



An

Stadt Salzburg Magistrat

Abt 5/03 Amt für Stadtplanung und Verkehr

Schwarzstraße 44

Postfach 63

5024 Salzburg

Salzburg, am 01.02.2016

Zahl: 05/03/57915/2014/049

Betreff: Änderung des Flächenwidmungsplanes der Landeshauptstadt Salzburg
(Flächenwidmungsplan 1997 – FWP 1997)
für ein Gebiet im Bereich des Mönchsberges, KG Salzburg,
Erweiterung der Mönchsberggaragen;
Kundmachung vom 17.12.2015

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem im Amtsblatt der Landeshauptstadt Salzburg vom 31.12.2015, Folge 24/2015, unter der Zahl 05/03/57915/2014/049 gemäß § 67 Abs 5 ROG kundgemachten Entwurf der beabsichtigten Änderung des Flächenwidmungsplanes der Landeshauptstadt Salzburg erstattet die Landesumweltanwaltschaft Salzburg innerhalb der offenen Auflagefrist folgende

EINWENDUNGEN

Die Angaben zu den Stellplatzzahlen der Mönchsberggarage seitens der SPG sind generell irreführend und stellen eine falsche Grundlage zur Erforschung der tatsächlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Rahmen einer SUP dar.

Gerichtlich festgestellt wurde auf Basis der Angaben der SPG im UVP-Feststellungsverfahren durch das Bundesverwaltungsgericht, dass die bestehende Garage seit Ummarkierungen in den Jahren 2004-2007 und nach Schaffung neuer Fluchtwege und E-Tankstelle über 1.292 Stellplätze verfügt.



Landes Umwelt Anwaltschaft Salzburg

Membergerstraße 42 / A-5020 Salzburg

Telefon +43 (0)662/629 805-0 / Fax +43 (0)662/629 805-20

Email office@lua-sbg.at / <http://www.lua-sbg.at>

Auf Basis dieser gerichtlichen Feststellung ist daher seit zumindest ca 10 Jahren von einer verminderten Anzahl an Kraftfahrzeugen und von den aktuell bestehenden Luftschadstoffen im ausgewiesenen belasteten Gebiet Luft auszugehen.

Ebenso gerichtlich festgestellt wurde, dass im Gegenstand des Vorhabens die Errichtung von 657 Stellplätze (573 + 84 abgeschränkte) zusätzlich zum Bestand vorgesehen sind. Das Bundesverwaltungsgericht stellt dazu fest:

„Für den erkennenden Senat steht fest, dass die erfolgte Antragseinschränkung nur zum Zwecke der Vermeidung einer UVP-Pflicht erfolgt ist. Die Antragseinschränkung ist auch nur vermeintlich eine solche, da keine bauliche Einschränkung erfolgt, sondern die Stellplätze errichtet werden. Dass der für 84 Stellplätze errichtete Raum für Parkplatzzwecke genutzt werden wird, daran hat die Projektwerberin selbst keinen Zweifel gelassen. Da die Vermeidung einer UVP-Pflicht aber offenkundig durch die vermeintliche Antragseinschränkung erreicht werden soll, liegt hinsichtlich der Antragsmodifikation eine Umgehung vor und ist die Reduktion um 84 Stellplätze im gegenständlichen Verfahren nicht zu berücksichtigen. Daran ändert auch das Vorbringen der Projektwerberin nichts, dass der relevante Bereich abgeschränkt werden soll und für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich sein soll, da sie dazu widersprüchlich ausgeführt hat, 50 der Parkplätze dem Stift St. Peter zur Verfügung stellen zu wollen.“

Entscheidend für die Feststellung durch das BVwG, es liege keine UVP-Pflicht vor, waren aber nicht die Umweltauswirkungen dieser 657 Stellplätze. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben des UVP-G 2000 bzw aus Sicht der Gerichts musste nämlich vom ursprünglichen Konsens ausgegangen werden:

Laut BVwG besteht ein Konsens über 1.493 Stellplätze. Die Erhöhung der Stellplätze von 1292 im Bestand um 657 Stellplätze ergibt eine Gesamtsumme von 1.949 Stellplätzen, was im Ergebnis eine Konsensüberschreitung von 456 darstellt. **201 Stellplätze wurde daher nicht hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen berücksichtigt.**

Diese Frage der UVP-rechtlichen Zulässigkeit der Übertragung eines nicht genutzten Konsenses auf neue Bauteile ohne Prüfung der Umweltauswirkungen dieser seit 10 Jahren nicht bestandenem Konsensteile ist derzeit aber beim Verwaltungsgerichtshof zur Klärung anhängig.

Für das SUP-Verfahren ist diese Frage aber nicht relevant: Im UVP-FSV ging es nur um die rechtliche Abklärung der UVP-Pflicht, wobei der rechtliche Konsens und die UVP-rechtliche Zulässigkeit der Übertragung dieses Konsenses auf neue Bauteile der Beurteilung unterlag.

Emissionstechnisch und daher für die Umweltprüfung relevant sind aber nur die tatsächlich bestehenden Stellplätze und die davon ausgehenden Emissionen und Vorbelastungen im belasteten Gebiet Luft sowie die hinzutretenden zusätzlichen Belastungen durch 657 neu zu errichtende Stellplätze.

Zu dieser Frage hat die Landesumweltanwaltschaft Salzburg im Rahmen des UVP-Feststellungsverfahrens den anerkannten Fachgutachter Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer,



Ingenieurbüro für technischen Umweltschutz, beigezogen und folgende Gutachten erstattet:

- Gutachterliche Stellungnahme zum Fachbereich Luft vom 20.01.2015
- Mündliches Gutachten vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 09.07.2015
- Gutachterliche Stellungnahme zum Fachbereich Luft vom 05.08.2015

Die bezughabenden Dokumente werden dieser Stellungnahme als Beweis angeschlossen.

Aus diesen Gutachten ergibt sich zusammenfassend folgendes:

Zu den im Gutachtensauftrag zugrunde gelegten Zusatzbelastungen an NO₂:

- Der Gutachtensauftrag des BVwG vom 22.07.2015 an Dr. Gross geht von Zusatzbelastungen an der Neutorstraße von 0,36 bzw 0,29 µg/m³ NO₂ als Jahresmittelwert aus. Die Berechnung für eine Straßenschlucht ergibt in 10 m Entfernung von der Straßenachse eine um ca. 18% höhere NO_x-Immissionskonzentration als bei ungestörter Ausbreitung (keine Straßenrandbebauung). Da für den Bereich der Neutorstraße eine Straßenschlucht eher den realen Verhältnissen entspricht als keine Straßenrandbebauung, ist somit von höheren NO_x- und damit auch NO₂-Immissionskonzentrationen auszugehen, als der Beurteilung durch TAS – und damit in der Folge auch durch den Sachverständigen für Chemie und Umwelttechnik – zugrunde gelegt wurde. **Dieser Umstand wurde aber bei der Immissionsbeurteilung im Rahmen der mündlichen Verhandlung überhaupt nicht berücksichtigt, d.h. die lt. ergänzendem Gutachtensauftrag des BVwG zu beurteilenden NO₂-Zusatzbelastungen an der Neutorstraße 0,36 bzw. 0,29 µg/m³ NO₂ als Jahresmittelwert sind auch aus diesem Grund zu niedrig angesetzt.**
- Dr. Gross ging in der mündlichen Verhandlung im Rahmen der Diskussion des verwendeten Ausbreitungsmodells und zur Frage der Konzentrationserhöhung bei Annäherung der Beurteilungspunkte auf 6-7 m von zusätzlich 0,1 µg/m³ NO_x im Jahresmittel aus. Diese Abschätzung beruht aber noch auf einer Fahrtrichtungsverteilung von 50/50. Bei richtiger Wahl der Beurteilungspunkte werden die Zusatzbelastungen somit um mehr als 0,1 µg/m³ NO_x im Jahresmittel höher sein. **Der Umstand, dass bei richtiger Wahl der Beurteilungspunkte höhere NO_x- und damit NO₂-Zusatzbelastungen auftreten, wurde bei der Immissionsbeurteilung im Rahmen der mündlichen Verhandlung überhaupt nicht berücksichtigt, d.h. die lt. ergänzendem Gutachtensauftrag des BVwG zu beurteilenden NO₂-Zusatzbelastungen an der Neutorstraße 0,36 bzw. 0,29 µg/m³ NO₂ als Jahresmittelwert sind zusätzlich auch aus diesem Grund zu niedrig angesetzt.**
- Das einfache Screening-Modell **ADAS** ist aufgrund seiner modellbedingten Limitierungen **in keiner Form geeignet**, die komplexen Emissions- und Bebauungsverhältnisse im Bereich der Neutorstraße, insb. im Bereich der Garagenein- und -ausfahrten, auch nur einigermaßen richtig abzubilden.



- Bei der Umrechnung von NO_x in NO₂ wurde von TAS offenbar die Konversionsfunktion gem. Romberg et al. verwendet, und zwar für eine NO₂-Vorbelastung von 40 µg/m³, da ab diesem Wert eine Zusatzbelastung irrelevant sein müsse. Damit wird allerdings auf die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens i.S. des § 20 IG-L abgestellt, nicht aber auf den Immissionsgrenzwert gem. Anlage 1a IG-L von 30 µg/m³. Legt man der Beurteilung der Relevanz einer NO₂-Zusatzbelastung aber den Immissionsgrenzwert gem. Anlage 1a IG-L von 30 µg/m³ zu Grunde, **ergibt sich ein signifikant (ca. 20%) höherer Konversionsfaktor von NO_x zu NO₂, d.h. um 20% höhere vorhabensbedingte NO₂-Zusatzbelastungen.**

Zur Verkehrserzeugung, zur Verkehrsverteilung und deren Auswirkungen:

- Eine Überprüfung der Verkehrserzeugung auf Basis der „Verkehrsuntersuchung Altstadtgarage Salzburg“ der ZIS+P ergab, dass es durch das Vorhaben für 366 +90 Stellplätze im Jahresdurchschnitt der Ein- und Ausfahrten (DTV) zu einem **um 25% höheren vorhabensbedingten zusätzlichen Verkehrsaufkommen** kommt, als in der lufttechnischen Stellungnahme der TAS SV GmbH vom 15.6.2015 angenommen wurde.
- Demnach wäre nicht von einer Zusatzbelastung NO₂ von 0,26µg/m³, sondern von **0,33µg/m³ bei einer Fahrtrichtungsverteilung von 50/50** auszugehen.
- Bei Wahl einer Fahrtrichtungsverteilung von 70/30 entsprechend der mündlichen Verhandlung würden sich diese 0,33 µg/m³ NO₂ auf 0,46 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel erhöhen, das sind **1,5 % des JMW-Grenzwertes für NO₂ von 30 µg/m³ des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.
- Der aus der Altstadtgarage ausfahrende Verkehr kann aufgrund der Beschilderung und Bodenmarkierungen nur Richtung Nordwesten (Reichenhallerstraße) oder Westen (Neutorstraße) fahren. Möchte ein aus der Altstadtgarage B ausfahrendes Kfz Richtung Salzburger Innenstadt fahren, muss es zuerst über die Reichenhallerstraße eine Schleife zur Neutorstraße fahren, um dann über das Neutor in die Salzburger Innenstadt zu kommen. Im Durchschnitt der ein- und ausfahrenden PKW **nutzen damit nicht 70% (gilt nur für Einfahrten!) sondern 82,5% der Garagenbenutzer die Neutorstraße**, um zur Garage zu kommen bzw. von dieser wegzufahren.
- Mit der korrekt berechneten Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung (für nur 366 + 90 Stellplätze!) wäre die beurteilungsrelevante NO₂-Konzentration dann 0,54 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel, das sind **1,8 % des JMW-Grenzwertes für NO₂ von 30 µg/m³ des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.
- Es ist höchst zweifelhaft, ob angesichts der zahlreichen Kreuzungen und des hohen Verkehrsaufkommens auf der Neutorstraße eine so gute Qualität des Verkehrsablaufs (50 km/h flüssiger Verkehrsablauf) existiert. Nimmt man eine etwas schlechtere Verkehrssituation („dicht“ statt „flüssig“), was wohl den



stockenden Verkehr im Bereich von Kreuzungen viel besser beschreibt, so würde allein schon diese minimale Anpassung an die zu erwartenden realen Verhältnisse zur **Erhöhung der NO_x-Emissionen durch den vorhabensbedingten Verkehr auf der Neutorstraße um 15%** führen.

- Mit der korrekt berechneten Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung (für nur 366 + 90 Stellplätze!) und der korrekt angenommenen Fahrtrichtungsverteilung wäre die beurteilungsrelevante NO₂-Konzentration dann $0,54 * 1,15 = 0,62 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ im Jahresmittel, das sind **2,1 % des JMW-Grenzwertes für NO₂ von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.

Zum Schwellenwertkonzept:

- Der ASV Dr. Groß geht in seinem ergänzenden Gutachten davon aus, dass ein Beurteilungswert von 1% noch im Bereich der Irrelevanz liege.
- Dieser Ansatz ist originell, verkennt aber, dass die Bestimmung des § 20 Abs. 3 Z. 1 IG-L (die der Sachverständige letztendlich der Relevanzbeurteilung zu Grunde gelegt hat) „keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung“ fordert. Setzt man die Grenze zwischen „Relevanz“ und „Irrelevanz“ bei 1% des Grenzwertes, **so bedeutet „kein relevanter Beitrag“ eine Zusatzbelastung von weniger als 1% des Grenzwertes und nicht – gerundet – 1% des Grenzwerts**. Bei korrekter (rechtlicher) Interpretation ist also eine **gerundete Zusatzbelastung von 1% des Grenzwertes nicht mehr als irrelevant anzusehen**.
- Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten (vgl. auch Materialien zum Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005). Die Anwendung von Irrelevanzschwellenwerten darf nicht dazu führen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Dies kommt auch im Leitfaden UVP und IG-L, Seite 24, zum Ausdruck, wenn hinsichtlich der Anwendung von „Bagatellgrenzen“ in Sanierungsgebieten gemäß IG-L folgendes gefordert wird: *„In Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden, falls durch weitere Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation kommt.“* [Hervorhebung nicht im Original] **Solche weiteren Maßnahmen sind im gegenständlichen Fall nicht ersichtlich**.
- Zur Argumentation des lufttechnischen ASV, wonach der Beurteilungswert von 1% noch im Bereich der Irrelevanz liege wird außerdem ergänzend ausgeführt, dass entgegen der vom ASV geteilten Ansicht der Leitfaden selbst auch nicht von dieser Prämisse ausgeht: „Angemessen“ im Sinne des angestellten Zitats bedeutet nämlich nicht „zulässig“ oder „akzeptabel“ wie der ASV implizit vermeint. Als



„angemessen“ bezeichnet der Leitfaden lediglich die Festlegung der Irrelevanzschwelle bei 1%. Dass aber gerade das Erreichen der Irrelevanzschwelle rechtliche Handlungsverpflichtungen auslösen soll, dokumentiert der Leitfaden des UBA auf S 30: „Durch die absichtliche Stückelung von Vorhaben mit dem Ziel, **unter der Irrelevanzschwelle zu bleiben**, kann diese nicht umgangen werden. Hier kann die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes und des Umweltsenates zur Stückelung zwecks Umgehung der UVP-Pflicht herangezogen werden, die auf die Sachlichkeit der Abgrenzung abstellt.“

Der Sachverständige Dipl.Ing.Dr. Wimmer resumierte daher wie folgt:

„Berücksichtigt man alle diese Umstände, so liegt – auch wenn man 200 Stellplätze als rechtlichen Bestand in Abzug bringt - die zu erwartende vorhabensbedingte NO₂ – Zusatzbelastung zwischen 2 und 3% des Grenzwertes gem. Anlage 1 IG-L und nicht bei knapp über 1%. Wenn man von der vollen geplanten Stellplatzkapazität ausgeht – dies wäre aus meiner Sicht die gebotene Vorgangsweise, da ja auch die volle Stellplatzkapazität verkehrswirksam und damit immissionswirksam wird – wären die Luftschadstoff-Zusatzbelastungen noch einmal entsprechend größer.“

Aus all diesen Gründen erübrigt sich eine Diskussion, ob berechneten Zusatzbelastungen bei der Beurteilung der Relevanz gerundet werden können und ob 1% Zusatzbelastung bereits relevant oder noch irrelevant ist (aus meiner Sicht muss für die Irrelevanz einer Zusatzbelastung deren Ausmaß unter 1% des Grenzwerts liegen), da ohnehin im gegenständlichen Fall von wesentlich höheren Luftschadstoff-Zusatzbelastungen auszugehen ist.“

Für das ggst. FWP-Verfahren bedeutet dies, dass jedenfalls die volle Erweiterungskapazität verpflichtend zu berücksichtigen ist. Doch auch für die reduzierte Anzahl an Stellplätzen sind fachlich derart erhebliche Mängel nachgewiesen worden, aus denen sich erhebliche Umweltauswirkungen durch die Garagenerweiterung ergeben.

Nach den fachgutachterlichen Erkenntnissen des Dipl.Ing.Dr. Wimmer ist aber bei Berücksichtigung sämtlicher 657 neu zu errichtender Stellplätze – diese bisher nicht bestandene Gesamtzahl dieser Stellplätze löst de facto die erheblichen Veränderungen beim Schutzgut Luft aus – **in jedem Falle von relevanten Zusatzbelastungen im belasteten Gebiet Luft und damit von erheblichen Umweltauswirkungen** im Sinne der SUP-Richtlinie auszugehen, sodass für das ggst. FWP-Verfahren **verpflichtend eine SUP durchzuführen** ist, andernfalls ein rechtswesentlicher Mangel vorliegen würde, welcher zur Aufhebung eines allenfalls beschlossenen Flächenwidmungsplans führt.



UEP und weitere Punkte:

Daneben wurden aber im vorliegenden Planungsbericht auch zumindest die Schutzgüter Landschaftsstruktur- und Bild, Vegetation und Tierwelt, Erholungsnutzung, Lärm, Kulturgüter und Ortsbild, Geologie und Baugrundeignung im Rahmen der UEP falsch beurteilt.

Es ist vorauszusetzen, dass eine Garagenkaverne, wie in der Beilage B Hilfsplan zur FWP-Erweiterung ersichtlich, nicht einfach so entsteht, sondern dass für ihre Erstellung gravierende bauliche Maßnahmen erforderlich sind.

Derzeit ist aber völlig offen, auf welche Art und Weise diese Herstellung erfolgen soll und ob der Bau überhaupt möglich ist. Weder liegen die dafür erforderlichen Grundeigentümergebilligungen vor, noch ist der genaue Ort des Tunnelausbruchs bekannt.

Davon ausgehend, dass die Baustelle über den „Krauthügel“ abgewickelt wird, ist mit einer Bauzeit von 18 – 22 Monaten (laut SPG vor dem BVwG) zu rechnen.

Gemäß den Vorgaben des Anhang I der SUP-Richtlinie sind verpflichtend die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen einschließlich der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren zu erheben und zu bewerten. Diese Umweltauswirkungen sind einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen zu erheben und bewerten. Aufgrund dieser Bestimmung zählt dazu daher auch die Bauphase. Der vorliegenden Planungsbericht hat aber weder Umweltauswirkungen objektiv erhoben, noch die Auswirkungen aller Phasen des Vorhabens ausreichend dargestellt und bewertet:

Landschaftsstruktur- und bild

Innerhalb der bestehenden Landschaftsschutzgebiete ist in dieser Zeit mit „Beeinträchtigungen“ gemäß § 18 NSchG sowohl des Landschaftsbildes als auch des Erholungswertes (Schutzzweck) zu rechnen, was einen Versagungsstatbestand darstellt und nur über Ausgleich oder Nachweis öffentlicher Interessen bewilligt werden könnte. Selbst wenn (wegen überzogener Interpretation des Begriffs „Baustelleneinrichtung“) kein Naturschutzverfahren durchgeführt werden sollte, sind diese Beeinträchtigungen als erheblich im Sinne der UEP anzusehen und eine Umweltprüfung verpflichtend durchzuführen.

Zur Frage der **Erholungsnutzung bzw Lärm** und deren Beeinträchtigung wurde im UVP-Feststellungsverfahren ein Gutachten des Amtssachverständigen für Umweltmedizin, Dr. Gerd Oberfeld eingeholt. Der umweltmedizinische ASV ging in seinem Gutachten vom 15.07.2014 (Seite 31) von einer „vollständigen Wiederherstellung nach Abschluss der Bauarbeiten“ aus und betrachtete daher nur die Bauphase. Die Beurteilung beschränkte



sich auftragsgemäß auf die Erhaltung bzw. Beeinträchtigung des besonderen Erholungswertes der charakteristischen, durch Wege dicht erschlossenen Landschaftselemente und umfasste nicht den Schutz der Nachbarn im üblichen Sinn.

Der Bauzeitplan sieht eine Bauzeit von 1 Jahr und 6 ½ Monaten vor. Der ASV stellt bereits für die 1. Bauphase von 5 Monaten fest, dass durch den Baustellenbetrieb die Ruheerwartung von Erholungssuchenden durch ortunübliche Geräusche enttäuscht werde. Der Planungsrichtwert am Tag als Dauerschallpegel für Erholungsgebiete gemäß ÖNORM S5021 betrage 45 dB (A). Bei einer spezifischen Immission von 65 bis 70 dB (A), wie sie der ASV im Bereich des Wegenetzes Almgasse / Hans-Sedlmayr-Weg (Krauthügel), im Bereich der baustellennahen Brunnhausgasse und in der unteren Hälfte des Hans-Sedlmayr-Wegs festgestellt hatte, ergäbe sich eine Anhebung um 20 bis 25 dB. Dies entspreche einer Anhebung um vier bzw. fünf schalltechnische Planungskategorien und damit der lautesten Kategorie im Grundland. Im Hinblick auf eine Baulandwidmung entsprächen 65 dB (A) einem Gewerbegebiet. Dauerschallpegel von 65-70 dB (A) treten am Rand stark befahrener Straßen auf. Dauerschallpegel von 65 dB (A) würden in der medizinischen Wissenschaft bei längerer Expositionszeit als gesundheitsgefährdend angesehen (Dauerstress).

Der Zeitraum von bereits 5 Monaten (1. Bauphase) sei lt. ASV als länger dauernd anzusehen (Seite 33). Selbst unter Außerachtlassung zusätzlicher Faktoren (optische Beeinträchtigungen sowie Luftschadstoffe) führen Schallpegel von 65-70 dB (A) im Zeitraum zwischen 06:00 bis 19:00 in einem ruhigen Erholungsgebiet bei Erholungssuchenden zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungswirkung. Der noch kritischere Abendzeitraum von 19:00 bis 22:00 konnte mangels Daten im schalltechnischen Bericht nicht beurteilt werden.

Zusammenfassend kommt der ASV zu dem Schluss, dass durch den Baubetrieb „*die Erholungswirkung erheblich und aufgrund der langen Zeitdauer auch nachhaltig beeinträchtigt*“ werde.

Die Beurteilung der Erholungsnutzung bzw auch des Lärms ist daher hinsichtlich der Umweltauswirkungen jedenfalls als „erheblich gegeben“ einzustufen und daher eine Umweltprüfung verpflichtend durchzuführen.

Auch hinsichtlich der **Tierwelt** ist während der langen Bauzeit mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen, insb durch Störung der Vogelwelt, Fledermäuse (§ 34 NSchG).

Kulturgüter sind durch den Almkanal und das Weltkulturerbe jedenfalls betroffen und Umweltauswirkungen als gegeben anzusehen. Sollte der Tunnelanstich/ausbruch aber im Bereich des Sedlmayr-Weges erfolgen, so sind erhebliche Umweltauswirkungen sowohl auf das Kulturgut Almkanal ebensowenig auszuschließen, wie im Bereich **Geologie**, wo im Konglomerat jederzeit mit Störungen zu rechnen ist, welche erhebliche Gefahrenpotentiale darstellen.



Zusammenfassend hat der vorliegende Planungsbericht das Ziel einer objektivierten Feststellung von Umweltauswirkungen im Rahmen des FWP-Verfahren bei weitem verfehlt.

Der vorliegende Entwurf zur Änderung des FWP ist daher weder beschlussreif, noch dazu geeignet einer aufsichtsbehördlichen Genehmigung standhalten zu können. Für ein allenfalls fortgesetztes Verfahren ist aber jedenfalls eine Umweltprüfung durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesumweltanwaltschaft:

Mag. Markus Pointinger

