegestreifens mit einer mindestens 31 m langen Aufstelllänge bei der Einmündung der L 323 in die L 313 sowie die Öffnung des Linksabbiegers von der L 323 südlich des Kreisverkehrs beim „Uhrturmschatten“ zu den dortigen Parkplätzen der Shopping City Seiersberg.

Während das Linksabbiegen südlich des Kreisverkehrs beim „Uhrturmschatten“ nunmehr möglich ist, wurde ein eigener Rechtsabbiegestreifen bei der betreffenden Kreuzung nicht errichtet, sondern lediglich der zweite Fahrstreifen der L 323 von der L 313 bis zum südlich davon befindlichen Kreisverkehrsplatz verlängert. Dieser kombinierte Fahrstreifen ist für den rechtsabbiegenden, den geradeausfahrenden und den linksabbiegenden Verkehr bestimmt. Der linke Fahrstreifen ist dem linksabbiegenden Verkehr vorbehalten. Diese Lösung hat sich im Jahr 2010 aus einer weiteren verkehrstechnischen Untersuchung im Zusammenhang mit der Errichtung einer Entlastungsrampe unmittelbar nördlich der L 313 als direkte Zufahrt zur L 313 in Fahrtrichtung Gemeindezentrum Seiersberg für diesen Bereich als ausreichend ergeben.

Verkehrslösung im Zusammenhang mit Bebauungsplan Werschweg IV (2010)

Im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung eines Baumarktes durch die Firma Bauhaus wurde im Rahmen der straßenbautechnischen Planungen eine weitere verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Dabei untersucht wurden insbesondere die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehre der L 323 / Dehnerweg / Josef-Pock-Straße (Kreisverkehrsplatz „Dehner“) und L 323 / Werschweg (Kreisverkehrsplatz „Hornbach“). Näher untersucht wurden aber auch die potentiellen Auswirkungen des Baumarkt-Neubaues auf den Kreisverkehrsplatz L 323 / Zufahrt Shopping City Seiersberg Nord /A 9 Anschluss Seiersberg (Kreisverkehrsplatz „Uhrturmschatten“).

Aus den Untersuchungen ergab sich, dass ein erheblicher Anteil der von Graz über die L 323 kommenden Verkehrsteilnehmer nicht die Shopping City Seiersberg oder die Fachmärkte als Ziel haben, sondern über die Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt zur Shopping City in westliche Richtung zur L B70, Packer Straße weiterfahren. Dadurch werden neben dieser Kreuzung auch die Kreisverkehrsplätze „Hornbach“ und „Dehner“ belastet. Daher wurde als Verkehrslösung für diese Fahrtroute der Bau einer Entlastungsrampe unmittelbar nördlich der L 313 als direkte Zufahrt zur L 313 in Fahrtrichtung Gemeindezentrum Seiersberg vorgesehen. Diese Rampe, über welche auch eine bessere Erschließung der Parkplätze südlich der Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg für die aus nördlicher Richtung kommenden Kunden gegeben ist, wurde zwischenzeitlich errichtet. In Ergänzung dazu, wurde zur Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg und um Rückstauerscheinungen in den Kreisverkehrsplatz „Dehner“ hinein zu vermeiden, der zweite Fahrstreifen der L 323 von der L 313 bis zum südlich davon befindlichen Kreisverkehrsplatz verlängert. Aus den Verkehrsuntersuchungen hat sich ergeben, dass durch diese Maßnahmen die Auswirkungen des durch den geplanten Baumarkt zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf den Bereich der Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg einschließlich des Kreisverkehrsplatzes „Dehner“ auch langfristig bis zum Prognosejahr 2025 kompensiert werden können.

Die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch den geplanten Baumarkt auf den Kreisverkehrsplatz „Uhrturmschatten“ waren aufgrund der Ergebnisse einer Verkehrsflusssimulation gering. Dies wurde auch damit begründet, dass ein Großteil des von der A 9 kommenden Verkehrs über den dortigen Bypass abgewickelt wird.

Erweiterung EZ Seiersberg, Beurteilung verkehrlicher Auswirkungen (2012)

Im Zuge der Weiterentwicklung des Standortes rund um die Shopping City Seiersberg wurde im Jahr 2012 eine Verkehrsuntersuchung zu einer möglichen Erweiterung um drei Fachmärkte mit einer Gesamtverkaufsfläche von rund 11.840 m² auf der Geländestufe nördlich der Shopping City Seiersberg, sowie um 498 zusätzliche Pkw-Stellplätze auf den Dächern der bestehenden Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg durchgeführt.

Zur Analyse des Bestandes und Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens wurden Knotenstromerhebungen der Jahre 2010, 2011 und 2012 sowie automatische Querschnittszählungen herangezogen. Diese Daten waren auch die Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens sowie der Prognoserechnung. Unter Berücksichtigung der Lage der geplanten Fachmärkte nördlich des Geländes der Shopping City Seiersberg erfolgte in dieser Untersuchung auch eine Überprüfung des nördlich gelegenen Knotens der L 321, Gradnerstraße / L 323 Neuseiersbergerstraße. Dies auch da geplant ist, den östlichen Abschnitt der L 313 von der Gemeinde Seiersberg in das Gemeindestraßennetz zu übernehmen und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu verordnen wodurch für den Querverkehr zwischen der L B67, Triester Straße und der L 323 vermehrt die L 321 gewählt werden wird. Weiters untersucht wurden in dieser Studie auch die Knoten L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg Nord, Kreisverkehr „Uhrturmschatten“ L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg West, lichtsignalgeregelte Knoten L 313 / L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg Süd sowie die lichtsignalgeregelte Anbindung der Autobahn im T-Knoten L 313 / Rampe A 9, Pyhrnautobahn.

Als maßgeblich angesehen werden kann die Prognoserechnung dieser Verkehrsuntersuchung für die Nullvariante für das Jahr 2022. Die Untersuchung wurde unter der Annahme einer allgemeinen jährlichen Verkehrszunahme von 1 % für das Verkehrsaufkommen der 30. Stunde des Bemessungsjahres (Einkaufsfreitag im Dezember) durchgeführt. Daraus kann entnommen werden, dass beim Kreisverkehr L 323 / L 321 die Leistungsfähigkeitsreserven noch groß sind, die mittleren Wartezeiten in den Zufahrten unter 15 Sekunden betragen und die Verkehrsqualitäten der Zufahrten bei der Stufe A bzw. Stufe B liegen. Für den Knoten L 323 / Anbindung Shopping Center Seiersberg Nord / Bypass A 9 ergibt sich eine hohe Verkehrsqualität für die Hauptströme auf der L 323, die Verkehrsqualität für die aus den Einkaufszentren Ausfahrenden liegt aufgrund der längeren Wartezeiten allerdings bei D bis E. Die Prognoserechnung für den Kreisverkehr „Uhrturmschatten“ L 323 / Shopping Center Seiersberg Aufschließung West / Autobahnanschluss A 9 ergibt für die von der A 9 von Süden Kommenden eine mittlere Wartezeit vor dem Kreisverkehr von 38 Sekunden und damit eine Verkehrsqualität der Stufe C. Allerdings reicht die berechnete Rückstaulänge bis an den Beginn des Verzögerungstreifens der A 9, jedoch noch ohne den Verkehr auf der Hauptfahrbahn zu beeinträchtigen. Bei allen anderen Zufahrten zum Kreisverkehr beträgt die mittlere Wartezeit unter 20 Sekunden und entspricht damit den Qualitätsstufen A bis B. Beim lichtsignalgeregelten Knoten L 313 / L 323 / Shopping City Seiersberg Aufschließung Süd entsprechen die für das Prognosejahr 2022 errechneten Verkehrsströme weitgehend den Verkehrsmengen, welche bereits bei der Planung der Steuerung der Verkehrslichtsignalanlage im Jahr 2005 als Bemessungsverkehr angenommen wurden. Dies erklärt sich daraus, dass seinerzeit für die Spitzenstundenbelastung ein hoher Anteil des Tagesverkehrs angesetzt wurde, die jährlichen Verkehrszunahmen allerdings nicht so sehr zur Spitzenstunde, sondern eher über den Tag verteilt hinzukommen. Die Sättigungsgrade der einzelnen Fahrtrichtungen liegen zwischen 0,56 und 0,99. Der hohe Sättigungsgrad von 0,99 beim Linksabbieger auf der L 313 in Richtung Einkaufszentren ergibt sich aus der kurzen Freigabezeit im Signalprogramm für diese Fahrtrichtung zugunsten einer möglichst geringen Einschränkung der Verkehre auf den Landesstraßen.

Der Autobahnanschluss der Fahrtrichtung Süden im Knoten L 313 / A 9 Rampe weist Sättigungsgrade zwischen 0,45 und 0,68 auf. Zur Optimierung des Verkehrsablaufes auf der L 313 wurde hier die gleiche Umlaufzeit von 100 Sekunden gewählt wie bei der Kreuzung der L 313 / L 323 / Shopping City Seiersberg Aufschließung Süd. Weiters wurde die Zufahrtsrampe von der A 9 kommend mit einem Staudetektor ausgestattet, um einen Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden.

Zur Erweiterung der Parkplätze auf dem Areal der Shopping City Seiersberg wird ausgeführt, dass die zusätzlich vorgesehenen 498 Pkw-Stellplätze ohne eine gleichzeitige Erweiterung der Shopping City Seiersberg keine Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung haben. Ein vermehrtes Angebot an Stellplätzen auf den Dachbereichen der Einkaufszentren führt allenfalls zu einer Verlagerung des von der Richtungsfahrbahn Graz von der A 9 zufahrenden Verkehrs vom Kreisverkehr „Uhrturmschatten“ auf den Bypass und bewirkt so eine Entlastung des Kreisverkehrs bzw. der Autobahnausfahrt.

L 323, Neuseiersbergerstraße, Vergleich Verkehrsbelastungen 2012 – 2014 (2014)

Eine weitere maßgebliche Verkehrsuntersuchung wurde 2014 vom Ingenieurbüro für Verkehrswesen DI Dr. Kurt Fallast durchgeführt. Dabei wurden mittels automatischer Dauerzählgeräte bei km 1,4 der L 323 eine Woche lang vom 29.02.2012 bis 05.03.2012 Verkehrszählungen durchgeführt. An der gleichen Stelle wurden etwa zwei Jahre später, auch eine Woche lang vom 20.01.2014 bis 26.01.2014, wiederum Zählungen mit baugleichen Zählgeräten durchgeführt. Aus den gemessenen Verkehrszahlen ergaben sich im Wochendurchschnitt keine signifikanten Verkehrszunahmen oder -abnahmen. Der Vergleich der Wochentage zeigte Verkehrsabnahmen von bis zu 7 % und Zunahmen bis zu 5 %. Dabei waren die Schwankungen der Verkehrsbelastungen einzelner Wochentage im Jahr 2014 deutlich geringer als im Jahr 2012. Beim Vergleich der Spitzenstunden zeigten sich keine maßgeblichen Veränderungen. Insgesamt wurde festgestellt, dass die ermittelten Veränderungen in den Verkehrsbelastungen großteils in der üblichen Schwankungsbreite liegen.

Aktuell vorgelegte Verkehrsuntersuchung

Diese Untersuchung des Ingenieurbüros für Verkehrswesen DI Dr. Kurt Fallast vom April 2016 beschäftigt sich mit der Frage der theoretischen zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen für den Fall, dass auch die Flächen der Brückenbereiche (Interessentenwege) der Einkaufszentren in den Berechnungen als Verkaufsflächen mitberücksichtigt werden. Während die derzeit als Gesamtfläche (Verkaufsfläche einschließlich der Gastronomie) in den Betrachtungen berücksichtigte Fläche rd. 78.400 m² beträgt, würde sich unter der Hinzurechnung der Brückenbereiche eine Gesamtfläche von rd. 82.200 m² ergeben. Die sich durch diesen Ansatz ergebende Mehrfläche beträgt somit rd. 3.800 m² bzw. etwa 5 %.

Grundlage für die Verkehrsuntersuchungen sind von der Shopping Center Seiersberg zur Verfügung gestellte aktuelle Angaben zu Kfz-Zufahrten von an den Eingängen gezählten Kunden auf Stundenbasis für den Zeitraum vom 01.02.2016 bis 06.02.2016. Weiters wurden vom 23.02.2016 bis 29.02.2016 Querschnittserhebungen mit Seitenradargeräten an fünf Stellen im Straßennetz auf dem Areal des Shopping Centers durchgeführt. Schließlich erfolgte auch am Freitag den 26.02.2016 in der Zeit von 15:00 bis 19:00 am Kreisverkehr bei der L 313 eine Knotenstromzählung, bei welcher zugleich auch ein Besetzungsgrad von 1,7 Personen pro Fahrzeug beobachtet wurde.

Da sich aus dem Vergleich der Verkehrsdaten ergibt, dass die von der Shopping City Seiersberg zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen höher sind als die Werte der Verkehrszählung, wurden in weiterer Folge diese Zahlen verwendet.

Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens bei der Planung von Einkaufszentren wird die RVS 02.01.13, „Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren“, als der aktuelle Stand der Technik angesehen. Im vorliegenden Fall liegen die maximalen Verkaufsflächen einzelner Sparten (insbesondere Bekleidung, Spiel, Sport) allerdings erheblich über dem Geltungsbereich der Richtlinie und ist die Richtlinie daher nur bedingt anwendbar. Eine Analyse des Berechnungsmodells ergibt, dass mit zunehmender Verkaufsfläche der generierte Verkehr stetig langsamer zunimmt und sich einem Grenzwert nähert. Unter dieser Voraussetzung wird das Verkehrsaufkommen mittels einer Extrapolation abgeschätzt. Der anhand der RVS 02.01.13 bei der Hinzurechnung der Brückenflächen zusätzlich verursachte Verkehr beträgt rechnerisch an einem durchschnittlichen Montag etwa 360 Fahrten, am Dienstag 340, am Mittwoch 350, am Donnerstag 350, am Freitag 430 und am Samstag etwa 470 zusätzliche Fahrten. Bezogen auf die Spitzenstunde am Samstag zwischen 14:00 und 15:00 wird zu den derzeit 1.410 Zufahrten zur Shopping City Seiersberg mit 30 zusätzlichen Zufahrten gerechnet. Weiters wird die Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze anhand der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke ermittelt. Je nach Aufenthaltsdauer ergibt sich ein Stellplatzbedarf zwischen 2.020 und 3.300 Abstellplätzen. Somit wird davon ausgegangen, dass mit den derzeit insgesamt 3.296 vorhandenen Abstellplätzen das Auslangen gefunden werden kann.

Schlussfolgerungen

Im Einzelnen kann aus verkehrlicher Sicht nachfolgendes ausgeführt werden:

- 1) Die Verkehrsuntersuchung von Planum vom April 2016 beschäftigt sich lediglich mit der theoretischen Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, wenn auch die Flächen der Brücken (Interessentenwege zwischen den einzelnen Einkaufszentren) in die Berechnungen miteinbezogen werden. Dabei ergibt sich auf die betrachteten 14 Stunden bezogen eine Verkehrszunahme von 350 Pkw-Fahrten. Auf die Spitzenstunde am Samstag bezogen kommen zu den ermittelten 1.410 zur Shopping City Seiersberg zufahrenden Pkw noch 30 zusätzliche zufahrende Pkw dazu.

Weiters erfolgt eine Abschätzung, ob mit den vorhandenen Pkw-Stellplätzen das Auslangen gefunden werden kann. Hier ergeben die Berechnungen, dass je nach Aufenthaltsdauer der Besucher in den Einkaufszentren zwischen etwa 2.000 und 3.300 Stellplätze erforderlich sind. Die derzeit genehmigten 3.296 Pkw-Stellplätze reichen somit rechnerisch auch für den Fall der Hinzurechnung der Brückenflächen zu den Verkaufsflächen aus.

Aus fachlicher Sicht können die Untersuchungsergebnisse als plausibel angesehen werden und wurden die Verkehrsuntersuchungen unter der Anwendung einer Richtlinie (RVS 02.01.13 vom November 2014) durchgeführt, welche dem Stand der Technik entspricht.

Ob die im § 31 Abs. 8 StROG 2010 angeführten Kriterien, nämlich

1. es durch den Betrieb des Einkaufszentrums zu einer großräumigen Überlastung der Verkehrsinfrastruktur kommen kann,
2. eine geeignete Verkehrserschließung für den motorisierten Individualverkehr gegeben ist,
3. eine ausreichende Bedienqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr vorhanden ist,

erfüllt sind, kann dieser Untersuchung nicht entnommen werden. Dazu muss auf Angaben früherer Projekte sowie auf die Ergebnisse vorangegangener Untersuchungen zurückgegriffen werden.

In der Verkehrsuntersuchung anlässlich einer Erhöhung der Stellplatzanzahl aus dem Jahr 2004 wurde festgestellt, dass an Freitagen und Samstagen etwa 18.400 Kfz zu- und abfahren. Die Ein- und Ausfahrten hatten eine ausreichende Leistungsfähigkeit an allen Knotenpunkten, wobei die Verkehrslichtsignalanlage bei der Zufahrt Süd in der Spitzenstunde bereits hoch ausgelastet war. An einzelnen Spitzeneinkaufstagen konnte das Verkehrssystem überlastet sein. Um die Erreichbarkeiten innerhalb des Areals zu verbessern, wurden neue Verkehrsführungen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich durchgeführt.

In der Verkehrsuntersuchung vom Jahr 2009 zur geplanten Errichtung eines Baumarktes der Firma Bauhaus wurden die im Jahr 2003 erhobenen Verkehrsdaten mit den Zählergebnissen des Jahres 2008 verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass es bei der Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center mit Ausnahme der aus südlicher Richtung in die Kreuzung einmündenden L 323 zu Verkehrsabnahmen gekommen ist. Dies wurde auf Verkehrsumlagerungen durch Straßenbaumaßnahmen in der engeren und weiteren Umgebung sowie auf bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen auf dem Areal des Shopping Centers zurückgeführt. Das Verkehrsaufkommen auf der L 323 beim „Uhrturmschatten“ hatte gleichzeitig allerdings merkbar zugenommen. Insgesamt wurden die Verkehrszunahmen trotz der Erhöhung der Anzahl der Pkw-Stellplätze auf zwischenzeitlich 3.296 Stellplätze und der Ausweitung der Verkaufsflächen durch den „Media Markt“ als gering bezeichnet. Die Hauptzufahrt zum geplanten Baumarkt erfolgt, so wie auch die Hauptzufahrt zum Shopping Center Seiersberg, über die Kreuzung der L 313 / L 323 / Zufahrt zum Shopping Center. Die Verkehrsuntersuchungen ergaben, dass nach der Durchführung zweier Baumaßnahmen und einer Anpassung des Phasenschemas der Verkehrslichtsignalanlage an dieser Kreuzung der zusätzliche Verkehr sicher und flüssig abgewickelt werden kann. Das Linksabbiegen südlich des Kreisverkehrs beim „Uhrturmschatten“ ist nunmehr möglich, ein eigener Rechtsabbiegestreifen bei der betreffenden Kreuzung wurde allerdings nicht errichtet.

Aus der verkehrstechnischen Untersuchung 2010 im Rahmen der straßenbautechnischen Planungen für die Errichtung des Baumarktes ergab sich, dass ein erheblicher Anteil der von Graz über die L 323 Kommenden nicht die Shopping City Seiersberg oder die Fachmärkte als Ziel haben, sondern zur L B70 weiterfahren. Um die Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg sowie auch die Kreisverkehrsplätze „Hornbach“ und „Dehner“ zu entlasten, wurde als Verkehrslösung für diese Fahrtroute eine Entlastungsrampe unmittelbar nördlich der L 313 in Fahrtrichtung Gemeindezentrum Seiersberg errichtet. Dadurch ist auch eine bessere Erschließung der Parkplätze südlich der Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg für die aus nördlicher Richtung kommenden Kunden gegeben. Weiters wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung L 313 / L 323 / Zufahrt Shopping Center Seiersberg und um Rückstauerscheinungen in den Kreisverkehrsplatz „Dehner“ hinein zu vermeiden der zweite Fahrstreifen der L 323 von der L 313 bis zum südlich davon befindlichen Kreisverkehrsplatz verlängert.

In der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012 zur Errichtung von drei Fachmärkten auf der Geländestufe nördlich der Shopping City Seiersberg sowie von 498 zusätzlichen Pkw-Stellplätzen auf den Dächern der bestehenden Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg wurde auch eine Prognoserechnung für die Nullvariante für das Jahr 2022 für das Verkehrsaufkommen der 30. Stunde durchgeführt. Mangelhafte Verkehrsqualitäten ergaben sich lediglich für den Kreisverkehr „Uhrturmschatten“ L 323 / Shopping Center Seiersberg Aufschließung West / Autobahnanschluss A 9 für

die von der A 9 von Süden kommend infolge einer Rückstaulänge, welche bis an den Beginn des Verzögerungstreifens der A 9 reicht. Es wurde festgestellt, dass eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem durchgehenden Fahrstreifen der Autobahn nur dann nicht gegeben ist, wenn der dortige Bypass entsprechend verlängert wird. Weiters ergab sich für den Knoten L 323 / Anbindung Shopping Center Seiersberg Nord / Bypass A 9 eine hohe Verkehrsqualität für die Hauptströme auf der L 323, die Verkehrsqualität für die aus den Einkaufszentren Ausfahrenden kam aufgrund der längeren Wartezeiten allerdings bei D bis E zu liegen.

Zusammenfassend kann aus verkehrstechnischer Sicht festgestellt werden, dass es trotz der zwischenzeitlich erfolgten Weiterentwicklung des Raumes rund um die Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg im Regelfall zu keinen Verkehrsüberlastungen in diesem Bereich kommt. Eine über den Nahbereich hinausgehende Verkehrsüberlastung kann allerdings nur dann ausgeschlossen werden, wenn es unter keinen Umständen zu einem Rückstau auf die A 9 Pyhrnautobahn kommen kann. Dies, da sich Verkehrsstörungen aufgrund der Dynamik des Verkehrsflusses auf einer Autobahn schnell und weitreichend ausbreiten, was aufgrund der Sensibilität der Autobahn als Teil des höchstrangigen Straßennetzes sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch zur Gewährleistung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs jedenfalls zu vermeiden ist. Als nachhaltige Lösung, welche auch längerfristig geeignet ist, einen Rückstau auf die Autobahn sicher zu verhindern, stellt zu diesem Zweck eine Regelung mittels einer bedarfsgesteuerten Verkehrslichtsignalanlage beim Kreisverkehrsplatz „Uhrturmschatten“ mit Staudetektoren dar. Dabei sind allerdings auch die flüssige Verkehrsabwicklung auf der L 323 zu berücksichtigen und erforderlichenfalls auch hier entsprechende Kreuzungsregelungen vorzusehen.

Die Erschließung der Einkaufszentren für den überregionalen Verkehr erfolgt über den nahe gelegenen Autobahnanschluss Seiersberg der A 9 Pyhrnautobahn. Aus südlicher Richtung von der Autobahn kommend verläuft die „Zufahrt West“ über den Kreisverkehrsplatz „Uhrturmschatten“ und die L 323 auf kurzem Weg weiter, entweder zu den Parkplätzen auf der Nordseite der Einkaufszentren und den dortigen Tiefgaragen oder zu den Freiparkplätzen und Parkplätzen auf den Flachdächern der Einkaufszentren nördlich. Aus nördlicher Richtung von der A 9 kommend verläuft die Zufahrt über die L 313 in östliche Richtung, wobei hier zwei lichtsignalgeregelte Straßenkreuzungen zu passieren sind. Die „Zufahrt Süd“ zu den Einkaufszentren befindet sich bei der zweiten lichtsignalgeregelten Straßenkreuzung und können von hier aus die Freiparkplätze und die Parkplätze auf den Flachdächern der Einkaufszentren südlich der Einkaufszentren auf kurzem Weg oder über eine Einbahnstraße die Parkplätze und die dortigen Tiefgaragen auf der Nordseite der Einkaufszentren erreicht werden. Der örtliche Verkehr benützt ebenfalls die beiden Landesstraßen L 313 und L 323. Sämtliche Zufahrten befinden sich im Ortsgebiet. Für die Ausfahrt aus den Einkaufszentren werden abgesehen von einem Einbahnabschnitt prinzipiell dieselben Straßenverbindungen wie für die Zufahrt verwendet. Zusätzlich wurde zwischenzeitlich zur Entlastung der „Zufahrt Süd“ eine parallel zur L 313 verlaufende Ausfahrtsrampe in Richtung Westen errichtet. Insgesamt kann von einer geeigneten Verkehrserschließung der Einkaufszentren gesprochen werden.

Die Anbindung der Einkaufszentren der Shopping City Seiersberg an den öffentlichen Verkehr ist durch die Buslinie 78 gegeben. Diese Linie führt vom Bahnhof Puntigam nach Seiersberg und weiter über Gedersberg nach Pirka und verkehrt unter der Woche und am Samstag in der Hauptverkehrszeit bis Seiersberg alle 15 Minuten. Damit werden die diesbezüglichen Vorgaben des StROG 2010 erfüllt.

2) Zur Frage, welche Gründe aus verkehrstechnischer Sicht im Gegensatz zu anderen Einkaufszentren im Stadtgebiet von Graz für den bestehenden Standort in Seiersberg sprechen, ist aus verkehrstechnischer Sicht primär festzustellen, dass der Standort insbesondere für jene Kunden attraktiv ist, die von auswärts über die Autobahn kommen. Für diesen Kundenkreis hat der Standort in Seiersberg etwa gegenüber dem „Center West“ den großen Vorteil, dass die Zufahrt über einen Autobahnanschluss erfolgt, welcher im Gegensatz zum Center West deutlich weniger durch den sonstigen Verkehr belastet wird und welcher sich zudem verkehrsgünstig unweit des Autobahnknotens der A 2 Südautobahn und der A 9 Pyhrnautobahn befindet. Im Gegensatz dazu muss die Zufahrt von der Autobahn kommend zum Einkaufszentrum „Center West“ gemeinsam mit dem von der Autobahn nach Graz zufahrenden Verkehr über den stark belasteten Verteilerkreis Webling erfolgen. Somit wird durch die Lage der Shopping City Seiersberg der innerstädtische Verkehr im Südwesten von Graz weniger belastet.

3) Das Straßennetz rund um die Shopping City Seiersberg wurde in den letzten Jahrzehnten anlässlich mehrerer Bauvorhaben wiederholt verkehrstechnisch untersucht. Dabei wurden immer wieder auch Verkehrszählungen durchgeführt und wurden je nach Erfordernis organisatorische und bauliche

Maßnahmen vorgeschlagen und zur Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens auf dem betroffenen öffentlichen Straßennetz umgesetzt. Dabei sind die Erkenntnisse der vorangegangenen Untersuchungen in die Folgeuntersuchungen eingeflossen und erfolgte zugleich auch eine Überprüfung der Wirksamkeit bereits durchgeführter Maßnahmen. Dies trifft auch auf die letzte große Verkehrsuntersuchung im Bereich der Shopping City Seiersberg zu, welche im März 2012 im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung von drei weiteren Fachmärkten auf der Geländeterrasse nördlich der bestehenden Einkaufszentren erstellt wurde. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Schlussfolgerungen der bisher vorgelegten verkehrstechnischen Gutachten auch weiterhin zutreffend sind, sofern diese nicht infolge geänderter Voraussetzungen oder geänderter örtlicher Verhältnisse durch ein Folgegutachten abgeändert wurden. Die letztzitierte Verkehrsuntersuchung entspricht dabei dem derzeit aktuellen Stand der Technik.

c) Lufttechnischer Bereich:

Beurteilungsgrundlagen:

Grenzwerte für die Immissionsbelastung sind im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, i.d.g.F.) festgelegt.

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte (Alarmwerte, Zielwerte) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] gemäß Anlagen 1 und 5a IG-L

Luftschadstoff	HMW	MW3	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 ¹⁾	<u>500</u>		120	
Kohlenstoffmonoxid			10.000		
Stickstoffdioxid	200	<u>400</u>		80	30 ²⁾
PM ₁₀				50 ³⁾	40
Blei im Feinstaub (PM ₁₀)					0,5
PM _{2,5}					25
Benzol					5

¹⁾ Drei Halbstundenmittelwerte SO₂ pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung

²⁾ Der Immissionsgrenzwert von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleichbleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleichbleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

³⁾ Pro Kalenderjahr sind 25 Überschreitungen zulässig

Als Beurteilungsmaß im Anlagenverfahren sind teilweise andere Immissionsgrenzwerte anzuwenden, die sich an den Grenzwerten der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG orientieren. Für Stickstoffdioxid ist gemäß § 20(3) IG-L der „um 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhte Jahresmittelwert gemäß Anlage 1a zum IG-L“, also 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ heranzuziehen.

Für die Feinstaubbelastung (PM₁₀) ist im IG-L ein Grenzwert von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM₁₀ derzeit jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Auch hier sind im Anlagenverfahren gemäß § 20(3) IG-L andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Es sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Bei der Erlassung von Einzelstandortverordnungen nach dem Raumordnungsgesetz orientiert sich die Beurteilung an den Grenzwerten des IG-L, wobei für den Jahresmittelgrenzwert von NO₂ bis auf weiteres die Toleranzmarge von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ angewendet wird. Die entsprechende Evaluierung durch das Umweltbundesamt hat keinen Anlass zum Entfall der Toleranzmarge ergeben.

Jene Schadstoffe, die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom freigesetzt werden, sind Stickstoffdioxid (NO₂) und in deutlich geringerem Ausmaß Feinstaub (PM₁₀). Die Beurteilung der Auswirkungen beschränkt sich auf diese Schadstoffe. Für Kohlenstoffmonoxid beträgt der Immissionsgrenzwert 10.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Achtstundenmittelwert. Dieser Wert liegt also fast 2

Zehnerpotenzen über den Grenzwerten für andere Luftschadstoffe. Die Emissionsmengen sind mit jenen von NO_x/NO₂ vergleichbar. Daher wird für diesen Schadstoff keine gesonderte Immissionsbeurteilung durchgeführt.

Da ab einem PM₁₀ Jahresmittelwert von 26 µg/m³ zu erwarten ist, dass die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage von 25 pro Jahr nicht eingehalten werden kann und da die Messungen einen Anteil von 70 – 75% PM_{2.5} an PM₁₀ ergeben haben, stellen die Vorgaben für PM₁₀ den strengeren Beurteilungsmaßstab dar. Wenn die Vorgaben für PM₁₀ eingehalten werden, trifft dies auch auf PM_{2.5} zu.

Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann auch der korrespondierende Jahresmittelwert angewandt werden. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der die Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 25 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht (Toleranz an Überschreitungstagen ab dem Jahr 2010), liegt bei 26 µg/m³. Der Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert und der Anzahl der Überschreitungen lautet:

$$JM\dot{W} = 0,24 * (\text{Anzahl Überschreitungstage}) + 19,5$$

Standortvoraussetzungen:

Hinsichtlich der Standortvoraussetzungen bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist festzuhalten, dass für das Gemeindegebiet von Seiersberg-Pirka in der Stuserhebung PM₁₀ 2002 bis 2005 nachgewiesen wurde, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM₁₀-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. Auch für den Schadstoff NO₂ kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Projektgebiet der Grenzwert für das Jahresmittel überschritten werden kann (Stuserhebung NO₂ in Graz 2003 - 2009). In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011, LGBL Nr. 2/2012, i.d.g.F., wird daher der Standort als Sanierungsgebiet für NO₂ und für PM₁₀ nach § 8 Abs.2 Z.4 IG-L ausgewiesen.

Schwellenwertkonzept:

Wenn in einem Gebiet Grenzwertüberschreitungen auftreten, so erhöhen zusätzliche Emissionen die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens von Grenzwerten. Um in diesen Gebieten aber dennoch Maßnahmen durchführen und Projekte umsetzen zu können, wurde das Irrelevanzkriterium aufgestellt und in § 20 Abs. 3 Z. 1 IG-L i.d.g.F. umgesetzt. Es besagt, dass Immissionszusatzbelastungen unter der Geringfügigkeitsschwelle, das sind für Kurzzeitmittelwerte (bis 95%-Perzentile) 3% des Grenzwertes und für Langzeitmittelwerte 1% des Grenzwertes toleriert werden können. Für Stickstoffdioxid bedeutet dies, dass als Irrelevanzschwelle im belasteten Gebiet im Rahmen des Bauverfahrens also 0,35 µg/m³ anzuwenden ist.

Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann auch der korrespondierende Jahresmittelwert angewandt werden. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der die Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 25 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht (Toleranz an Überschreitungstagen ab dem Jahr 2010), liegt bei 26 µg/m³. Bei der Anwendung einer Irrelevanzschwelle von 1% des korrespondierenden Jahresgrenzwertes ergibt sich also eine Zusatzbelastung von 0,26 µg/m³ als Jahresmittel, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten ist. (UBA-95-112 Reports; ALFONS et al. 1995, UBA BERICHT 274, Baumgartner et al., 2007).

Emissionen:

Die Luftschadstoffuntersuchung der FVT vom April 2016 ist aus fachlicher Sicht schlüssig und nachvollziehbar. Für eine direkte Beurteilung der Auswirkungen kann es jedoch nicht herangezogen werden.

Auf Basis der Erhebung des Istzustandes, den Verkehr betreffend, wurden die Emissionen des mit dem derzeitigen Betrieb des Einkaufszentrums verbundenen Verkehrs ermittelt. Danach wurde der Planfall berechnet. Dieser beschreibt die Situation nach dem im Antrag der Gemeinde Seiersberg-Pirka beschriebenen Umfang des Einkaufszentrums unter Berücksichtigung einer Erhöhung der Verkaufsflächen durch die Hinzunahme der Brückenbereiche. Die zugrundeliegenden Verkehrszahlen werden auf Basis der Vorgaben der RVS 02.01.13 - Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren ermittelt.

In diesem Gutachten wird also eine Situation beurteilt, die mit höheren Emissionen verbunden ist, als jene, die sich auf Basis des Vorschlags der handelsstrukturellen Analyse und der daraus abgeleiteten Empfehlung ergibt.

Folgt man den Empfehlungen der handelsstrukturellen Analyse, so ergeben sich keine Veränderungen der Verkehrszahlen.

Zur Ermittlung der Emissionen durch den Betrieb der Einkaufszentren ist folgendes festzuhalten:

- ⇒ Die Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrs erfolgte grundsätzlich gemeinsam für die am Standort betriebenen Einkaufszentren.
- ⇒ Eine aktuelle Gesamtübersicht über die mit dem Betrieb der Einkaufszentren verbundenen Auswirkungen liegt nicht vor. Die Beurteilungen erfolgten in den jeweiligen UVP-Feststellungsbescheiden jeweils für die beantragten Änderungen auf dem Straßennetz der Shopping City Seiersberg bis zur Einbindung in das übergeordnete öffentliche Straßennetz.

In allen UVP-Feststellungsbescheiden wurde berücksichtigt, dass das Gebiet der Shopping City Seiersberg mit Luftschadstoffen in einem Ausmaß vorbelastet ist, dass Grenzwerte des Immissionsschutzgesetzes Luft nicht sicher eingehalten werden können. Damit waren durch Erweiterungen verursachte projektbedingte Immissionsbeiträge nur in einem Ausmaß zulässig, das als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu beurteilen war.

Dieser Methodik der Beurteilung ist nach wie vor aktuell. Im Anlagenverfahren wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert, die zulässigen Immissionsbeiträge wurden erhöht (Novelle des Immissionsschutzgesetzes Luft in BGBl 77/2010 und gleichlautend in Anlagengesetzen). Für die Beurteilung in Verfahren nach landesgesetzlichen Bestimmungen (Baugesetz, Raumordnungsgesetz) ergaben sich dadurch aber keine Änderungen.

Auch die Ermittlung der Immissionsbeiträge erfolgte durchgehend mit Modellen, die dem Stand der Technik entsprachen. Hier gab es zwar Weiterentwicklungen, grundsätzlich hat sich an der Berechnungsmethode und den dazu eingesetzten Werkzeugen nichts geändert. Auch hier sind die seinerzeit getroffenen Aussagen in dieser Form aufrecht.

Der Beurteilungsrahmen wurde durch die mit der Shopping City Seiersberg verbundenen Fahrbewegungen bis zu den nächsten übergeordneten öffentlichen Straßen festgelegt. Es sind dies die A9 und die Feldkirchner Straße.

Das vorgelegte Gutachten der FVT ist zwar schlüssig und nachvollziehbar, beschreibt aber nicht die Situation, die sich auf Grund der Empfehlungen der handelsstrukturellen Analyse ergeben. Die Studie der FVT geht davon aus, dass sich die Verkaufsfläche durch die Hinzunahme der Übergänge erhöht und dass damit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verbunden ist. Bei einer Umsetzung der Empfehlungen wird der derzeit bestehende und (bis auf die Verbindungswege) genehmigte Zustand hinsichtlich der mit dem Betrieb der Shopping City Seiersberg verbundenen Emissionen nicht erhöht. Die Ermittlung der Verkehrszahlen basiert auf der Verkaufsfläche und deren Nutzung. Damit werden auch die Emissionen im Vergleich zum Bestand grundsätzlich nicht erhöht.

In mit Luftschadstoffen vorbelasteten Gebieten sind projektbedingte zusätzliche Immissionsbeiträge nur dann zuzulassen, wenn diese als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten sind. Das bedeutet, dass sich an der Istbelastung (örtliche Verhältnisse) – praktisch - keine Änderungen ergeben. Sie wird durch die Umsetzung des Vorhabens nicht merklich verändert. Damit kann § 31 Abs. 8 Z.3 StROG 2010 als erfüllt angesehen werden.

Da Luftschadstoffe in Konzentrationen, die durch Immissionsgrenzwerte limitiert werden, mit den menschlichen Sinnen nicht wahrgenommen werden können, können diese auch nicht belästigend wirken. Eine Ausnahme bildet der Geruch, der in dieser Beurteilung aber keine Rolle spielt. Auch Grobstaub (Staubdeposition) kann Belästigungen verursachen, hat hier aber auch keine Bedeutung.

Es ist also weder von unzumutbaren Immissionen auszugehen, da der Istzustand de facto unverändert bleibt, noch sind Belästigungen durch Luftschadstoffe zu erwarten, da die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom freigesetzten Luftschadstoffe (Stickstoffdioxid, PM10-Feinstaub) in diesen Konzentrationen nicht wahrnehmbar sind.

d) Lärmtechnischer Bereich:

Zum schalltechnischen Gutachten der Dr. Pfeiler GmbH. vom 08.04.2016 kann festgestellt werden, dass das Gutachten dem Stand der Technik entsprechend erstellt wurde und fachlich richtig und nachvollziehbar ist. Weiters kann basierend auf diesem Gutachten festgestellt werden, dass die genehmigten Emissionen für den Betrieb der SCS-Seiersberg entsprechend der vorliegenden Bescheide eingehalten werden. Durch den geplanten Betrieb als ein einheitliches Einkaufszentrum sind bei gleichbleibender Bebauung keine zusätzlichen relevanten Emissionen bzw. Immissionen im Nachbarschaftsbereich zu erwarten. Die derzeit vorherrschenden Verhältnisse im maßgebenden Nachbarschaftsbereich entlang des Sandgrubenweges betragen bei Gesamtbetrieb $L_r = 50$ dB und bleiben künftig unverändert. Somit kann gemäß § 31 Abs. 8 Z. 3 und 5 StROG 2010 aus schalltechnischer Sicht

festgestellt werden, dass durch das Gleichbleiben der Emission keine unzumutbaren Belästigungen der Nachbarschaft zu erwarten sind.

Die Schlussfolgerungen aus den Feststellungsbescheiden FA13A-11.10-130/2009-12 vom 24.02.2010, FA13A-11.10-61/2004-34 vom 22.04.2005, FA13A-11.10-124/2006-7 vom 21.03.2006 und FA13A-11.10-219/2012-23 vom 20.12.2012, sowie deren zugrundeliegenden schalltechnischen Gutachten entsprechen dem Stand der Technik und können somit aufrechterhalten bleiben.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden:

Die Landesregierung hat somit einen Prüfansatz gewählt, der nicht darauf gerichtet war, eine Legitimation dafür zu finden, die bestehenden Einkaufszentren zu rechtfertigen. Vielmehr ist die Landesregierung von einem umfassenden Ansatz ausgegangen und hat auch die historische Dimension und Wirkung, die die Einkaufszentren ausgeübt haben, beleuchtet. In diesem Sinne erfolgte eine Überprüfung, welche Auswirkungen ein Einkaufszentrum mit einer bestimmten Größe hat und welche Auswirkungen eine allfällige Erweiterung haben könnte (eine Gesamtbeurteilung der 5 getrennt bestehenden Einkaufszentren aus raumordnungsrechtlicher und raumordnungsfachlicher Sicht war bislang noch nicht erfolgt). Eindeutig ist die Landesregierung daher bei ihrer Prüfung erstmalig von diesem Gesamtansatz ausgegangen.

Sowohl im Gutachten von RegioPlan, das von der Gemeinde vorgelegt wurde, als auch in der Analyse von Standort+Markt sind Veränderungsszenarien und deren Auswirkungen beschrieben, die mit der Erlassung einer Einkaufszentrenverordnung und den damit verbundenen Potenzialen denkbar sein könnten. Das radikalste Szenario eines Neubaus, der zwar rechtlich möglich wäre, wurde von RegioPlan in nachvollziehbarer Weise vor allem in betriebswirtschaftlicher Hinsicht als gänzlich unrealistisch (und somit wohl nicht realisierbar) eingestuft. Überdies spricht auch der verfahrensrechtliche Aufwand eines Neubaus verbunden mit einem UVP-Verfahren, dessen Ausgang mehr als ungewiss wäre, gegen dieses Szenario. Wahrscheinlich sind jedoch die von RegioPlan beschriebenen Szenarien (frei wählbare Anordnung der Lebensmittelflächen innerhalb des Einkaufszentrums, Umnutzung der Flächen, die für autoaffine Güter vorgesehen sind - Einkaufszentrum III, und teilweise Nutzung der Mallflächen und Brückenbauten als Verkaufsflächen) sowie ein sogenanntes „Refurbishment“, das von Standort+Markt angesprochen wird. Durch die Begrenzung der Verkaufsflächen für Lebensmittel auf 5.000 m² (anstelle der beantragten Fläche von 7.500 m², die sich aus der bestehenden Verkaufsfläche für Lebensmittel von 6.630 m² sowie der anteilmäßig zuzurechnenden Mallfläche ergibt), die (historisch begründete) lagemäßige Beschränkung der Verkaufsflächen für Lebensmittel auf das Grundstück Nummer 317/1 und letztlich durch Festlegung einer gesamten Verkaufsfläche von 74.000 m², die die Flächen der öffentlichen Interessentenwege unberücksichtigt lässt, ist zu erwarten, dass sich die derzeitige Marktwirkung des Einkaufszentrums unter Berücksichtigung des Kaufkraftpotenziales im Einzugsgebiet nicht strukturschädigend verändern wird.

Überdies ergibt sich aus den verkehrs-, immissions- und lärmtechnischen Gutachten und Stellungnahmen, dass es zu keiner Veränderung der derzeitigen, rechtmäßigen Istsituation kommt. Eine humanmedizinische Beurteilung war aus diesen Gründen nicht erforderlich. Zu der im verkehrstechnischen Gutachten des Amtssachverständigen dargelegten geplanten Erweiterung um 3 Fachmärkte, die Grundlage für ein UVP-Feststellungsverfahren war, ist zu bemerken, dass dieses Vorhaben nicht realisiert wurde.

Damit kann nachgewiesen werden, dass die in § 31 Abs. 8 StROG 2010 genannten Kriterien für die Erlassung einer Einzelstandortverordnung erfüllt sind.

Verordnungsspezifischer Teil:

Die vorliegende Einzelstandortverordnung besteht aus dem Verordnungstext und der Anlage 1, welche einen integrierenden Bestandteil bildet und jene Fläche darstellt, auf welche sich die gegenständliche Verordnung bezieht.

Zu § 1:

In § 1 wird die Flächenfestlegung für die Einkaufszentren-Standortverordnung mit dem Flächenausmaß in Quadratmetern, den angeführten Grundstücksnummern und der planlichen Darstellung der Anlage 1 definiert.

Zu § 2:

Die maximal zulässige Größe des Einkaufszentrums 1 wird mit der maximal zulässigen Verkaufsfläche von 74.000 m² und der davon für das Lebensmittelangebot zur Verfügung stehenden Verkaufsfläche von höchstens 5.000 m² festgelegt. Der Begriff der Verkaufsfläche ist in § 2 Z. 36 StROG 2010 definiert. Die Beschränkung der Verkaufsfläche auf 74.000 m² (entgegen der beantragten Größenordnung von 78.800 m²) ist aufgrund der handelsstrukturellen und raumordnungsfachlichen Beurteilung erforderlich.

Überdies wird entgegen dem Antrag der Gemeinde Seiersberg-Pirka die Fläche für Lebensmittel mit 5.000 m² beschränkt, da es keine sachliche Rechtfertigung dafür gibt, die für die Kernstadt Graz maximal zulässige Verkaufsfläche für Lebensmittel von 5.000 m² zu überschreiten, zumal die Sicherung einer ausreichenden Nahversorgung jedenfalls gewährleistet ist.

Zusätzlich wird die Bebauungsdichte für das in § 1 festgelegte Einkaufszentrum 1-Gebiet mit dem Mindestwert von 0,5 und dem Höchstwert von 1,5 bestimmt. Dieser Dichterahmen entspricht der bisherigen Festlegung im Flächenwidmungsplan 4.0 der Gemeinde Seiersberg-Pirka.

Zu § 3:

Die geltenden Bebauungspläne

- Teilbebauungsplan EZ, Seiersberg (Rechtskraft: 27.06.1991)
- Teilbebauungsplan „Fachmarkt-, Freizeit- und Kommunikationszentrum Seiersberg“ (Rechtskraft: 22.06.2000) und
- Bebauungsplan „Gewerbepark Mitte/6“ lfd. Nr. 4 (Rechtskraft: 24.02.2003)

sind entsprechend den Vorgaben abzuändern bzw. ist für den Geltungsbereich ein neuer Bebauungsplan zu erlassen.

Zu § 4:

Die vorliegende Einzelstandortverordnung mit der Anlage wird nach Beschluss durch die Landesregierung im Landesgesetzblatt authentisch elektronisch kundgemacht.