

Schiedermayrstraße 11, A4
4560 Kirchdorf a.d. Krems

Mobil. +43.664.1388823

Tel. +43.7582.51260

Fax. +43.7582.51260.15

office@johannwimmer.at

www.johannwimmer.at

An die
Landesumweltschutzbehörde Salzburg
z. Hd. Herr Umweltschutz Dr. Wolfgang Wiener

Membergerstraße 42
5020 Salzburg

Kirchdorf, 20. Jänner 2015

Gz.: 2015-094-001

**Salzburger Parkgaragen GesmbH; Erweiterung der Mönchsberggarage;
UVP-Feststellungsverfahren – Stellungnahme zum Fachbereich Luft**

Sehr geehrter Herr Dr. Wiener!

Ich beziehe mich auf die in der gegenständlichen Angelegenheit geführten Gespräche, Ihren Auftrag vom 16.12.2014 (E-Mail) und möchte im Folgenden zur Frage, ob die im gegenständlichen UVP-Feststellungsverfahren zum Fachbereich Luft vorgelegten oder für diesen relevanten Unterlagen und die getroffenen Bewertungen nachvollziehbar, plausibel und dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechend sind, Stellung nehmen.

Der Stellungnahme basiert auf folgenden Unterlagen:

- Axis ZT GmbH: „Erweiterung der Garage Altstadtgarage B, Verkehrsuntersuchung“, 12.10.2012
- TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH: „Lufttechnische Untersuchung Erweiterung Altstadtgarage B, UVP-Feststellungsverfahren“, 13.2.2013
- Spirk & Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H.: „Erweiterung Altstadtgarage B, UVP-Feststellungsverfahren, Baukonzept Bauabwicklung über Nonntal (Variante C6)“, 7.3.2013
- Axis ZT GmbH: „Mönchsberggarage Erweiterung, Ergänzende Stellungnahme“, 19.4.2013
- TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH: „Lufttechnische Untersuchung Erweiterung Altstadtgarage B, UVP-Feststellungsverfahren“, 14.11.2013
- Amt der Salzburger Landesregierung: Stellungnahme des Sachverständigen für Luftreinhaltung, Gz. 205-G20/21027/45-2013 vom 23.12.2013.

- Amt der Salzburger Landesregierung: Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Luftreinhaltung, E-Mail vom 25.7.2014
- Amt der Salzburger Landesregierung: UVP-Feststellungsbescheid, Gz. 205-G20/21027/84-2014 vom 5.8.2014
- Landesumweltschutzbehörde Salzburg: Beschwerde gemäß Artikel 130 Abs. 1 B-VG, 2.9.2014
- Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H.: „Stellungnahme zu den Verkehrsbelastungen § 28, oberster Absatz, der Beschwerde der LUA“, Schreiben vom 9.10.2014
- TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH: „Lufttechnische Stellungnahme zur Beschwerde durch die Landesumweltschutzbehörde Salzburg“, Gz. 12-0004U vom 10.10.2014
- TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH: „Lufttechnische Stellungnahme zur Beschwerde durch den Naturschutzbund“, Gz. 12-0004U vom 10.10.2014

1. VORHABEN

Die „Altstadtgarage B“ der Salzburger Parkgaragen GesmbH soll um 656 PKW-Stellplätze auf insgesamt 1.334 PKW-Stellplätze erweitert werden. Die Altstadtgarage (inklusive Bauteil A) soll nach dem Ausbau insgesamt über 1.952 Stellplätze verfügen. Die Garagenerweiterung ist unterirdisch in einer Kaverne im Mönchsberg direkt im Anschluss an die bestehende Garage geplant, hat eine Länge von ca. 145 m und eine Breite von ca. 48 m; auf einer Höhe von ca. 15 m sollen 4 Parkdecks angelegt werden. An den bestehenden Ein- und Ausfahrten der Altstadtgarage B sollen keine Veränderungen vorgenommen werden und sind keine zusätzlichen Ein- und/oder Ausfahrten vorgesehen.

Die Bauherstellung soll nach der Variante C6 über einen temporären Zufahrtsstollen erfolgen, dessen Portal auf der südlichen Seite des Mönchsbergs in Nonntal liegen soll. Der Zufahrtsstollen wird mit dem öffentlichen Straßennetz durch eine temporäre Baustraße verbunden. Für die Baustelleneinrichtung sowie für Tunnelbewetterung und Stromversorgung sind Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Das im Berg ausgefräste Gestein soll mittels Muldenkipper auf eine Zwischenlagerfläche transportiert und dort zwischengelagert werden. In weiterer Folge wird das Material nach Verladung auf 4-AchslKWs über die Baustraße abtransportiert. Der Ausbruch der Kaverne (Bauphase 1) soll ca. 18 Wochen dauern.

In der zweiten Bauphase ist eine Verwendung der Zwischenlagerfläche für Betonfertigteile, Baustähle und sonstige Materialien für den Rohbau der Garage vorgesehen. Die Bauphase 2 soll ca. 34 Wochen dauern.

2. VERFAHRENSABLAUF, ENTSCHEIDUNG DER BEHÖRDE

Mit Bescheid vom 5.8.2014, Gz. 205-G20/21027/84-2014, hat die Salzburger Landesregierung nach Durchführung einer Einzelfallprüfung festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Dem Bescheid ist aus dem Gesichtspunkt „Luft“ zu entnehmen, dass nach Einbringung des UVP-Feststellungsantrags durch die Salzburger Parkgaragen GesmbH der Amtssachverständige für Luft-

reinhaltung eine Überarbeitung und Ergänzung der damals vorliegenden (Stand 13.2.2013) lufttechnischen Untersuchung gefordert hat. Offenbar aufgrund der Forderungen des Amtssachverständigen wurde der Behörde am 22.11.2013 eine überarbeitete Lufttechnische Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 14.11.2013 vorgelegt.

In der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung vom 23.12.2013 wird zusammenfassend ausgeführt, dass die Angaben in dieser Lufttechnischen Untersuchung vom 14.11.2013 zu den Umweltauswirkungen durch Luftschadstoffe richtig, plausibel und nachvollziehbar seien.

Nach den Ausführungen auf Seite 5 des Bescheides kommt die Lufttechnische Untersuchung vom 14.11.2013 zusammenfassend zum Schluss, dass die Auswirkungen der Betriebsphase und der induzierte Verkehr während der Bauphase als irrelevant einzustufen seien. Die Wirkungen des Baugeschehens am Bauplatz seien als „vertretbar“ einzustufen, da durch geplante Maßnahmen (aufgelistet in Pkt. 8.6 der Lufttechnischen Untersuchung) sichergestellt werden könne, dass die Grenzen gem. § 20 des IG-L eingehalten würden.

Gegen den UVP-Feststellungsbescheid vom 5.8.2014 hat die Umweltschutzkanzlei Salzburg am 2.9.2014 Beschwerde gem. gemäß Artikel 130 Abs. 1 B-VG eingebracht. In der Bescheidbeschwerde wird u.a. ausgeführt, dass die Verkehrsuntersuchung AXIS ungenau formuliert wäre und die in der Lufttechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Bewertungsgrundlagen als falsch anzusehen seien.

3. PLAUSIBILITÄT UND NACHVOLLZIEHBARKEIT DER VERKEHRLICHEN ANGABEN

In der Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2012 (Axis ZT GmbH, St. Pölten) wird die Verkehrserzeugung des Vorhabens in der Bauphase auf Basis der Machbarkeitsstudie (liegt mir nicht vor) und eines „geplanten Baukonzepts“ (das vorliegende Konzept von Spirk & Partner stammt allerdings vom 7.3.2013) und das Verkehrsaufkommen in der Betriebsphase ermittelt.

Zu den Auswirkungen in der Betriebsphase wird – nur - folgendes ausgesagt:

„Die maximale Kapazität der Abfertigungsanlagen liegt bei 350 Kfz / h. Aus der Statistik der stündlichen Belegung des Jahres 2011 wurde ein Wert von über 300 Kfz / h an 15 Stunden von 8.760 Stunden erreicht, dies sind 0,17 % der Jahresstunden.

Auch unter der Annahme von der maximalen Auslastung der Schrankenanlagen betreffen dies Veränderungen in der Tagesbelastung der Neutorgasse von unter 2 % des Tagesverkehrsaufkommens.

Ein weiterer Ansatzpunkt sind die Autofreimachung der Innenhöfe der Altstadt sowie Bewohner – Parkzonen in der Altstadt, sodass somit die Erweiterung der Altstadtgarage B zu einer Kompensation führt und damit der Verkehr nur geringfügig verändert wird.“

Der Bestandsverkehr in der Neutorstraße wird in der Verkehrsuntersuchung (Seite 4) mit 15.000 – 16.200 Kfz / 24 h angegeben.

Mit E-Mail vom 25.7.2014 hat der Amtssachverständige für Luftreinhaltung zur Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2012 ausgesagt, dass diese einen der möglichen Ansätze zur Ermittlung des vom Vorhaben induzierten Verkehrsaufkommens verfolgen würde und nach Aussage des Verfassers zwar den Entfall von Parksuchverkehr durch die erweiterte Garagenkapazität berücksichtigen würde, nicht aber den zeitnahen Entfall von (Dauer-)Parkplätzen in der Altstadt, da dies zum Zeitpunkt ihrer Erstellung noch

nicht sichergestellt gewesen wäre. Seit Erstellung der Verkehrsuntersuchung seien laut einem Schreiben der Salzburger Parkgaragen GesmbH vom 2.6.2014 (liegt mit nicht vor und wird nicht als Grundlage des UVP-Feststellungsbescheids angeführt) ca. 95 Stellplätze in der Altstadt tatsächlich entfallen, weitere ca. 50 sollen beim Stift St. Peter noch entfallen. Damit könnte nach aktuellem Kenntnisstand für die Ermittlung der induzierten Verkehrsemissionen ein gegenüber der Verkehrsuntersuchung vom 12.10.2012 geringeres induziertes Verkehrsaufkommen angesetzt werden.

In der lufttechnischen Untersuchung (TAS, 14.11.2013) wurde auf Seite 25 unter Verweis auf die Machbarkeitsstudie (im Jahresschnitt ist im Bestand jeder Stellplatz mit ca. 1,6 PKW/Tag belegt; an Spitzentagen geht die Auslastung bis zu ca. 2,8 PKW/Tag) für die bestehende Garage mit 678 Stellplätzen eine durchschnittliche Verkehrserzeugung von 1.085 Kfz/d („Anzahlen an PKW“) zu Grunde gelegt. Für die Garagenerweiterung mit 656 Stellplätzen wurde allerdings nur eine durchschnittliche Verkehrserzeugung von 500 PKW/Tag angegeben (Lufttechnische Untersuchung, Seite 27).

Entsprechend wurden bei der Emissionsermittlung für die bestehende Garage je 396.025 zu- und abfahrende PKW/Jahr (Lufttechnische Untersuchung, Tabelle auf Seite 45) angenommen (entspricht ca. 678 Stellplätze x 1,6 PKW/Stellplatz.d x 365 d/Jahr). Für die Erweiterung (Tabelle auf Seite 48) werden nur 182.500 PKW/Jahr (entspricht 500 PKW/d x 365) angesetzt.

In der Neutorstraße wird unter Verweis auf die Verkehrsuntersuchung nur von vorhabensbedingten zusätzlichen durchschnittlich 200 PKW/Tag ausgegangen (Lufttechnische Untersuchung, Seite 26), entsprechend einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 73.000 PKW/Jahr (Emissionsermittlung, Tabelle auf Seite 48).

Stellungnahme:

Aus meiner Sicht ist zunächst festzuhalten, dass in der Verkehrsuntersuchung der Axis ZT GmbH vom 12.10.2012 eine **Verkehrsprognose im eigentlichen Sinn vollständig fehlt:**

- Es gibt keinerlei Angaben zur zu erwartenden Stellplatzbelegung (Umschlaghäufigkeit) und der daraus resultierenden Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung bzw. allfälligen Gründen, warum die Frequentierung der Garagenerweiterung allenfalls geringer sein sollte als jene der bestehenden Altstadtgarage B.
- Es fehlen alle Angaben dazu, wie sich der durch die Garagenerweiterung ergebende zusätzliche Verkehr im öffentlichen Straßennetz (insb. auf der Neutorstraße) verteilt und mit welchem zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehrsaufkommen – ggf. unter Berücksichtigung vorhabensbedingt entfallender Verkehre - im öffentlichen Straßennetz zu rechnen ist.
- Die Aussage, dass die Veränderungen in der Tagesbelastung der Neutorgasse unter 2 % des Tagesverkehrsaufkommens betragen würden, ist in der Verkehrsuntersuchung in keiner Form belegt bzw. durch Daten untermauert und aus den vorliegenden Angaben auch nicht ableitbar bzw. nachvollziehbar.

Aus meiner Sicht gibt es keinen Grund dafür, warum die geplante Garagenerweiterung, die mit 656 Stellplätzen annähernd gleich groß ist wie der Bestand mit 678 Stellplätzen, nur etwa die halbe Verkehrserzeugung bewirken sollte wie die bestehende Garage. Zwar ist die Kapazität der Abfertigungsanlagen mit ca. 350 Kfz/h beschränkt, die maximale Auslastung der Schrankenanlage im Bestand wird aber – wenn überhaupt - nur an wenigen Stunden pro Jahr erreicht. Die Limitierung

durch die Schrankenanlage mag nach dem Ausbau etwas ausgeprägter sein, und wird das mögliche Spitzenverkehrsaufkommen der erweiterten Garage begrenzen, ist aber für die durchschnittliche Frequentierung der erweiterten Garage, die für die Beurteilung der Umweltauswirkungen maßgeblich ist, kaum wesentlich.

Es kann schon sein, dass es in Folge der Auflassung von Parkplätzen in der Altstadt (wo und wie viele wird in der Verkehrsuntersuchung aber nirgendwo angegeben) bei *großräumiger Betrachtung* nicht zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung im öffentlichen Straßennetz kommt, die aufgrund der Stellplatzkapazität der Garagenerweiterung eigentlich zu erwarten wäre.

Hier ist aber zunächst die – rechtliche – Frage zu stellen, ob sich ein Projektwerber einen solchen Entfall von Stellplatzkapazitäten an anderen Orten überhaupt zurechnen kann. Die entfallenden Stellplätze bilden ja keinen Bestandteil des Vorhabens „Erweiterung der Mönchsberggarage“, da sie weder in einem unmittelbaren örtlichen noch in einem direkten sachlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen und höchstwahrscheinlich auch nicht der direkten Dispositionsbefugnis der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. unterliegen, sondern offensichtlich Maßnahmen Dritter darstellen, die unabhängig vom gegenständlichen Projekt gesetzt wurden bzw. werden.

In fachlicher Hinsicht ist in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass unabhängig von der Reduktion von Stellplätzen an anderen Orten im Bereich der Garageneinfahrt-/Ausfahrt und den angrenzenden Streckabschnitten der Neutorstraße die Verkehrsbelastung entsprechend der zusätzlichen Verkehrserzeugung durch die Garagenerweiterung zunehmen wird. Genau diese maximale (wenn vermutlich auch nur auf bestimmte Abschnitte der Neutorstraße beschränkte) zusätzliche Verkehrsbelastung und die daraus resultierenden zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen sind aber aus meiner Sicht der Beurteilung in einer UVP-Einzelfallprüfung zu Grunde zu legen.

Eine realitätsnähere Abschätzung der Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung und der zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehrsbelastung für den Bereich der Garageneinfahrt-/Ausfahrt und die angrenzenden Streckabschnitte der Neutorstraße führt in Anlehnung an die Frequentierung der bestehenden Garage zu folgendem Ergebnis:

- Durchschnittliche Verkehrserzeugung in Folge der Garagenerweiterung: 656 Stellplätze x 1,6 Kfz/Stellplatz.d = 1.050 PKW/d
- Verkehrszunahme auf der Neutorstraße im Bereich Garageneinfahrt/Ausfahrt: Eine Verkehrserzeugung von 1.050 PKW/d erzeugt 2.100 Fahrbewegungen/Tag (1.050 PKW/d fahren zur Garage zu und von dieser wieder ab). Unter der Annahme, dass sich diese Fahrbewegungen gleichartig auf beide Fahrrichtungen der Neutorstraße verteilen, ist die Verkehrszunahme (Querschnittsbelastung) auf der Neutorstraße mit ca. 1.050 Fahrbewegungen pro Tag abzuschätzen. Tatsächlich wurde in der lufttechnischen Untersuchung aber nur von 200 zusätzlichen Fahrbewegungen/Tag auf der Neutorstraße ausgegangen.

Zusammenfassend ergibt sich damit, dass die in Folge der geplanten Garagenerweiterung zu erwartende durchschnittliche zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Neutorstraße (und damit die vorhabensbedingt zu erwartenden zusätzlichen Luftschadstoffemissionen und Immissionen) alleine bereits durch die getroffenen verkehrlichen Annahmen massiv (ca. Faktor 1 : 5) unterschätzt wurden.

4. PLAUSIBILITÄT UND NACHVOLLZIEHBARKEIT DER LUFTSCHADSTOFF-IMMISSIONSPROGNOSE

4.1. Emissionsermittlung

In der Lufttechnischen Untersuchung werden für die Bauphase (ohne Fahrbewegungen auf öffentlichen Straßen) relativ hohe Luftschadstoff-Zusatzbelastungen ausgewiesen (Tabelle auf Seite 85 und Bewertung auf Seite 89 f.), und zwar bis zu 6,9 µg/m³ PM₁₀ und 2,6 µg/m³ NO_x im Jahresmittel.

Ich habe mir deshalb die Emissionsermittlung für die Bauphase (ohne PKW-Verkehr) in Bezug auf die Feinstaubemissionen (PM₁₀) näher angesehen und zunächst verglichen, ob alle emissionsrelevanten Vorgänge bei der Kavernenherstellung, Materialzwischenlagerung und Materialabfuhr etc. auch bei der Emissionsermittlung berücksichtigt worden sind. Dies ist – siehe nachfolgende Tabelle - nicht der Fall: Es fehlen bei der Emissionsermittlung v.a. die Feinstaubemissionen aus dem Materialausbruch im Berg selbst und die Staubaufwirbelung infolge der Fahrbewegungen der für die Materialmanipulation eingesetzten Geräte (Bagger, Radlader).

Vorgang	wo	„exhaust“ (Motoremissionen)	„non exhaust“ (Staubemissionen durch Materialbearbeitung, Manipulation und Transport)
Materialabbruch (Fräsen, Reissen)	im Berg	ja	nein
Materialabwurf beim Fräsen, Reissen		-	ja
Materialaufnahme mit Bagger		ja	ja
Fahrbewegung Bagger		ja	nein
Material mit Bagger laden auf LKW		ja	ja
Material mit LKW verführen bis Zwischenlager	im Berg / außen	ja	ja
Material abkippen von LKW	außen	-	ja
Material aufnehmen mit Radlader		ja	ja
Material auf LKW abladen		ja	ja
Fahrbewegung Radlader		ja	nein
Material abtransportieren mit LKW auf Baustraße		ja	ja
Radlader / Stapler auf Baustelleneinrichtungsfläche		ja	nein
Mobilkran auf Baustelleneinrichtungsfläche		ja	-

Zu den einzelnen emissionsrelevanten Vorgängen bei der Bauherstellung ist folgendes auszuführen:

- Die beim Ausfräsen der Kaverne bzw. Reißen des Gesteins auftretenden Feinstaubemissionen können vergleichsweise beträchtlich sein, wenn man (mangels anderer Vergleichsdaten) als Vergleichswerte die Emissionsdaten von Brecheranlagen betrachtet. A. Strobl / M. Kuntner: PM₁₀ Emissionsmessprogramm diffuser Staubquellen - Aufbereitungs- und Betonmischanlagen, Innsbruck 2011, geben z.B. die die Materialaufbereitung durch Brechen und Sieben spezifische Emissionsfaktoren von 2,1 - 5,8 g/t PM₁₀ an, wobei hier die Materialaufgabe und der

Bandabwurf berücksichtigt sind. In der Lufttechnischen Untersuchung (Seite 41 und z.B. Tabelle auf Seite 54) wurden hingegen nur PM₁₀-Emissionen von 0,359 g/t für den Abbauvorgang angenommen.

- Für die diffusen Staubemissionen beim Materialtransport mittels LKW auf unbefestigten Fahrwegen wurde in der Lufttechnischen Untersuchung generell (auch im Berg) von einer spezifischen Emission von 104 g/km PM₁₀ ausgegangen (Seite 41 und z.B. Tabelle auf Seite 54). Eine solche – niedrige – Feinstaubemission ist nur durch ständige (automatische) Befeuchtung der Fahrwege erreichbar. Aus meiner Sicht ist es unrealistisch (in der Praxis: unmöglich), während der Herstellung der Kaverne auf den sich ständig ändernden Fahrwegen im Berg eine automatische Befeuchtung der Fahrwege vorzunehmen. Die tatsächlichen Emissionen aus dem Materialtransport werden damit erheblich höher sein als in der Lufttechnischen Untersuchung angenommen.
- Für die diffusen Staubemissionen beim Materialtransport mittels LKW auf staubfrei befestigten Baustraßen wurde in der Lufttechnischen Untersuchung generell von einer sehr geringen Staubbilddung der Fahrbahnoberfläche (1 g/m²) ausgegangen (Seite 33). Eine so geringe Staubbilddung kann nur durch eine Kombination von Maßnahmen (vorgeschaltete Reifenwaschanlage, regelmäßiges Kehren und Waschen; vgl. Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen, Seite 32) erreicht werden. Da kaum anzunehmen ist, dass beim vorliegenden Projekt 2 Reifenwaschanlagen (eine nach der Ausfahrt aus dem Berg, die andere nach der Zwischenlagerfläche) errichtet werden, sind die in der Lufttechnischen Untersuchung berechneten Feinstaubemissionen für Fahrten auf befestigten Baustraßen wohl zu niedrig angesetzt.
- Die Staubaufwirbelung auf der (unbefestigten) Baustelleneinrichtungsfläche und insb. auf der (unbefestigten) Materialzwischenlagerfläche durch Einsatz des Radladers kann keineswegs vernachlässigt werden, da die Fahrweglängen des Radladers bei einem LKW-Beladevorgang durchaus bei ca. 200 m liegen können, was der Größenordnung der LKW-Fahrweglänge auf der nicht staubfrei befestigten Baustraße entspricht. Die Feinstaubemissionen in der Bauphase werden damit auch diesem Grund erheblich höher sein als in der Lufttechnischen Untersuchung angenommen.

Es ist damit zusammenfassend davon auszugehen, dass die Feinstaubemissionen in der Bauphase in der Lufttechnischen Untersuchung vom 14.11.2013 erheblich unterschätzt wurden und damit von erheblich höheren Feinstaubemissionen als berechnet auszugehen ist.

4.2. Angewendetes Ausbreitungsmodell

In der Lufttechnischen Untersuchung vom 14.11.2013 wurde für die Abschätzung der Immissionskonzentrationen infolge

- des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase
- der über Kamin abgeleiteten Garagenabluft in der Betriebsphase
- des induzierten Verkehrs in der Bauphase

das Programm ADAS verwendet. ADAS ist ein Screeningmodell, wie es in der Technischen Grundlage zur Berechnung und Beurteilung von Immissionen im Nahbereich kleiner Quellen (BMWJF 2010) empfohlen wird, bei denen aus Kosten- und Zeitgründen keine detaillierten Grundlagendaten erhoben

werden können. ADAS verwendet standardisierte Konfigurationen von Emissionsquellen und Ausbreitungshindernissen, für die mit dem Modellsystem GRAL Konzentrationsfelder für bestimmte Ausbreitungssituationen berechnet wurden. Auf Basis konkreter meteorologischer und Emissionsdaten wird daraus in ADAS die Immission abgeschätzt.

Alle Berechnungen mit ADAS wurden ohne Berücksichtigung der Bebauung durchgeführt.

Für die Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen im Baustellenbereich bzw. im Umfeld der Baustelleneinrichtungsfläche wurde hingegen das Rechenmodell GRAL verwendet, das eine detailgetreue Abbildung der Emissionsverhältnisse und aller Einflüsse auf die Luftschadstoffausbreitung (Gelände, Bebauung, ...) erlaubt. Angemerkt wird, dass in der ersten Version der Lufttechnischen Untersuchung vom 13.2.2013 für die Baustellenemissionen keine Ausbreitungsrechnung durchgeführt worden ist; hier wurden nur Maßnahmen angegeben, mit denen die Auswirkungen in der Bauphase minimiert werden sollten. Die Berechnung der baustellenbedingten Immissionen mit einem geeigneten Ausbreitungsmodell erfolgte offensichtlich erst aufgrund entsprechender Forderungen des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung.

Aus meiner Sicht ist ADAS für eine genaue Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen an Straßen mit dichter Umgebungsbebauung, wie sie im gegenständlichen Fall vorliegt, nicht geeignet.

Durch das Ausblenden der Bebauung kann es zu einer erheblichen Unterschätzung der straßennahen vorhabensbedingten Luftschadstoffzusatzbelastung kommen. Weiterhin erlaubt die Berechnung mit ADAS keine Berücksichtigung von überlagernden Immissionen (z.B. Immissionsbelastung aus dem vorhabensbedingt induzierten Verkehr und der Garagenabluft). Wenn schon für die Abschätzung der Auswirkungen der – zeitlich begrenzten – Luftschadstoffemissionen der Baustelle das Modell GRAL herangezogen wurde, so wäre eine detailgetreue Modellierung der Auswirkungen des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase umso mehr begründet gewesen.

4.3. Wahl der Beurteilungspunkte

In der Lufttechnischen Untersuchung vom 14.11.2013 wurde im Zusammenhang mit den Berechnungen mit ADAS die straßennahe Luftschadstoff-Zusatzbelastung in einem Abstand von 10 m zur Straßenachse (= 6,5 m Abstand vom Straßenrand) angegeben. Es ist zu fragen, ob dieser Beurteilungspunkt korrekt gewählt ist, da die Luftschadstoff-Immissionen bei Linienquellen mit Annäherung an die Quelle exponentiell zunehmen.

In der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa („CAFE-Richtlinie“), umgesetzt mit der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012, werden in Anhang III, Z. 2 Beurteilungskriterien für die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte angegeben:

„Die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte wird an folgenden Orten nicht beurteilt:

a) Orte innerhalb von Bereichen, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt;

b) nach Maßgabe von Artikel 2 Absatz 1 auf Industriegeländen oder in industriellen Anlagen, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten;

c) auf den Fahrbahnen der Straßen und — sofern Fußgänger für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben — auf dem Mittelstreifen der Straßen.“

Daraus erschließt sich, dass die Einhaltung der Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte an allen Stellen zu beurteilen ist, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat. Diese Stellen liegen in der Salzburger Innenstadt nicht erst in einer Entfernung von 6,5 m vom Straßenrand. **Bei einer den rechtlichen Vorgaben entsprechenden Wahl der Beurteilungspunkte wären damit höhere vorhabensbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastungen auszuweisen gewesen.** Dies hat im gegenständlichen Fall auch deshalb besondere Bedeutung, weil nach dem NO_x/NO₂-Immissionskataster der Stadt Salzburg (2014) davon auszugehen ist, dass (auch) in den straßennahen Bereichen der Neutorstraße grenzwertüberschreitende NO₂-Immissionskonzentrationen von JMW > 40 µg/m³ vorhanden sind.

4.4. Annahmen zur Luftschadstoff-Vorbelastung und Auswirkungen auf die Immissionsbeurteilung

Die Abschätzung der Luftschadstoff-Vorbelastung in der Lufttechnischen Untersuchung erfolgte auf Basis der Messdaten für das Salzburger Stadtgebiet für das Jahr 2012 „Die Hintergrundbelastung wird sich im gegenständlichen Projektgebiet im Bereich dieser Messwerte bewegen. Entfernt von den stark befahrenen Straßen eher im Bereich der Hintergrundmessstelle Salzburg Lehen. Im der Nähe von stark befahrenen Straßen eher im Bereich der Ergebnisse vom Mirabellplatz bzw. vom Rudolfsplatz“ (Lufttechnische Untersuchung, Seite 20).

Der Sachverständige für Luftreinhaltung führt in seiner Stellungnahme vom 23.12.2013 in diesem Zusammenhang aus: „Grundsätzlich ist es begrüßenswert, die aktuellsten verfügbaren Daten zur Vorbelastung (zum Kalenderjahr 2012) zu verwenden, allerdings waren die Vorbelastungen meteorologisch bedingt im Vergleich zu den Vorjahren merklich geringer. Um die erwartbare Bandbreite an Vorbelastungen abzudecken, sollten die Daten mehrerer Jahre herangezogen werden. Das führt ggf. zu insgesamt höheren Gesamtbelastungen, im Gegenzug ergeben sich allerdings geringere vorhabensbedingte Zusatzbelastungen an NO₂ infolge der von der Höhe der Vorbelastung abhängigen Gleichgewichtsreaktion.“

Wie im Folgenden gezeigt wird, ist der erste Teil der Überlegungen des Sachverständigen (untypisch niedrige Belastungen im Jahr 2012) richtig, der zweite Teil seiner Überlegungen (geringere vorhabensbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastungen) aber nicht nachvollziehbar.

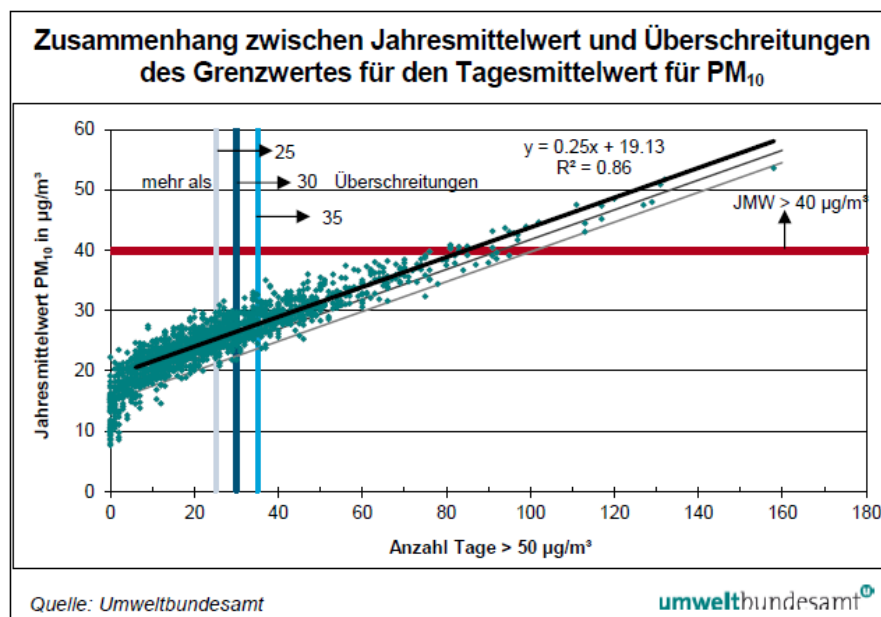
Aus dem Vergleich der Immissionsmessdaten für die Jahre 2009 – 2013 (siehe Tabelle auf der nächsten Seite; Quelle: Luftgüte-Jahresberichte des Amtes der Salzburger Landesregierung) erkennt man, dass insbesondere die PM₁₀-Belastung im Jahr 2012 untypisch niedrig war.

Betrachten wir die Konsequenzen, wenn man die Hintergrundbelastung für PM₁₀ auf Basis der Daten der Messstation Lehen nicht mit einem Jahresmittelwert von 18 µg/m³ ansetzt, sondern entsprechend der Belastung in den Jahren 2010, 2011 und 2013 mit 21 – 22 µg/m³.

In der Lufttechnischen Untersuchung wurden auf Basis eines vom Umweltbundesamt publizierten (REP-0153, 2008) statistischen Zusammenhangs zwischen dem Jahresmittelwert der PM₁₀-Konzentration und der Anzahl der Tage mit Überschreitung des PM₁₀-Grenzwertes für den Tagesmittelwert (Seite 63) die zu erwartenden PM₁₀-Überschreitungstage im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche berechnet (Seite 90) und die Aussage getroffen, dass „am ungünstigsten Rechenpunkt statistisch gesehen mit 21,1 Überschreitungstagen pro Jahr zu rechnen“ ist.

Schadstoff	Jahr	Lehen	Mirabellplatz	Rudolfplatz
JMW NO ₂ [µg/m ³]	2009	26	32	60
	2010	27	33	59
	2011	28	34	57
	2012	26	32	53
	2013	25	32	52
JMW PM ₁₀ [µg/m ³] (Überschreitungstage TMW-Grenzwert)	2009	20 (9)	24 (13)	31 (37)
	2010	21 (13)	23 (24)	30 (41)
	2011	22 (15)	22 (16)	28 (31)
	2012	18 (8)	18 (9)	24 (17)
	2013	21 (19)	20 (17)	25 (24)

Nehmen wir den aktuell vom Umweltbundesamt publizierten Zusammenhang (REP-0469, 2014) – siehe nachstehende Grafik – so erhalten wir unter der Annahme einer PM₁₀-Vorbelastung von JMW = 21,5 µg/m³ und einer in der Lufttechnischen Untersuchung prognostizierten max. baustellenbedingten PM₁₀-Zusatzbelastung von 6,9 µg/m³ eine max. zu erwartende PM₁₀-Gesamtbelastung von JMW = 28,4 µg/m³. **Mit dieser Gesamtbelastung korrespondieren 37,1 PM₁₀-Überschreitungstage.**



In diesem Zusammenhang ist noch zu bedenken, dass der vom Umweltbundesamt publizierte Zusammenhang den Mittelwert der bei einer bestimmten PM₁₀-Konzentration zu erwartenden Überschreitungstage liefert. Die statistische Sicherheit, dass diese Anzahl von Überschreitungstagen nicht überschritten wird, liegt nur bei 50%. Fordert man höhere Sicherheiten (z.B. 97,5% Sicherheit, dass die getroffene Aussage zutrifft), so ist die Standardabweichung in Abzug zu bringen.

Stellt man im gegenständlichen Fall i.S. der Bestimmung des § 20 Abs. 3 IG-L bzw. § 77 Abs. 3 GewO 1994 auf 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ ab und fordert man eine hohe Aussagesicherheit (97,5%), so sind weniger als 35 PM₁₀-Überschreitungstage nur bei Unterschreitung eines PM₁₀-Jahresmittelwerts von 23,7 µg/m³ zu gewährleisten (siehe nachstehende Tabelle aus UBA REP-0469,

2014). Für den gegenständlichen Fall bedeutet dies, dass bei korrekter Berücksichtigung der **PM₁₀-Vorbelastung in Folge des Baustellengeschehens mit hoher Wahrscheinlichkeit bei den meist betroffenen Nachbarobjekten mit mehr als 35 Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert der PM₁₀-Belastung zu rechnen ist. Es ist somit, anders als in der Begründung des UVP-Feststellungsbescheids ausgeführt, nicht gewährleistet, dass die „Grenzen des IG-L während der Bauphase“ sichergestellt werden.**

Tabelle 19: Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert für PM₁₀ und Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes im Mittel und bei Subtraktion der einfachen und doppelten Standardabweichung (Quelle: Umweltbundesamt).

Anzahl der Überschreitungen des TMW	Jahresmittelwert (in µg/m ³)		
	Mittel (50 %)	Subtraktion einfache Stabw. (84 %)	Subtraktion doppelte Stabw. (97,5 %)
35	27,8	25,7	23,7
30	26,5	24,5	22,5
25	25,3	23,3	21,2

Das IG-L und die GewO 1994 fordern in diesem Fall, dass die Emissionen der Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung mehr leisten dürfen. **Bei einer in der Lufttechnischen Untersuchung (zu niedrig – siehe oben) prognostizierten max. baustellenbedingten PM₁₀-Zusatzbelastung von im Jahresmittel bis ca. 17,3 % des IG-L-Grenzwertes kann man meines Erachtens nicht mehr von einer „irrelevanten“ Zusatzbelastung sprechen. Es kann damit zusammenfassend nicht davon ausgegangen werden, dass das gegenständliche Projekt den Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L bzw. § 77 Abs. 3 GewO 1994 entspricht.**

4.5. Generell zur Verwendung von „Irrelevanz-Schwellenwerten“

In der Lufttechnischen Untersuchung (Seite 16f.) werden verschiedene Konzepte von „Irrelevanzschwellen“ für die Luftschadstoff-Zusatzbelastung diskutiert, bei deren Unterschreitung von keiner relevanten, im Besonderen von keiner einer Genehmigung entgegenstehenden Zusatzbelastung mehr auszugehen ist.

Das Schwellenwertkonzept wird in der Lufttechnischen Untersuchung wie folgt angewandt:

- Auswirkungen des vorhabensbedingten Straßenverkehrs (Bauphase, Betriebsphase): Irrelevanzschwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert gem. RVS 04.02.12 (Lufttechnische Untersuchung, Seite 87 und 88).
- Garagenabluft (Betriebsphase): Angewendeter Schwellenwert nicht angegeben (Seite 87). Aus der Stellungnahme der TAS GmbH vom 10.10.2014, Seite 4, ergibt sich, dass ein Irrelevanzschwellenwert von 1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert gem. Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamts verwendet wurde.
- Baustellenbedingte Immissionen: Kein Schwellenwert angegeben, die Belastungen werden als „vertretbare Auswirkung“ qualifiziert. Es wird von einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ausgegangen (Seite 89f.).

Auf Seite 18 der Lufttechnischen Untersuchung wird in diesem Zusammenhang Folgendes ausgeführt: *„Das Schwellenwertkonzept in der hier beschriebenen Form ist auf den Dauerbetrieb von punktförmigen und diffusen stationären Emittenten anzuwenden. Nicht anwendbar ist das Schwellenwertkonzept für Immissionszusatzbelastungen, die zeitlich befristet auftreten können. Insbesondere gilt es daher nicht für Baumaßnahmen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse (z.B. Störfälle). Die Auswirkungen solcher zeitlich befristeter Fälle sind einer gesonderten schutzgutbezogenen Beurteilung zu unterziehen.“*

Durchaus anders – aber nicht nachvollziehbar, weil in der Lufttechnischen Untersuchung so nicht gehandhabt – liest sich das in der Stellungnahme der TAS GmbH vom 10.10.2014, Seite 4 unten: *„Für die baubedingten Immissionen aus dem Berg und aus den Baustelleneinrichtungen (inkl. Bauverkehr) wird eine Irrelevanzschwelle von 3% für Langzeitmittelwerte angewendet.“*

Die maßgebliche Grundlage für die Festlegung von Irrelevanzschwellenwerten ist aus meiner Sicht der Leitfaden UVP und IG-L (Umweltbundesamt, 2007). In diesem Leitfaden wird davon ausgegangen, dass in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ein Irrelevanzkriterium anders anzusetzen ist als in nicht betroffenen Gebieten, weil bereits geringe Emissionen in Verbindung mit als wahrscheinlich anzusehenden kumulativen Wirkungen mit anderen Quellen zu einer Verschärfung der bereits bestehenden schlechten Belastungssituation beitragen. In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen wird deshalb als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert als angemessen erachtet. Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann dieses Irrelevanzkriterium auf den korrespondierenden Jahresmittelwert angewandt werden. Für den maximalen Halbstundenmittelwert von NO₂ kann ein Irrelevanzkriterium von 3 % angewandt werden. Außerhalb von Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen kann als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung herangezogen werden.

Der Umweltsenat hat in seiner Entscheidung vom 21.03.2002, US 1A/2001/13-57 (Arnoldstein) die Anwendung des Schwellenwertkonzepts im UVP-Genehmigungsverfahren ausdrücklich anerkannt. In seiner Entscheidung vom 16.08.2007, US 5B/2006/24-21 (Wien Aderklaaerstrasse) erklärt er die Anwendung des Schwellenwertkonzepts - in Form der Schwellenwerte gem. Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamts - auch im Feststellungsverfahren für zulässig: *„Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können konsequenterweise auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle (3% des Langzeitschwellenwertes außerhalb, 1 % in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen), so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist.“*

Die Anwendung höherer Irrelevanzschwellenwerte wie etwa gem. RVS 04.02.12, wie dies in der vorliegenden Lufttechnischen Untersuchung erfolgt ist, ist aus meiner Sicht nicht begründet und entspricht auch nicht der Entscheidungspraxis des Umweltsenats.

Im Leitfaden UVP und IG-L, Seite 30, wird die Anwendung der Irrelevanzkriterien nicht auf den „Dauerbetrieb von punktförmigen und diffusen stationären Emittenten“ eingeschränkt (vgl. Lufttechnische Untersuchung, Seite 18): *„Für die Bauphase werden die gleichen Irrelevanzkriterien als angemessen erachtet – einerseits, weil sich diese zumeist nicht während des gesamten Kalenderjahres im gleichen Aus-*

maß erstreckt und daher der Einfluss auf den Jahresmittelwert ohnedies geringer ist, andererseits effiziente Maßnahmen zur Staubverminderung zur Verfügung stehen.“

Auch in der „Technischen Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G“ (H. Puxbaum et. al, Wien 2007) wird ein Irrelevanzschwellenwert für die die Bauphase vorgeschlagen: „... kann für die Bauphase in Gebieten, in denen Immissionsgrenzwerte für baustellenrelevante Parameter (Staub und Stickoxide) bereits überschritten sind, eine baustellenbedingte Zusatzimmission von 3% eines Immissions-Langzeitwertes als unerheblich angesehen werden“. (Damit soll nicht zum Ausdruck gebracht werden, dass aus meiner Sicht zur Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen in der Bauphase dieses Konzept und nicht etwa der Leitfaden UVP und IG-L anzuwenden wäre.)

Die Meinung der Verfasser der Lufttechnischen Untersuchung, dass – gleich welches - Schwellenwertkonzept für die Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen in der Bauphase generell nicht anwendbar sei, kann daher nicht nachvollzogen werden.

Allerdings ist zuzugestehen, dass der VwGH in seinem Erkenntnis vom 21.12.2011, Gz. 2006/04/0144, zum Ausdruck gebracht hat, dass das Schwellenwertkonzept als ausschließliche Grundlage für die Beurteilung kumulierender Auswirkungen im Rahmen einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 2 und Abs. 4 UVP-G 2000 mangels Verordnungscharakter nicht geeignet ist, und die Frage der Auswirkungen nach den Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 erforderlichenfalls auf Grundlage sachverständiger Beurteilung zu klären ist.

Weiterhin ist im vorliegenden Fall auch noch zu berücksichtigen, dass Umweltsenat in seiner Entscheidung vom 21.03.2011, US 1A/2010/22-10, im Zusammenhang mit einem UVP-Genehmigungsverfahren (Graz Südgürtel) ausgeführt hat, dass Grenzwertüberschreitungen der Kurzzeitmittelwerte und Jahresmittelwerte von NO₂ und PM₁₀ während der Bauphase der Erteilung einer Genehmigung nicht zwingend entgegenstehen müssen: „Das bedeutet, dass während der Bauphase Grenzwertüberschreitungen der Kurzzeitmittelwerte und Jahresmittelwerte von NO₂ und PM₁₀ nicht auszuschließen sind, die durch relevante Beiträge aus Immissionen während der Bautätigkeit mit verursacht werden. Da die Bauphase und damit auch die erhöhte Freisetzung der Immissionen zeitlich begrenzt sind, sind längerfristige negative Auswirkungen auf die Luftgüte aber nicht zu erwarten. Die Maßnahmen zur Immissionsreduktion während der Bauphase reduzieren die negativen Auswirkungen, wobei die maximalen Immissionen nur während weniger Wochen auftreten.“

Zu bedenken ist allerdings, dass in einem UVP-Feststellungsverfahren nicht die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens zu beurteilen ist, sondern nur eine Beurteilung i.S. einer Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation vorzunehmen ist (vgl. z.B. VwGH vom 23.02.2011, Gz. 2009/06/0107, VwGH vom 18.11.2014, Gz. 2013/05/0022). Würde man in einer UVP-Einzelfallprüfung Irrelevanzschwellenwerte so anwenden, dass mit ihnen die (u.U. gerade noch gegebene) Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens beurteilt wird, so wäre die zwangsläufige Folge einer solchen Einzelfallprüfung, dass nur für nicht genehmigungsfähige Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig wäre. Eine solche – wohl im Ergebnis sinnlose - Einschränkung kann aber weder der UVP-Richtlinie noch dem UVP-G 2000 entnommen werden.

Daraus erschließt sich, dass die Kriterien, nach denen das mögliche Vorliegen von erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt beurteilt wird, „strenger“ sein

müssen, als jene Kriterien, mit denen die Genehmigungsfähigkeit eines Projekts geprüft wird. Ein solcher Ansatz wird z.B. auch im Leitfaden „Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000“ (BMLFUW, Wien 2011), Seite 33 (Checkliste) verfolgt, wenn eine zu erwartende „Überschreitung von Immissionsgrenzwerten oder sonstigen relevanten Richtwerten“ als Kriterium für das Vorliegen erheblicher Umweltauswirkungen verwendet wird. Wie oben dargelegt, ist im Bereich der vom zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehr in der Betriebsphase betroffenen Neutorstraße beim Parameter NO₂ bereits jetzt von einer grenzwertüberschreitenden Luftschadstoffbelastung auszugehen und sind zusätzliche vorhabensbedingte Belastungen zu erwarten; im Bereich der Baustelle ist durch die baustellenbedingten Feinstaubemissionen jedenfalls mit erheblichen Grenzwertüberschreitungen (PM₁₀-Überschreitungstage) zu rechnen.

In diesem Zusammenhang ist auch noch darauf zu verweisen, dass sich die Beurteilung der zu erwartenden Umweltauswirkungen im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung darauf abzustellen hat, ob mit einer *wesentlichen* Beeinträchtigung des Schutzguts oder Schutzzwecks zu rechnen ist. Begriffen in der Lufttechnischen Untersuchung wie „*vertretbare Auswirkung*“ haben meines Erachtens in einer UVP-Einzelfallprüfung nichts verloren, da sie letztendlich auf die Zulässigkeit eines Vorhabens abstellen, nicht aber auf die Wesentlichkeit der Auswirkungen. (Eine wesentliche Beeinträchtigung eines Schutzguts kann durchaus noch eine „vertretbare Auswirkung“ darstellen.)

Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass die Anwendung des Schwellenwertkonzepts in der Lufttechnischen Untersuchung nicht den einschlägigen Richtlinien und der Entscheidungspraxis des Umweltsenats entspricht. Die in der Lufttechnischen Untersuchung verwendeten Beurteilungsmaßstäbe stellen offensichtlich auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ab, nicht aber auf die Erheblichkeit bzw. Wesentlichkeit der Umweltauswirkungen. Eine solche Beurteilungsweise erscheint aus rechtlicher Sicht nicht zulässig.

4.6. Zur Anrechenbarkeit von emissionsmindernden Maßnahmen

Luftschadstoffemissionen können in hohem Maß durch Maßnahmen beeinflusst werden. Dies betrifft insbesondere die diffusen Staubemissionen auf Baustellen.

Im UVP-Feststellungsbescheid vom 5.8.2014 wird dazu auf Seite 16 Folgendes ausgesagt: „*Geplante Maßnahmen während der Bauphase wurden seitens der Antragstellerin ausdrücklich zu integralen Projektbestandteilen erklärt, um die Einhaltung der Grenzen des IG-L während der Bauphase sicherzustellen. Zu den Maßnahmen gehören etwa eine staubfreie Befestigung des Zufahrtbereiches, Errichtung von Reifenwaschanlagen, Befeuchtung der Baustraßen und des zwischengelagerten Materials, Einsatz von emissionsarmen LKW's und Baumaschinen, Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Baustelle 10 bzw. 30 km/h sowie die Ausblasung der Emissionen aus dem Berg über Kamin.*“

Die betreffende Erklärung der Antragstellerin liegt mir nicht vor, stellt aber offensichtlich auf die Maßnahmenvorschläge auf Seite 91f. der Lufttechnischen Untersuchung ab. In der Lufttechnischen Untersuchung ist eine Vielzahl von in der Bauphase vorgesehenen Maßnahmen grob beschrieben, z.B. Einsatz von Reifenwaschanlagen, automatische Befeuchtung von nicht staubfrei befestigten Baustraßen usw.

Aus meiner Sicht steckt aber hier „der Teufel im Detail“: Damit die vorgesehenen Maßnahmen ihre in der Lufttechnischen Untersuchung unterstellten Wirkungen erreichen können, müssen bestimmte Vo-

raussetzungen erfüllt sein, z.B. bestimmte Ausgestaltung der Reifenwaschanlage, Beheizung im Winter, etc. (vgl. Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen, Seite 35).

Bei weiteren Maßnahmen ist die technische Realisierbarkeit unsicher bzw. unwahrscheinlich, z.B. automatische Befeuchtung der LKW-Transportwege im Berg (siehe oben Seite 6).

Die Beurteilung der Wirksamkeit von emissionsmindernden Maßnahmen erfordert damit genaue und detaillierte Projektangaben, die aber im gegenständlichen Fall nicht vorliegen. Meines Erachtens kann damit beim derzeitigen Projektstand nicht – wie in der Lufttechnischen Untersuchung gehandhabt – die maximal mögliche Wirkung von dem Grunde nach vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen bei der Berechnung der Luftschadstoffemissionen angesetzt werden.

5. ZUSAMMENFASSUNG

Es wurde in einigen wesentlichen Punkten nachkontrolliert, ob die vorliegenden Angaben, Berechnungen und Schlussfolgerungen in der Lufttechnischen Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV GmbH vom 14.11.2013 und der darauf aufbauenden Beurteilung und Entscheidung durch die Behörde plausibel und nachvollziehbar sind. Die Überprüfung zeigt, dass dies nicht der Fall ist:

- Die Verkehrserzeugung durch die Garagenerweiterung in der Betriebsphase und der dadurch induzierte Verkehr auf öffentlichen Straßen sind aus meiner Sicht wesentlich höher anzusetzen, als dies in der Verkehrsuntersuchung und darauf aufbauend der Lufttechnischen Untersuchung geschehen ist. Damit verbunden sind wesentlich höhere Luftschadstoff-Zusatzbelastungen in der Betriebsphase zu erwarten, die ohne weiteres die Grenze der Irrelevanz überschreiten können.

Bei korrekter Wahl der Beurteilungspunkte i.S. der „CAFE-Richtlinie“ würde sich zudem der Beurteilungswert der verkehrsbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen nochmals erhöhen.

- Die diffusen Staubemissionen während der Bauphase sind erheblich größer als in der Lufttechnischen Untersuchung abgeschätzt wurde, da nicht alle relevanten Emissionsquellen in die Beurteilung einbezogen wurden und die Wirksamkeit der vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen überschätzt wird.
- In der Lufttechnischen Untersuchung wurde durch alleiniges Abstellen auf das Bezugsjahr 2012 die Luftschadstoff-Vorbelastung erheblich unterschätzt. Bei korrekten Annahmen zur Vorbelastung sind – obwohl die baustellenbedingten Feinstaubemissionen zu niedrig angesetzt wurden – bereits auf Basis der vorliegenden Prognose in der Bauphase grenzwertüberschreitende Feinstaubbelastungen zu erwarten, wobei die vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen wesentlich größer sind als alle in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen Irrelevanz-Schwellenwerte.
- Die Anwendung des Schwellenwertkonzepts in der Lufttechnischen Untersuchung entspricht nicht den einschlägigen Richtlinien und der Entscheidungspraxis des Umweltsenats und stellt als Maßstab für die Erheblichkeit von Umweltauswirkungen offensichtlich auf die Genehmi-

gungsfähigkeit des Vorhabens ab, nicht aber auf die Erheblichkeit der zu erwartenden Auswirkungen. Dies erscheint aus rechtlicher Sicht nicht zulässig.

Es ist daher zusammenfassend aus meiner Sicht damit zu rechnen, dass die gegenständliche Garagenerweiterung sowohl in der Bauphase als auch im Betrieb zu mehr als geringfügigen, d.h. wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft bzw. Mensch (menschliche Gesundheit) führen wird.

Mit freundlichen Grüßen!



Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer

[Unterschrift gescannt]