

An das  
Amt der Salzburger Landesregierung  
Abteilung 5 Natur-, Umweltschutz und Gewerbe

Postfach 527  
5010 Salzburg

Salzburg, am 06.10.2017

**Betreff: 20504-UVP/22/53-2017  
Salzburger Parkgaragen GmbH  
Erweiterung Mönchsberggarage  
UVP-Feststellungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nach Feststellungsantrag vom 23.09.2016 hat die Salzburger Landesregierung nunmehr mit Schreiben vom 12.09.2017 ein umfassendes Konvolut an Unterlagen (Einreichunterlagen, Privatgutachten, ASV-Stellungnahmen und Projektwerber-Stellungnahmen, gesamt 32 Schriftstücke zzgl Beilagen) übermittelt. Dazu ergeht unter Hinweis auf das bisherige Vorbringen nachfolgende

## STELLUNGNAHME

### I. EINLEITUNG

Die Projektwerberin (PW) beantragte mit Änderungsantrag vom 21.10.2015 die Erweiterung der Mönchsberggarage von angeführten derzeit tatsächlich vorhandenen 1292 auf 1946 Stellplätze, dies entspricht einer tatsächlichen Erweiterung um 654 Stellplätze.

Unter Berufung auf einen ehemaligen Rechtsbestand und auf das Erkenntnis des BVwG vom 03.09.2015 sollen davon aber 201 Stellplätze als „Rechtsbestand“ angerechnet, also abgezogen werden. Auch das BVwG sei von einer Anrechenbarkeit ausgegangen und



habe für damals 657 beantragte Stellplätze rechtskräftig festgestellt, dass keine UVP-Pflicht bestehe.

Dazu wird richtig gestellt, dass das BVwG nicht für 657, sondern bloß für 456 Stellplätze die Feststellung getroffen hatte, dass aus diesen keine erheblichen Umweltauswirkungen resultieren würden.

201 Stellplätze blieben zu Unrecht ungeprüft, was auch Gegenstand des nach wie vor beim VwGH anhängigen Revisionsverfahrens ist. Darauf wird später noch gesondert in Punkt IV. detailliert eingegangen werden. Die Punkte II. Verkehr und III. Luftschadstoff-Immissionsprognose gehen aber zunächst ausschließlich von den Projektangaben der PW und lassen die strittigen 201 Stellplätze ebenso wie die PW unberücksichtigt.

Die PW geht daher nunmehr von 453 zusätzlichen Stellplätzen aus, welche ihrer Ansicht nach allein prüfrelevant sind.

Neu ist die Lage des Baustollens mit geänderter Lage des Stollenportals und der Baustelleninfrastruktur im Bereich der Brunnhausgasse und des nördlichen Hans-Sedlmayr-Weges mit vorgesehener Überquerung zweier mittelalterlicher Wasserversorgungstollen und Unterquerung der historischen Stadtmauer.

Ebenso neu ist die Erweiterung der Ausfahrt der Altstadtgarage B in die Neutorstraße um einen dritten Fahrstreifen und eine dritte Schrankenanlage.

Weiters hinzugekommen sind nicht näher beschriebene Tunnelarbeiten und -erweiterungen in Richtung Toskaninihof (Fußgängertunnel, Aufweitung „Oval“).

## II. VERKEHR

Zur Verkehrsuntersuchung AXIS vom 09.11.2015 ist anzumerken, dass dieses in den darin erhobenen Grundlagendaten, welche den weiteren Untersuchungen zugrunde gelegt werden, in der Bauphase 175.600t Ausbruchmaterial (103.300 m<sup>3</sup> locker) anführt, anstatt 210.000t im Einreichprojekt (123.500 m<sup>3</sup> locker; SPIRK vom 21.03.2016).

Dies kann in der Folge zu einer immissionstechnischen Unterschätzung der Bauphase führen.

In der Grundlagenarbeit für die Immissionstechnischen Beurteilungen hat die PW für den dafür maßgeblichen Verkehr mehrere Szenarien darstellen lassen. Ausgangspunkt dieser Darstellungen ist der JDTV:



	Referenzplanfall „0“ (tatsächl. Bestand)	Veränderung tatsächl. Bestand „0“ durch Planfall 1	Veränderung tatsächl. Bestand „0“ durch Referenzplanfall 0+ („Rechtsbestand“)	Veränderung fiktiver „Rechtsbestand“ 0+ durch Planfall 1
Stellplätze tatsächlicher Bestand	1299 (2013/14)	1946 (+647)		
Stellplätze fiktiver Bestand			1493	1946 (+453)
Gesamt- belastung Garagen- zufahrt	2350 PKW/Tag	3530 PKW/Tag: +50%		2700 PKW/Tag: +31%
Veränderung des JDTV		Zu-/Abfahrt Gar. A: 0% Zu-/Abfahrt Gar. B: +96% Neutorstraße: +14% Reichenhallerstr: +16% Neutor: +5%	Zu-/Abfahrt Gar A: +15% Zu-/Abfahrt Gar B: +15% Neutorstraße: +3% Reichenhallerstr: +8% Neutor: +1%	Zu-/Abfahrt Gar. A: -13% Zu-/Abfahrt Gar. B: +70% Neutorstraße: +10% Reichenhallerstr: +8% Neutor: + 3%

Quelle: ZIS+P, November 2015

Im Folgenden wurde von der PW für die weiteren Berechnungen der durch die Garagenerweiterungen zu erwartenden Belastungen das Szenario „0+“, also der fiktive „Rechtsbestand“ und nicht der tatsächliche Bestand an Stellplätzen gewählt.

Die Ersteller dieser Szenarien von ZIS+P weisen in diesem Zusammenhang auf Folgendes explizit hin:

- Auf Vorgabe des Auftraggebers soll der "rechtliche Bestand" mit insgesamt 1493 Stellplätzen als zusätzlicher Referenzplanfall 0+ (Vergleichsfall für den Planfall 1 mit Garagenerweiterung) verwendet werden.
- Die Verwendung dieses "rechtlichen Bestands" als Referenzplanfall 0+ hat zur Folge, dass das Verkehrsaufkommen von in der Untersuchung angenommenen 194 derzeit nicht vorhandenen, aber rechtlich genehmigten Stellplätzen bereits im Referenzplanfall 0+ berücksichtigt wird. Die KFZ-Verkehrsbelastungen im betrachteten Referenzplanfall 0+ "rechtlicher Bestand" sind daher etwas höher als beim tatsächlichen Bestand Referenzplanfall 0. Der Referenzplanfall 0+ entspricht aus diesem Grund nicht dem tatsächlich im Jahr 2013/2014 in der Natur vorhandenen Zustand (Stellplatzanzahl bzw. KFZ-Verkehrsaufkommen).
- Gegenüber der bisherigen Untersuchung 2013 (Berücksichtigung starker Werktage) werden hier die Verkehrsbelastungen für den JDTV, den jahresdurchschnittlichen Tagesverkehr dargestellt, zudem werden keine Verlagerungen von Stellplätzen aus der Innenstadt in die Garage berücksichtigt.



Durch die Betrachtung des JDTV sind die direkten Auswirkungen der Garagenerweiterung geringer als bei der Betrachtung 2013. Das zeigt sich sowohl in der Neutorstraße als auch in der Reichenhaller Straße mit geringeren Zunahmen der KFZ-Verkehrsbelastung für den JDTV.

Der Umweltanwalt hat für eine Prüfung der zugrunde gelegten Verkehrsdaten auf Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit Herrn Dipl.Ing.Dr. Johann Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, Schiedermayrstraße 11, TOP A4, A-4560 Kirchdorf, [www.johannwimmer.at](http://www.johannwimmer.at), mit einer Überprüfung beauftragt. Daraus ergeben sich folgende Einwendungen und Fragestellungen:

Wenn man einen „rechtlichen Bestand“ in Garage A und Garage B von 1.493 Stellplätzen akzeptiert, ist die Differenz zwischen der Verkehrserzeugung der ausgebauten Garage und dem „rechtlichen Bestand“ hinsichtlich der vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastung beurteilungsrelevant.

Die Verkehrsuntersuchung „Altstadtgarage Salzburg 2015 – Auswirkungen auf den JDTV“ (ZIS-P, Projekt-Nr. 2015-43, November 2015) enthält eine Abschätzung der Verkehrserzeugung (1,8 PKW pro Stellplatz und Tag in allen Szenarien) und 4 grafische Darstellungen des JDTV auf dem Straßennetz im Umfeld der Garage (Planfall 0 = Bestand 2013/2014; Planfall 0+ = „rechtlicher Bestand“; Planfall 1 = ausgebaute Garage im Vergleich mit dem Bestand 2013/2014; Planfall 1 = ausgebaute Garage im Vergleich mit dem „rechtlichen Bestand“). Hinsichtlich der Immissionsprognose Luft vorzumerken ist, dass in der Verkehrsuntersuchung nur Angaben für Kfz und keine Aufschlüsselung nach PKW, LKW und LNF vorliegen.

In einer zusätzlichen Stellungnahme von ZIS+P vom 30.6.2017 („*Stellungnahme zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Garagenerweiterung der Altstadtgarage Salzburg für die ersten Betriebsjahre*“) werden Erwartungswerte für den Zeitraum 2021 – 2025 „*des zusätzlichen KFZ-Verkehrsaufkommens in den ersten Betriebsjahren der zusätzlichen Stellplätze*“ angegeben. Diese „Anfahrkurve“ wurde mit Schreiben der Rechtsanwälte Haslinger / Nagele & Partner vom 12.7.2017 in Form einer Tabelle mit den max. Einfahrten bzw. Ausfahrten in den Jahren 2021 bis 2025 übernommen und eine verbindliche Begrenzung des Garagenverkehrs auf diese Werte zugesichert. Bei absehbarer Überschreitung des jeweiligen Werts soll die Stellplatzkapazität vorausschauend reduziert, bei tatsächlich erfolgter Überschreitung die ausgebaute Garage B für den Rest des Jahres gesperrt werden.

Wenn man eine solche Begrenzung der Garagenauslastung als im Rahmen eines UVP-Feststellungsverfahrens als zulässige rechtliche Konstruktion einstuft, ist prima vista die Frage, ob die für den Bestand und die Erweiterung angegebenen Verkehrszahlen (Verkehrserzeugung der Garage in den verschiedenen Planfällen) stimmen, obsolet (da ja eine Unterschreitung der zugesicherten Obergrenzen hinsichtlich der Umweltauswirkungen problemlos ist und eine Überschreitung nicht möglich ist). Bei näherer Betrachtung stellt sich allerdings doch die Frage, ob die Zahlen für den Ausgangspunkt (Verkehrserzeugung im Bestand) richtig sind: Würde nämlich die Verkehrserzeugung der Garage(n) im Bestand niedriger sein als angegeben, wäre im Rahmen der Limitierung mehr Verkehr durch den Garagenausbau möglich, als der Luftschadstoff-Immissionsprognose tatsächlich zu Grunde gelegt wurde.



Damit verbleiben aus verkehrlicher Sicht folgende Fragen zu prüfen:

- a) Stimmt die Verkehrserzeugung von Garage A und Garage B im Ist-Zustand?
- b) Wurde der zusätzliche Verkehr aus der Garagenerweiterung im Straßennetz korrekt abgebildet, d.h. sind die angegebenen Verkehrssteigerungen auf den einzelnen Straßenabschnitten nachvollziehbar?
- c) Stimmen die Angaben zum Bestandsverkehr und die Annahmen zur Entwicklung des Bestandsverkehrs auf den öffentlichen Straßen?
- d) Stimmen die Annahmen zum LKW-Anteil in der Luftschadstoff-Immissionsprognose?

### **Zu a) Stimmt die Verkehrserzeugung von Garage A und Garage B im Ist-Zustand?**

Aus den Daten in der Verkehrsuntersuchung von ZIS+P ergibt sich für alle Planfälle (IST 2013/2014; „rechtlicher Bestand“, Ausbau 2025) eine einheitliche angenommene Stellplatzauslastung von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag, die allen weiteren Berechnungen und Prognosen (Verkehr, Luft) zu Grunde gelegt wurde.

Gemäß Schreiben der Rechtsanwälte Haslinger / Nagele & Partner vom 12.7.2017, Seite 4, hat allerdings die Auswertung der Einfahrtszahlen für 11 Monate (Juli 2016 bis Mai 2017) bei der Garage B eine niedrigere Stellplatzauslastung gezeigt: *„Betrachtet man nun die Monate Juli 2016 bis Mai 2017, so ergibt sich in der Garage A eine durchschnittliche Stellplatzauslastung von 1,8 Pkw / Stellplatz und Tag, für die Garage B von 1,6 Pkw / Stellplatz und Tag. Diese Werte korrespondieren mit den aktuellen verkehrlichen Untersuchungen bzw. unterschreiten deren Annahmen sogar.“*

Dies bedeutet, dass im Planfall 0 (tatsächlicher Bestand) tatsächlich ca. 150 Pkw pro Tag weniger die Altstadtgaragen A + B benützen, als in der Verkehrsuntersuchung bzw. Luftschadstoff-Immissionsprognose angenommen wurde. Um genau diesen Wert höher könnte damit die Verkehrserzeugung nach Ausbau von Garage B liegen, ohne die im Schreiben der Rechtsanwälte Haslinger / Nagele & Partner vom 12.7.2017 angegebenen Obergrenzen zu überschreiten. **Der Garagenausbau kann damit mehr Verkehr (und damit mehr Emissionen und Immissionen) verursachen, als in den vorliegenden Prognosen angenommen, ohne dass begrenzende Maßnahmen greifen würden.**

Im Vergleich zum Planfall 0+ („rechtlicher Bestand“) würde die Differenz bei 170 Pkw/d liegen, entsprechend einer Verkehrserzeugung von JDTV = 340 Kfz/d. Dies sind 20% der der Luftschadstoff-Immissionsprognose zugrunde gelegten Verkehrserzeugung von JDTV = 1.660 Kfz/d. **Durch den tatsächlich weniger Verkehr im Ist-Zustand, als in der Verkehrsprognose und in der Immissionsprognose Luft angenommen, wäre die Luftschadstoff-Zusatzbelastung durch den Garagenausbau damit um 20% höher als angegeben, wenn man die beantragten Obergrenzen der Verkehrserzeugung der ausgebauten Parkgarage als Maßstab nimmt.**



**Zu b) Wurde der zusätzliche Verkehr aus der Garagenerweiterung im Netz korrekt abgebildet?**

Aus der Verkehrsuntersuchung ergibt sich eine Verkehrserzeugung durch den Garagenausbau – bezogen auf den „rechtlichen Bestand“ – von 1.660 Kfz/d als JDTV.

	PF0 -IST	PF0+ "rechtlicher Bestand"	PF1 - Stellplätze nach Erweiterung 2015	PF1 minus PF0+
Stellplätze Garage A	619	711	619	
Stellplätze Garage B	680	782	680	
Stellplätze Garage B - Erweiterung	0	0	647	
Summe Stellplätze	1.299	1.493	1.946	453
Nutzer (Anzahl PKW/d)	2.350	2.700	3.530	830
Verkehrserzeugung JDTV [Kfz/d)	4.700	5.400	7.060	1.660

Dieser zusätzliche Verkehr muss im Straßennetz „auftauchen“. Das der Immissionsprognose Luft zu Grunde gelegte Straßennetz ist in der nachstehenden Abbildung wiedergegeben (TAS, 3.8.2017, Seite 26).

Die Veränderungen im Straßennetz zwischen Planfall 0+ („rechtlicher Bestand“) und Planfall 1 (ausgebaute Garage A im Jahr 2025) finden sich bei TAS (3.8.2017) in einer Tabelle auf Seite 27, die im Wesentlichen (bis auf die Zahlen zum Schwerverkehr) eine Kompilierung der Angaben (Grafiken) von ZIS+P (November 2015) darstellen.

Abschnitt	Planfall 0+ (rechtlicher Bestand)			Prognose 2025			Veränderung zu PF0+
	KFZ	PKW	SNF	KFZ	PKW	SNF	PKW
1-1	13.230	12.440	790	13.240	12.450	790	10
1-2	14.250	13.406	844	14.540	13.696	844	290
1-3	13.170	12.402	768	14.220	13.452	768	1.050
1-4	12.460	11.736	724	13.720	12.996	724	1.260
1-5	10.400	9.784	616	10.740	10.124	616	340



2-1	8.880	8.350	530	8.980	8.450	530	100
2-2	9.630	9.056	574	9.810	9.236	574	180
2-3	8.940	8.406	534	8.980	8.446	534	40
2-4	6.780	6.376	404	6.820	6.416	404	40
2-5	7.750	7.284	466	7.850	7.384	466	100
2-6	14.180	13.330	850	14.130	13.280	850	-50
2-7	12.210	11.482	728	12.350	11.622	728	140
3-1	1.780	1.763	17	2.190	2.173	17	410
3-2	3.070	3.041	29	3.310	3.281	29	240
3-3	3.070	3.041	29	3.310	3.281	29	240
4-1	1.420	1.420	0	2.410	2.410	0	990
4-2	1.420	1.420	0	2.410	2.410	0	990
4-3	1.290	1.290	0	1.120	1.120	0	-170
4-4	1.290	1.290	0	1.120	1.120	0	-170

Zur Überprüfung der Verkehrszahlen von ZIS+P (und in der Folge TAS) eignen sich folgende 2 Prüfkriterien:

1) Taucht der Mehrverkehr aus der Garagenerweiterung im engeren Umfeld der Garage auf den öffentlichen Straßen auf?

Dies ist der Fall: Die Zufahrt zur ausgebauten Garage erfolgt über Straßenabschnitt 1-4 (Neutorstraße), die Abfahrt teilweise über 1-4 und teilweise über 3-1 (Reichenhaller Straße). Die Summe des zusätzlichen Verkehrs auf 1-4 und 3-1 muss der zusätzlichen Verkehrserzeugung (Summe aus 4-1, 4-2, 4-3 und 4-4) entsprechen, was auch so ist. Weiterhin muss für die Garage A die Summe aus 3-1 (Reichenhaller Straße vor Ausfahrt Garage A) und 4-4 (Ausfahrt Garage A) dem Wert von 3-2 entsprechen. Auch dies ist der Fall.

2) Taucht der Mehrverkehr aus der Garagenerweiterung im weiteren Umfeld der Garage auf den öffentlichen Straßen auf?

Dies ist **nicht** der Fall: Im weiteren Straßennetz muss der Mehrverkehr durch die Garagenerweiterung auf den Abschnitten 1-1, 2-1, 2-2, 2-5, 2-6 und 1-5 auftauchen, weil (zumindest im Verkehrs- und Luftschadstoffmodell) der zusätzliche Verkehr durch die



Garagenerweiterung über diese Straßenabschnitte abgewickelt werden muss (wenn man annimmt, dass der Anteil an Garagenkunden, die das nächste Umfeld der Garage nie mit dem PKW verlassen, vernachlässigbar ist). **Die Summe des Mehrverkehrs auf den Abschnitten 1-1 (10 Kfz/d), 2-1 (109 Kfz/d), 2-2 (180 Kfz/d), 2-5 (100 Kfz/d), 2-6 (-50 Kfz/d) und 1-5 (340 Kfz/d) liegt mit JDTV = 680 Kfz/d weit unter dem Sollwert von 1.660 Kfz/d. Im weiteren Umfeld der Garage fehlen damit im Summe ca. 1.000 Kfz/d im Straßennetz, die aufgrund der Garagenerweiterung eigentlich da sein müssten.** Dies ist im gegenständlichen Fall nicht ohne Belang, da nach der Luftschadstoff-Immissionsprognose (TAS, 3.8.2017, Seite 70) der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwert bei Annahme einer hohen Vorbelastung im Bereich der Kreuzung Neutorstraße und Leopoldskronstraße (RP-19) überschritten wird. Wenn hier tatsächlich mehr Verkehr vorhanden ist, als in der Verkehrs- und Luftschadstoffuntersuchung angenommen wurde, dann ist hier das Ausmaß der Überschreitung zwangsläufig noch größer. Anmerkung: In der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung vom 11.9.2017, Seite 16 „dürften die hohen Hintergrund- und Vorbelastungsdaten die tatsächlichen Verhältnisse gut wiedergeben“.

### **Zu c) Stimmen die Angaben zum Bestandsverkehr und die Annahmen zur Entwicklung des Bestandsverkehrs auf den öffentlichen Straßen auf den öffentlichen Straßen?**

Die erste Frage in diesem Zusammenhang ist, ob die Verkehrsfrequenzen auf den öffentlichen Straßen (lt. Verkehrsuntersuchung ZIS+P aus bzw. für das Jahr 2013) stimmen.

Die zweite Frage ist, ob tatsächlich für die Zukunft im Projektgebiet Verkehrssteigerungen ausgeschlossen werden können, wie dies in der Immissionsprognose Luft vorausgesetzt wird (TAS, 3.8.2017, Seite 27: „Laut Auskunft von ZIS+P ist für den Innenstadtbereich von Salzburg in den folgenden Jahren mit keinen relevanten Verkehrssteigerungen zu rechnen. Die angeführten Werte gelten unverändert für verschiedene Bezugsjahre.“) Dazu konnten keinerlei brauchbare Daten gefunden werden.

Die Bedeutung der beiden Fragen liegt darin, dass der Bestandsverkehr und seine zeitliche Entwicklung das Niveau der Luftschadstoffbelastung im Umfeld der vom Projekt berührten öffentlichen Straßen maßgeblich bestimmt (und bei höherem Bestandsverkehr oder einer Verkehrssteigerung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Garagenausbaus eher mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist, als bei den derzeitigen Annahmen in der Verkehrsuntersuchung bzw. Immissionsprognose Luft).

In der Verkehrsuntersuchung von ZIS+P (November 2015, JDTV) ist dazu folgende Darstellung für den JDTV Bestand 2013 enthalten:







Gemäß den von der Salzburger Landesumweltanwaltschaft erhobenen Daten ergibt sich Folgendes:

Jahr	JDTV – Stadt Sbg.	Anmerkungen	JDTV JDTD „ohne Fehler“	ZIS+P 2013
<b>Sigmundstor</b>				
2013	10.661			10.260
2014	9.872			
2015	6.915	Sperre		
2016	9.511		9.360	
<b>Neutorstraße</b>				
2013	11.279			12.060
2014	11.235			
2015	8.567	Ausfälle		
2016	9.555	Ausfälle	10.760	



Aktuell scheinen (mit erheblichen Unsicherheiten) weniger Kfz in der Neutorstraße zu fahren als 2013. Auch ist nach eingeholten Auskünften der LKW-Verkehr in der Neutorstraße gering („zu vernachlässigen“), in der Luftschadstoff-Immissionsprognose wurden aber auf der Neutorstraße 6% LKW angenommen.

Weniger Verkehr 2016 auf der Neutorstraße und v.a. ein wesentlich geringerer LKW-Anteil bedeuten in der Realität (erheblich) weniger Emissionen auf diesem Straßenabschnitt, als von TAS in der Luftschadstoff-Immissionsprognose angenommen wurde. Trotzdem kommt TAS mit den höheren Verkehrszahlen in den Bereich jener NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentrationen, wie sie auch mittels Passivsammler 2016/2017 bei der Neutorgasse 20 gemessen wurden.

Die logische Schlussfolgerung ist, dass von TAS entweder die Emissionen pro Kfz zu gering angesetzt wurden oder aus anderen Gründen die NO<sub>2</sub>-Immissionen zu niedrig berechnet wurden (oder eine Kombination von beidem).

#### **Zu d) Stimmen die Annahmen zum LKW-Anteil in der Luftschadstoff-Immissionsprognose?**

TAS, 3.8.2017, Seite 27: *„Der üblicherweise im städtischen Bereich zu erwartende Schwerverkehrsanteil (SV) wird in der RVS 04.02.11 mit 9,5 % für „Hauptstraßen innerorts“ bzw. 4,4 % für „Sammel- und Anliegerstraßen innerorts“ angegeben. In Rücksprache mit ZIS+P und zur Darstellung ungünstiger Umstände für die Zusatzbelastung wird der Schwerverkehrsanteil niedriger angesetzt. Für die weitere Berechnung werden für den Planfall 0 folgende Schwerverkehrsanteile berücksichtigt:*

- *Verkehrsabschnittsnummernkreise 1 und 2: 6 %*
- *Verkehrsabschnittsnummernkreis 3: 1 %*
- *Verkehrsabschnittsnummernkreis 4 (Straßen zur Garage): 0 %“*

Dazu wird auf die Ausführungen oben in Punkt c) verwiesen.

#### **Zusammengefasst ergibt sich daher verkürzt ausgedrückt Folgendes aus der sachverständigen Überprüfung:**

- ➔ ZIS+P gehen im Auftrag der PW von einer höheren Stellplatzauslastung und damit mehr Verkehr aus, als tatsächlich existiert.
- ➔ Die Gesamtbelastung der Garagenzufahrt B steigt tatsächlich um 50%, gegenüber dem Rechtsbestand um 31%.
- ➔ Der JDTV der Garagen Zu/Abfahrten erhöht sich tatsächlich um 96%, gegenüber dem Rechtsbestand um 70%.
- ➔ Der JDTV auf Neutor- und Reichenhallerstraße steigt tatsächlich um 14% und 16%, gegenüber dem Rechtsbestand um 10% und 8%.
- ➔ Darauf baut in der Folge das Luftgutachten auf und stellt höhere Bestandsbelastungen dar als tatsächlich vorhanden.



- Darauf bauen auch die von der PW beantragten Obergrenzen für Einfahrten in den Jahren 2020-2025 auf, die vorgeblich eine erhebliche Zusatzbelastung vermeiden sollen.
- Tatsächlich (Referenzplanfall "0" = tatsächlicher Bestand) oder fiktiv (Referenzplanfall "0+" = rechtlicher Bestand) benützen aber 150 bzw 170 PKW/d weniger die Garage und verursachen daher weniger Emissionen.
- **Auf Basis des zugrunde gelegten Referenzplanfalls "0+" verursacht der Ausbau daher eine weitaus höhere Zusatzbelastung, nämlich 20% mehr als bei TAS angegeben.**
- Diese nicht ausgewiesene erhöhte Zusatzbelastung ist durch die beantragte "selbstbeschränkende" Obergrenze gedeckt und darin versteckt (dazu später).
- **Zusätzlich fehlen rund 1.000 Kfz/d im Straßennetz**, die aufgrund der Garagenerweiterung eigentlich da sein müssten, was zu einer noch höheren Zusatzbelastung und einer größeren Überschreitung von Grenzwerten im Bestand führen müsste, als bisher angenommen.
- Offen ist, ob die Annahmen zum Bestandsverkehr und dessen Entwicklung stimmen bzw ob TAS entweder die **Emissionen pro Kfz zu gering angesetzt oder aus anderen Gründen die NO2-Immissionen zu niedrig berechnet hat (oder eine Kombination von beidem).**
- Ebenso fraglich ist die Annahme der **Richtigkeit des Schwerverkehrsanteils.**

Da in der Stadt Salzburg bekanntermaßen Zählstellen an neuralgischen und hier relevanten Punkten vorhanden sind, wird daher beantragt die Ergebnisse dieser Zählstellen abzufragen und detailliert auszuwerten. Diesfalls könnte auch erhoben werden worin der Grund für die Abnahme des Verkehrs in den letzten Jahren auf der Neutorstraße gelegen ist. Es spricht einiges dafür, dass im Bereich Neutorstraße / Neutor bereits seit längerem eine Sättigung des Verkehrs eingetreten ist. Wenn der Verkehr auf der Neutorstraße lt. den Zählungen der Stadt Salzburg in den letzten Jahren zurückgegangen ist, muss dies andere Ursachen haben wie z.B. Änderungen im Straßensystem (Sperrung bestimmter Straßen, Einbahnregelungen), längere Bautätigkeiten, die es in der Vergangenheit recht häufig und für längere Zeiträume gegeben hat oder schlichtweg fehlerhafte Zählungen mit vielen Ausfällen.

**Es kann daher auf der in den Unterlagen angenommenen und offenbar fehlerhaften und im Ergebnis unterschätzten Datenbasis nicht von vornherein davon ausgegangen und ausgeschlossen werden, dass es zu keinen relevanten Immissionsüberschreitungen kommt. Bereits dies rechtfertigt die Durchführung einer UVP.**



### III. LUFTSCHADSTOFF-IMMISSIONSPROGNOSE

Die Landesumweltanwaltschaft hat auch für die Prüfung der Luftschadstoff-Immissionsprognosen auf Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit Herrn Dipl.Ing.Dr. Johann Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, mit einer fachlichen Auseinandersetzung beauftragt. Daraus ergeben sich folgende Einwendungen und Fragestellungen:

Überprüft wurde aufgrund des beschränkten Zeitbudgets die Luftschadstoff-Immissionsprognose „Betrieb“ (TAS, 3.8.2017).

Ergebnis: Das verwendete Modell (GRAL) und seine Anwendung erscheinen mir im Großen und Ganzen in Ordnung. Die verwendeten meteorologischen Daten konnte ich nicht nachkontrollieren. Die Ansätze zu den Emissionen betreffend Verkehrssituationen auf den einzelnen Straßenabschnitten etc. sind vertretbar, nicht aber die Emissionsfaktoren für den Garagenverkehr selbst (dazu weiter unten). Ich habe (weil von entscheidender Bedeutung für die Höhe der Luftschadstoffemissionen aus dem Garagenbauwerk selbst) auch die Fahrweglängen in den Garagen nachkontrolliert, die sind soweit in Ordnung.

#### Zur Garagen-Abluft

Nicht in Ordnung sind (wegen des „Dieselskandals“) die Emissionsfaktoren, die TAS für den Verkehr in der Garage selbst herangezogen hat (Bericht, Abschnitt 5.3.2, Seite 33f.). Diese stammen aus einer Veröffentlichung des Wirtschaftsministeriums aus dem Jahr 2010 (Technische Grundlage – Emissionen von Kraftfahrzeugen im Bereich von Abstellflächen) und berücksichtigen nicht die in der Realität wesentlich höheren NOx-Emissionen von Dieselfahrzeugen. Dies ist auch dem ASV für Luftreinhaltung in seiner Stellungnahme vom 11.9.2017 aufgefallen (vgl. Seite 8f., insbesondere Abbildung 2). Die Kfz-Emissionen für Fahrten in der Garage sind noch im Jahr 2010 um ca. 40% höher als von TAS angesetzt, wobei sich die Unterschiede bis 2025 weitgehend egalisieren.

Bei TAS steht auf Seite 46 zur Ableitung der Abluftemissionen der Garage selbst Folgendes:

*„Die Emissionen im Berg werden großteils durch die mechanische Lüftungsanlage, welche meist noch vor Erreichen eingestellter Schwellenwerte der Schadstoffbelastung manuell in Betrieb genommen wird, ausgeblasen. Diese Betriebszeiten der mechanischen Lüftung sind bei maximalem Betriebsaufkommen bzw. längere Phasen mit schlechter natürlicher Belüftung, wenn die Schadstoffbelastung in der Garage relativ hoch ist. Somit kann auch bei kurzen Einsatzzeiten der Lüftung mit relativ hohem Anteil des Schadstoffausstoßes über die Lüftungsanlage gerechnet werden. Weiters werden die Stiegenhäuser ständig mechanisch belüftet. Im Jahresschnitt werden 80 % der Emissionen in der Garage über die Lüftungsanlage angesetzt.“*

*Die restlichen Emissionen im Berg werden durch natürliche Belüftung über die Zu- und Abfahrtsstollen freigesetzt. Je nach meteorologischer Situation werden die Schadstoffe an einem oder beiden Stollen freigesetzt. Die 20 % der jährlichen Emissionen in der Garage, welche nicht über die Lüftungsanlage abgesaugt werden, werden jeweils zu gleichen Teilen beim Ein- bzw. Ausfahrtsportal der jeweiligen Garage über ein Tunnelportal mit einer Austrittsgeschwindigkeit von 0,5 m/s angesetzt.“*



Der ASV für Luftreinhaltung verknüpft in seiner Stellungnahme die Unterschätzung der Garagen-Emissionen durch TAS mit der Ableitung der Abluft, in dem er zuerst auf Seite 9/10 festhält:

*„Die Lufttechnische Untersuchung berücksichtigt (wie erstmals die Fassung vom 18.11.2015) die Tatsache, dass außerhalb der Laufzeiten der mechanischen Abluftanlage ein Teil der Garagenablufte über die Ein- und Ausfahrtsportale ausfließt. Für die Modellierung wurden 20 % der jährlichen Emissionen ohne zeitliche Differenzierung zu gleichen Teilen auf die beiden Portale jeder Garage aufgeteilt. Tatsächlich bewirken die temperaturdifferenzbedingten Dichteunterschiede zwischen Garagen- und Außenluft in warmen und kalten Jahreszeiten unterschiedliche Abluftflüsse: im Sommer fließt kühle Garagenluft vorwiegend nach unten und über die Portale aus, im Winter steigt warme Garagenluft vorwiegend über das Abluftbauwerk nach oben (Kamineffekt).“*

Daraus schließt er (Seite 16 der Stellungnahme), dass tatsächlich weniger Garagenablufte über die Tunnelportale austritt und dies die Folgen der höheren Schadstoffbelastung der Garagenablufte kompensieren würde:

*„Wie aus Abbildung 2 erkennbar, unterschätzen die Emissionsfaktoren laut Einreichunterlage für die Fahrbewegungen in der Garage die tatsächlichen Verhältnisse vermutlich bis etwa 2025. Andererseits stellt ein Ausfließen der Garagenablufte nach unten während natürlicher Belüftung in Hinblick auf den im Winterhalbjahr erwartbaren Kamineffekt eine Überschätzung dar. Daher ist bei der Modellierung der ausströmenden Garagenablufte insgesamt von einem konservativen Ansatz auszugehen.“*

Aus fachlicher Sicht ist diese Schlussfolgerung des ASV rein spekulativ. Bereits die Annahme bei TAS, dass 80% der Schadstoffemissionen über die Lüftungsanlage abgesaugt werden, ist durch keinerlei Fakten belegt. Wie hoch der „eingestellte Schwellenwert“ ist, ab dem die Lüftungsanlage in Betrieb genommen wird, und auf welche Messgröße er sich bezieht (vermutlich Kohlenmonoxid CO), wird von TAS nicht angegeben. Eine korrekte Ermittlung, welcher Anteil der Abluftemissionen der Garage tatsächlich über die Lüftungsanlage erfasst wird, hätte einer Nachrechnung mit den Auslegungskriterien der Lüftungsanlage (Schwellenwert Schadstoffkonzentration, Abluftvolumenstrom, Nachlüftzeiten, ....), evtl. auch nach ÖNORM H 6003 (Lüftungstechnische Anlagen für Garagen - Grundlagen, Planung, Dimensionierung; 2012) oder VDI Richtlinie 2053 Blatt 1 (Raumluftechnische Anlagen für Garagen und Tunnel – Garagen, 2014) bedurft, was aber nicht geschehen ist.

Die Annahme von TAS, dass 80% der Schadstoffemissionen über die Lüftungsanlage abgesaugt werden, ist somit durch nichts begründet. Im Gegenteil ist bei mechanisch entlüfteten Garagen in der Regel nur mit sehr geringen Betriebszeiten der mechanischen Lüftungsanlage zu rechnen, vgl. die Ausführungen auf Seite 8 der Technischen Grundlage für die Beurteilung von Emissionen und Immissionen aus Garagen (BMWfJ, 2010):

*„Erfahrungen zeigen, dass in mechanisch entlüfteten Garagen mit 250 bis 350 Stellplätzen die Lüftungsanlagen nur während rund 10 % der Zeit in Betrieb sind. In der*



*restlichen Zeit strömen die Abgase ungeordnet – je nach Druck- und Sogbedingungen um das Gebäude – über die Zuluft- und Abluftöffnungen sowie die Zufahrtsrampe nach außen.“*

Anmerkung: Diese Technische Grundlage des BMWFJ wurde weder von TAS noch vom ASV als Ermittlungs- und Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Ob dann die Abluft der Garage bei Stillstand der Lüftungsanlage über die Tunnelportale ausfließt oder durch den „Kamineffekt“ doch über das Abluftbauwerk ins Freie geht, kann ebenfalls nicht durch Schätzung ermittelt werden, sondern (wenn überhaupt) nur durch eine sehr aufwändige Berechnung im Jahressgang, da neben den Lufttemperaturen im Freien und in der Garage auch die Energiefreisetzung in der Garage (Motor- und Abgaswärme), die Windrichtung und Windgeschwindigkeit und der Strömungswiderstand in den Lüftungsanlagen (Kanäle, Ventilatoren, ...) eine Rolle spielen.

Einer konservativen Betrachtung würde daher entsprechen, bei der Immissionsprognose die gesamte Abluft bei Stillstand der Lüftungsanlage am hinsichtlich der Immissionsbelastung ungünstigsten Punkt zu situieren.

Zusammenfassend kann zu diesem Punkt aus fachlicher Sicht daher festgehalten werden, dass eine Abfuhr der Luftschadstoffemissionen der Garage zu 80% über die Lüftungsanlage durch nichts belegt ist und nach den Angaben in einschlägigen Richtlinien (TG Garagen 2010) wesentlich überhöht sein dürfte. Weiterhin stellt nur die Annahme eines Ausfließens der Garagenabluft über die Tunnelportale zu Zeiten des Stillstands der Lüftungsanlage eine hinreichend konservative Annahme dar, mit der eine Unterschätzung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung vermieden wird.

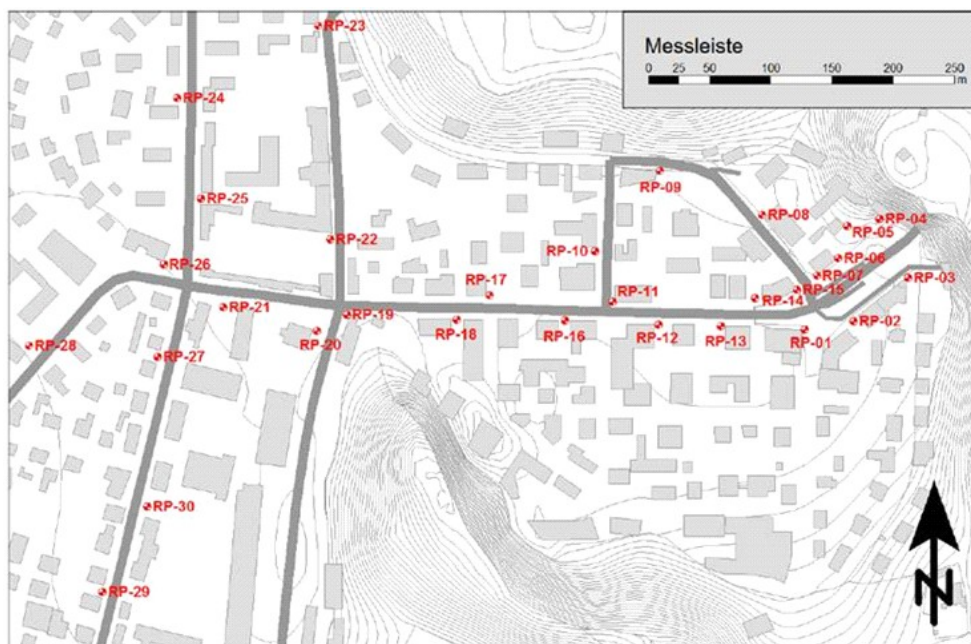
Wie bereits mehrfach in den Verfahren ausgeführt, dient das Feststellungsverfahren bzw. Einzelfallprüfungsverfahren nicht der Vorwegnahme einer UVP, sondern einer Grobbeurteilung von Vorhaben auf Basis konservativer Angaben, wie sich auch der Privatsachverständige hier fordert, anstatt von hochspekulativen und im Ergebnis unterschätzenden Spekulationen auszugehen. Die PW hingegen treibt den sachverständigen Aufwand zur Umgehung einer UVP-Pflicht auf die Spitze, um die Darstellung mehrfacher Überschreitungen von Schwellenwerten gerade noch mit allen Mitteln verhindern zu können.

All das sind aber Fragen, die man typischer Weise erst in vertieften Planungen und Untersuchungen im Rahmen einer UVP behandelt, die aber wohl kaum mehr in ein UVP-Feststellungs- bzw. Einzelfallprüfungsverfahren mehr passen.



### Zur Höhe der Rechenpunkte entlang von Straßen:

Bei der vorgelegten Luftschadstoff-Immissionsprognose (TAS, Gz. 12C0004U\_REV2 vom 3.8.2017) wurde die Luftschadstoffbelastung bzw. die vorhabensbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastung an Beurteilungspunkten (in der Prognose als „Rechenpunkte“ bezeichnet) beurteilt, die zwischen den straßennächsten Gebäuden und in 4m Höhe angeordnet sind. Vgl. dazu Lageplan auf Seite 55 der Immissionsprognose:



Dies wird wie folgt begründet:

*„Im gegenständlichen Fall ist davon auszugehen, dass die Jahresmittelwerte für die Beurteilung ausschlaggebend sind. Diesbezüglich sollen die Rechenpunkte die Belastungen abbilden, in denen die Aufenthaltsdauer von Personen signifikant im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Grenzwerte ist. Diesbezüglich kann der Mittelpunkt der Gebäude auf mittlerer Höhe des üblichen Aufenthaltes von Personen als beurteilungsrelevant angesehen werden.*

*Bezüglich der Höhe wurde dies mit einer Immissionshöhe der Rechenpunkte von 4 m über Boden berücksichtigt.“*

Diese in der Luftschadstoff-Immissionsprognose getroffene Festlegung der Beurteilungspunkte stellt erkennbar auf den Bescheid des Umweltsenats vom 17.3.2008, US 5A/2007/13-43, „Shopping Center Vöcklabruck“ ab, in der sich der Umweltsenat im Zusammenhang mit der Genehmigung eines Einkaufszentrums nach dem UVP-G 2000 auch mit der Frage auseinandergesetzt hat, wie die Lage der für die Beurteilung straßenverkehrsbedingter Luftschadstoffbelastungen maßgeblichen Beurteilungspunkte („Immissionspunkte“, „Aufpunkte“, „Rechenpunkte“ zu wählen ist:

*„Die Projektwerberin hat für die Langzeitimmissionsbelastung (Zusatzbelastung im Jahresmittel) die Aufpunkte beim Gebäudemittelpunkt der Wohnnachbarn angesetzt. Die*



*Behörde hat dies akzeptiert, da sich die Anrainer über das Jahr gesehen überwiegend im Bereich der Wohngebäude aufhalten. Für die Situation an der Grundgrenze des am höchst belasteten Nachbarn ... wurden in den Gutachten der ... der Halbstundenmittelwert ausgewiesen. Diese Differenzierung nach der Dauer des Aufenthaltes auf Teilen der Nachbargrundstücke scheint unter den gegebenen Umständen richtig und praktikabel.“*

Kurze Zeit nach diesem Bescheid des Umweltsenates wurde allerdings die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa („CAFE-Richtlinie“, siehe Beilage) erlassen, in der in den Beurteilungskriterien des Anhangs III („*Beurteilung der Luftqualität und Lage der Probenahmestellen für Messungen von ...*“), Z. 2 folgendes festgelegt ist:

*„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.“*

**Aus fachlicher Sicht erschließt sich daraus für den gegenständlichen Fall, dass die Luftqualität und damit die Einhaltung der Grenzwerte, die Beurteilung von Zusatzbelastungen etc. an allen Orten zu erfolgen hat, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat, ausgenommen die Fahrbahnen von Straßen selbst. Dies wären auch die Gehsteige neben den Straßen im Projektgebiet und selbstverständlich auch die Luft im Erdgeschoß (ca. 1,5 m Höhe) und nicht nur im 1. Stock (4 m Höhe).**

Im Zuge eines mit Fotos belegbaren Lokalausweises konnte noch dazu erhoben werden, dass im gegenständlichen Fall das Erdgeschoß der straßennächsten Gebäude durchgehend für gewerbliche Zwecke (Geschäfte, Büros, ...) mit längerem Aufenthalt von Menschen, aber auch für Wohnzwecke genutzt wird.

**Die Konsequenzen hinsichtlich Höhe der bestehenden und der durch den Garagenausbau zu erwartenden zusätzlichen Luftschadstoffbelastung wären erheblich: Je näher man zum Straßenrand kommt und je niedriger ein Messpunkt / Beurteilungspunkt liegt, umso höher ist die Immissionsbelastung.**

Bei Rechnungen mit dem Modell GRAL, das TAS verwendet, kann der Unterschied bereits bei 50% und mehr betragen (auf 2 m Höhe um  $\geq 50\%$  höhere verkehrsbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastung wie in 4 m Höhe), wie aus einer aktuellen und recht informativen Masterarbeit von C. Harringer (2015) an der TU Graz hervorgeht, vgl. z.B. nachstehende Abbildung aus Seite 80 der Masterarbeit (siehe Beilage).





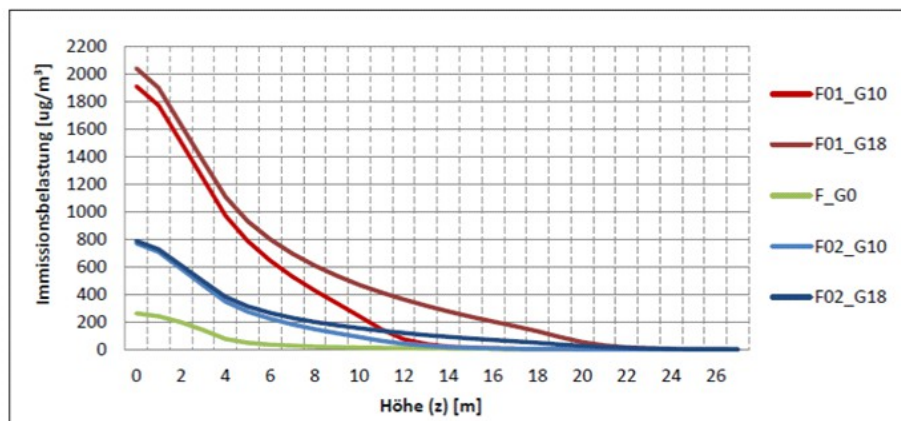


Abbildung 89: Vergleich der absoluten Schadstoffkonzentrationen in einer breiten und in einer schmalen Straßenschluchten (W-O ausgerichtet) für 10 m und 18 m hohe Gebäude sowie ohne Gebäude; gemessen im Straßenmittelpunkt

**Aus fachlicher Sicht ist daher eine Immissionsberechnung nicht nur für die Baufluchtlinie und für 4 m Höhe, sondern straßennäher und in 1,5 m Höhe („Nasenhöhe“ von Fußgängern, Wohn- und andere Gebäudenutzungen im Erdgeschoß straßennaher Gebäude) zu fordern bzw. erforderlich.**

Ergänzend zu diesen Ausführungen des Privatsachverständigen ist noch einmal hervorzuheben, dass die Vorgaben der „CAFE“-Richtlinie an Klarheit nicht zu überbieten sind: zu messen ist dort, wo sich Menschen (dauerhaft) aufhalten können, was Voraussetzung dafür ist, dass die menschliche Gesundheit durch Luftschadstoffimmissionen beeinträchtigt werden kann. Nahezu die gesamte Neutorstraße ab der Leopoldskronstraße stadteinwärts weist in Erdgeschoßhöhe gewerbliche Nutzungen mit daueraufhältigen Personen auf und an 6 Hausnummern Wohnnutzungen, die zT unmittelbar an die Neutorstraße (Gehsteig) angrenzen.

Nunmehr ist ergänzend fachlich nachgewiesen, dass es einen ausgeprägten Höhengradienten der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Nahbereich von Straßen gibt, aus welchem sich eine um 50% und mehr erhöhte Luftschadstoff-Zusatzbelastung in 2 m Höhe ergibt als in der hier angenommenen Höhe von 4 m.

Jegliche andere Messung und Annahme, die nicht auf den straßennahen Daueraufenthalt von Menschen gerichtet ist (sei es aufgrund von Arbeit oder Wohnnutzung), sondern über diese „hinweg“ misst, wäre daher europarechtswidrig.

### **Zur Bewertung des Vorhabens anhand von Irrelevanzkriterien**

Auf Seite 16 f. der Stellungnahme des ASV für Luftreinhalte vom 11.9.2017 findet sich folgender „Hinweis“, den man auch als „Angriff“ auf einen Irrelevanzschwellenwert von 1% des Immissionsgrenzwertes gem. IG-L verstehen könnte.

*„Hinweis 1: Der gewöhnlich als Irrelevanzkriterium vorhabensbedingter Zusatzimmissionen in Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit im Fall von Grenzwertüberschreitungen angesetzte Schwellenwert von 1 % der Immissionsgrenzwerte findet sich bereits in der TA-Luft 1986. Mit ihrer Neufassung als TA-Luft 2002 wurde diese Irrelevanzschwelle für Immissions-Jahresmittelwerte von 1 % auf 3 % angehoben, und zwar durch den Übergang von einer flächen-bezogenen auf eine punktbezogene Beurteilung der Schadstoffbelastung. Der Irrelevanzschwellenwert von 1 % des Leitfadens UVP & IG-L bezieht sich generell auf Flächen, und zwar belastete Gebiete-Luft gemäß der VO zum UVP-G 2000, Sanierungsgebiete gemäß IG-L und sonstige von Grenzwertüberschreitungen betroffene Gebiete. Die gegenständliche Lufttechnische Untersuchung betrachtet die potentiell am stärksten belasteten Flächen in der Inneren Riedenburg in hoher räumlicher Auflösung und weist Zahlenwerte der Zusatzimmissionen für einzelne, insbesondere anrainernahe und hochbelastete Rechenpunkte aus. In Hinblick auf die aktuelle TA-Luft erscheint dafür ein Irrelevanzschwellenwert von 1 % aus technischer Sicht überzogen, zumindest als Kriterium für die Bewertung von wesentlichen Beeinträchtigungen der Luftgüte.“*

Der ASV für Luftreinhaltung argumentiert damit im Kern zweistufig:

(1) Die österreichischen Irrelevanzschwellenwerte (Leitfaden UVP und IG-L 2007, Umweltbundesamt) würden sich auf Beurteilungsflächen und nicht auf Beurteilungspunkte beziehen.

(2) Die „TA Luft“ ist die „Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz“ der deutschen Bundesregierung. Sie enthält unter anderem Berechnungsvorschriften für wesentliche Luftschadstoffe und schafft bundeseinheitliche, gesetzliche Anforderungen für Anlagen, die gemäß der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen genehmigungsbedürftig sind. Die TA Luft richtet sich vor allem an die Genehmigungsbehörden für industrielle und gewerbliche Anlagen. Anhand der Anforderungen der TA Luft erstellen die Behörden angepasste Auflagen, die vom Anlagenbetreiber zu erfüllen sind. Auch Altanlagen müssen innerhalb gewisser Übergangsfristen den Stand der Technik erreichen und den Schadstoffausstoß reduzieren. Da in Österreich keine entsprechende Verwaltungsvorschrift existiert, wird in der Regel die TA Luft als Interpretationshilfe von Sachverständigen, Verwaltungsbehörden und Gerichten herangezogen. Die TA „Luft“ hatte ursprünglich auch einen Bezug auf Beurteilungsflächen und einen Irrelevanzschwellenwert von 1%. Mit der Änderung der TA Luft im Jahr 2002 sei dieser Flächenbezug zu Gunsten eines Punktbezugs aufgegeben worden, dafür wären die Irrelevanzschwellenwerte auf 3% erhöht worden.

Dazu ist aus fachlicher Sicht auszuführen:

– Dem UBA-Leitfaden UVP und IG-L 2007 kann man an keiner Stelle entnehmen, dass sich die dort formulierten Irrelevanzschwellenwerte auf Beurteilungsflächen und nicht auf Beurteilungspunkte beziehen würden. Würde man bei der Beurteilung von Luftschadstoffbelastungen neben Straßen Beurteilungsflächen zu Grunde legen, wären bei Einhaltung des IG-L-Grenzwerts auf der Fläche (durchschnittliche Luftschadstoffbelastung der Fläche) bei den straßennahen Beurteilungspunkten massive Grenzwertüberschreitungen zu vergegenwärtigen. Gleiches gilt für eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung: Wenn ein wie



auch immer formulierter Irrelevanzschwellenwert auf der Fläche unterschritten wäre, würden bei den straßennahen Beurteilungspunkten massive Überschreitungen gegeben sein. Dies deshalb, weil die Schadstoffbelastung mit zunehmender Entfernung von der Straße rasch abnimmt.

– Die Irrelevanzschwellenwerte der deutschen „TA Luft 2002“ stellen ein „Genehmigungskriterium“ im Fall vorhandener Grenzwertüberschreitungen dar, das an das Ergreifen zusätzlicher, belastungsmindernder Maßnahmen zwingend gebunden ist. Die Irrelevanzschwellenwerte in einem UVP-Verfahren stellen ein Beurteilungsinstrument für das Vorhandensein erheblicher Luftschadstoffzusatzbelastungen dar, ohne dass bei Grenzwertüberschreitung Maßnahmen zur Belastungsminderung zu setzen wären. Die Funktion und die Konsequenzen bei der Anwendung der Irrelevanzschwellenwerte des IG-L sind damit ganz andere als bei jenen der TA Luft 2002.

Der UBA-Leitfaden UVP und IG-L 2007 des Umweltbundesamts Wien sieht sohin eine differenzierte Festlegung von Irrelevanzschwellenwerten nach der Höhe der vorhandenen Belastung in einem Gebiet vor, d.h. er enthält unterschiedliche Irrelevanzschwellenwerte für belastete Gebiete Luft und IG-L-Sanierungsgebiete sowie für sonstige Gebiete. Dies ist etwas gänzlich anderes, als der vom ASV für Luftreinhaltung in den Raum gestellte Bezug auf eine bestimmte, nicht näher definierte Fläche: dies liest sich so, als müsste der Irrelevanzschwellenwert durch ein Vorhaben auf einer größeren Fläche und nicht bloß an bestimmten – im gegenständlichen Fall straßennahen – Punkten überschritten werden. Solches kann man aus meiner Sicht aus dem Leitfaden UVP und IG-L des UBA aber keinesfalls herauslesen.

Demgegenüber enthält Punkt 4.2.2 der geltenden deutschen „TA Luft 2002“ bzw. praktisch unverändert den selben Punkt im Referentenentwurf 2016 der geplanten „TA Luft 2017“ (die vom ASV so bezeichnete „aktuelle TA Luft“ ist keine geltende Rechtsvorschrift!) folgende Bestimmung:

*„Überschreitet die nach Nummer 4.7 ermittelte Gesamtbelastung eines in Nummer 4.2.1 genannten luftverunreinigenden Stoffs an einem Beurteilungspunkt einen Immissionswert, darf die unter folgenden alternativen Voraussetzungen nicht versagt werden:*

*a) wenn hinsichtlich des jeweiligen Schadstoffs die Kenngröße für die Gesamtzusatzbelastung durch die Emissionen der Anlage an diesem Beurteilungspunkt 3,0 Prozent des Immissions-Jahreswertes nicht überschreitet und durch eine Auflage sichergestellt ist, dass weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung, insbesondere Maßnahmen, die über den Stand der Technik hinausgehen, durchgeführt werden, oder*

*b) wenn hinsichtlich des jeweiligen Schadstoffs durch eine Bedingung sichergestellt ist, dass in der Regel spätestens 12 Monate nach Inbetriebnahme der Anlage solche **Sanierungsmaßnahmen** (Beseitigung, Stilllegung oder Änderung) an bestehenden Anlagen des Antragstellers oder Dritter oder sonstige Maßnahmen durchgeführt sind, die die Einhaltung der Immissionswerte in Nummer 4.2.1 gewährleisten.“*



Die „TA Luft“ enthält Immissionsgrenzwerte die in Deutschland zwingend einzuhalten sind! Sie enthält auch relativ kleine vorhabensbedingte Zusatzbelastungen, die zu Grenzwertüberschreitungen führen oder diese verschärfen, und die zumindest nach Ablauf einer bestimmten Frist durch Maßnahmen des Antragstellers oder Dritter verpflichtend zu kompensieren sind.

Nach österreichischer praktizierter Auffassung und Verständnis von Irrelevanz sollen diese Regelungen zur Relevanz vorhabensbedingter Luftschadstoffzusatzbelastungen aber offenbar nicht verpflichtend sein, gemäß dem Motto „*a bisserl was muss immer gehen ...*“ (und dieses „Bisserl“ sollte möglichst groß sein). Dies ist fachlich und bezogen auf das Schutzgut Mensch nicht nachvollziehbar.

Unabhängig davon ist erneut darauf hinzuweisen, dass es bei einem UVP-Feststellungsverfahren nicht um eine gerade noch gegebene „Genehmigungsfähigkeit“ eines Projekts geht, sondern um die Feststellung der Erheblichkeit einer Einwirkung. An diese Feststellung, deren rechtliche Folge nur eine vertiefte Untersuchung der Auswirkungen (UVP) unter erweiterter Beteiligung der Öffentlichkeit ist, wird man wohl strengere Maßstäbe stellen müssen, als an die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens. Die Konsequenz wäre ja sonst absurder Weise, dass (bei vorhandener oder drohender Grenzwertüberschreitung) nur nicht genehmigungsfähige Projekte (da mehr als irrelevante Zusatzbelastung) UVP-pflichtig wären.

Im Ergebnis liegen im Rahmen der Beurteilung der Irrelevanzschwellenwerte folgende Aussagen vor:

Der ASV für Luftreinhaltung kommt in seiner aktuellen Beurteilung der Betriebsphase (Seite 16 der Stellungnahme) zum Ergebnis einer Zusatzbelastung an Stickstoffdioxid und Feinstaub von höchstens +1% der Immissionsgrenzwerte. Der ASV bezieht sich in der Folge auf das 1% Kriterium des UBA-Leitfadens einerseits und auf den vom BVwG im Erkenntnis vom 03.09.2015 „akzeptierten Beurteilungsrahmen“ andererseits. Gemeint ist damit wohl Folgendes:

- bloße Berücksichtigung von rechtlich nur 456 zusätzlichen Stellplätzen anstatt tatsächlich 657 Stellplätzen
- Akzeptanz der Rundung mehrerer Rechengänge zu einem gemeinsamen Ergebnis. In der Beschwerdeverhandlung wurde nämlich zunächst die Zusatzbelastung anhand einer Verkehrsverteilung von 50/50 (Neutor und Neutorstraße) berechnet mit dem Ergebnis 0,7% Zusatzbelastung. Nach Einwendung einer falschen Zugrundelegung der Verkehrsverteilung von 50/50 anstatt 70/30 erfolgte in der Verhandlung eine Neuberechnung mit dem Ergebnis 1,2% Zusatzbelastung. Beide Werte wurden in der Folge fachlich völlig verfehlt miteinander gemittelt auf 1% und festgestellt, dass der Irrelevanzschwellenwert von 1% nicht überschritten sei.

Der ASV für Luftreinhaltung nimmt diese Vorgangsweise auch im ggst Verfahren für sich in Anspruch, rundet die über 1% liegenden Ergebnisse auf 1% ab und stellt fest, dass keine Überschreitung des Irrelevanzschwellenwertes von 1% vorliegt.



TAS kommt in der Immissionsprognose „Betrieb“ vom 3.8.2017 beim Planfall 2021 (immer Bezogen auf den „rechtlichen Bestand“ und beim – realistischeren – Szenario „hohe Vorbelastung“) zu einer vorhabensbedingten Mehrimmission im Jahresmittel von max. 1,1% des IG-L Grenzwertes für den Jahresmittelwert von NO<sub>2</sub> von 35 µg/m<sup>3</sup> (vgl. Tabelle auf Seite 64). Im Planfall 2025 beträgt die vorhabensbedingte Mehrimmission ebenfalls max. 1,1% des IG-L-NO<sub>2</sub>-JMW-Grenzwerts. Tatsache ist, dass mit 1,1% der Irrelevanzschwellenwert von 1% gemäß dem UBA-Leitfaden UVP und IG-L überschritten erreicht ist. Tatsache ist auch, dass ggst nicht mehrere Werte miteinander gemittelt werden konnten, was im übrigen wie im obigen Fall fachlich auch gar nicht zulässig wäre.

Würde man eine niedrigere Beurteilungshöhe („Nasenhöhe“ 1,5m) wählen, wären grob geschätzt die verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen um ca. 50% höher anzusetzen. Man würde damit in Summe auf eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung bei NO<sub>2</sub> von 1,1% (TAS) \* 1,5 (Beurteilung in 1,5m Höhe) = 1,65% des IG-L Grenzwertes für NO<sub>2</sub> kommen.

Ergänzend zu den obigen Ausführungen des Privatsachverständigen wird auch nochmals auf die Diskussion zur Auslegung der Relevanzschwellen im Erstverfahren verwiesen:

Der ASV für Luftreinhaltung ging auch damals 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 Grenzwertes.** Bei korrekter (rechtlicher) Interpretation ist also eine **gerundete Zusatzbelastung von 1% des Grenzwertes nicht mehr als irrelevant anzusehen.**

Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte sind außerdem 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 vorhanden.**

Zur Argumentation des lufftechnischen 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 PSV des Umweltanwalts resumierte daher bereits damals wie auch heute, dass sich aus all diesen Gründen eine Diskussion erübrigt, ob mit verschiedenen Ansätzen berechnete Zusatzbelastungen bei der Beurteilung der Relevanz gerundet werden können und ob 1% Zusatzbelastung bereits relevant oder noch irrelevant ist (aus Sicht des PSV 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, die nicht miteinander gemittelt und gerundet werden können.

**Als rechtlich relevantes Zwischenergebnis** wird daher durch den Umweltanwalt festgehalten: Berücksichtigt man zusätzlich zum als Grundlage gewählten Referenzplanfall „0+“, dass

- ➔ **der Ausbau eine weitaus höhere Zusatzbelastung verursacht, nämlich 20% mehr als bei TAS angegeben** und dass diese erhöhte Zusatzbelastung nicht ausgewiesen ist (Stellplatzauslastung),
- ➔ **zusätzlich rund 1.000 Kfz/d im Straßennetz fehlen**, die aufgrund der Garagenerweiterung eigentlich da sein müssten, was zu einer noch höheren Zusatzbelastung und einer größeren Überschreitung von Grenzwerten im Bestand führen müsste, als bisher angenommen,
- ➔ TAS entweder die **Emissionen pro Kfz zu gering angesetzt oder aus anderen Gründen die NO<sub>2</sub>-Immissionen zu niedrig berechnet hat (oder eine Kombination von beidem)**.
- ➔ **die Richtigkeit des Schwerverkehrsanteils zweifelhaft ist**
- ➔ **die Immissionsbelastung der Garagen-Abluft bei weitem unterschätzt wurde**
- ➔ **und dass bei einer Berechnung der Luftschadstoff-Immissionen auf Erdgeschossniveau – dort wo sich Menschen während des Tages dauerhaft aufhalten – mit mindestens 50% höheren Luftschadstoff-Belastungen zu rechnen ist**

dann ist jedenfalls zusätzlich zur bereits festgestellten Überschreitung des Irrelevanzkriteriums zwingend und mit ausreichender Sicherheit von einer massiven Überschreitung des maßgeblichen Irrelevanzkriteriums auszugehen und eine UVP-Pflicht festzustellen.



Für die Bauphase greift der ASV für Luftreinhaltung auf einen Irrelevanzschwellenwert von 3% der Immissionsgrenzwerte zurück und stellt anhand der Unterlagen und Berechnungen fest, dass höchste Zusatzbelastungen von über 3% der Immissionsgrenzwerte erwartet werden.

Allerdings verweist der ASV für Luftreinhaltung auf eine „Berücksichtigung der begrenzten Dauer der (emissionsträchtigen) Bauphase“ und auf die „Bewertung der Bauphase durch das BVwG“ im Erkenntnis vom 03.09.2015.

Dazu ist zu replizieren, dass die Erhöhung des Schwellenwerts in der TA Luft auf 3% bereits die begrenzte Dauer von Bauzeiten beinhaltet und berücksichtigt (gleich wie der ASV in der mündlichen Verhandlung im übrigen auch selbst die Anwendbarkeit des 3% Schwellenwertes aufgrund der „Einmaligkeit“ des Baugeschehens begründete). Hinsichtlich des zusätzlichen Verweises auf das Erkenntnis des BVwG ist festzuhalten, dass dieses lediglich feststellte, dass der Schwellenwert von 3% durch eine Zusatzbelastung von 1,4% nicht überschritten sei.

In der Immissionsprognose „Bau“ vom 4.4.2017 kommt TAS nun zwar zum Ergebnis, dass bei PM10 und NO2 die Immissionsgrenzwerte des IG-L durchgehend (bereits jetzt und auch in der Bauphase) eingehalten werden (siehe Tabelle auf Seite 57), dagegen wohl aber die vorhabensbedingte (baustellenbedingte) Zusatzbelastung zum Teil erheblich mehr als 3% der Grenzwerte des IG-L beträgt. Nach dem UBA-Leitfaden UVP und IG-L, Seite 30, und auch nach Puxbaum ist deshalb im gegenständlichen Fall die vorhabensbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastung eindeutig nicht irrelevant.

Im Ergebnis ist daher die Beurteilung durch den ASV für Luftreinhaltung, die Zusatzbelastungen seien irrelevant, auch für die Immissionsprognose „Bau“ fachlich wie rechtlich unzulässig, da hier sowohl im Schwellenwert und zusätzlich als Begründung für eine „Irrelevanz“ der Zusatzbelastungen die Einmaligkeit des Baugeschehens doppelt berücksichtigt werden soll. Im übrigen ist auch die Bauphase betreffend aufgrund der oben angeführten Punkte von höheren Werten auszugehen, als von TAS angeführt.

**Bei rechtlicher Beurteilung dieses fachlich relevanten Sachverhalts ist daher – im Gegensatz zur Beurteilung durch den ASV für Luftreinhaltung – davon auszugehen, dass die für eine Beurteilung einer UVP-Pflicht heranzuziehenden Irrelevanzschwellenwerte – sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase – jedenfalls überschritten sind, wobei auch die bereits vom ASV festgestellte Überschreitung eine massive Unterschätzung darstellt, weshalb notwendige weitere Beurteilungen, Auflagen und Vorschreibungen im Wege eines UVP-Verfahrens unter Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit zu erfolgen haben.**



## IV. RECHTSWIDRIGE ANRECHNUNG VON 201 STELLPLÄTZEN

### 1. Rechtliche Begründung

Die bisherigen Ausführungen bezogen sich allein auf die von der PW gewählten Vorgangsweise, den maßgeblichen Untersuchungen für das beantragte Vorhaben den Referenzplanfall „0+“, also den fiktiven Rechtsbestand zugrunde zu legen. Anstatt tatsächlich 647 neuer Stellplätze im Vergleich zum Bestand sollen nur 453 Stellplätze immissionsrelevant sein.

Diese Vorgangsweise und rechtliche Beurteilung, geteilt durch das Erkenntnis des BVwG vom 03.09.2015, erfolgte nach Ansicht des Umweltanwalts rechtswidrig und ist derzeit Gegenstand eines Revisionsverfahrens beim VwGH. Dies wurde vor dem VwGH wie folgt rechtlich begründet und ist auch im gegenständlichen Verfahren erneut zu begründen:

Das Bundesverwaltungsgericht geht in seinem Erkenntnis davon aus, dass im Hinblick auf die Judikatur des VwGH (2006/07/0054) gegenständlich eine andere Situation vorliege, da in dem vom VwGH judizierten Fall von einer „*Neuerrichtung*“ einer Abfallbehandlungsanlage ausgegangen wurde, die „*getrennt von der bisherigen*“ errichtet wird. Es habe dort „*keine funktionelle Verbindung*“ bestanden. Unklarheiten bei Kapazitätsverschiebungen bestünden daher nur im Falle einer Neuerrichtung einer Anlage.

Bereits diese dem Erkenntnis des BVwG zugrunde gelegten Prämissen sind falsch bzw nicht dieser zitierten Judikatur des VwGH zu entnehmen. In dem vom VwGH judizierten Fall ging es nämlich vielmehr um eine beantragte Erweiterung einer bestehenden Abfallbehandlungsanlage. Bereits der Antrag auf „Erweiterung“ der Bestandsanlage lässt unzweifelhaft erkennen, dass im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang die bestehende Anlage vergrößert werden sollte. Dieser Zusammenhang ist darüber hinaus aber auch eindeutig ein funktioneller: dies ergibt sich bereits daraus, ob nun bestehende Abfallmengen aus der bestehenden Anlage in die erweiterte Anlage übertragen werden sollen oder nicht. Der VwGH hat dies durchaus als zulässig angesehen, allerdings müssten dann auch die übertragenen Kapazitäten bei der Untersuchung der Umweltauswirkungen der Erweiterung mit einbezogen werden. Dieser Umstand würde aber nach sich ziehen, dass jedenfalls eine Änderung der Bestandsanlage vorliegt und keine Neuerrichtung, wie das BVwG fälschlich vermeint. Fände andernfalls aber keine Kapazitätsverschiebung statt und es läge eine Neuerrichtung vor, wäre ebenfalls die volle ursprünglich beantragte Kapazität auf ihre Umweltauswirkungen zu prüfen.

Wie man es auch dreht und wendet: im Ergebnis ist – auch bei Kapazitätsverschiebung von einem Anlagenteil zum anderen – die volle Kapazität im Rahmen der Einzelfallprüfung zu berücksichtigen. Dies hat sich auch indirekt darin bestätigt, als der Projektwerber mehrfach während der mündlichen Verhandlung versucht hat sein Projekt jeweils immer so durch Verkleinerung bzw Abschränkung anzupassen, damit er eine relevante Anzahl an Stellplätzen der Auswirkungsbeurteilung und damit das Vorhaben der drohenden UVP-Pflicht entzieht.

Das BVwG argumentierte auch damit, dass im ggst. Fall der Mönchsberggarage eine rechtliche Einheit vorliege und versuchte so eine Abgrenzung zur Abfallbehandlungsanlage der VwGH-Judikatur zu ziehen. Doch auch dieses vorgebliche Unterscheidungsmerkmal ist nicht erkennbar. Sowohl bei der Abfallbehandlungsanlage als





auch bei der Mönchsberggarage müssen erst neue Anlagenteile neu errichtet werden, um zusätzliche Kapazitäten aufnehmen zu können. In beiden Fällen liegt Betreibereinheit vor und auch ein rechtlicher Zusammenhang. Es ist daher nicht erkennbar, worin sich der in Revision gezogene Sachverhalt unterscheidet von der vom VwGH judizierten Fallkonstellation.

Es kann daher nicht, wie vielleicht intendiert, eine einheitliche Rechtsprechung der Kapazitätsverschiebung auf Basis bzw. abgehend von der bisherigen Judikatur eingeleitet werden. Dagegen sprechen die vom BVwG selbst herangezogenen Judikate des VwGH und des BVwG selbst, die von wesentlichen Sachverhaltsunterschieden ausgehen, wonach es eben darauf ankommt, ob innerhalb bestehender Anlagen Kapazitäten erweitert werden, oder ob außerhalb bestehender Anlagen in Form von flächenmäßigen Erweiterungen neue Kapazitäten geschaffen werden.

Diese beiden Judikate vor, welche auch das neueste Rundschreiben zum UVP-G zitiert, gilt es zu analysieren:

Zunächst ist zur Auflassung bestehender Parkplätze und deren Ersatz durch eine (weitere) Tiefgarage das **VwGH-Erkenntnis vom 19.7.2007, ZI. 2006/07/0054** zu beachten. Darin hat der VwGH zur Erweiterung einer abfallwirtschaftsrechtlichen Anlage folgendes ausgesprochen:

*„Ein Erweiterungsprojekt (hier: einer bereits bestehenden Abfallsortieranlage) kann zwar so gestaltet sein, dass ein Teil der ehemals bewilligten Abfallmengen nun im erweiterten Projekt behandelt wird. Mit dieser "Verschiebung" wird diese Kapazität aber Teil des neu zu bewilligenden Projektes und damit des über das Erweiterungsprojekt durchzuführenden Bewilligungsverfahrens. Ein Herausrechnen und damit eine Nichtberücksichtigung der ehemals bewilligten Abfallmengen aus der Kapazität des Erweiterungsprojektes scheidet daher aus. (Hier überschreitet das Erweiterungsprojekt auf Grund seines projektierten Gesamtbehandlungsumfanges von 22.900 t/a den in Anh 1 Spalte 1 Z 1 lit b UVPG 2000 genannten Schwellenwert, sodass die Pflicht zur Durchführung einer UVP gegeben war.)“*

*„Die bestehende Bewilligung nach dem AWG 1990 umfasst die Errichtung und den Betrieb einer Abfallsortieranlage an der genannten Stelle mit der genannten Kapazität und mit den damals vorgesehenen technischen Einrichtungen. Im Verfahren zur Erteilung der Bewilligung für die Kapazität von 18.000 t/a wurde auf die mit der Anlage einhergehenden Umweltbelastungen Rücksicht genommen, die Auflagen des Bescheides aus dem Jahr 1997 sind auf das konkrete Projekt in dieser Dimension abgestimmt. Aus dieser Bewilligung erwächst der Beschwerdeführerin daher nur das Recht, die genehmigte Abfallsortieranlage maximal in der Kapazität von 18.000 t/a an der genannten Stelle und in der bewilligten Ausführung zu betreiben. Eine Berechtigung zur Ausnutzung eines Teiles dieser Abfallkapazität an anderer Stelle oder in einer anderen Anlage kann aus der Bewilligung vom 13. Juni 1997 aber nicht abgeleitet werden.“*

Diese Rspr. geht davon aus, dass ein früherer Konsens aus dem bestehenden Anlagenareal nur an der in der Bewilligung genannten Stelle und nur in der bewilligten Ausführung ausgenutzt werden kann. Er kann aber nicht herausgelöst und auf das Erweiterungsprojekt, also in einen neuen Anlagenteil, übertragen werden.



Im ggst. Fall der Mönchsberggarage hat die Projektwerberin dazu folgende Aussagen gemacht:

- Die Parkgaragengesellschaft verfüge über zwei Bewilligungen für die Garagen „Nord“ und „Mitte“ (heute A + B) mit 720 bzw 780 genehmigten Stellplätzen.
- Ummarkierungen und damit Vergrößerungen von Stellplätzen seien in den Jahren 2004-2007 nicht aufgrund von Vorschriften, sondern wegen Kundenwünschen freiwillig durchgeführt worden.
- Dies habe zu einem Verlust von 200 Stellplätzen auf insgesamt 1.300 Stellplätze geführt.
- Dieser Verlust sei nach dem Willen der Projektwerberin auch jederzeit im Bestand wieder reaktivierbar, indem man bestehende Stellplätze wieder verkleinert.
- Dennoch wolle sie sich 200 Stellplätze in dem erst neu zu errichtenden und verfahrensgegenständlichen Anlagenteil anrechnen, also herauslösen und übertragen lassen.

Ausgehend von der Rechtsansicht des VwGH im obgenannten Erkenntnis sind aber genau jene Stellplätze der Garage Nord (720) und der Garage Mitte (780) an deren jeweiligen Standort gebunden.

Innerhalb dieser jeweiligen Standorte mag ein Spielraum vorhanden sein, wo und wie diese Stellplätze angeordnet werden können (sofern nicht das Projekt oder die jeweilige Bewilligung dazu konkrete Einschränkungen macht).

Im Rahmen der bestehenden Bewilligungen mag es auch – wie die Projektwerberin selbst ausführte – zulässig sein, bisher durch Ummarkierungen verlorene Stellplätze wieder zu reaktivieren.

Nach Ansicht des VwGH ist aber genau jener Fall, nach dem Stellplätze örtlich aus dem Konsens herausgelöst und auf einen gänzlich anderen neuen Bauteil an anderer Stelle übertragen werden sollen, nicht zulässig. Damit wäre auch der alte Konsens abzuändern, was wiederum bedeutet, dass der neu angestrebte Konsens um diese Mengen aufzufüllen wäre. Dazu der VwGH:

*„Ein Erweiterungsprojekt kann zwar - wie von der Beschwerdeführerin projektiert - so gestaltet sein, dass ein Teil der ehemals bewilligten Abfallmengen nun im erweiterten Projekt behandelt wird. Mit dieser "Verschiebung" wird diese Kapazität aber Teil des neu zu bewilligenden Projektes und damit des über das Erweiterungsprojekt durchzuführenden Bewilligungsverfahrens. Ein Herausrechnen und damit eine Nichtberücksichtigung der Menge von 13.000 t/a aus der Kapazität des Erweiterungsprojektes scheidet daher aus.“*

Die Rspr. formuliert daher klar und eindeutig, dass die von der Projektwerberin angestrebte Vorgangsweise eben nicht zulässig ist.



Im Vergleich dazu ist aber weiters noch das **Erkenntnis des BVwG vom 24.10.2014, W143 2003020-1**, zu analysieren:

In diesem Verfahren ging es um die Erneuerung von Windkraftanlagen innerhalb eines Windparks, stärkere Anlagen sollen die Gesamtkapazität des Windparks erhöhen (Repowering).

Im Vergleich zur oben zitierten Judikatur des VwGH berücksichtigte das BVwG in seinem Erkenntnis bei der Frage der Anrechenbarkeit von Kapazitäten aus dem bisherigen Bestand aber einen entscheidenden Faktor: im Rahmen des Repowering des Windparks erfolgte keine flächenmäßige Erweiterung oder eine Erhöhung der Anzahl an Windkraftanlagen, sondern allein ein Ersatz von Altanlagen und eine Erhöhung der Gesamtkapazität innerhalb der bestehenden Anlage. Damit wurden Kapazitäten alter Windkraftanlagen durch Stilllegung und Abbau vernichtet, eine Nutzung dieser Altanlagen wurde daher aufgegeben und ist nicht mehr zulässig. Die Gesamtkapazität des Windparks bleibt rechtlich aber aufrecht. Wird daher eine Altanlage durch eine Neuanlage ersetzt, so füllt die neue Windkraftanlage den Verlust bis zur bisherigen Kapazitätsgrenze wieder auf, darüber hinaus gehende Kapazitäten sind aber neu zu prüfen. In den Worten des BVwG:

*„Gegenstand und Beurteilungskriterium des Feststellungsverfahrens ist hier eine einzige Anlage, nämlich ein Windpark. Es ist auf den Windpark und nicht auf einzelne Konverter abzustellen. Relevant ist daher nur die Gesamtkapazität des Windparks (als eine Anlage). Hinsichtlich der Prüfung der Frage, ob für ein Änderungsvorhaben eine UVP- Pflicht nach § 3a UVP-G 2000 besteht, ist festzustellen, inwiefern sich die Kapazität des Vorhabens im Vergleich zum genehmigten Ist- Bestand verändert. Im Sinne des Gesetzestextes gemäß Anhang 1 Z 6 UVP-G 2000 ist im verfahrensgegenständlichen Fall von einem Windpark mit mehreren Konverter auszugehen, sodass maßgeblicher Prüfungsmaßstab die Gesamtkapazität des Windparks im Ist-Zustand und in weiterer Folge die geplante Änderung dieser Gesamtkapazität ist. Hierbei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die abzutragenden Windkraftanlagen nicht mehr genutzt werden und für diese durch die komplette Entfernung und durch die Verwirklichung des geplanten Änderungsvorhabens kein Konsens mehr besteht: Eine Kapazitätsnutzung dieser Anlagen ist rechtlich, technisch und faktisch nicht mehr möglich. Unter Berücksichtigung dieses Prüfungsmaßstabes können die Kapazitäten dieser - durch die geplante Änderung-konsenslosen Anlagen nicht mehr bei der Berechnung der Gesamtkapazität mitberücksichtigt werden, und es ist somit ein Abzug der nicht mehr nutzbaren Kapazitäten zulässig.“*

Übertragen auf Kfz-Stellplätze hieße dies, dass in der Vergangenheit verlorene Kfz-Stellplätze innerhalb der Bestandsanlage bis zur bewilligten Kapazitätsgrenze (in Nord 720, in Mitte 780) wieder eingerichtet werden können. Diese faktische Möglichkeit hat auch die Projektwerberin klar vor Gericht zum Ausdruck gebracht. Darüber hinaus gehende Kapazitäten in den einzelnen bestehenden Anlagenteilen sind neu zu bewilligen.



Aus dem zitierten Erkenntnis des BVwG ist aber eben nicht abzuleiten, dass diese in der Vergangenheit verlorenen Stellplätze auch an anderer Stelle in einem neuen Anlagenteil eingerichtet werden dürften, ohne berücksichtigt werden zu müssen. Im Gegenteil, dazu das BVwG in Auseinandersetzung mit VwGH 19.07.2007, 2006/07/0054:

*„Das Herauslösen einer bewilligten Teilkapazität, so die zitierte VwGH- Judikatur, unter gleichzeitiger "Gutschrift" für ein Neuvorhaben an anderer Stelle oder in einer anderen Anlage zwecks Nichterreicherung des Schwellenwerts darf somit nicht erfolgen bzw. löst beim Erreichen des Schwellenwertes beim neuen Projekt eine UVP-Pflicht aus. Das verfahrensgegenständliche Projekt ist jedoch nicht als neues Vorhaben zu beurteilen, sondern als ein Änderungsvorhaben, da - wie bereits oben ausgeführt- durch den vollständigen Ersatz der 3 abzutragenden Konverter durch die 3 neuen leistungsstärkeren Konverter am nahezu selben Standort eine räumliche und sachliche Verflechtung infolge des einheitlichen Betriebszwecks vorliegt. Die zitierte Entscheidung des Höchstgerichts ist auf den gegenständlichen Sachverhalt aufgrund der hier sachlich und räumlich im Zusammenhang stehenden Vorhabensteile nicht anwendbar (vgl. US 30.09.2013, 1A/2013/10-15 Waldegg).“*

Im ggst. Fall soll aber geradezu nicht am selben Standort der Garagen Nord und Mitte eine Erhöhung der Stellplätze im beantragten Ausmaß stattfinden (dies wäre wohl auch bautechnisch nicht zulässig), sondern es soll an einem neuen benachbarten Standort eine neue Anlage errichtet werden und auf diese neue Anlage eine Übertragung stattfinden.

Eben dieser Fall ist – gedeckt durch beide zitierten Erkenntnisse – rechtlich nicht zulässig.

Auch eine von der Projektwerberin in Aussicht gestellte Verzichtserklärung für 208 Stellplätze im Bestand, die aber nur dann wirksam würde, wenn die Erweiterung rechtskräftig genehmigt und in Betrieb genommen wird, ändert nichts an dieser Beurteilung. Der Verzicht hängt nämlich von einem ungewissen Ereignis in der Zukunft ab und kann daher im Feststellungsverfahren nicht zwingend beachtet werden. Dieser Versuch diene daher allein dem Entzug von Stellplätzen aus der Beurteilung im Feststellungsverfahren, welches aber eben kein Genehmigungsverfahren darstellt.

Eine solche Änderung des bisherigen Konsenses bringt auch nach der Rechtsprechung des VwGH 2006/07/0054 keinen Vorteil: wie bereits ausgeführt, wäre diese "Verschiebung" der Kapazität nach Ansicht des VwGH aber Teil des neu zu bewilligenden Projektes und damit des über das Erweiterungsprojekt durchzuführenden Bewilligungsverfahrens.

Die mitbeteiligte Partei geht daher davon aus, dass die vom BVwG vorgenommene Kapazitätsverschiebung von der Altanlage auf den erst neu zu errichtenden Anlagenteil durch Ausbruch einer Kaverne und Neuerrichtung von unterirdischen Stellplätzen unter Einrechnung von 201 Stellplätzen zu Unrecht erfolgt ist.

Gerade diese Anzahl zu Unrecht angerechneter Stellplätze ist aber insofern im Rahmen der Einzelfallprüfung relevant und UVP-auslösend, als seitens der mitbeteiligten Partei durch Beiziehung eines Privatsachverständigen nachgewiesen wurde, dass im



bestehenden belasteten Gebiet Luft der Stadt Salzburg und bei im Verfahren festgestellten Grenzwertüberschreitungen im Bereich von Wohnungen im Einzugsbereich der Garagenein- und -ausfahrten, also bei bereits vorliegender Gesundheitsrelevanz der bestehenden Luftsituation, der zusätzlichen Belastung in Folge Verstärkung des Verkehrsaufkommens durch Erweiterung der Mönchsberggarage jedenfalls Relevanz zukommt. Das BVwG hat aber eben genau auf diese Prüfung, insbesondere auf die Berücksichtigung von 201 Stellplätzen und den daraus induzierten Verkehr und dessen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit verzichtet und damit das Verfahren auch mit einem Verfahrensmangel belastet. Auch unter Berücksichtigung der Intention der UVP-Richtlinie und der Umweltvorsorge hätte das Gericht im Zweifel dieser Prüfung den Vorrang geben müssen.

## 2. Immissionstechnische Begründung

Diese rechtliche Beurteilung und deren Begründung lässt sich zusätzlich aber auch fachlich stützen und nachvollziehbar darlegen, weshalb im ggst Fall die Verlagerung von Kapazitäten immissionswirksam ist und daher nicht als Rechtsbestand gelten kann, sondern im Vergleich dazu ein „aliud“ darstellt. Auch dazu hat der Umweltanwalt Herr Dipl.Ing.Dr. Johann Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, mit einer fachlichen Expertise beauftragt:

Die Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. argumentiert, dass durch „freiwillige“ Ummarkierung im Jahr 2003 eine Reduktion der Stellplatzzahl von 1.493 auf 1.299 in der gesamten Mönchsberggarage, bestehend aus der Altstadtgarage A und der Altstadtgarage B, erfolgt sei. Der „rechtskräftige Bestand“ von 1.493 Stellplätzen sei dadurch aber nicht beeinflusst worden. Von den 1.493 rechtskräftig genehmigten Stellplätzen würden 201 Stellplätze nun nicht mehr im bewilligten Bestand der Garage situiert, sondern in der geplanten Erweiterung der Altstadtgarage B, wären aber – da genehmigter Bestand – bei der Kapazitäts- und Auswirkungsermittlung der Garagenerweiterung nicht anzurechnen.

Im Schreiben der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. vom 21.10.2015 wird zu den genehmigten und den tatsächlich bestehenden Stellplatzkapazitäten im Bestand Folgendes angegeben:

	bewilligt	vorhanden	Differenz
Garage A	720	619	101
Garage B	773	680	93

Rest auf 201 vom Bestand in die Erweiterung der Garage B verlagerte Stellplätze: 7 (neue Fluchtwege, E-Tankstelle).

Aus fachlicher sowie aus UVP-rechtlicher Sicht erscheint mir relevant, ob die räumliche Verlagerung der vorgeblich „genehmigten“ 201 Stellplätze vom Bestand in der Garage A und Garage B in die Erweiterung der Garage B im Hinblick auf die damit verbundenen Auswirkungen auf die Schutzgüter „auswirkungsneutral“ ist, oder ob die Verlagerung – da zu größeren oder anderen Auswirkungen führend – ein „aliud“ (im Vergleich zum vorgeblich genehmigten Bestand) darstellt.



Im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Schutzgüter ist die Verlagerung von 201 vorgeblich genehmigten Stellplätzen des Bestandes in die erweiterte Garage B nicht auswirkungsneutral. Dies begründet sich wie folgt:

– Im vorgeblich genehmigten Bestand fahren zur Garage A (720 „genehmigte“ Stellplätze) die Kfz über die Neutorstraße in die Garage A ein, verlassen diese aber über die Reichenhaller Straße. Wenn nun aus der Garage A 101 Stellplätze zur erweiterten Garage B verlagert werden, fahren die entsprechenden Kfz ebenfalls über die Neutorstraße in die ausgebauten Garage B zu, verlassen diese aber auch wieder über die Neutorstraße. Damit wird über die dem Projekt und damit dem Feststellungsbegehren zu Grunde gelegte Verlagerung von 101 Stellplätzen von Garage A in die erweiterte Garage B ein Mehrverkehr auf der Neutorstraße erzeugt (nämlich jener der nunmehr über die Neutorstraße und nicht mehr über die Reichenhaller Straße abfahrenden Pkw), was zu einer höheren Luftschadstoffbelastung im Bereich Neutorstraße führt, als dies beim genehmigten Bestand (angenommen, die Genehmigung würde tatsächlich auch noch heute 720 Stellplätze abdecken) der Fall wäre.

– Weiterhin müssen nunmehr die „verlagerten“, nicht in Garage A sondern in die erweiterte Garage B fahrenden Kfz längere Wege zurücklegen, um zu den verlagerten Stellplätzen zu kommen, was zu einer Mehremission an Luftschadstoffen führt (die über die Garagenentlüftung an die Umgebung abgeführt werden).

– Gleich ist die Situation hinsichtlich der verlagerten Stellplätze des Bestands von Garage B: Bei den vom Bestand der Garage B in die erweiterte Garage B verlagerten 93 Stellplätzen bleibt zwar die Verkehrserzeugung auf der Neutorstraße gleich, aber die internen Fahrwege zu den verlagerten Stellplätzen in der Altstadtgarage B werden erheblich länger, was ebenfalls zu einer Erhöhung der Luftschadstoffemissionen führt (die über die Garagenentlüftung an die Umgebung abgeführt werden).

Allein die bloße räumliche Verlagerung der „nicht ausgenutzten“ Stellplätze vom Bestand der Garagen A und B in die Erweiterung der Garage B führt damit zu einer Erhöhung der Luftschadstoffemissionen aus den Garagenbauwerken und durch die Verlagerung eines Teils des Garagenverkehrs von der Reichenhaller Straße auf die Neutorstraße zu einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im Bereich der Neutorstraße.

Emissions- und immissionsneutral wären die 201 genehmigten, aber nicht realisierten Stellplätze – setzte man das rechtliche Konstrukt der PW zur Anrechenbarkeit voraus – im Vergleich zur vorhandenen Genehmigung nur, wenn sie an Ort und Stelle, d.h. wieder in den bestehenden Garagen A und B geschaffen würden.

Auf Basis dieser rein fachlichen Begründung unter Berücksichtigung der immissionstechnischen Konsequenzen der Verschiebung von 201 Stellplätzen wird selbst einem Laien verständlich, dass eine Anrechnung von 201 Stellplätzen und daher deren Ausschluss von einer immissionstechnischen Beurteilung von nur 453 Stellplätzen zu einer Unterschätzung der in Wahrheit zu erwartenden Zusatzbelastung von Luftschadstoffen von tatsächlich 647 bisher nicht vorhandenen und damit neu errichteten Stellplätzen führen muss.



## **Immissionstechnisch untaugliche und unzulässige Konstruktion einer „Anlaufphase“**

Offensichtlich wird dieses Ungleichverhältnis beispielsweise bei der nun von der Projektwerberin neu des neuen Bauteils der Garage: Bei der Berechnung der Luftschadstoff-Zusatzbelastung durch Kraftfahrzeuge wird nämlich von einem "rechtlichen Bestand" von 1420 PKW-Einfahrten ausgegangen, obwohl der tatsächliche Bestand nur bei 1130 liegt. Durch die Zugrundelegung dieser höheren Zahl verringert sich so die Zahl der im Projekt prognostizierten Erweiterung der Einfahrten. Nach diesem Konstrukt würden daher fiktiv weniger Autos in die Garage einfahren, als dies tatsächlich bei Umsetzung des Vorhabens der Fall wäre.

Während also bei der UVP-Schwellenwertberechnung und bei der Luftschadstoff-Berechnung 201 Bestands-Stellplätze abgezogen werden, sollen bei der Einfahrtsberechnung zur Garage als Rechts-Bestand (der tatsächlich nicht vorliegt) wieder 201 Stellplätze angeschrieben werden, damit die Zahlen der zusätzlichen Einfahrten durch die Erweiterung geringer ausfallen.

Das gibt im Ergebnis eine bloß rechnerisch geringere Luftbelastung als tatsächlich durch die Erweiterung verursacht wird. Diese rechnerisch geringere Luftbelastung führt gemessen an den beantragten Obergrenzen dazu, dass der Ausbau daher eine weitaus höhere Zusatzbelastung von +20% mehr verursacht, als bei TAS angegeben, noch bevor die Obergrenzen ihre vorgebliche Wirkung entfalten.

Das vorgebliche Ziel der Projektwerberin, auf dieser Basis im Rahmen einer Anlaufphase Schwellen zu definieren, um erhöhte Umweltbelastungen vermeiden zu können, entpuppt sich im Ergebnis damit als eine völlig untaugliche Beschränkung von Zusatzbelastungen, da dieses Konstrukt in Wahrheit mehr Belastung zulässt, als es vorgibt und als zulässig wäre.

Tatsächlich ist dieser Konstruktion daher anzulasten, dass

- sie auf rein fiktiven Annahmen beruht
- ihr keine realen Fakten zugrunde liegen
- es keine nachvollziehbaren Datengrundlagen gibt
- sie damit nicht überprüfbar ist
- die Garage in Spitzenzeiten bereits bisher ausgelastet ist
- eine hohe Auslastung zu Spitzenzeiten auch nach dem Ausbau anzunehmen ist (wegen der günstigen Dauerparkplätze auch außerhalb)
- nicht nachvollziehbar ist, ob die Angaben über die Ein- und Ausfahrten stimmen (Berücksichtigung von Sanierung der Garage, Sperre Neutor, etc)
- diese Zusage der Beschränkung (die verpflichtend nur gegenüber der Gewerbe-Behörde und Baubehörde abgegeben werden kann) der Disposition der PW unterliegt



Wie sich aus ZIS+P (30.06.2017), welche eine Berechnung der Anlaufphase nach den Angaben der PW durchgeführt hat, ergibt, stammen die zugrunde gelegten Angaben aus einer Wirtschaftlichkeitsberechnung der Auftraggeberin. Diese rechnet im ersten vollen Betriebsjahr mit nur 50% der erwartbaren Einnahmen, wobei die zugrunde gelegten wirtschaftlichen Annahmen aber nicht bekannt sind. Ein nach den Grundpflichten handelnder, gewissenhafter und sorgfältiger Kaufmann wird bereits aus wirtschaftlicher Vorsicht nicht mit einem vollen Gewinn vom ersten Tage an rechnen, um nicht seine wirtschaftliche Situation zu überschätzen. Dies hat aber einerseits nichts mit den möglichen realen Entwicklungen zu tun und kann andererseits daher auch nicht Grundlage für eine Grob-Prüfung umweltbezogener Auswirkungen eines Vorhabens sein.

**Die zugrunde gelegte Wirtschaftlichkeitsberechnung ist daher nicht geeignet, Umweltauswirkungen iSd UVP-Gesetzes zu ermitteln.**

Der beauftragte Privatsachverständige Dipl.Ing.Dr. Wimmer beziffert die Konsequenzen dieser Unterschätzung wie folgt:

Nachdem der zusätzliche Verkehr aus der Garagenerweiterung im Vergleich mit dem tatsächlichen Bestand 1.180 Pkw/d (=JDTV 2.360 Kfz/d) beträgt, im Vergleich mit dem „rechtlichen Bestand“ aber nur 830 Pkw/d, ist bei Abstellen auf den tatsächlichen Bestand (Planfall 0) an Stelle des „rechtlichen Bestands“ (Planfall 0+) mit dem 1,42 fachen vorhabensbedingten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Bereits aus diesem Umstand würde sich die Luftschadstoff-Zusatzbelastung (NO<sub>2</sub>) statt um max. 1,1 % des Grenzwerts auf max. 1,6% des Grenzwerts erhöhen.

Würde man zusätzlich eine niedrigere Beurteilungshöhe („Nasenhöhe“ 1,5m) wählen, wären grob geschätzt die verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen um ca. 50% höher anzusetzen. Man würde damit in Summe auf eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung bei NO<sub>2</sub> von 1,1% (TAS) \* 1,4 (tatsächlicher Bestand) \* 1,5 (Beurteilung in 1,5m Höhe) = 2,3% des IG-L Grenzwertes für NO<sub>2</sub> kommen.

Diese nicht ausgewiesene erhöhte Zusatzbelastung ist durch die beantragte "selbstbeschränkende" Obergrenze gedeckt und darin versteckt.

Bereits diese Überschreitungen der Irrelevanzschwellen reichen aus für die Feststellung einer UVP-Pflicht. Berücksichtigt man daher alle bereits aufgezählten Defizite der Prognose (20% höhere Zusatzbelastung infolge Stellplatzauslastung, Abgang von 1.000 Kfz/d im Garagenumfeld, Schwerverkehrsanteil, Garagen-Abluft, Messpunkthöhe, ...) ist ein rechtlich maßgebliches Überschreiten der Irrelevanzschwellen und eine UVP-Pflicht „über-erwiesen“.





### 3. Erweiterte rechtliche Begründung: Ummarkierung

Im Schreiben der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. vom 21.10.2015 wird unter „aktueller tatsächlicher Bestand“ ausgeführt, dass im Jahr 2003 „aus Gründen des Kundenservices (um die Einparkvorgänge zu erleichtern) temporär die Bodenmarkierungen derart verändert“ worden seien, „dass die Stellplätze von den der Genehmigung zugrunde liegenden 2,30 m auf 2,50 m verbreitert wurden. Mit dieser Ummarkierung von 2,30 m auf 2,50 m pro Parkplatz ist kein Verzicht auf den öffentlich-rechtlichen Konsens verbunden. ...“.

Diese damit nur „freiwillige“ Ummarkierung hätte zu einer Reduktion der Stellplatzzahl von 1.493 auf 1.299 geführt, der „rechtskräftige Bestand“ von 1.493 Stellplätzen werde dadurch aber nicht beeinflusst. Von den 1.493 rechtskräftig genehmigten Stellplätzen würden 201 Stellplätze nicht mehr im bewilligten Alt-Teil der Garage situiert, sondern in der geplanten Erweiterung. Gleichzeitig werde im Falle der Genehmigung der Garagenerweiterung auf den bau- und gewerbebehördlichen Konsens für die 201 Stellplätze im Bestand der Garage verzichtet. Dadurch würden bei Errichtung von 654 öffentlich zugänglichen Stellplätzen im Neubau insgesamt nur 453 Stellplätze tatsächlich hinzukommen.

In diesem Zusammenhang von rechtlichem Interesse ist, dass nach OIB-Richtlinie Nr. 4 (März 2015) „Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit“, Punkt 2.10.4, Tabelle 2, die Mindestbreite von Stellplätzen bei Senkrecht- und Schrägaufstellung 2,50 m betragen muss. Barrierefreie Stellplätze müssen um noch um einen Meter breiter sein. Die OIB-Richtlinie 4 wurde mit Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 22. Juni 2016, LGBl Nr 55/2016, ohne Sonderregelungen für verbindlich erklärt.

Aus den Vorbemerkungen der OIB Richtlinie ergibt sich folgender Inhalt:

*„Von den Anforderungen dieser OIB-Richtlinie kann entsprechend den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen abgewichen werden, wenn vom Bauwerber nachgewiesen wird, dass das gleiche Schutzniveau wie bei Anwendung der Richtlinie erreicht wird. Bei Änderungen an bestehenden Bauwerken sind im Einzelfall gegebenenfalls Erleichterungen entsprechend den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen zulässig.“*

Die Erläuterungen zu den Vorbemerkungen stellen nachfolgend klar:

*„Bei Einhaltung der in der OIB-Richtlinie 4 festgelegten Anforderungen wird das jeweilige Schutzziel ohne weiteren Nachweis erreicht. Um Raum für die Planungs- und Baufreiheit zu schaffen und um innovative Lösungen zu fördern, wird jedoch auf die jeweiligen landesrechtlichen Möglichkeiten des „gleichwertigen Abweichens“ hingewiesen. Die Nachweisführung über die Einhaltung des gleichen Schutzniveaus liegt in solchen Fällen beim Bauwerber. Davon unabhängig sind im Einzelfall aufgrund der jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen Erleichterungen bei Änderungen an bestehenden Gebäuden zulässig. In diesen Fällen ist der Nachweis des „gleichwertigen Abweichens“ nicht erforderlich.“*



Punkt 2.10.4 der OIB-Richtlinie regelt:

„2.10.4 Die Fläche von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und die Breite der Fahrgassen sind nach der Art und Anordnung der abzustellenden Kraftfahrzeuge zu bemessen. Für Stellplätze für Personenkraftwagen gelten die Mindestwerte von Tabelle 2.

Tabelle 2: Mindestwerte für Stellplätze

	Senkrechtaufstellung	Schrägaufstellung	Längsaufstellung
Winkel des Stellplatzes zur Fahrgasse	90°	60°   45°	0°
Stellplatzgröße für Personenkraftwagen	2,50 m × 5,00 m	2,50 m × 5,00 m	2,30 m × 6,00 m
Barrierefreie Stellplatzgröße für Personenkraftwagen	3,50 m × 5,00 m	3,50 m × 5,00 m	3,50 m × 6,50 m
Fahrgassenbreite	6,00 m	4,50 m   3,50 m	3,00 m

Die Breite barrierefreier Stellplätze setzt sich aus einem 2,30 m breiten Bereich für den Stellplatz und einem 1,20 m breiten Bereich zum Ein- und Aussteigen zusammen. Bei zwei nebeneinander angeordneten barrierefreien Stellplätzen genügt ein gemeinsamer Bereich zum Ein- und Aussteigen. Barrierefreie Stellplätze sind möglichst horizontal anzuordnen sowie zu kennzeichnen. 2.10.5 Bei Nutzflächen von mehr als 250 m<sup>2</sup> sind die Stellplätze für Kraftfahrzeuge dauerhaft zu kennzeichnen.“

Die OIB-Richtlinie 4 wurde mit Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 22. Juni 2016, LGBl Nr 55/2016, ohne Sonderregelungen auf Basis des § 6 Bautechnikgesetz für verbindlich erklärt und regelt nach dessen § 1 **die bautechnischen Anforderungen für die Planung und Ausführung von baulichen Anlagen im Land Salzburg.**

„In- und Außerkrafttreten § 5

(1) Diese Verordnung tritt mit 1. Juli 2016 in Kraft; gleichzeitig treten außer Kraft: 1. die Garagen-Verordnung, LGBl Nr 1/2004; 2. die Önormen-Verordnung 2004, LGBl Nr 50, in der Fassung der Verordnung LGBl Nr 75/2013; 3. die Bautechnikverordnung-Energie, LGBl Nr 59/2014, in der Fassung der Verordnung LGBl Nr 72/2015; 4. die Salzburger Schutzraumverordnung, LGBl Nr 1/1978, in der Fassung der Verordnung LGBl Nr 32/1996.

(2) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung anhängigen baurechtlichen Verfahren sind nach den bis dahin geltenden Bestimmungen fortzuführen. Für bauliche Maßnahmen, um deren Baubewilligung nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung bis einschließlich 31. August 2016 angesucht worden ist, sind im Hinblick auf die bautechnischen Anforderungen an die Gesamtenergieeffizienz, die Energieeinsparung und den Wärmeschutz abweichend zu § 1 die Bestimmungen der Bautechnikverordnung-Energie (Abs 1 Z 3) weiter anzuwenden.“



Zuvor galt die **Salzburger Garagen-Verordnung** LGBl Nr 1/2004 (mindestens 2,5 m Breite je Stellplatz), allerdings war diese nur auf bereits anhängige Verfahren anzuwenden.

Vor dieser galt die **Verordnung des Reichsarbeitsministers** vom 17. Februar 1939, RGBl. I S. 219, über Garagen und Einstellplätze - Garagenordnung, in Österreich eingeführt durch die Einführungsverordnung vom 18. November 1939, StF: GBIfdLÖ. Nr. 1447/1939 (ohne Angabe einer Breite).

Eine Verpflichtung zur nachträglichen Vergrößerung der Stellplätze kann daraus zwar nach derzeitigem Kenntnisstand nicht abgeleitet werden. Allerdings erfolgte im März 2017 die in den großen lokalen Medien abgedruckte Fertigstellungsmeldung der Sanierung der Mönchsberggarage. Über 8 Jahre hindurch sei jedes Jahr ein Parkdeck saniert worden, die Entwässerung erneuert worden usw. Es ist davon auszugehen, dass es dafür entsprechende Bewilligungen oder sonstige behördliche Akte gegeben haben muss. Es ist daher auch nicht auszuschließen, dass Vorgaben nach dem Bautechnikgesetz bzw nach der damals geltenden Garagen-Verordnung (in beiden werden jeweils 2,5 m Breite Stellplätze vorgeschrieben) anzuwenden bzw zu berücksichtigen waren. Diesfalls wäre aber der alte Rechtsbestand abgeändert worden und damit verloren gegangen.

### **Wiederherstellbarkeit von 201 Stellplätzen?**

Ebenso interessant für die Ermittlung, ob ein Rechtsbestand vorliegt oder nicht, ist auch die Frage der Wiederherstellbarkeit des angenommenen Rechtsbestands. Ginge man davon aus, dass keine rechtliche Verpflichtung zur Anpassung besteht und dass auch im Zuge der Garagensanierung die Vorschriften über die Herstellung von Mindestbreiten von Stellplätzen nicht zu berücksichtigen gewesen wären, dann stellt sich die Frage, ob eine freiwillige Anpassung an die heute geltenden gesetzlichen Anforderungen nicht einen Verzicht auf den bisherigen Rechtsbestand darstellt. Ein neuerliches Abgehen von der gesetzlichen Mindestbreite zurück auf schmalere Parkplätze würde dann nämlich einer Bewilligung bedürfen, welcher heute die OIB-Richtlinie 4 zugrunde zu legen wäre. Gleichzeitig müsste dann ein gleichwertiges Abweichen gemäß OIB-RL nachgewiesen werden. Eine Rückkehr zum „Rechtsbestand“ wäre daher nicht ohne weiteres möglich.

Eine grundlegende Voraussetzung für die Existenz eines „rechtlichen Bestands“ einer höheren Stellplatzkapazität als tatsächlich ausgeführt ist, dass man diese höhere Stellplatzkapazität auch faktisch wiederherstellen kann. „Faktisch“ meint in diesem Zusammenhang insbesondere auch „ohne Zutun einer Behörde“, also aus eigenem Antrieb und ohne erforderliche Befassung Dritter (die SPG beschließt ab morgen umzufärbeln und führt dies so durch, ohne Dritte/Behörden davon informieren zu müssen).

Wenn eine Wiederherstellung faktisch, also nicht ohne Weiteres, aber gar nicht durchführbar ist, dann ist auch der Konsens für die ursprünglich höhere Stellplatzkapazität verloren gegangen sein und ein „Horten fiktiver Rechte“ unzulässig.

Davon abgesehen ist es bei den heutigen Kfz-Breiten außerdem eine reine Fiktion, von der realistischen Möglichkeit der Wiederherstellung der ursprünglichen Stellplatzbreiten in



den Altstadtgaragen A und B auszugehen. Die meisten heute auf den Straßen befindlichen Autos sind so breit, dass Stellplätze mit einer Breite von 2,30 m nur mehr unter großen Mühen benutzbar sind (nur dünne und sportliche Menschen schaffen das Ein- und Aussteigen; siehe auch die Liste mit den Kfz-Breiten inkl. Spiegel des ADAC: [https://www.adac.de/mmm/pdf/920\\_Fahrzeugbreiten\\_1\\_211035.pdf](https://www.adac.de/mmm/pdf/920_Fahrzeugbreiten_1_211035.pdf)). Eine Reduktion der Stellplatzbreite in der Mönchsberggarage führte daher zu einem Verlust von Attraktivität und damit zu einem wirtschaftlichen Verlust.

Zusammengefasst ist daher auch aus den Gesichtspunkten

- der Abänderung des Rechtsbestands im Zuge der Garagensanierung oder sonstiger erfolgter Änderungen
- des faktischen Verzichts auf den Rechtsbestand
- der Nicht-Wiederherstellbarkeit ohne behördliche Befassung
- und auch der nach allgemeinem menschlichen Grundverstand unrealistischen und überdies unwirtschaftlichen Rückkehr auf schmälere Stellplätze

ein Rechtsbestand für 201 tatsächlich nicht mehr vorhandene Stellplätze nicht argumentierbar. In den bisherigen Verfahren liegen – außer allgemeinen Behauptungen – keine Dokumente vor, welche einen Rechtsbestand nach den oben angeführten Kriterien als erwiesen annehmen lassen. Es wird daher beantragt die Ermittlungen dahingehend entsprechend zu erweitern.

## V. GEOLOGIE

Den Fachbereich Geologie beherrscht derzeit eine „Glaubensdebatte“ zwischen den Sachverständigen.

Naturgemäß und ohne dies abwerten zu wollen geht die PW in ihrem Projekt von der geologischen Machbarkeit des Vorhabens aus.

Dagegen hat Univ.Prof.Dr. Georg Spaun in mehreren Stellungnahmen und umfassendem Gutachten begründete Einwendungen aufgrund bestehender erheblicher geologischer Unsicherheiten erhoben.

Dagegen hat die PW durch die von ihr beauftragte GeoConsult zwar auf die bereits bisher gemachten Erkundungen verwiesen, ansonsten aber nur lapidar entgegnet „eine angebliche Gefährdung“ der Lodronschen Mauer und des Almkanals/Quellstollens sei „durch nichts nachgewiesen“. In erster Linie wird hierbei auf eine geologische Bauaufsicht verwiesen.

Der geologische ASV gesteht immerhin inzwischen zu, dass „gering bis nicht verfestigter Konglomerat mit Kieslagen“ angetroffen wurden und dass „einzelne Zonen extrem wasserwegig sind, was zu einer Bedrohung der unten liegenden Almkanäle führen könnte.“ Er verweist auf die projektierten Sicherheitsmaßnahmen und eine Bauaufsicht und stellt fest, „dass bei projektgemäßer Ausführung der Anlage keine Beeinträchtigung möglich ist.“ Gleichzeitig nimmt aber auch er nicht inhaltlich Bezug auf die fachlichen Einwendungen des PSV, sondern erhebt den Vorwurf Dr. Spaun „glaubt nicht“, dass



„trotz“ dieser Maßnahmen die Standsicherheit der Festungsmauer und der Almkanäle gewährleistet werden könne.

Tatsächlich stellt sich die Frage, ob und auf welcher Basis die PW und der ASV von einer hundertprozentigen Sicherheit ausgehen können?

Der ASV hat in seiner letzten Stellungnahme vom 26.01.2017 betont, eine Beeinträchtigung sei „bei projektgemäßer Ausführung der Anlage“ nicht möglich.

- Was aber, wenn sich der Berg bzw die geologischen Verhältnisse nicht an das Projekt halten?
- Was passiert, wenn ein unvorhergesehenes Ereignis eintritt?
- Es existieren derzeit keine Notfallpläne, in welchen verschiedene Eventualitäten und Reaktionen darauf dargestellt sind.
- Kann eine Bauaufsicht bei Eintritt eines unvorhergesehenen Ereignisses überhaupt noch reagieren oder nur noch dokumentieren?

Univ.Prof.Dr. Georg Spaun hat in seinen bisherigen gutachterlichen Ausführungen eine Reihe solcher Unsicherheiten aufgezeigt, die bisher ungelöst geblieben sind. Ihm nun vorzuwerfen, er könne nicht nachweisen, dass die historischen Bauwerke gefährdet sind geht allerdings in der Sache zu weit. Selbstverständlich müssen Einwendungen ausreichend substantiiert und auf gleicher fachlicher Ebene erfolgen. Dies ist angesichts eines Fachgebietes, welches oft hellseherische Fähigkeiten abverlangt, auf Basis der zur Verfügung gestellten Daten auch bestmöglich geschehen. Auch ist der Privatsachverständige aufgrund seiner Vorgeschichte bestens mit dem Mönchsberg vertraut. Es kann aber von Parteien – und schon gar nicht in einem Feststellungsverfahren – nicht verlangt werden, dass sie selbst projektierende Arbeiten durchführen. Es bleibt die Pflicht der PW und der ASV alle Unsicherheiten fachlich zu bearbeiten und zu bestätigen oder zu widerlegen.

Mit dem Einwurf des „nicht-glauben-wollen“ durch den ASV und dem Vorwurf des fehlenden „Beweises“ durch die PW, gepaart mit der 100%-Sicherheitsaussage des ASV in seiner abschließenden geologischen Bewertung, ohne auch nur irgendeine Unsicherheit im Rahmen der Ausführung des Vorhabens über das Projekt hinaus anzudenken und ohne Einwendungen fachlich zu widerlegen, entsteht der Anschein einer Voreingenommenheit in Form einer Hemmung einer unparteiischen Entschließung durch unsachliche psychologische Motive, worin ein möglicher Befangenheitsgrund des ASV zum Ausdruck kommt. Dazu gehört bspw, dass ein Sachverständiger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist. Dies war insbesondere der persönliche Eindruck von Prof. Spaun im Rahmen der Wasserrechtsverhandlung.

Zu diesen bisherigen wasserrechtlichen Verfahrensergebnissen wird noch einmal eine aktuelle Stellungnahme von Univ.Prof.Dr. Georg Spaun vom 03.10.2017 vorgelegt, aus welcher sich im Hauptpunkt ergibt, dass „*stark zerbrochenes Konglomerat*“ ansteht (was nun auch der ASV zuletzt bestätigte) und dass „mit schwierigen tunnelbautechnischen Verhältnissen gerechnet werden muss.“ Aufgrund dessen kann aber eben nicht damit gerechnet werden, dass der vom ASV geforderte „*Mindestabstand von 8,0 m im*



***standfesten Konglomerat***“ immer und zu jeder Zeit eingehalten werden kann, **weil standfester Konglomerat nicht durchgehend ansteht (wie auch der ASV nun bestätigte)**.

*Infolge dessen, dass nicht durchgehend standfester Konglomerat ansteht, „muss damit gerechnet werden, dass bei einem Ausbruch des Zufahrtstunnels mit einer Teilschnittmaschine große und nicht berechenbare Erschütterungen auftreten.“...„Bei der Gebirgslösung des zerbrochenen Konglomerates können nicht abschätzbare Erschütterungen auftreten, die zu Verbrüchen des denkmalgeschützten Stollens führen können.*

Weiters erhebt der PSV den Vorwurf, Auswirkungen der Erschütterungen des Gebirges unterhalb der Tunnelsohle durch den Schwerverkehr während der ungefähr 2 Jahre dauernden Bauzeit im geplanten Zufahrtstunnel seien bisher nicht untersucht worden. *„Auch sie können zu Nachbrüchen und Verbrüchen im Almstollen führen.“*

Zum Schreiben der GeoConsult vom 30.11.2016 liegt dem Umweltanwalt aus Zeitgründen eine mündliche Stellungnahme vor, welche nachfolgend schriftlich zusammengefasst wurde:

Zu 1. Die Einhaltung des Mindestabstandes beruht bei GC nur auf theoretischen Annahmen, die tatsächlichen Daten sind aus der Begehung Spaun und Almmeister Peter ersichtlich und ergeben daher zum Teil ein anderes Bild.

Zu 2. und 3. Die angeführten Bohrungen betreffen nur die Kaverne und den Teil des Tunnels, der nicht über den Quellstollen und den Stiftsarm führt. Für die neue Tunnelvariante wurde nur eine Bohrung durchgeführt, dabei entstand ein Bohrwasserverlust der durch eine Zementierung behoben wurde. Der Bohrwasserverlust beweist aber Hohlräume, die weiter zu erkunden sind; dass sowohl GC als auch der Landesgeologe dieses Problem herunterspielen ist aus der Sicht Spaun zumindest merkwürdig.

Zu 4. Die Lodronsche Mauer ist nicht überprüft. Dieses denkmalgeschützte Bauwerk wurde erst durch die Untersuchungen Spaun als wichtig empfunden. Dass seitens GC eine Besichtigung von außen genügt, um die Standfestigkeit zu beurteilen, muss als grob fahrlässig erscheinen. Nach dem Bürgermeisterloch links steht das Haus Gottesehr, es ist nachweislich älter als die Lodronsche Mauer. Südseitig ist zu erkennen, dass es vor Errichtung der Mauer frei gestanden ist und erst durch die Errichtung der Mauer Kellerräume entstanden, die aber durch Bauschutt aufgefüllt sind, das bedeutet, die Mauer ist nordseitig nicht bewehrt, sondern nur mit Schutt und losem Gestein verfüllt.

Zu 5. Es ist zu hinterfragen, ob GC bei Auftreten von Schäden an Quellstollen, Stiftsarm und Lodronsche Mauer haftet, wenn GC sich eindeutig positiv äußert und mögliche Gefährdungen ausschließt.

Auch diese Ausführungen des PSV zeigen eine relevante Unterschätzung bestehender Risiken auf. Die für einen sicheren Nachweis erforderlichen geologischen Untersuchungen sind aus fachlich geologischer Sicht des PSV, bezogen auf das aktuell geänderte Projekt (nur eine Bohrung, diese mit problematischem Ausgang und ohne weitere Erkundungen;



bloß Sichtprüfung zur Standfestigkeit der Stadtmauer), jedenfalls unzureichend quantifiziert und qualifiziert.

Zur aktuellen Stellungnahme des Landesgeologen vom 26.01.2017 hat Prof. Spaun aus zeitlichen aber auch aus inhaltlichen Gründen, aufgrund der aufgeworfenen „Glaubensfrage“ und fehlender neuer fachlicher Ausführungen, keine weitere Stellungnahme abgegeben. Er hat dazu lediglich angemerkt: *„Wenn generell kein Risiko beim Vortrieb des Tunnels, aber auch in der Bauphase gegeben wäre, dann wären auch die vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen nicht notwendig. Das Bundesdenkmalamt ist aufzufordern, dass aus der Sicht des BDA Zerstörungen von Beginn an verhindert werden müssen, indem das BDA seine Zustimmung verweigert. Es ist der Sinn des Denkmalschutzes Zerstörungen zu verhindern. Das Argument von Denk, es würden seitens der SPG notwendige Wiederherstellungen bezahlt, kann vom BDA nicht anerkannt werden.“*

Tatsächlich ist – wie oben begründet ausgeführt – ein gutachterlicher Nachweis einer Gefährdung der historischen Bauwerke nicht vorhanden, dies kann aber auch nicht von einer Partei verlangt werden.

Tatsächlich ist aber auch ein gutachterlicher Nachweis, ob die aufgeworfenen Einwendungen zu den fachlich glaubhaft begründeten Unsicherheiten zutreffen oder auch nicht, ebensowenig vorhanden. Die PW vermeint auf die Abweichung von der Vorgabe des ASV (Standfester Konglomerat) und auf besondere Vorfälle im Rahmen der schwierigen tunnelbautechnischen Verhältnisse fachlich nicht näher eingehen zu müssen.

Damit liegt eine sachverständige Patt-Situation vor, aus der allerdings aus Sicht der fachlichen Einwendungen eine Bringschuld der PW resultiert, um die grundsätzlichen, einer Feststellungsentscheidung entgegenstehenden Unsicherheiten ausräumen zu können und ohne die keine fachlich plausible und rechtlich tragfähige Entscheidung gefällt werden kann.

## **VI. NATURSCHUTZ - LANDSCHAFT**

Grundsätzlich ist eingangs zu den Schutzgütern Natur- und Landschaftsschutz anzumerken, dass vom beauftragten Institut für Ökologie eine Reihe erheblicher Auswirkungen festgestellt wurde, welche ein Naturschutzverfahren erfordern und letzten Endes auch UVP-auslösend sind.

Hinsichtlich des Großteils der Maßnahmen, wie sie im Gutachten IfÖ (März 2016) formuliert sind, können erhebliche Auswirkungen im Zuge des UVP-Feststellungsverfahrens allerdings nur dann ausgeschlossen werden, wenn diese auch zum Projektgegenstand erklärt und auch tatsächlich umgesetzt werden. Dies ist gesondert durch Erklärung der PW nachzuweisen.



Hinsichtlich nachfolgender Punkte bestehen nach fachlicher Prüfung durch die eigene naturkundliche Sachverständige aber weiterhin nachstehende UVP-relevante Einwendungen:

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände beim Uhu, einer Art des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie beinhalten die Zerstörung, Beschädigung oder Entfernung der Fortpflanzungs-, Nist- oder Ruhestätten sowie die absichtliche Störung dieser Art, insbesondere in der Fortpflanzungs- Aufzucht-, Überwinterungs und Wanderungszeit.

Beim **Uhu** sind die Baustelleneinrichtung sowie die Bauarbeiten bzw. sämtliche dazugehörige Tätigkeiten in Verbindung mit Lärm und Licht im Bereich der Wiesen nördlich der Brunnhausgasse sowie entlang des Almkanals zur Sinnhubstraße einerseits im Hinblick auf die Störung aber auch im Hinblick auf die Beschädigung von Fortpflanzungsstätten (Balzbereiche, siehe Abb . 14 des Naturschutzfachlichen Gutachten Institut für Ökologie) als kritisch beurteilt. Dies insbesondere deshalb, weil Uhus, wie telemetrische Untersuchungen belegen, die Freiflächen wie Wiesen als bevorzugte Flugrouten nutzen und nicht den Wald, wie in der angeführten Abbildung dargestellt. Die in der Bauphase genutzte Wiesen sind aufgrund der Nähe zu den Balzstandorten sowie zum eigentlichen Brutplatz – v.a. während der Brut und wenn die Jungen noch klein sind wird das nähere Umfeld auch für die Nahrungssuche genutzt – auch für die ausreichende Ernährung und damit den Bruterfolg von entscheidender Bedeutung. Bei Störungen in der Balzzeit in der Dämmerung ist zu befürchten, dass die Paarbildung überhaupt ausbleibt und somit eine Brut gar nicht stattfindet. Diese Auswirkungen sind jedenfalls als erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Im Gutachten wird zwar auf die hohe Sensibilität des Uhus bzw. des Projektgebietes hingewiesen, zeitliche oder sonstige Einschränkungen als Minderungsmaßnahmen sind aber nicht konkretisiert und damit nicht ausreichend die Auslösung der Verbotstatbestände zu vermeiden.

Mangels dieser nicht ausreichenden Konkretisierung ist in diesem Punkt daher weiterhin von erheblichen Auswirkungen auszugehen.

Bezugnehmend auf das Naturdenkmal „**Ephemerer Tümpel**“ wird außerdem auf die Stellungnahme des naturschutzfachlichen ASV verwiesen, welcher mögliche Beeinträchtigungen des Naturdenkmals nicht ausschließen kann: *„Auch wenn laut Technischem Bericht innerhalb dieses Naturdenkmals keine Maßnahmen stattfinden, so sind dennoch indirekte Auswirkungen (Änderung des Feuchtehaushalts, Stoffeinträge usw.) zu prüfen.“*

Bereits im Vorverfahren hatte der Naturschutzbund ausreichend konkretisierte fachliche Einwendungen formuliert, welche von Univ.- Prof. Dr. Wilhelm Foissner bestätigt wurden:

„Dieses Schutzgut wurde vom Magistrat Salzburg (Zahl 05/01/53489/2010/025) im Amtsblatt vom 29. Februar 2012, Folge 4/2012, zum Naturdenkmal erklärt [s. Anhang]. Das Gebiet ist von seiner Lage her integraler Bestandteil des LSG Leopoldskroner Weiher und auch von dem dafür geltenden Schutzzweck der „Erhaltung .... 2. des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes des Grünkeils zwischen dem Leopoldskroner Moor und dem Festungsberg als harmonische Verbindung von Naturlandschaft und naturnaher Kulturlandschaft“ erfasst. Es handelt sich dabei trotz des geringen Flächenausmaßes um eine weltweit einmalige Lokalität. Als die für das Erscheinungsbild und den Erhaltungszustand des Tümpels beim





Krautwächterhaus mitbestimmende und somit geschützte Umgebung wurde mit einer Fläche im Ausmaß von 5.290 m<sup>2</sup> festgesetzt. Durch die geplante Baustraße mit der Einbindung in die Sinnhubstraße würde das geschützte Areal direkt tangiert und beeinträchtigt. Die Anlage einer Baustraße, über die tausende LKW-Fahrten abgewickelt werden müssten, führt – ebenso wie die unmittelbar jenseits des Hans-Sedlmayr-Weges angrenzende Zwischendeponie – zu starken und dauerhaften/nachhaltigen Schäden im LSG Leopoldkroner Weiher: Massive Bodenverdichtung, damit einhergehend eine Veränderung der Oberflächenwasserabflüsse sowie eine Änderung der Vegetation wären die voraussichtliche Folge. Aufgrund der Baumaßnahmen sind somit nachhaltige und dauerhafte Veränderungen der jahrhundertealten Naturlandschaft bzw. naturnahen Kulturlandschaft (Änderung der Bodenstruktur und der oberflächlichen Wasserabflüsse, Staub- und Stoffeinträge,...) zu befürchten, die auch dem Schutzzweck des Naturdenkmals zuwiderlaufen. Es könnte unter Umständen – insbesondere im Fall eines Unfalls bzw. einer Ölverschmutzung (immerhin sollen ca. 25.000 LKW-Fahrbewegungen auf der Baustraße entlang des Naturdenkmals stattfinden) – im Gefolge des Projektes zu einer Zerstörung des Schutzgutes kommen.

Bisher wurden in diesem kleinen, nur nach Starkregen für einige Tage wasserführenden Tümpel, mehrere für die Wissenschaft neue Wimpertier-Arten (Protista, Ciliophora) gefunden, von denen hier vier abgebildet sind. Sie sind 0,1 – 0,3 mm groß. Den Ort, wo eine neue Art zuerst gefunden und bearbeitet wird, nennt man „Typuslokalität“. Er ist für immer die einzige Referenz für die richtige Bestimmung der Art. Dieser Tümpel ist daher die Typuslokalität für zumindest 8 (!) neue Ciliaten-Arten. Um den Verlust dieser vielfachen, einzigartigen Typuslokalität zu vermeiden, wurde sie als Naturdenkmal (derartiges wurde hier weltweit erstmalig für Einzeller gemacht) unter Schutz gestellt. Die Besonderheit wurde auch in einem Beitrag „Conservation of Protists: The Krauthügel Pond in Austria“ in der renommierten Fachzeitschrift Diversity 2013, 5, 374-392 gewürdigt [s. Anhang].“

Auch zu der damit im Zusammenhang stehenden Frage der mittelbaren Beeinträchtigung von Schutzgebieten behängt derzeit eine Revision in der ggst. Angelegenheit beim VwGH:

Das Bundesverwaltungsgericht stellte in seinem Erkenntnis darauf ab, dass schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 UVP-G nur dann zu berücksichtigen seien, wenn diese durch das Vorhaben auch physisch berührt würden. Gegenständlich sollen Stellplätze für Kraftfahrzeuge innerhalb des Mönchsbergs durch Ausbruch von Gesteinsmaterial und Schaffung von Kavernen neu errichtet werden. Die Garagenanlage selbst berührt daher das schutzwürdige Gebiet des Ephemeren Tümpels beim Krautwächterhaus nicht. Sehr wohl wird dieser geschützte Bereich aber durch die unmittelbar angrenzende Baustraße berührt, welche im Geländeniveau höher liegt und so eine mittelbare Beeinträchtigung durch stoffliche Einträge nicht zu 100% verhindert werden kann.

Während das Salzburger Naturschutzgesetz in § 5 Z 8 mögliche mittelbare Beeinträchtigungen als selbstverständlich berücksichtigt, scheint das UVP-G 2000 diesem fachlich logischen und notwendigen Ansatz nachzuhinken. Die zitierte Bestimmung lautet:

*„8. Eingriffe in ein geschütztes Gebiet oder Objekt:*

*vorübergehende oder dauerhafte Maßnahmen, die einzeln oder zusammen mit anderen Maßnahmen nicht nur unbedeutende Auswirkungen auf das Schutzgebiet oder Objekt oder im Hinblick auf den Schutzzweck bewirken können oder durch eine mehrfache Wiederholung oder Häufung derartiger Maßnahmen voraussichtlich bewirken. Ein*



*Eingriff liegt auch dann vor, wenn die Maßnahmen selbst außerhalb des Schutzgebietes oder Objektes ihren Ausgang nehmen.“*

Nun liegt es auf der Hand, dass die Errichtung der Parkgarage nicht ohne massive Baumaßnahmen erfolgen kann. Das dem Verfahren zugrunde liegende Projekt sieht daher die Inanspruchnahme großer Flächen des betroffenen Landschaftsschutzgebietes vor, in welchem auch der Ephemere Tümpel liegt. Dessen Nichtberücksichtigung erscheint auf Basis der UVP-Richtlinie aber nicht gerechtfertigt.

Gemäß Artikel 4 Abs 3 UVP-RL sind bei der Einzelfalluntersuchung oder der Festlegung von Schwellenwerten bzw. Kriterien im Sinne des Absatzes 2 die relevanten Auswahlkriterien des Anhangs III zu berücksichtigen, wozu ua auch die ökologische Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch die Projekte möglicherweise beeinträchtigt werden, und dort die Belastbarkeit der Natur zählen. Hinsichtlich des Ausmaßes der Auswirkungen eines Projektes (wozu wohl auch dessen Errichtung zu zählen ist) sind weiters die potenziellen erheblichen Auswirkungen der Projekte in ihrem Ausmaß auch auf geographische Räume und hinsichtlich ihrer Wahrscheinlichkeit zu beurteilen.

Angesichts der weiten Formulierung und der vom EuGH regelmäßig geforderten weiten Auslegung der Richtlinie einerseits und dem Faktum, dass die Richtlinie eben keine konkrete Einschränkung auf den im Endzustand abgegrenzten Vorhabensbereich unter Ausklammerung jener Flächen, die für seine Errichtung zwingend erforderlich sind, kennt, muss davon ausgegangen werden, dass sämtliche mit einem Vorhaben im Zusammenhang stehenden Maßnahmen und deren Auswirkungen UVP-rechtlich relevant sind und daher geprüft werden müssen. Andernfalls würde die absurde Situation entstehen, dass aus der Verwirklichung eines Vorhabens resultierende relevante und erhebliche Umweltauswirkungen nie einer Prüfung unterzogen würden, während das Vorhaben selbst nach seiner Endfertigstellung möglicherweise nur geringe Auswirkungen nach sich zieht.

Die nationale Regelung aber, wonach jene schutzwürdigen Gebiete nicht zu berücksichtigen seien, nur weil sie von einem Vorhaben in seinem Zustand nach Fertigstellung nicht berührt seien (obwohl sie in der Bauphase erheblich beeinträchtigt werden), kann so vor dem Unionsrecht nicht aufrecht erhalten werden. Der Revision ist daher unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH zur Rs C-244/12 beizupflichten, dass die bestehenden nationalen Regelungen eine pauschale Ausnahme all jener Projekte aus der Prüfpflicht der Spalte 3 des Anhang 1 UVP-G darstellen, nur weil sie ein schutzwürdiges Gebiet im Zustand ihrer Fertigstellung nicht berühren, sehr wohl aber im Rahmen ihrer Errichtung, weshalb der Gesetzgeber diesen Vorhaben nur deshalb pauschal unterstellt, dass bei ihnen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, obwohl die von der Richtlinie geforderte Prüfung gar nicht durchgeführt wurde. Eine solche pauschale Ausnahme ist aber mit der UVP-RL nicht vereinbar und daher rechtswidrig.



Nach wie vor liegt kein Fachgutachten zu diesem speziellen Typ des Schutzgebietes vor. Die vom BVwG zitierten Ausführungen aus einem allgemeinen Naturschutz-Gutachten des Einschreiters zu diesem Thema bleiben mangels Fachwissen des Autors dazu an der Oberfläche. Auch der ASV für Naturschutz hat dazu im aktuellen Verfahren keine näheren Untersuchungen angestellt, sondern nur auf die Pflicht zur Durchführung einer Naturschutzverfahrens verwiesen.

Bereits im Vorverfahren wurden in den Einwendungen aber erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgebiet festgestellt. Diese führt nun auch der ASV für Naturschutz in seiner aktuellen Stellungnahme an: Änderung des Feuchtehaushalts, Stoffeinträge usw.

Damit können aber weiterhin erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgebiet nicht ausgeschlossen werden.

## **VII. FEUERWEHRZUFAHRT**

Dem Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der PW vom 02.12.2016 ist zu entnehmen, dass bereits ein baurechtliches, als auch ein gewerberechtliches Verfahren durchgeführt wurden, in welchen der Baustollen projektseitig nicht als Feuerwehruzufahrt vorgesehen ist und auch behördenseitig nicht gefordert wurde, dass der Stollen als solcher zur Verfügung stehen müsse.

Der Einfachheit halber wird daher für eine vollständige Dokumentation der Abarbeitung von Einwendungen im Verfahren vorgeschlagen, entweder die bezughabenden Verhandlungsschriften oder Bestätigungen der befassten Behörden über Durchführung und einschlägigen Inhalt der angeführten Verhandlungen zum Thema Feuerwehruzufahrt und Baustollen einzuholen und zum Akt zu nehmen.

## **VIII. ANTRAG**

**Aufgrund der mit dieser Stellungnahme nachgewiesenen und weiterhin vorliegenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wird beantragt, die UVP-Behörde möge feststellen, dass für das ggst abgeändert Vorhaben der Erweiterung der Mönchsberggarage eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.**

Mit freundlichen Grüßen

Für den Umweltsanwalt:

Mag. Markus Pointinger



Beilagen (per mail):

- Mikroskalige Untersuchungen mit dem Modell GRAL am Beispiel von Lärmschutzwänden und Straßenschluchten, Masterarbeit von C. Harringer, TU Graz, 2015
- Stellungnahme Univ.Prof.Dr. Georg Spaun vom 03.10.2017

