

**EINSCHREIBEN gg RÜCKSCHEIN**

An den  
Gemeinderat der Stadt Lienz  
zH Frau Bürgermeisterin LA DI Elisabeth Blanik

Hauptplatz 4  
9900 Lienz

Per Fax: 04852/600 -201

E-Mail [e.blanik@stadt-lienz.at](mailto:e.blanik@stadt-lienz.at)

Per Fax: 04852/600-201

E-Mail [d.ladstaetter@stadt-lienz.at](mailto:d.ladstaetter@stadt-lienz.at)

Einschreiter:

**Robert Geiger**  
Kaufmann  
Hauptplatz 18  
9900 Lienz

vertreten durch:

**Dr. Michael E. Sallinger,LL.M.**  
Rechtsanwalt  
Sillgasse 21/III, 6020 Innsbruck  
unter Berufung auf die erteilte Vollmacht nach § 10 I AVG

wegen:

Kundmachungen  
Beschlüsse in den Sitzungen des Gemeinderates der Gemeinde  
Lienz vom 31.01.2011 ohne Zahl  
Stellungnahme im Auflageverfahren

1-fach, 2 Beilagen

**STELLUNGNAHME mit EINWENDUNGEN**

In umseits näher bezeichneter Rechtssache hat Herr Robert Geiger, Kaufmann in Lienz, Herrn Rechtsanwalt Dr. Michael E. Sallinger, Sillgasse 21/III, 6020 Innsbruck, Vollmacht erteilt. Der einschreitende Rechtsanwalt beruft sich gemäß § 10 I AVG (§ 8 RAO) auf die ihm erteilte Bevollmächtigung und begehrt sämtliche Zustellungen zu seinen Händen.

Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Lienz hat in seiner Sitzung vom 31.01.2012 folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Den Beschluss auf Auflage eines Entwurfes zur Änderung des Flächenwidmungsplanes für den Bereich der Grundstücke 2020, 541/4, 1701/1, 1848, 1920, 1921 und 1922 KG Lienz,
- b) den Beschluss betreffend die Auflage eines Bebauungsplanes und eines Ergänzenden Bebauungsplanes für die Grundstücke 2020, 541/4, 1701/1, 1848, 1920, 1921 und 1922, alle KG Lienz.

Die gegenständlichen Planänderungen mit den Planänderungsnummern 562 und 563 wurden vom 01.02.2012 bis 29.02.2012 kundgemacht, die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endet damit am 07.03.2012.

Der Einschreiter ist Gemeindebürger und Rechtsträger einer Liegenschaft in Lienz, er ist damit zur Abgabe einer Stellungnahme zu den vorliegenden Kundmachungen berechtigt.

Binnen offener Frist wird damit abgegeben nachfolgende

## STELLUNGNAHME

und zu dieser wie folgt ausgeführt:

### A. Grundlagen

#### 1. Sachliche Grundlagen

##### 1.1. Flächenwidmung

Die „sachliche“ Grundlage des gegenständlichen Vorhabens ist die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Errichtung eines Einkaufszentrums des Typs A in Lienz.

Es soll die Sonderfläche Einkaufszentrum SE-12 für ein EKZ des Betriebstypes A mit der höchst zulässigen Kundenfläche von 8.820 m<sup>2</sup>, davon höchst zulässige Lebensmittelfläche 1.000 m<sup>2</sup>, geschaffen werden.

**Weiters** beabsichtigt ist, eine Sonderfläche für Widmungen mit „Teilfestlegungen“ zu schaffen, die zerfällt in

- gemischtes Wohngebiet gemäß § 38 Abs. 2 TROG,
- Berücksichtigung der bestehenden Bundesstraße oder Autobahn gemäß § 53 TROG,
- Berücksichtigung des bestehenden Örtlichen „Verkehrsweges“, mit der Festlegung VO.

In beiderlei Hinsicht handelt es sich um eine entsprechende „Festlegung“ im Sinne des § 53, wobei – weiters – im „Untergeschoß“ wiederum bestimmte Verkehrsflächen bzw. Tiefgaragenflächen und dergleichen eingerichtet sind.

Es ergibt sich also, dass, im Hinblick auf die oberirdischen Geschoße, eine **Überbauung** der Straßenflächen erfolgt, mithin die Bundesstraßen/oder Autobahnen **dauernd unterbaut** werden sollen.

Insoweit ist die gegenständliche raumordnerische Beschlussfassung in Bezug auf die Änderung des Flächenwidmungsplanes jedenfalls ausgewiesen, wobei aus der Widmungsfestlegung unklar bleibt, ob tatsächlich eine Bundesstraße unterbaut werden soll (Tiroler Straße), oder ob es sich dabei um eine Landesstraße handelt.

## **1.2. Bebauungsplan**

Der Bebauungsplan soll die konkrete Grundlage für die Verwirklichung des gegenständlichen Projektes schaffen. Gesetzliche Grundlage der gegenständlichen Maßnahmen ist das Tiroler Raumordnungsgesetz 2011. Dazu kommt die Auflage eines ergänzenden Bebauungsplanes, wie nach den Bestimmungen des TROG 2011 für EKZ vorgeschrieben. Im Folgenden ist zu zeigen, dass die Grundlagen für diese Maßnahmen nicht ordnungsgemäß erhoben worden sind und dass, weiters, auf diese Grundlagen aufbauend, die Erlassung der genannten Instrumente nicht möglich sind.

## **1.3. Zu dieser Stellungnahme**

Im Wesentlichen wird in dieser Stellungnahme gezeigt, dass die sachlichen Grundlagen der Erlassung der Maßnahmen nicht gegeben sind.

Dazu hat sich die Einschreiterin zweier Fachleute bedient, nämlich

- a) DI Andreas Lotz, Lotz und Ortner, Innsbruck, Zivilingenieure für Raumplanung in Innsbruck
- b) DI Michael Hochkofler, Verkehrsplaner in Graz

## 2. Bezughabende Unterlagen

Bezugnehmend auf das gegenständliche Projekt liegen vor

- die raumordnungsfachliche Stellungnahme des Dr. Thomas Kranebitter, Albin Egger-Straße 10, 9900 Lienz, vom 18.01.2012,
- Verkehrstechnische Stellungnahme an die Stadtgemeinde Lienz als Baubehörde betreffend die verkehrsmäßige Erschließung des „Kaufhaus Lienz“ samt entsprechender Schematisierung, ZT DI Heinrich Fritzer
- ein „Antrag“ der Firma ICM Projektmanagement, Innsbruck, vom 09.12.2011,
- eine Stellungnahme „VLSA-Regelung, Überprüfung der Koordinierung, Leistungsfähigkeit VLSA, 31.08.2011“ im Hinblick auf das gegenständliche Verkehrsleitsystem und die entsprechenden „Dimensionierungen“, dies insbesondere berücksichtigend das übergeordnete Straßennetz, nämlich im Besonderen die B 100, Drautalstraße, die jedenfalls eine Landesstraße ist, BVR
- Verkehrstechnisches Gutachten Kaufhaus Lienz, BVR Juni 2011
- Verkehrstechnisches Gutachten Kaufhaus Lienz, Ergänzung Erschließung Südtirolersiedlung, Oktober 2011,
- Verkehrstechnisches Gutachten Kaufhaus Lienz, Ergänzung Stellungnahmen, September 2011

Es werden in den verkehrstechnischen Stellungnahmen überwiegend Fragen der Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und dergleichen erörtert.

In diesem Zusammenhang fällt auf, dass Untersuchungen zu der Auswirkung des gegenständlichen Verkehrs de facto zur Gänze fehlen, worauf im Folgenden Bezug zu nehmen sein wird.

Hinsichtlich des Stellplatzbedarfes sind die gegenständlichen gutachtlichen Ausführungen insoweit von Bedeutung, als dass Mindeststellplätze ausgearbeitet wurden.

Auch dazu wird in weiterer Folge Stellung genommen.

Untersuchungen über die mit dem gegenständlichen Vorhaben konkret verbundenen Umweltauswirkungen fehlen zur Gänze, die Notwendigkeit entsprechender Untersuchungen, sowie die Prüfung einer entsprechenden UVP-Pflicht fehlen zur Gänze.

**Insoweit** ist im vorliegenden Fall also davon auszugehen, dass die Sachverhaltsgrundlagen der gegenständlichen raumordnerischen Maßnahme mangelhaft geblieben sind. Das wird in dieser Stellungnahme gezeigt.

## B. Allgemeine Einwendungen

### 1. Grundlagenforschung und Beschlussfassung

Es ist ständige Rechtsprechung des VfGH, dass zu einem wirksamen Auflagebeschluss und damit zu einer wirksamen Beschlussfassung alle Unterlagen vorliegen müssen, die die Grundlage der Widmung darstellen.

Unter anderem in V 53/10 hat der VfGH ausdrücklich ausgeführt, dass die Grundlagen aus dem Sachverhalt vollständig erforscht sein müssen, wenn ein Beschluss wirksam gefasst werden soll.<sup>1</sup> Das hier nicht der Fall.

**Es ist aus der derzeitigen Faktenlage nicht erkennbar, ob eine Zustimmung der Behörde (Landesstraßenverwaltung und/oder BH Lienz) vorliegt. Dies wäre vor dem Widmungsbeschluss erforderlich gewesen. Selbst im Bericht des örtlichen Raumplaners (Seite 3, 1. Abs. Bericht DI Kranebitter) wird auf diese fehlende Unterlage hingewiesen. Dieser Mangel ist umso gravierender, da durch das beidseitige Heranbauen und das Unterbauen des Straßenraumes im gesamten Bereich, der von der gegenständlichen Flächenwidmungsplanänderung bzw. des Bebauungsplanes umfasst ist, einer derartigen behördlichen Stellungnahme ein entscheidender Wert beizumessen ist.**

---

<sup>1</sup> Aus dem Judikat: Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist für die verfahrensrechtliche Beurteilung der Erlassung einer Verordnung die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltende Rechtslage maßgeblich (vgl. dazu etwa VfSlg. 16.567/2002, S 944 und die dort zitierte Vorjudikatur zu Flächenwidmungsplänen). Überträgt man diese Rechtsauffassung auf den vorliegenden Fall, so ergibt sich daraus, dass der Beschlussfassung über die angefochtene Flächenwidmungsplanung - trotz des Vorhandenseins von konkreten Anhaltspunkten in Bezug auf die ungenügende Tragfähigkeit des Untergrundes - keine entsprechende Grundlagenforschung zugrunde liegt; die Flächenwidmungsplanung ist somit nicht in einem korrekten Verfahren zustande gekommen.

## 2. Ergebnis

Daraus zeigt sich bereits, dass - es wird dies noch entsprechend vertieft werden - Grundlagen für die Fassung der Beschlüsse nicht vorliegen; dazu gehören auch die erforderlichen Zustimmungen betreffend die Straßeunterbauung und -nutzung.

In dieser Hinsicht ist der gegebene Mangel ein doppelter:

- a) es mangelt formal an den entsprechenden Grundlagen der Beschlussfassung, weil sie nicht nachgewiesen sind;
- b) es mangelt inhaltlich an diesen Grundlagen.

### **C. Straßenrechtliche Einwendungen – Mangelnde straßenrechtliche Grundlagenforschung**

#### 1. Rechtliche Grundlagen

Es darf davon ausgegangen werden, dass das gegenständliche Bauvorhaben jedenfalls eine Landesstraße B (Anlage ./.2 zum Tiroler Straßengesetz) berührt, nämlich die dort genannte B 100, Nikolsdorf/Landesgrenze-Lienz-Staatsgrenze bei Silian. Dabei handelt es sich um eine Landesstraße „B“, die dem Landesstraßengesetz unterliegt.

Insoweit ist also bereits der Ausweis in der gegenständlichen planlichen Darstellung unrichtig, weil die B 100 weder eine Bundesstraße noch eine Autobahn ist, was keine bloße Formalie darstellt, sondern – darüber hinaus – von erheblicher Bedeutung für die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes ist. Dass es sich um eine „Landesstraße“ handelt, ergibt sich aus der Widmung (§ 8 Abs. 1 Tiroler Straßengesetz).

Die Erklärung einer Straße zur Landesstraße erfolgt durch ihre Aufnahme in das Landesstraßenverzeichnis, dies wiederum ergibt sich aus den Anlagen ./.1 und ./.2 des Gesetzes.

#### 2. Straße - Straßenbestandteile - rechtliche Folgen der Einordnung

Die B 100 ist eine Landesstraße und unterfällt dem Tiroler Straßengesetz.

Bestandteil einer Straße sind:

- a) Die unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen,
- b) das so genannte Zubehör im Sinne des § 3 Abs. 1 lit. b Tiroler Straßengesetz,
- c) die weiteren, dem Schutzinteresse der Straße dienenden Anlagen, sowie die entsprechenden weiteren Anlagenteile,
- d) die im Zuge der Straße gelegenen Anlagen,

- e) der Luftraum über den in lit. a und lit. b genannten Verkehrsflächen und Anlagen.

Das Tiroler Straßengesetz enthält in diesem Zusammenhang eine wesentliche Bestimmung, die Schutzbestimmung des § 49 Tiroler Straßengesetz.

Demgemäß sind die sich aus § 49 ergebenden Schutzbestimmungen jedenfalls einzuhalten, was hier, auch hinsichtlich der gesetzlichen Grundlagen nicht der Fall ist.

Wesentlich ist, dass das vorliegende Vorhaben in keiner Weise den Bestimmungen des § 49 TROG entspricht, welche Bestimmung in dem hier gegenständlichen Umfang wie folgt lautet.

*(1) Für die Abstände baulicher Anlagen von den Straßen im Bereich des Baulandes sowie jener Sonderflächen und Vorbehaltsflächen, für die ein Bebauungsplan besteht, gilt die Tiroler Bauordnung 2001.*

*(2) Abweichend vom Abs. 1 müssen – unbeschadet des Abs. 4 – oberirdische bauliche Anlagen von Landesstraßen B auf den als Freilandstraßen im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 16 in Verbindung mit Z. 15 der Straßenverkehrsordnung 1960 geltenden Strecken mindestens 10 m entfernt sein. Außerhalb des im Abs. 1 genannten Bereiches müssen - unbeschadet der Abs. 4 und 5 –*

*a) oberirdische bauliche Anlagen mit Ausnahme der Einfriedungen von Landesstraßen L mindestens 10 m, von den übrigen Straßen mindestens 5 m, und*

*b) unterirdische bauliche Anlagen von allen Landesstraßen mindestens 3 m entfernt sein.*

*(3) Die Abstände nach Abs. 2 sind vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Kante der Einschnittsböschung, wenn weder ein Graben noch eine Böschung vorhanden ist, von der äußeren Begrenzungslinie des Straßenbanketts zu messen.*

*(4) Der Straßenverwalter kann einem geringeren als dem im Abs. 2 festgelegten Abstand zustimmen, soweit dies mit den Schutzinteressen der Straße vereinbar ist. Bei Landesstraßen darf jedoch für Neu- und Zubauten von Gebäuden der Abstand von 5 m nicht unterschritten werden. Die Zustimmung ist schriftlich zu erteilen. Sie darf nur unter Beschränkungen erteilt werden, soweit die Schutzinteressen der Straße dies erfordern.*

Es zeigt sich, dass die Bestimmung hinsichtlich der hier gegebenen baulichen Anlage nicht eingehalten wird und nicht eingehalten werden kann; das gänzliche "Unterbauen" der Straße mit einer Tiefgarage auf Dauer ist rechtlich und sicherheitstechnisch mit erheblichen Vorfragen verbunden, für die es ganz offensichtlich keine Materialien und auch keine Untersuchungen gibt; auch ist nicht nachgewiesen, dass es, als Grundlage der Maßnahme, eine entsprechende Zustimmungserklärung gibt.

Wasserableitungen im Sinne des § 52 Tiroler Straßengesetz sind überhaupt unzulässig.

Dasselbe gilt für das Verbot des Abwurfes von „Schnee“.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die dauernde Errichtung und der Betrieb einer Tiefgarage unter öffentlichem Straßengut jedenfalls den Schutzinteressen der Straßer widerspricht. Zu denken ist in dieser Hinsicht nicht nur an die brandschutztechnischen Fragen, die in dieser Hinsicht gegeben sind, sondern, zugleich an die möglichen Einflüsse des Straßenbetriebs auf die Tiefgarage.

Vor allem ist in dieser Hinsicht weiter darauf zu verweisen, dass diese wesentlichen Planungsfragen, die sich aus der Rechtsordnung und aus den anzuwendenden Normen ergeben, nicht geklärt sind.

### 3. Ergebnis

**Ob die Genehmigungsvoraussetzungen in dieser Hinsicht für einen Straßen- „Unterbau“ sowie für das unmittelbare Heranbauen der baulichen Anlage an die öffentliche Straße gegeben ist, ist aus dem Gesetz nicht ersichtlich. Zugleich ergibt sich, dass die bauliche Anlage offensichtlich praktisch zur Gänze an die Straße angebaut wird und durch das Vorhaben die B 100 zugleich unterbaut wird, der material der Charakter einer europäischen Verkehrsverbindung gleich kommt.**

Damit werden Straßenbestandteile in Anspruch genommen, die im Sinne des § 3 jedenfalls Freibleiben dienen, da sie dem Schutzinteresse der Straße gewidmet sind.

**Weiters** ist darauf hinzuweisen, dass – zumindest aus den vorliegenden Plänen – nicht ersichtlich ist, ob auch Teilflächen in die Straße ragen bzw. den Luftraum im Sinne des § 3 Abs. 1 lit. f Tiroler Straßengesetz betreffen.

Vorsorglich wird auf die geltenden gesetzlichen Bestimmungen in dieser Hinsicht verwiesen.

#### **D. Verkehrstechnische Einwendungen<sup>2</sup>**

##### **D.1. Problematik Ladehof Kaufhaus Lienz**

###### **1. Pläne und Unterlagen**

Die Pläne und die Projektsbehalte sind zu maßgeblichen Verkehrstechnischen Sachfragen nicht vollständig. Auch daraus folgt, dass eine Beschlussfassung auf deren Grundlage nicht mögliche ist.

---

<sup>2</sup> Beruhend auf den fachlichen Mitteilungen von Dipl.-Ing. Michael Hochkofler

## 2. Ladehof Kaufhaus Lienz

Angemerkt sei dazu zunächst, dass der Ladehof für das Kaufhaus Lienz im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 und der Ladehof Kaufhaus Lienz in der Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan nicht ident sind:

**Ladehof im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011:** Im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 sind 4 3-achsige Lkw (Fahrzeuglänge 12,0 m) dargestellt, wobei für alle 4 Lkw ein Schleppkurvennachweis erbracht wurde. Allerdings kommt es jeweils zu einem Überstreichen und teilweise. Überfahren von Gehsteigflächen, was insbesondere kritisch für eine Anlieferung bei Tag ist, da im unmittelbaren Nahbereich die Musikschule und das Lebenshilfeheim situiert sind (erhöhtes Fußgängerverkehrsaufkommen, insbesondere Kinder, die vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind sowie ältere Menschen).

Ein Überstreichen und teilweises Überfahren von Gehsteigflächen setzt jedenfalls voraus, dass die maßgeblichen sicherheitsrechtlichen und nutzungsrechtlichen Fragen im Vorfeld geklärt sind; dazu fehlt jedes Gutachten und auch jede Auseinandersetzung auf fachlicher Ebene.

Zudem wird auch die mit 22,5 % sehr steile Aufpflasterung und der darauf folgende verkehrsberuhigte Teil (Fußgängerzone) zum Reversieren von den LKW mitbenützt.

**Ladehof in der Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan:** Die Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan entspricht den Ausführungen des Ladehofes in den Planunterlagen Kaufhaus Lienz, 20.09.2011, Erdgeschoss, Stand 14.12.2011 des Architekten Dieter Mathoi und nicht den Ausführungen im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011).

Hier sind 2 3-achsige Lkw (Fahrzeuglänge 12,0 m), jedoch im Gegensatz zu den Ausführungen des Architekten auch ein 4-achsiger Lkw (im Bereich "Anlieferung 129") dargestellt.

Ein 4-achsiger Lkw weist nach § 4 KFG idGF eine Länge von 18,00 m auf. Hierfür wurde im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 kein Schleppkurvennachweis geführt.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> § 4 Abs 6 Ziffer 3 KFG

**Ladehof in den Planunterlagen Kaufhaus Lienz, 20.09.2011, Erdgeschoss, Stand 14.12.2011 des Architekten Dieter Mathoi:** Hier sind im Gegensatz zum Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011, jedoch gleich wie in der Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan, lediglich 3 Abladerampen dargestellt. Eingezeichnet sind hier 2 3-achsige Lkw (Fahrzeuglänge 12,0 m), in jenem Bereich der als "Anlieferung 129" bezeichnet ist, ist - im Gegensatz zur Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan kein 4-achsiger Lkw eingezeichnet. Es liegt lediglich eine freie Fläche vor mit einer größeren Tiefe als bei den anderen beiden Laderampen.

Die größere Tiefe der Laderrampe gegenüber den anderen beiden Laderampen wurde auch in dieser Planbeilage beibehalten, was darauf schließen lässt, dass hier die Zufahrtmöglichkeit auch für 18,00 m lange Lkw vorgesehen wurde. Verständlicherweise wurde für diese jedoch die Befahrbarkeit mit Schleppkurvennachweisen nicht durchgeführt, da ja bereits die Platzverhältnisse für die 3-achsigen Lkw (Fahrzeuglänge 12,0 m) nicht ausreichend sind (Überfahren von Gehsteigen)

### 3. Folgerungen aus den Unterlagen

Daraus ergeben sich die folgenden Fragen und Mängel der Unterlagen

- a) Wie wird der Ladehof Kaufhaus Lienz tatsächlich aussehen?
- b) Aus dem Einreichprojekt kann es - da mehrere Varianten angeführt sind - nicht abschließend ersehen werden.
- c) Was bedeutet es fachlich, dass bereits 3-achsige Lkw (Fahrzeuglänge 12,0 m) nicht ohne Überfahren des Gehsteigs ein- und ausfahren können?
- d) Warum wurde in den Plänen weiterhin ein 4-Achser (Fahrzeuglänge 18,0 m) angeführt, bzw. zumindest der Platz für einen solchen im ggst. Ladehof eingeplant, wenn der Schleppkurvennachweis für einen 3-Achser bereits unzureichend ist?
- e) Warum wurde nicht abschließend überprüft, ob das Umfeld für einen Ladehof geeignet ist?
- f) Es liegt kein Lärm- und Luftschadstoffgutachten für den Ladehof dem Projekt bei, obwohl dieser in einem sehr sensiblen Umfeld (Wohnbebauung, Musikschule - öffentlichen Einrichtung, Lebenshilfeheim) situiert werden soll.
- g) Das Stadtgebiet von Lienz ist als Luftsanierungsgebiet laut IG Luft ausgewiesen. Daher ist nachzuweisen, dass keine Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf Schadstoffausbreitung an Straßen vorliegen. Es wurde aber kein entsprechendes Gutachten beigelegt.  
Eine besondere Problematik liegt hier in Bezug auf "Lärm" vor, da beim Rückwärtsfahren der Lkw ein Signalton abgegeben werden muss (Anlieferung in den Nachtstunden im Wohngebiet).

- h) Hierzu sei auch noch angemerkt, dass im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 von einer "eingeschränkten Lieferzeit" (Morgenstunden vor der Verkehrsspitze, Seite 35) gesprochen wird. Bedeutet dies etwa, dass sich - da die Voraussetzungen für ein einwandfreies Befahren des Ladehofes nachweislich nicht gegeben sind - in der Zeit der "eingeschränkten Lieferzeit" kein anderer Verkehrsteilnehmer im Umkreis des Ladehofes aufzuhalten hat, um nicht von abbiegenden und reversierenden Lkw gefährdet zu werden?
- i) Besonders gravierend wirkt sich aus, dass auf Grundlage der Beschlüsse zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan eine rechtlich gesicherte Zufahrt zum Ladehof nicht besteht. Eine derartige Zufahrt wäre nur unter Miteinbeziehung bzw. Mitverwendung der Gp. 1868 und der Bp. .139, beide KG Lienz möglich.

Diese Liegenschaften sind derzeit nach wie vor als gemischtes Wohngebiet gewidmet; ein Bebauungsplan besteht nicht. Dieser Umstand wurde bei der Abgrenzung des erforderlichen Planungsbereiches zur möglichen Umsetzung des antragsgegenständlichen Projektes ignoriert. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die angeführten Parzellen im Besitz einer anderen Rechtsperson als jener des Antragstellers befinden.

**Damit zeigt sich, dass von einer Beschlussreife des Vorhabens in keiner Weise ausgegangen werden kann. Eine raumordnungsrechtliche Absicherung der Zufahrt zum Ladehof besteht weder mittels Flächenwidmungsplan, noch in Form eines Bebauungsplanes.**

Dazu ist aber- auch weiter einzuwenden, dass es sich dabei nicht etwa um Mängel der Auflage handelt, die im Zuge des aufsichtsbehördlichen Bewilligungsverfahrens, gleichsam im Nachhinein behoben werden können: hier fehlen Unterlagen und Nachweise, die im Zuge der demokratischen Beschlussfassung in dem Gemeinderat nach § 120 TGO iVm Art 114 ff B-VG vorliegen müssen, und die man nicht "nachtragen" kann: Grundlage der Beschlussfassung im Rahmen der so genannten finalen Determinierung von Normen ist eben, dass die Beschlussgrundlagen als die Motiven einer solchen Beschlussfassung durch das zuständige Organ vorzuliegen haben, wenn der maßgebliche Beschluss gefasst wird, und nicht zu einem anderen oder späteren Zeitpunkt, auf den es nach der Rechtsordnung gerade nicht ankommt.

## **D.2. Andere Einwendungen zum Gegenstand "Verkehr"**

### **1. Tiefgarage<sup>4</sup>**

Die Tiefgarage des Kaufhaus Lienz ist unter der B100 Drautal Straße geplant.

<sup>4</sup> Die Ausführungen beruhen auf Mitteilungen des Herrn DI Michael Hochkofler

Gemäß den Bestimmungen des TStG ist jedoch ein unterirdisches Heranbauen an öffentliche Straßen nur bis zu einem Abstand von höchstens 3m erlaubt (§49 TStG).

Damit kann grundsätzlich keine Tiefgarage unter der B100 Drautal Straße errichtet werden. Dazu stellt sich die Frage, welche vertragliche Grundlage liegt mit dem Land Tirol vor, das eine solche Ausnahme für ein derart heikles Bauvorhaben (Tiefgarage unter Landesstraße) gestattet? (zB § 5 TStG)

Unter der Voraussetzung, dass das Land Tirol der Errichtung der Tiefgarage unter der B100 Drautal Straße zustimmt oder die Zustimmung erteilen würde, ob diese als Planungsgrundlage vorliegt, oder nicht, ist nicht nachgewiesen, ist das Folgende zu beachten:

Da über diese geplante Tiefgarage Kaufhaus Lienz eine Landesstraße situiert ist, die eine sehr hohen Verkehrsmenge abgeführt, sind entsprechende bauliche und Lüftungstechnische Maßnahmen zu setzen; daraus kommen die folgenden Fragen zu dem Sachverhalt:

- a) Wurden entsprechende Maßnahmen für den Brandfall in der Tiefgarage vorgesehen, damit es zu keiner Gefährdung der Verkehrsteilnehmer im Bereich der B100 kommt?
- b) Wurde dazu ein Notfallskonzept ausgearbeitet?
- c) Wie wirkt sich ferner ein möglicher Unfall eines Gefahrguttransporters auf der B100 oberhalb der Tiefgarage auf die Tiefgarage aus. Wurde auch ein derartiges Szenario berücksichtigt und in die Planungen einbezogen?
- d) Liegt bereits eine Zufahrtsgestattung für die Rampen zur Tiefgarage vor?
- e) Liegen bereits Untersuchungen für Luft, Klima und Lärm im Bereich der Tiefgarage und für den Ladehof vor?

Eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung für die Einfahrtsrampe in die Tiefgarage (Ticketautomat mit Schranken) fehlt im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011. Aufgrund der Anhaltung der Fahrzeuge im Bereich der Schrankenanlage ist ein Rückstau in die B100 zu befürchten (Verkehrssicherheitsrisiko).

## **2. Knotenpunktsbereich B100 / Andreas-Hofer-Kreuzung<sup>5</sup>**

Im Verkehrstechnischen Gutachten, Ergänzung Stellungnahme, BVR September 2011, wird auf Seite 3 angeführt, dass im Knotenpunktsbereich B100 / Andreas-Hofer-Straße für die Fahrrelation aus Richtung Osten (Kärnten) kommend aufgrund der beengten Verhältnisse maximal 10 m lange Lkw rechts in die Andreas-Hofer-Straße Nord

---

<sup>5</sup> Die Ausführungen beruhen auf Mitteilungen des Herrn DI Michael Hochkofler

abbiegen können, wobei selbst bei einem 10 m Lkw (siehe Abbildung 1 in der Ergänzung Stellungnahme vom September 2011) im Zuge des Abbiegmanövers in die Andreas-Hofer-Straße Nord der Linksabbiegestreifen inkl. Haltelinie in die Andreas-Hofer-Straße Süd überfahren werden muss.

Dies bedeutet, dass der Linksabbiegestreifen für die Fahrrelation B100 - Andreas-Hofer-Straße Süd zumindest um eine Pkw-Aufstelllänge (6,00 m) verkürzt werden muss, damit zumindest ein 10 m - Lkw von der B100 kommend rechts in die Andreas-Hofer-Straße Nord für die übrigen Verkehrsteilnehmer gefahrlos abbiegen kann.

Der Schleppkurvennachweis zeigt weiters, dass im Zuge des Abbiegmanövers eines 10 m - Lkw im Einmündungsbereich der Andreas-Hofer-Straße Nord auch die vorgesezte Radfahrhaltelinie überfahren wird, was wiederum bedingt, dass diese vorgesezte Radfahrhaltelinie komplett entfernt werden muss, damit zumindest ein 10 m Lkw von der B100 kommend rechts in die Andreas-Hofer-Straße Nord für die übrigen Verkehrsteilnehmer gefahrlos einfahren kann.

Für eine Verkürzung des Linksabbiegestreifens auf der B100 um zumindest eine Pkw-Aufstelllänge für die Fahrrelation B100 - Andreas-Hofer-Straße Süd wäre jedoch ein Leistungsfähigkeitsnachweis zu erbringen, damit gewährleistet werden kann, dass nach Verkürzung dieses ohnehin bereits recht kurzen Linksabbiegestreifens für diese Fahrrelation noch eine ausreichende Aufstelllänge vorhanden bleibt. Allerdings sei dazu angemerkt, dass die B100 als hochrangige Straße vom Typ II eingestuft wurde (Europastraße E66, laut Abkommenstext AGR Genf 1975 eine „Hauptstraße des internationalen Verkehrs“), wie dies aus der im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erstellten sogenannten GSD-Studie ersichtlich ist. Dieser Straßentyp liegt nur eine Rangstufe unter dem höchstrangigen Typ 1, den zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden TEN-Netz. Daher weist die B100 eine hochwertige Netzfunktion für den regionalen, überregionalen und internationalen Verkehr auf, was bedeutet, dass für Neuverkehre in Hinblick auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufes (StVO) ein besonderer Maßstab anzusetzen ist und sicherlich aufgrund der Errichtung eines Neubaus nicht ein schon eher kurzer Linksabbiegestreifen auf der als hochrangige Straße Typ II eingestufte B100 weiter verkürzt werden kann.

Um zumindest einen 12m Lkw – gem. KFG dürfen Lkw eine Länge von 12 m und Gelenkfahrzeuge eine Länge von 18 m aufweisen - gefahrlos von der B100 in die Andreas-Hofer-Straße Nord in Richtung Ladehof einbiegen lassen zu können, wäre es lediglich nötig das südöstliche Gebäudeeck des geplanten Kaufhaus Lienz nach Südwesten zu verschieben, um damit einen breiteren Einmündungsbereich für die Andreas-Hofer-Straße Nord zu schaffen. Diese Kreuzungsanpassung geht natürlich auf Kosten der Einkaufsfläche. Hier soll anscheinend eine mehr an Einkaufsfläche für das

Kaufhaus Lienz auf Kosten der Verkehrssicherheit sowie Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs (StVO) geschaffen werden.

Im Ladehof des Kaufhaus Lienz selbst wurde im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 ein Schleppkurvennachweis für einen 12m - Lkw geführt.

Wie sich aus dem Schleppkurvennachweis für einen 12m Lkw im Bereich des Ladehofes, wie auch den Schleppkurvennachweis für einen 10m - Lkw für den Knotenpunktsbereich B100 / Andreas-Hofer-Straße zeigt, sind die Platzverhältnisse im ggst. Straßenraum einerseits im Bereich des geplanten Ladehofes, andererseits im Knotenpunktsbereich B100 / Andreas-Hofer-Straße augenscheinlich nicht geeignet für eine Anlieferung durch Lkw > 10m.

Dazu stellt sich die wohl berechtigte Frage, wie (und ob) der Bauwerber den zuliefernden Speditionsfirmen vorschreiben möchte, welchen LKW (bezogen auf die Länge) diese für die Anlieferung zu benützen haben, da hier derzeit maximal ein 10 m Lkw für die Anlieferung verwendet werden kann, um eine gefahrlose Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können.

Wenn ein Zuliefer-Lkw nämlich in Bezug auf seine Abmessungen dem Kraftfahrzeuggesetz entspricht darf dieser uneingeschränkt öffentliche Straßen benützen - so auch die Zufahrt zu einem Ladehof.

Dass hier größere Lkw (12 m oder 18 m) zum Einsatz kommen werden, liegt gerade für Lienz aufgrund der großen Transportweiten auf der Hand.

Wie wurde die (derzeit notwendige) Einschränkung auf 10m - Lkw vom Bauwerber für die unterschiedlichen Speditionsfirmen vorgesehen.

Dazu stellt sich weiters die Frage, warum im Ladehof bei "Anlieferung129" Platz für einen 18m Lkw vorgesehen ist? (Planbeilage BVR, 14.12.2011 Anbindung Kaufhaus Lienz, Vorprojekt 2010. Arkadenplan und Planunterlagen Kaufhaus Lienz, 20.09.2011, Erdgeschoss, Stand 14.12.2011 des Architekten Dieter Mathoi)

Ferner fehlt auch noch der Nachweis, dass der Straßenaufbau der Gemeindestraße überhaupt in der Lage ist, der Belastung durch Lkw Fahrzeuge (18,00 t: 2-achsige Anhänger, 25,00t: 3-achsige Anhänger, 36,00t: 4-achsige Lastzüge oder Sattelkraftfahrzeuge) auf Dauer standzuhalten.

Daraus ergeben sich die Fragen:

- a) Wer übernimmt die Kosten für die Instandsetzung bei Schäden am Straßenbelag?
- b) Wer ist für die Schneeräumung zuständig? Liegt bereits ein Vertrag vor, der die Gemeinde davon entbindet die Zufahrt zum Ladehof rund um die Uhr von Schnee freizuhalten?

Im Bereich des Ladehofes sind vier Laderampen vorgesehen (Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011), was ein gleichzeitiges Entladen von 4 Lkw gleichzeitig möglich macht, jedoch sind nur 8 Lkw / Tag zusätzlich angesetzt. Bei der Ausgestaltung eines Ladehofes mit 4 Laderampen sind 8 zusätzliche Lkw / Tag sicherlich zu tief gegriffen, oder es wird bereits heute von einer späteren Erweiterung der Kundenflächen bzw. einer erhöhten Liefertätigkeit ausgegangen.

Es zeigt sich daher insgesamt, dass aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bereich des geplanten Ladehofes (Reversieren über Gehsteigflächen, Reversieren auf einer öffentlichen Straße, Reversieren nur mit Einweiser (siehe Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011, Seite 35) und da die Zufahrt aus Fahrtrichtung Kärnten in die Andreas-Hofer-Straße Nord derzeit nicht einmal bei einem 10 m - Lkw für die übrigen Verkehrsteilnehmer gefahrlos möglich ist (Überstreifen Linksabbiegestreifen auf der B100 und der vorgetzten Radfahrhaltelinie im Bereich der Andreas-Hofer-Straße Nord), eine Einschränkung der Lkw-Länge auf 12m vorliegt und eine Einschränkung der Lieferzeit auf die Morgenstunden (Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011), der übliche Gebrauch eines Ladehofes für ein Einkaufszentrum bei den derzeit vorliegenden Planungen nicht gegeben ist.

### **3. Leistungsfähigkeitsuntersuchung**

Der Stellungnahme wird eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung angeschlossen, die das Verkehrsplanungsbüro Hochkofler erstellt hat: sie stellt einen integrierten Bestandteil dieser Stellungnahme an; aus ihr ergibt sich zusammen gefasst das Folgende:

**Auf Basis der oben angeführten Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfung für das Kaufhaus Lienz zeigt sich, dass das vorliegende Verkehrskonzept nicht in der Lage ist die zusätzlichen Verkehrsströme aus dem Kaufhaus Lienz entsprechend leistungsfähig und sicher abzuwickeln. Obwohl im vorliegenden Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 aufgrund der Nähe des Stadtzentrums von Lienz von einem hohen Fußgängeranteil unter den Kunden des Kaufhauses Lienz ausgegangen wurde, ist die verkehrssichere Fußgängerführung entlang des Ämtergebäudes nicht klar erkennbar (kein Zebrastreifen über die Einfahrtsrampe, Sichtabschottung durch wartende Busse, fehlender Gehsteig entlang des Ämtergebäudes).**

Es zeigt sich aus dieser Stellungnahme, dass die Grundlagen für die Erlassung der Maßnahmen (RO Instrumente) nicht nachgewiesen sind.

## E. Umweltrechtliche Einwendungen

### 1. Umwelt - UVP G - Grundlagen

Im vorliegenden Fall wird behauptet, dass für das gegenständliche Vorhaben eine UVP nicht erforderlich wäre. Es wird damit argumentiert, dass die Kundenfläche gleich bleibe (seinerzeitiges Projekt M99) und sich bloß die Zahl der Obergeschoße ändere.

Maßgeblich in dieser Hinsicht ist, dass es sich um ein Vorhaben handelt, das inhaltlich eine **Änderung** eines bestehenden Flächenwidmungsplans und damit auch eine Änderung des Vorhabens bedeutet.

Da aber noch keine UVP vorgenommen worden ist, stellen sich die folgenden Sachfragen nach den Bestimmungen der §§ 3, 3a UVP iZm mit Anhang 1 Ziffer 19 und 21 UVP-G:

#### a) Zum Untersuchungsraum als Relevanzraum<sup>6</sup>:

*Zur Beurteilung des räumlichen Zusammenhanges in Bezug auf die Verkehrsuntersuchung reicht der Untersuchungsraum bei Vorhaben wie Freizeitparks, die sich im Nahbereich eines direkten Anschlusses an einen Hauptverkehrsträger (Autobahn, Schnellstraße) befinden, bis zur nächstgelegenen Anschlussstelle an die Autobahn, ansonsten bis zur Anbindung an ein übergeordnetes Straßennetz. Entsprechend auszuweiten ist der Untersuchungsraum nur bei einer maßgeblichen Erhöhung der Gesamtverkehrsmenge am hochrangigen Netz.*

#### b) Zur Beurteilung von neuen EKZ-Vorhaben

*1. Handels- und Gewerbebetrieben samt den damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden. Eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit ist insbesondere anzunehmen, wenn die Gebäude bzw. Gebäudekomplexe über gemeinsam genutzte Einrichtungen, wie etwa Gänge, interne Infrastruktur oder Parkplätze verfügen. Unter den Begriff Einkaufszentren sind sowohl Gebäude eines einzelnen Handelsgroßbetriebes (z.B. ein Einrichtungshaus), als auch Einkaufszentren im herkömmlichen Sinne, in denen mehrere (Einzel-) Handels- bzw. Gewerbebetriebe untergebracht sind, zu subsumieren. Somit sind beispielsweise Fachmärkte wie Handelsgroßbetriebe, die Waren einer oder mehrerer Warengruppen anbieten, einschließlich Bau-, Möbel-, und Gartenmärkte, die Waren für Baumaßnahmen, die Raumausstattung bzw. die Raum- und Gartengestaltung anbieten, sowie auch „traditionelle“ Einkaufszentren, wie Handelsgroßbetriebe, die eine geplante Konzentration von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben darstellen, die zueinander in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine funktionelle Einheit bilden, durch diese Ziffer erfasst.*

---

<sup>6</sup> US 5B/2009/17-15

2. Ein enger funktioneller Zusammenhang zwischen verschiedenen Gebäudekomplexen besteht beispielsweise dann, wenn zentrale Parkplätze bestehen, die von allen Kunden und Mitarbeitern des Gesamtkomplexes wechselseitig benützbare sind sowie wechselseitig benützbare Parkhäuser bestehen, die, wie auch die Parkplätze, nicht den einzelnen Geschäftseinheiten zugeordnet sind, und auch der optische Eindruck zum Ergebnis führt, dass hier ein einheitlicher Parkplatz für das Einkaufszentrum besteht. Ist somit die gemeinsame Nutzung wesentlicher Teile (Parkplatz, Parkhäuser, Aufschließungsstraße) durch einen mit einer gemeinsamen Vermarktung („multifunktionelle Fachmärktezentren“) angesprochenen Personenkreis offenkundig beabsichtigt und besteht das gleiche Geschäftsziel, nämlich der gewinnorientierte Betrieb des Gesamtkomplexes (die Vielfalt der Angebote steigert die Attraktivität und lockt mehr Kunden an), so liegt bei gegebenem räumlichen Naheverhältnis ein einheitliches Einkaufszentrum vor. Das Konzept eines einheitlichen Vorhabens wird auch durch die gemeinsame Planung, den Generalplaner und die gleichzeitige Einreichung bei der Baubehörde offensichtlich

3. Wird ein Vorhaben ursprünglich als Gesamtprojekt zur Bewilligung bei der Baubehörde eingereicht, in Folge jedoch geteilt und so eingereicht, dass die vorgesehene Parkplatzanzahl um nur zwei Stellplätze unter dem Schwellenwert der Z 19 lit. b Anhang 1 UVP-G 2000 bleibt, so liegt für den Umweltsenat die Vermutung nahe, dass das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch Aufsplitterung entzogen werden soll (Verweis auf VwGH 2003/05/0218, 0219 und 2001/07/0047).

Diese Judikatur bestätigt auch der VwGH.<sup>7</sup>

Nach dieser Judikatur ist die gesetzliche Prüfung vorzunehmen, ob eine UVP erforderlich ist, das auch unter Berücksichtigung der so genannten Kumulierung.<sup>8</sup>

### **3. Überprüfung anhand des tatsächlichen Vorhabens**

#### **3.1. Vorhaben**

In diesem Zusammenhang wird freilich zunächst erforderlich, eine tatsächliche Überprüfung des Vorhabens hinsichtlich

- der Kundenflächen
- der Stellflächen
- der Parkplätze
- des Verkehrs

---

<sup>7</sup> US 5B/2006/8-6 vom 4.7.2006, Kramsach  
US 5A/2004/2-48 (Seiersberg)  
US 5B/2005/14-53 (Nußdorf-Debant)  
US 5B/2007-14-7 (Wals-Siezenheim)  
Anfechtung beim VwGH/VfGH  
VwGH: 2006/06/0095, 2006/06/0029 vom 25.9.2007 (Abweisung)

<sup>8</sup> In dieser Hinsicht ist für die Einschreiterin nichts gewonnen, wenn es bei einer Verneinung der UVP-pflicht bleibt, sollte sich diese als gegeben heraus stellen, hat das auch entsprechende verfahrensrechtliche Bedeutung,

- der Umweltauswirkungen
- nach den Relevanten Gebieten

vorzunehmen.

Dazu darf Folgendes gesagt werden, wobei zunächst darauf zu verweisen ist, dass ein konkretes Vorhaben, das eine Beurteilung erlaubte, vorzulegen sein wird.

Maßgeblich für die entsprechende Fragestellung, ob der Anhang 1 Z 19 oder Z 21 zur Anwendung gelangt, sind - unter anderem - folgende Sachfragen:

### 3.2. Genehmigungspflicht

Einkaufszentren sind unter folgenden Voraussetzungen genehmigungspflichtig:

*Einkaufszentren* unterliegen jedenfalls dem UVP-G, wenn sie eine Fläche von mindestens 10 Hektar in Anspruch nehmen, oder aber 1.000 Stellplätze für Kraftfahrzeuge vorliegen. Nach Anhang 1 Z 19 lit. b sind Einkaufszentren in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A oder D <sup>9</sup> mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 Hektar oder mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge ebenfalls bewilligungspflichtig.

Die „Stellplatzparameter“ sind im Sinne der Rechtsprechung gegenüber Z 19 und Z 21 verschärft. Z 19 unterscheidet nicht zwischen „öffentlichen“ und „nicht öffentlichen“ Stellplätzen (VwGH 25.09.2007, 2006/06/0095; US 04.07.2006, 5 B 2006/8-6 [Kramsach]).

Im vorliegenden Fall darf auch eine „Stückelung“ nicht vorgenommen werden. Bei Betrieben in einem räumlichen Naheverhältnis, die keine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden, ist die Anwendbarkeit der Kumulationsbestimmung zu prüfen.

Die Kumulationsbestimmung ist in Bezug auf Vorhaben derselben Ziffer maßgeblich.

### 3.3. Stellplätze

**Vor allem** stellt sich die grundsätzliche Frage im Hinblick auf die Stellplätze.

In unmittelbarer Nachbarschaft auf Gst. 227 befindet sich ein Wohnheim der Lebenshilfe. Daraus folgt:

---

<sup>9</sup> ein solches Gebiet liegt nach der Verordnung BGBl 483/2008, dort § 1 Ziffer 7 in Lienz vor:

im Stadtgebiet von Lienz und im Gemeindegebiet von Nußdorf-Debant: ein Gebietsstreifen von 30 m beiderseits der Straßenachse der B 100 Drautalstraße zwischen Kreisverkehr B 100 Drautalstraße/B 108 Felbertauernstraße j) und Kreisverkehr B 100 Drautalstraße/B 107a Großglockner Straße) sowie von dort fortsetzend jeweils ein Gebietsstreifen von 15 m beiderseits der Straßenachse der B 100 Drautalstraße bis zur Abzweigung Draustaße und der B 107a Glockner Straße bis zur Abzweigung Dolomitenstraße (Stickstoffdioxid),

Nach Kontrolle der dargestellten Flächen in den Plänen ergibt sich eine Kundenfläche von ca. 12.318 m<sup>2</sup>. Im dritten Untergeschoß gibt es eigens ausgewiesene Lagerflächen von insgesamt 1.328 m<sup>2</sup>.

Im südlichen Bauteil ist eine Festlegung der Parkplätze nicht genau möglich, weil hier keine genauen Angaben vorliegen.

**Allerdings** ergibt sich – möglicherweise – dass der Gesamtbedarf der Stellflächen ohne der Berücksichtigung der Kumulierung bereits **501** Parkplätze.<sup>10</sup> Schon das reicht für das Erreichen der Schwellenwerte aus.

**Unter Berücksichtigung der entsprechenden Kumulationsbestimmung, wie dargelegt, ergibt sich daher, dass eine UVP- Pflicht für das Vorhaben gegeben ist.**

### 3.4. Bedeutung des Ergebnisses

Ist aber eine UVP erforderlich, - nämlich als Planungs-UVP - dann ist diese vor der Widmung vorzunehmen, oder aber der Widmungsbeschluss zu bedingen.<sup>11</sup>

Daher ist die Frage des Vorliegens der UVP-Pflicht von erheblicher Bedeutung. Stellt sich heraus, dass eine solche erforderlich ist, dann sieht die Widmung auch inhaltlich anders aus und stellt eine andere Verordnung dar.

---

<sup>10</sup> US iS Kramsach, 3. Leitsatz:

*Wird ein Vorhaben ursprünglich als Gesamtprojekt zur Bewilligung bei der Baubehörde eingereicht, in Folge jedoch geteilt und so eingereicht, dass die vorgesehene Parkplatzanzahl um nur zwei Stellplätze unter dem Schwellenwert der Z 19 lit. b Anhang 1 UVP-G 2000 bleibt, so liegt für den Umweltsenat die Vermutung nahe, dass das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch Aufsplitterung entzogen werden soll (Verweis auf VwGH 2003/05/0218, 0219 und 2001/07/0047).*

<sup>11</sup> Das ergibt sich aus der Bestimmung des § 49 a Abs 2 TROG

*(1) Die Errichtung und die Erweiterung von Anlagen und Anlagenteilen, die den baurechtlichen Vorschriften unterliegen und für die die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist nur auf entsprechend gewidmeten Sonderflächen zulässig. Bei der Widmung solcher Sonderflächen ist die Art der Anlage hinsichtlich ihrer für die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung maßgebenden Eigenschaften festzulegen.*

*(2) Abweichend vom Abs. 1 dürfen landwirtschaftliche Intensivtierhaltungen, Beherbergungsgroßbetriebe und Einkaufszentren, auch wenn diese der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, weiterhin auf Sonderflächen für landwirtschaftliche Intensivtierhaltung, Sonderflächen für Beherbergungsgroßbetriebe bzw. Sonderflächen für Einkaufszentren errichtet werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Errichtung einer solchen Anlage durch eine entsprechende Festlegung für zulässig erklärt worden ist. Abs. 1 zweiter Satz gilt sinngemäß.*

### 3.5. Verkehrsbelastung<sup>12</sup>

Im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011, fehlt die Hochrechnung der Verkehrszahlen für das Untersuchungsgebiet zumindest für das im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aktuelle Jahr 2011.

Es wird im Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 von den Verkehrsdaten aus der Verkehrsanalyse Zentralraum Lienz des Landes Tirol aus dem Jahr 2006 ausgegangen. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung mit und ohne Kaufhaus Lienz wurden keine Verkehrsprognosen erarbeitet mit dem Argument, dass die B100 ohnehin bereits 2006 in den Spitzenstunden ihre Leistungsgrenze erreicht.

Auf Basis dieser Erkenntnis durch das Büro BVR müsste jeglicher Neuverkehr im Bereich der B100 bzw. Neuverkehr, der die B100 benützt, als hochrangige Straße vom Typ II des zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden TEN-Netz (Europastraße E66, laut Abkommenstext AGR Genf 1975 eine „Hauptstraße des internationalen Verkehrs“) mit einer hochwertigen Netzfunktion für regionalen, überregionalen und internationalen Verkehr unterbunden werden. Auf Basis dieser Argumentation wäre die Errichtung des Kaufhauses Lienz von vornherein auszuschließen.

Die Verkehrsuntersuchung für das Kaufhaus Lienz ist daher dem Stand der Technik entsprechend jedenfalls mit den Verkehrsbelastungsdaten für das Analysejahr 2011 durchzuführen. Ferner ist aufgrund des vom Büro BVR bereits festgestellten Erreichen der Leistungsgrenze der B100 in den Spitzenstunden 2006 die ggst. Verkehrsuntersuchung auch auf den Prognosehorizont 2026 auszuweiten, um Leistungsengpässe über die Spitzenstunden hinaus, die sich zukünftig möglicherweise erst durch Errichtung des Kaufhauses Lienz ergeben könnten, aufzuzeigen und in weiterer Folge in die Entscheidungsfindung einfließen lassen zu können bzw. entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Der Untersuchungsraum in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist unter Einbeziehung der Dolomitenkreuzung und Andreas-Hofer-Kreuzung viel zu eng gefasst. Begründet auf den Vorschriften des Tiroler Raumordnungsgesetzes (bezüglich "Vermeidung unzumutbarer schädlicher Auswirkungen des Verkehrs" wie auch "Auswirkungen auf Nachbargemeinden") sind die verkehrlichen Auswirkungen der Errichtung des Kaufhauses Lienz auf die gesamte Stadtdurchfahrt der B100 zwischen Mitteregger-Kreuz und Glockernkreisverkehr zu untersuchen, da die Kunden des Kaufhauses Lienz u.a. auch aus den umliegenden Tälern und Siedlungsbereichen

---

<sup>12</sup> diese Ausführungen beruhen auf einer entsprechenden fachlichen Untersuchung von Herrn DI Michael Hochkofler.

Osttirols zum Kaufhaus Lienz anreisen werden und damit die gesamte B100 mit ihren Verknüpfungsknoten zum untergeordneten Straßennetz vom Neuverkehr betroffen ist. Im vorliegenden Verkehrstechnischen Gutachten, BVR 2011 wurde – entsprechend den Ergebnissen einer Kontrollrechnung über die RVS - ein Kundenanteil von rund 35% angesetzt, der das Einkaufszentrum mit einem Pkw aufsuchen wird (Motorisierter Individualverkehrs-Anteil (MIV-Anteil) rund 35%). In der ggst. Untersuchung wurde ferner angesetzt, dass die restlichen Kunden das Kaufhaus Lienz mit Rad, zu Fuß oder ÖV aufsuchen werden. Auf Basis der Mobilitätsdaten vergleichbarer Städten in Österreich ist jedoch von einem MIV-Anteil von 65 % auszugehen.

Damit ist die Verkehrserzeugung in Bezug auf den MIV in der ggst. Untersuchung zu niedrig angesetzt wie auch der darauf aufbauende Stellplatzbedarf mit 210 Stellplätzen im Bereich des Kaufhauses Lienz.

Bei einem MIV-Anteil von 65% wären bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 52 Minuten im Kaufhaus Lienz 380 Kfz-Stellplätze notwendig. Unter Berücksichtigung der 103 Stellplätze, die im südlichen Gebäudetrakt des ggst. Bauprojekts vorgesehen sind (die ebenfalls kontrolliert werden müssten), ergibt sich sodann ein Stellplatzbedarf von zumindest 483 Stellplätzen für Kunden des Kaufhauses Lienz. Die notwendigen Stellplätze für Angestellte sind hier noch nicht berücksichtigt.

**Daher ist der Stellplatzbedarf jedenfalls auf die tatsächlichen Mobilitätskennwerte in Osttirol abzustimmen und auch die notwendigen Stellplätze für die Angestellten miteinzubeziehen.**

Abschließend sei darauf hingewiesen, falls es zu einer Vergrößerung der Shop-Flächen über 8.820 m<sup>2</sup> käme (siehe nachstehende Aufstellung DI Lotz), die automatisch eine Erhöhung des Stellplatzbedarfes bewirkt, jedenfalls ein UVP-Verfahren (ab>500 Stellplätze) abzuwickeln wäre, und zwar ohne die Berücksichtigung der entsprechenden Kululationsvorschriften, die ja ebenfalls zur Anwendung gelangen können, wenn eine entsprechende Untersuchung des Vorhabens unter den Grundlagen des UVP-G vorgenommen wird, was bislang nicht der Fall war.

Den Planunterlagen (Dieter Mathoi Architekten vom 20.9.2011) ist somit eine gesamte Shop-Fläche von 12.318 m<sup>2</sup> für das Kaufhaus Lienz zu entnehmen. Setzt man diesen Wert in Relation zur Kundenfläche lt. Flächenwidmungsplan von 8.820 m<sup>2</sup>, so ergeben sich Lagerflächen im Ausmaß von:

12.318 m <sup>2</sup> abzügl. 8.820 m <sup>2</sup>	3.498 m <sup>2</sup> (Lager- und Mall-Flächen)
Spielwarenlager (extra ausgewiesen)	300 m <sup>2</sup>
Lagerflächen UG 3	1.257 m <sup>2</sup>
Summe Lagerflächen mindest	5.055 m <sup>2</sup>

Der Anteil der Lager- und Mallflächen beträgt somit mindestens 41% der gesamten Nettonutzfläche. Es besteht daher die berechtigte Annahme, dass die als „Shop“ ausgewiesenen Verkaufs- und Lagerflächenanteile einem zukünftigen Veränderungsdruck in Richtung produktiver Flächen unterliegen werden.

Die Untersuchung des zu erwartenden Verkehrs ist daher mit nicht aktuellen Verkehrszahlen durchgeführt: Verkehrsbelastung 2006 statt zumindest 2011, Annahme eines zu geringen Anteils an Neuverkehr (MIV) zum Kaufhaus Lienz inkl. Annahme eines zu geringen Stellplatzbedarfs im Bereich des Areals des Kaufhauses Lienz. Ferner ist der Untersuchungsraum zu eng gewählt sowie der Stellplatzbedarf kritisch zu hinterfragen, da sich der Stellplatzbedarf bereits der für die Durchführung eines UVP-Verfahrens notwendigen Höhe nähert.

Zugleich zeigt sich aber auch aus fachlichen Grundlagen, dass eine Nachvollziehbarkeit jener Grundlagen, auf denen die Maßnahme beruhen soll, nicht gegeben ist; daher ist die Maßnahme, soweit mit ihr eine Änderung der RO-Instrumente erfolgen soll, nicht tauglich im Sinne der §§ 27 ff TROG 2011 vorbereitet, was ausdrücklich eingewendet wird.

### 3.6. Fachliche Hinweise

Aus fachlicher Hinsicht ergibt sich dazu:<sup>13</sup>

Die Änderung des Flächenwidmungsplanes ermöglicht – was auch durch die vorliegenden Planunterlagen zum Projekt untermauert wird – jedenfalls einen Rahmen für ein UVP-pflichtiges Bauvorhaben.

Der Hinweis auf die (angeblich) gleich bleibende Kundenfläche reicht nicht aus, um die gesamte Auswirkung der Planungsmaßnahme zu beurteilen. Bisher galt für den südlich der Bundesstraße gelegenen Bereich, dass hier ausschließlich die Errichtung eines EKZ-Parkhauses mittels entsprechender Sonderflächenwidmung zulässig war. Nunmehr sollen auch auf dieser Fläche Geschäfte, Büros, Ordinationen, Fitnesscenter und dergleichen untergebracht werden; die Funktion für den ruhenden Verkehr wird auf das Untergeschoß beschränkt.

Im Rahmen einer tatsächlichen SUP hätten somit zumindest der derzeitige Zustand (Nullvariante) und das nunmehr mögliche Ausmaß beurteilt werden müssen. Ein wesentlicher Bestandteil wäre dabei auch in der Suche nach alternativen Verkehrslösungen zu sehen.

---

<sup>13</sup> Die Ausführungen beruhen auf Mitteilungen von Herrn DI Andreas Lotz, Lotz und Ortner, Zivilingenieure für Raumplanung in Innsbruck

Ein SUP-Screening hat den Charakter einer Abschätzung und kann sich daher auf nicht quantitative Aussagen beschränken; es braucht nicht die Ergebnisse von Detailuntersuchungen vorwegnehmen, vielmehr soll ja durch das Screening entschieden werden, ob tiefer gehende Untersuchungen nötig sind. Daher ist eine SUP nicht erst dann durchzuführen, wenn erhebliche Umweltauswirkungen garantiert eintreten werden, sondern bereits dann, wenn der begründete Verdacht dazu besteht. Dieser ist zweifelsfrei bei Maßnahmen gegeben, die um oder über maßgeblichen Schwellenwerten den Verkehr betreffend gelegen sind.

#### **4. Exkurs: SUP-Pflicht**

##### **4.1. Grundlagen**

Weiters wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Fall zwingend gemäß § 65 TROG 2011 iVm den Bestimmungen des Tiroler Umweltprüfungsgesetzes vorzugehen ist. Das ergibt sich bereits unmittelbar aus der Richtlinie 2001/42/EG.

##### **4.2. Im konkreten Falle**

Die Unterlassung der SUP führt - letztlich - zu einer entsprechenden Vertragsverletzung Österreichs, weil weder eine UVP noch eine SUP für das raumordnerisch wesentlichste Vorhaben der Stadt Lienz vorgenommen wird.

Bereits in 3.5. wurde gezeigt, dass ein SUP-Screening aus fachlicher Sicht unabdingbar ist, um die Zulässigkeit des Vorhabens entsprechend zu untersuchen.

#### **5. Hinweis**

Zugleich ist darauf zu verweisen, dass das Vorhaben bereits in der Presse beworben wird<sup>14</sup>.

In diesen Berichten ist allerdings die Rede davon, dass eine weitaus größere Fläche zur Verfügung stehen soll, als die hier gegenständliche: jedenfalls erweist sich daraus, dass eine genaue Untersuchung des Sachverhalts, auch in Hinblick auf die Frage der UVP-pflicht und die Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des TROG erforderlich werden wird.

Der Artikel wird als Ausriss in der Beilage vorgelegt.

Die Einschätzung einer deutlich erhöhten Kundenfläche kann auch aus der Aufstellung der Verkaufsflächen (Shops, Mall und Lager) entsprechend den Unterlagen Arch. Mathoi entnommen werden:

---

<sup>14</sup> Österreichische Textilzeitung, 23.2.2012

Geschoß	Shop- Nutzung/Mall	Lager	Anmerkung	Brutto lt. Plan
<b>Summe UG 3</b>		<b>1.328</b>		
UG 1	1.077		Lebensmittel	
	618			
	364			
	1.106		Shop+Lager	
	404		Mall	
<b>Summe UG 1</b>	<b>3.569</b>			
EG	638		Textil	
	82			
	41			
	76			
	113			
	107			
	69			
	743		Drogerie	
	62			
	301		Mall	
<b>Summe EG</b>	<b>2.232</b>			<b>3.240</b>
OG 1	798		Textil	
	103			
	62			
	170			
	180			
	1873		Elektro	
	203		Mall	
<b>Summe OG 1</b>	<b>3.389</b>			<b>3.876</b>
OG 2	923		Shop S/T	
	103			
	82			
	244			
	1.599	300	Spielwaren	
	177		Mall	
<b>Summe OG 2</b>	<b>3.128</b>	<b>300</b>		<b>3.886</b>

Den Planunterlagen (Dieter Mathoi Architekten vom 20.9.2011) ist somit eine gesamte Shop-Fläche von 12.318 m<sup>2</sup> für das Kaufhaus Lienz zu entnehmen. Setzt man diesen Wert in Relation zur Kundenfläche lt. Flächenwidmungsplan von 8.820 m<sup>2</sup> (diese setzt sich zusammen aus 7.735 m<sup>2</sup> reiner Kundenfläche und 1.085 m<sup>2</sup> Mallflächen), so ergeben sich Lagerflächen im Ausmaß von:

12.318 m <sup>2</sup> abzügl. 8.820 m <sup>2</sup> Kundenfläche inkl. Mall	3.498 m <sup>2</sup>
Spielwarenlager (extra ausgewiesen)	300 m <sup>2</sup>
<u>Lagerflächen UG 3</u>	<u>1.328 m<sup>2</sup></u>
Summe Lagerflächen mindest	5.126 m <sup>2</sup>

Der Anteil der reinen Lagerflächen (5.126 m<sup>2</sup>) an den gesamten Shopflächen (11.233 m<sup>2</sup>) beträgt somit mindestens 45%. Facheinschlägige Erfahrungswerte (bezogen auf die am Standort angestrebten Haupt-Nutzergruppen Lebensmittel, Textil, Drogerie, Elektro) gehen hingegen von einem maximalen Nebenflächenanteil von 30% aus, wirtschaftlich realistisch wären durchschnittliche Lagerflächenanteile von etwa 20% anzunehmen.

Es besteht daher die berechtigte Annahme, dass die als „Shop“ ausgewiesenen Verkaufs- und Lagerflächenanteile einem zukünftigen Veränderungsdruck in Richtung produktiver Flächen unterliegen werden, da die Lagerflächen im derzeit vorliegenden Entwurf ungefähr doppelt so hoch sind, wie realistische Vergleichswerte.

## F. Raumordnungsrechtliche Einwendungen

### 1. Verfahren betreffend die Erlassung von Raumordnungsplänen

#### 1.1. Grundlagen

Im vorliegenden Fall liegt unter anderem eine Flächenwidmungsplanänderung gemäß § 36 TROG iVm § 64 TROG 2006 vor. Eine Änderung des Flächenwidmungsplanes setzt voraus:

- a) Eine entsprechende Grundlagenforschung<sup>15</sup>
- b) Eine Zusammenstellung der raumordnungssachlich und -fachlich erhobenen Gründe für die Änderung der Pläne, wobei diese aktenkundig sein müssen<sup>16</sup>.
- c) Die erkennbare und nachvollziehbare vollständige Ermittlung der fachlichen Grundlagen der gegenständlichen Maßnahme.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> VfGH 14.06.1995, V 21/95

<sup>16</sup> VwSlg. 6.785/A; *Schwaighofer*, Tiroler Raumordnungsrecht, Randnote 7 zu § 36 TROG, Seite 197

<sup>17</sup> VfSlg. 10.990 u.a.

d) Das Vorliegen eines entsprechenden öffentlichen Interesses. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass bloß punktuelle Überlegungen, etwa wirtschaftlicher Natur, etwa im Hinblick auf Betriebsansiedelungen und dergleichen keineswegs dazu ausreichen, das öffentliche Interesse zu rechtfertigen, das gemäß § 36 Abs. 2 TROG 2006 zu einer fakultativen Flächenwidmungsplanänderung erforderlich ist.<sup>18</sup> Insgesamt geht es um die sachliche Rechtfertigung einer derartigen Maßnahme.

## 1.2. Bedenken und Hinweise

Nun wurden im vorliegenden Verfahren zwar Grundlagen erhoben, die Grundlagenforschung hat aber die folgenden Mängel:

a) es wurden Maßnahmen des Projektverfahrens mit Maßnahmen der Raumplanung in unzulässiger Weise vermengt. Es ist zwar richtig, dass bei der Erlassung von Widmungen betreffend Sonderflächen aufgrund des Grundsatzes der engen Auslegung der Sonderflächenwidmungsfestlegungen immer genau fest stehen muss, was verwirklicht werden soll, doch darf man sich im Zuge einer solchen Verfahrens auf die Angaben der „Umwidmungswerber“, die es begrifflich nach dem Gesetz ja gar nicht geben darf, nicht verlassen<sup>19</sup>. Das wurde auch im vorliegenden Fall so gehandhabt, nämlich unter anderem dadurch, dass ein Umwidmungsantrag eines Einschreiters<sup>20</sup> in Bearbeitung genommen wurde, der keine Vollmacht vorgelegt hat<sup>21</sup>. Nun ist - nach der stRSp der Höchstgerichte des öffentlichen Rechts ein solches Vorgehen insoweit verwunderlich, als dass es das Recht auf Erlassung von Maßnahmen der Raumordnung auf einen Antrag hin nicht gibt. Wenn es sich um eine Anregung handelt, entbindet das die Behörden nicht, die erforderlichen Erhebungen auf der Ebene der Grundlagenforschung aus eigenem vorzunehmen.

b) Das bedeutet in weiterer Folge, dass es nicht die Aufgabe des Umwidmungswerbers ist, Unterlagen beizubringen, sondern dass die verordnungserlassende Behörde, und das ausschließlich der Gemeinderat der Stadtgemeinde Lienz<sup>22</sup>, die notwendigen Grundlagen zu erheben hat; weder Gutachten und Unterlagen des Umwidmungswerbers noch Gutachten und Unterlagen anderer Personen reichen dafür aus. Das bedeutet weiters, dass alle grundlegenden Erhebungen von der verordnungserlassenden Behörde zu pflegen gewesen wären, nicht aber von Dritten.

---

<sup>18</sup> *Schwaighofer*, Tiroler Raumordnungsgesetz 2006, Randnote 9 zu § 36 TROG 2006, Seite 198

<sup>19</sup> *Schwaighofer*, Tiroler Raumordnungsrecht, RN 16 zu § 36 TROG, 199

<sup>20</sup> Fa. ICM

<sup>21</sup> wozu er nach § 10 AVG verpflichtet wäre

<sup>22</sup> Art 118 Abs 3 Ziffer 9 B-VG iVm § 30 TROG 2006

## 2. „Legitimation durch Verfahren“

### 2.1. Grundlagen

Es ist ständige Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, dass die rechtsstaatlichen Defizite der so genannten „finalen Programmierung“ dadurch ausgeglichen werden, dass dem Verfahren zur Erlassung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen eine besondere inhaltliche und verfahrensmäßige Bedeutung zukommt.

Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die Vollständigkeit der Entscheidungsgrundlagen und der Grundlagenforschung sondern vor allem auch im Hinblick auf die so genannte „Bürgerbeteiligung“, die rechtlich verbrieft ist.

Der Verfassungsgerichtshof hatte zuletzt in einer – wie mir scheinen will wegweisenden – Entscheidung Gelegenheit, in V328/08 vom 08.10.2008 darauf hinzuweisen, dass ein Bebauungsplan bereits dann gesetzwidrig ist, wenn die Bestimmungen über die Auflage und Kundmachung des Planentwurfes verletzt bzw. das Anhörungsrecht der betroffenen Grundeigentümer beeinträchtigt wird.

In dieser Entscheidung wiederholt der Verfassungsgerichtshof seine zentralen Überlegungen in dieser Hinsicht und akzentuiert sie nochmals. Diese Überlegungen gelten naturgemäß auch im vorliegenden Fall.

Legitimation durch Verfahren bedeutet aber im Hinblick auf das Zustandekommen der gegenständlichen Flächenwidmungsplanänderung ein Dreifaches:

- a) Die Vollständigkeit der Entscheidungsgrundlagen vor dem Auflagebeschluss.
- b) Das Vorliegen sämtlicher Grundlagen der entsprechenden Maßnahme vor Ermöglichung der Bürgerbeteiligung.
- c) Eine vollständige Identität des Sachverhaltes für den Fall, dass nach der Erstattung von Stellungnahmen ein Beharrungsbeschluss erfolgt, wie dies hier der Fall ist.

Alle solcherart entwickelten Grundsätze der Flächenwidmungsplanänderung wurden im vorliegenden Fall nicht eingehalten, was nicht nur eine gravierende Beeinträchtigung der materialen Ausübung des Anhörungsrechtes bedeutet, sondern insgesamt wie im Einzelnen zu zeigen sein wird, die vorliegende Beschlussfassung mit Rechtswidrigkeit belastet.

## 2.2. Ergebnis

Eine Umlegung dieser Überlegungen auf das gegenständliche Verfahren zeigt in aller Deutlichkeit, dass keine Rede von einer solchen Legitimation des konkreten Aktes durch Verfahren gegeben sein.

Die Gründe dafür liegen - unter anderem - in Details:

Die Maßangaben bzw. die inhaltlichen Angaben, die das gegenständliche Projekt betreffen, ergibt, unter Zugrundelegung einer entsprechenden Durchsicht nun das Folgende:

### 2.2.1. Kernzone

Das Gst. 541/4 ist nicht von der Kernzone für EKZ umfasst.

In diesem Zusammenhang ist ein Handelsbetrieb mit 903 m<sup>2</sup> Fläche im gemischten Wohngebiet unzulässig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits die Zulässigkeit des Handelsbetriebs mit mehr als 300 m<sup>2</sup> an den Bestimmungen des TROG insoweit endet, als dass bei Vorliegen der Überschreitung dieser Schwelle für Handelsbetriebe eine eigene Widmung erforderlich wäre, die hier nicht gegeben ist.

Ausweislich der vorliegenden Projektpläne ergibt sich also, dass die gegenständliche Widmungsmaßnahme in § 8 Tiroler Raumordnungsgesetz keine Entsprechung findet. Daher ist die Maßnahme erneut nichtig.

### 2.2.2. Bebauungsplan

Im Bereich des Bebauungsplanes ist festzuhalten, dass der Bereich der gestaffelten Baufluchtlinie nur auf das jeweilige OG, nicht jedoch auf eine entsprechende Höhenangabe verweist.

Die Festlegung nur mittels OG ist nicht ausreichend determiniert. Dies ist insoweit berechtigt, als dass das Gehsteigniveau unterschiedlich hoch ist und somit unklar ist, wie hoch die lichte Durchgangshöhe ist.

Es ist auch nicht zu erkennen, ob die Bundesstraße mittels Straßenfluchtlinie abgegrenzt wird. Innerhalb beider Straßenfluchtlinien werden bauliche Festlegungen getroffen, die kaum nachvollziehbar sind.

### 2.2.3. Flächen im UG

Bei der Angabe jener Flächen, die maximal für das UG genützt werden, liegt eine unexakte Angabe vor, da sich ja im Umkehrschluss oberirdische Geschoße erst aus der Bestimmung des § 62 Abs. 4 TROG ergeben und somit nicht gänzlich unterirdisch sein müssen/dürfen. Auch dort fehlt die entsprechende Höhenangabe.

### 2.2.4. Grünstreifen nicht berücksichtigt

Der Allee- und Grünstreifen aus dem ÖRK ist nicht eingehalten.

Zusammengefasst ist also darauf hinzuweisen, dass auch in den Plänen entsprechende Unschärfen enthalten sind, die jedenfalls dem Determinierungsgebot nicht entsprechen.

Im Ganzen zeigt sich, dass die Handhabung der entsprechenden Raumordnungsinstrumente nicht den Bestimmungen des Art 18 B-VG entspricht.

Es werden damit gestellt die

## G. ANTRÄGE

Der hohe Gemeinderat der Stadt Lienz wolle die aufgelegten Entwürfe nicht beschließen und in weiterer Folge:

- a) die vorliegenden Entwürfe ausdrücklich aufheben
- b) die erforderliche Grundlagenerhebung auf Basis der Einholung der entsprechenden Befunde und Gutachten
  - zu dem Vorhaben in UVP-rechtlicher Hinsicht
  - aus dem Bereich des Verkehrswesens, der Verkehrstechnik, und des Straßenbaues
  - in Hinblick auf die Immissionen und Emissionen, die von der Anlage ausgehen
  - in Hinblick auf die tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen der Maßnahme

einholen

- c) eine SUP veranlassen
- d) die entsprechenden, derzeit im Entwurf aufliegenden, Maßnahmen nicht beschließen.

Innsbruck, 2012-03-06

Anlagen