



Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)

20504-UVP/22/109-2019

Betreff

Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH; Vorhaben "Erweiterung
Mönchsberggarage"; UVP-Feststellungsbescheid

Datum

07.02.2019

Michael-Pacher-Straße 36

Postfach 527 | 5010 Salzburg

Fax +43 662 8042-4167

gewerbe@salzburg.gv.at

Mag.Dr. Fanny Fökehrer

Telefon +43 662 8042-4467

Bescheid

Aufgrund des Antrags der Landesumweltschutzbehörde Salzburg vom 23.09.2016 und des Antrags der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH, Gstättengasse 15/IV, 5020 Salzburg, vertreten von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien, vom 30.03.2018, die Salzburger Landesregierung möge gemäß § 3 Abs 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) 2000 feststellen, dass für das Vorhaben „Erweiterung Mönchsberggarage“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ergeht folgender

Spruch:

I.

Es wird seitens der Salzburger Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde gemäß den §§ 3 Abs 1, 4 und 7, 3a Abs 3 Z 1 sowie 39 UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idGF, festgestellt, dass für das Vorhaben „Erweiterung Mönchsberggarage“ der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist. Die Tatbestände der Ziffern 21 lit a und b des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 sind durch dieses Projekt nicht verwirklicht.

Diesem Bescheid liegt folgende Vorhabensbeschreibung zu Grunde, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheids bildet:

1. Schreiben der SPG vom 21.10.2015, D/Ti 490-200-10/2015
2. Naturschutzfachliche und landschaftsökologische Planung des lfÖ vom 23.03.2016

www.salzburg.gv.at

Amt der Salzburger Landesregierung | Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe
Postfach 527 | 5010 Salzburg | Österreich | Telefon +43 662 8042-0* | post@salzburg.gv.at

3. Plan 349_FGA_01 Lageplan Biotope (Naturschutzfachliches Gutachten) des IfÖ
4. Plan 349_FGA_02 Maßnahmen vor Beginn des Technischen Projektes (Naturschutzfachliches Gutachten) des IfÖ
5. Plan 349_FGA_03 Zustand in der Bauphase des Technischen Projektes (Naturschutzfachliches Gutachten) des IfÖ
6. Plan 349_FGA_04 Zustand in der Betriebsphase (Naturschutzfachliches Gutachten) des IfÖ
7. Geologisch-hydrogeologischer Bericht der Geoconsult ZT GmbH vom 23.02.2016
8. Verkehrsuntersuchung AXIS vom 30.04.2015
9. Verkehrsuntersuchung AXIS vom 09.11.2015
10. Verkehrsuntersuchung Altstadtgarage Salzburg von ZIS+P von Dezember 2013 "starker Werktag"
11. Verkehrsuntersuchung Altstadtgarage Salzburg 2015 - Auswirkungen auf den JDTV von ZIS+P von November 2015
12. Gegenüberstellung der Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2013 und 2015 der ZIS+P vom 25.01.2017
13. Schalltechnisches Projekt (Bauphase) der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 18.03.2016
14. Schalltechnisches Projekt (Betriebsphase) der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 18.11.2015
15. Technischer Bericht Baukonzept, Hohlraumbau - Einreichung Index c vom 21.03.2016
16. Änderungen im Technischen Projekt vom Stand 2013 (Machbarkeitsstudie) zum Stand 2016 (Einreichung Wasserrecht mit geänderter Baustollenführung) bzgl LKW-Fahrten und Fahrbewegungen der SPP vom 31.01.2017
17. Parkleitsystem der Stadt Salzburg - Übersicht
18. Plan K-112-c Übersichtslageplan, Bauabwicklung über Nonntal - Baustollen über Almkanal der SPP
19. Plan K-113-c Längen- und Querschnitte Baustollen, Bauabwicklung über Nonntal - Baustollen über Almkanal der SPP
20. Plan A-002-c Übersichtslageplan der SPP
21. Plan A-004-b Übersichtslageplan mit bestehenden Zu- und Abluftbauwerken
22. Plan Baustollen Variantenabgleich Bauabwicklung Pläne K-119 und K-120
23. Stellungnahme zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Garagenerweiterung der Altstadtgarage Salzburg für die ersten Betriebsjahre der ZIS+P vom 30.06.2017
24. Lufttechnische Stellungnahme zum Schreiben der LUA vom 31.05.2017 bzgl HBEFA 3.3 der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 29.06.2017
25. Lufttechnische Untersuchung (Austausch Bauphase) der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 04.07.2017
26. Lufttechnische Untersuchung (Austausch Betriebsphase) der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 03.08.2017
27. Graphische Darstellung Einfahrten pro Monat Garage B
28. Stellungnahme und Urkundenvorlage von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 20.10.2016 inkl folgender Beilagen:
 - * Niederschrift der wasserrechtlichen Verhandlung vom 10.08.2016
 - * Niederschrift der Verhandlung zur Almkanalordnung vom 20.09.2016
 - * Plan A-070 Endausbau Baustellenportal der SPP
 - * Planauszug 349-FGA-04 Laichgewässer und Konglomeratmauer
29. Stellungnahme und Urkundenvorlage von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 02.12.2016 inkl folgender Beilagen:

- * Stellungnahme zum Schreiben von Prof Spaun vom 21.11.2016 der Geoconsult ZT GmbH vom 30.11.2016
 - * Stellungnahme betreffend UVP-Pflicht der Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 27.05.2016
 - * Stellungnahme zu den Ausführungen der LUA vom 21.11.2016 des IfÖ vom 30.11.2016
30. Stellungnahme und Urkundenvorlage von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 03.03.2017
 31. Stellungnahme und Urkundenvorlage von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 12.07.2017
 32. Stellungnahme und korrigierte Urkundenvorlage von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 07.08.2017
 33. Stellungnahme von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 10.11.2017 inkl folgender Beilagen:
 - * Stellungnahme zur Einwendung Umweltsachverständigenbüro von ZIS+P vom 08.11.2017
 - * Lufttechnische Stellungnahme zur Stellungnahme der LUA vom 06.10.2017 der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 09.11.2017
 34. Stellungnahme der Projektwerberin zu den Feststellungsanträgen von Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 10.07.2018 inkl folgender Beilagen:
 - * Lufttechnische Stellungnahme von TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 09.07.2018
 - * Verkehrstechnische Stellungnahme der ZIS+P vom 04.07.2018
 35. Stellungnahme ZIS+P zur Aktualität der Verkehrsuntersuchung vom 06.08.2018
 36. Stellungnahme Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 22.11.2018 inkl folgender Beilagen:
 - * Stellungnahme zur Stellungnahme Umweltsachverständigenbüro 2018 von ZIS+P vom 16.11.2018
 - * Lufttechnische Stellungnahme von TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vom 22.11.2018

II. Kosten:

Die Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH hat gemäß § 1 der Landes- und Gemeinde-Verwaltungsabgabenverordnung 2012, LGBL 91/2011 idF LGBL 30/2016, folgende Abgaben zu entrichten:

TP 121 (Feststellungsantrag)	€ 123,60
TP 6 (Vidierung von 41 Unterlagen à 13,90 €)	<u>€ 569,90</u>
	€ 693,50

 Weiters hat die Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH gemäß Gebührengesetz 1957, BGBl 267/1957 idgF, zur Vergebührung des Antrages und der Beilagen Gebühren in Höhe von € 1050,90 zu entrichten.

Die Verwaltungsabgaben und die Gebühren betragen zusammen € 1744,40.

Es wird ersucht, den oben angegebenen Gesamtbetrag innerhalb von zwei Wochen auf das Konto IBAN: AT50550000002127017 bei der Salzburger Landes-Hypothekenbank (BIC: SLHYAT2S) einzuzahlen. Bei Verwendungszweck ist die Nummer 89900000103129 einzugeben.

Begründung:

Verfahrensablauf und Sachverhalt:

Diesem Verfahren war bereits ein erstes UVP-Feststellungsverfahren vorausgegangen. Mit **Bescheid** vom 05.08.2014, Zl 205-G20/21027/84-2014, stellte die **Salzburger Landesregierung** auf Antrag der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH (in Folge SPG) gemäß §§ 39 Abs 1, 3 Abs 7, 3a Abs 3 UVP-G 2000 fest, dass für das Vorhaben der Salzburger Parkgaragen Gesellschaft mbH (in Folge SPG) „Erweiterung Altstadtgarage B“ im Mönchsberg im Ausmaß von 656 PKW-Stellplätzen auf insgesamt 1.952 Stellplätze in der Altstadtgarage keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Tatbestände der Ziffern 21a und 21b des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 sind durch das Projekt nicht verwirklicht.

Die Beschwerden des Naturschutzbundes Salzburg vom 29.08.2014 und der Landesumweltanwaltschaft Salzburg (in Folge LUA) vom 02.09.2014 wurden mit Erkenntnis des **BVwG** vom 03.09.2015, W 113 2011751-1, abgewiesen. Eine Revision wurde eingebracht.

Mit Schreiben vom 23.09.2016 stellte die LUA während der aufrechten Revision den **Antrag**, die Salzburger Landesregierung möge feststellen, dass für das Vorhaben „Erweiterung Mönchberggarage B - geänderte Baustellenführung“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Erweiterung der Mönchsberggarage sei zwar bereits 2014/15 Gegenstand eines UVP-Feststellungsverfahrens gewesen, allerdings liege nunmehr ein geändertes Vorhaben mit entscheidungswesentlichen erheblichen Umweltauswirkungen vor, welches erneut beurteilt werden müsse. Die Verlegung des Baustellentunnels führe zu verbleibenden wesentlichen Geländeänderungen im bestehenden Landschaftsschutzgebiet (sichtbare oberirdische Stützmauern und Lüftungsschacht), möglichen erheblichen Auswirkungen auf den Almkanal, das Schutzgut Wasser und das Schutzgut Denkmalschutz/UNESCO (Almkanal und Lodron'sche Mauer) und auf den Artenschutz im Eingriffsbereich (Schlingnattern, Blindschleiche, Ringelnatter und geschützte Amphibien) sowie zu Veränderungen im Bauablauf.

Weiters legte die LUA eine gutachterliche Stellungnahme von Univ. Prof. i.R. Dr. Spaun vom 11.08.2016 zur geologischen Auswirkung des geänderten Baustollens auf den Almkanal und die Lodron'sche Mauer¹ vor.

Im Rahmen des Parteiengehörs führte die **SPG** in ihrer Stellungnahme vom 20.10.2016 inklusive sechs Beilagen aus (Vorhabensbeschreibung Punkte 2, 5, 7 und 28), dass mit der geänderten Zufahrt und Baustollenführung um ca 100 m nach Nordosten - rein die Bauphase betreffend - keine relevanten Änderungen im Hinblick auf die für die UVP-Pflicht maßgeblichen Sachverhaltselemente verbunden seien. Das gegenständliche Vorhaben sei mit dem ursprünglichen Vorhaben identisch und somit entschiedene Sache gegeben. Der geänderte Baustollen führe zu keiner Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit (Grundwasser, Quellen oder Almkanal), zu keinem Erschütterungsrisiko und zu keiner Beeinträchtigung bestehender Wasserrechte.

Die SPG verpflichtete sich zur Umsetzung der im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens zum Almkanal (Niederschrift der Verhandlung zur Almkanalordnung vom 20.09.2016, Vorhabensbeschreibung Punkt 28) vorgeschlagenen Auflagepunkte des geologischen Gutachtens und erklärte diese zum Vorhabensbestandteil.

¹ Die Lodron'sche Mauer ist Teil der Salzburger Stadtmauer und des alten Befestigungssystems.

Die **LUA** replizierte wiederum mit Schreiben vom 21.11.2016 und betonte die geänderte Sachlage. Durch das geänderte Vorhaben seien nicht nur der St. Peter Quellstollen und der Almkanal betroffen, sondern auch die mittelalterliche Stadtmauer (Lodron'sche Mauer). Auch im Arten- und Landschaftsschutz hätten sich wesentliche Änderungen ergeben. Weiters werde in den materienrechtlichen Verfahren nach den bestehenden Vorschriften zwingend eine ausreichende Feuerwehrezufahrt zur Mönchsberggarage vorzuschreiben sein. Eine weitere gutachterliche Stellungnahme von Univ. Prof. i.R. Dr. Spaun wurde vorgelegt.

Die **SPG** verneinte in ihrer Stellungnahme vom 02.12.2016 (Vorhabensbeschreibung Punkt 29) wiederum das Vorliegen einer relevanten Projektänderung. Es liege lediglich eine geringfügige Verschiebung der Lage des Baustollens vor, die zu keiner wesentlichen Änderung der umweltrelevanten Auswirkungen führe. Entgegen der Auffassung der LUA seien keine neuen Schutzgüter betroffen.

Auf Grund der geänderten Baustellenführung um 100 m nach Nordosten entschied sich ha Behörde zur Durchführung eines **erneuten UVP-Feststellungsverfahrens** gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 (siehe dazu rechtliche Begründung, 3. Zur entschiedenen Sache). Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurden zunächst Amtssachverständige aus den Fachbereichen Naturschutz, Hochbautechnik und Geologie/Hydrogeologie mit der Erstellung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt, um die Frage beantworten zu können, ob auf Grund des geänderten Vorhabens unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen die jeweiligen Schutzzwecke der schutzwürdigen Gebiete (Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Weiher, Landschaftsschutzgebiet Mönchsberg-Rainberg, UNESCO Weltkulturerbe) wesentlich beeinträchtigt werden.

Der **Amtssachverständige** (in Folge ASV) für **Naturschutz** wies in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 20.01.2017 auf die Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit sowie des Erholungswertes während der rund zweijährigen Bauphase hin. Er betonte jedoch die langfristige ökologische Aufwertung des Lebensraums durch die Begrünung mit Magerwiesensaatgut sowie die anderen projektimmanenten eingriffsmindernden Maßnahmen. Die beschriebenen negativen Auswirkungen seien auf Grund der zeitlichen Begrenzung nicht als nachhaltig und langfristig einzustufen. Im Vergleich zum ursprünglichen Projekt würde aus naturschutzfachlicher Sicht eine Verbesserung eintreten, da die Lage des Baustollens eine geringere Gesamteingriffshöhe aufweise, die Zufahrt an der Erdoberfläche kürzer und keine gefährdeten Lebensraumtypen betroffen seien. Bei der im Antrag von der LUA bemängelten Stützmauer handle es sich um eine Konglomeratsteinmauer als eingriffsmindernde Maßnahme zur Verbesserung der Lebensraumsituation für Reptilien, die im Landschaftsbild zwar wahrnehmbar sei, aber ohne wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks. Der angesprochene Lüftungsschacht sei lediglich als Gitterrost erkennbar.

Im Schreiben vom 26.01.2017 wies der **ASV für Geologie/Hydrogeologie** auf sein im Rahmen des wasserrechtlichen Feststellungsverfahrens abgegebenes Gutachten hin (Niederschrift der Verhandlung zur Almkanalordnung vom 20.09.2016, S 2 ff; Vorhabensbeschreibung Punkt 28). In diesem führte der ASV aus, dass mit keiner über das geringfügige Ausmaß hinausgehenden Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit (Grundwasser, Quellen oder Almkanal) zu rechnen sei. Die im Rahmen des Gutachtens vorgeschlagenen Auflagenvorschläge seien von der SPG bereits zum Teil des Vorhabens erklärt worden (Stellungnahme der SPG vom 20.10.2016; Vorhabensbeschreibung Punkt 28). Durch die dichten Erkundungen, Überführung des Baustollens über die Kanäle und die Überwachungsmaßnahmen werde die für die beiden historischen Stollen wichtige Unversehrtheit der Grundmoräne gewährleistet. Eine Gefährdung der Lodron'schen Mauer

könne ausgeschlossen werden. Der dichte Ausbau der Stollensohle sei gemäß räumlichem Modell nach Osten hin verlängert worden, um in den „fore-set“ Lagen des Mönchsberkonglomerats jede Verlagerung von Wasserstrahlen zu verhindern. Bei projektsgemäßer Ausführung der Anlage sei keine Beeinträchtigung der Erdoberfläche mit den oberirdischen Bauwerken (ua Festungsmauer) und der unterirdischen Anlagen wie der Almkanalstollen und der St. Peterstollen sowie allfälliges Grundwasser möglich.

Der **ASV für Hochbautechnik** verwies auf seine im ersten UVP-Feststellungsverfahren eingebrachte Stellungnahme vom 14.01.2013 und bestärkte die aktuellen Aussagen des ASV für Geologie.

Auf Ersuchen der Behörde legte die SPG mit Schreiben vom 03.03.2017 eine **erneute Projektbeschreibung und konsolidierte Projektunterlagen** vor (Vorhabensbeschreibung Punkt 30).

Nach Vorliegen des Gesamtprojekts wurden von der Behörde ASV für die Fachbereiche Verkehr und Luftreinhaltung mit einer Gutachtenserstellung beauftragt.

Da der ASV für Luftreinhaltung die Vollständigkeit der Projektunterlagen verneinte, erging ein **Verbesserungsauftrag** an die SPG. Ende April wurde eine Lufttechnische Untersuchung (Ergänzung Betriebsphase vom 20.04.2017) vorgelegt.

Mit Schreiben vom 31.05.2017 wies die LUA auf die **Änderung des Handbuches Emissionsfaktoren** des Straßenverkehrs als Reaktion auf den Dieselskandal hin. In der Datengrundlage würden sich die Emissionsfaktoren aller Euro 4, 5 und 6 Diesel PKW erhöhen. Bei den Euro 4 und 5 Fahrzeugen sei je nach Auswahl der Verkehrssituation mit einer Erhöhung von bis zu 35 % zu rechnen. Bei den Euro 6 PKW mit einer Verdoppelung. Weiters liege eine neue Version von NEMO (4.0) vor.

Da der Behörde die Änderungen des Handbuches bereits bekannt waren, erging bereits kurz nach der Aktualisierung der Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3) die Aufforderung um Anpassung der eingereichten lufttechnischen Untersuchungen.

Mit Stellungnahme und Urkundenvorlage vom 12.07.2017 legte die rechtsfreundliche Vertretung der SPG neben anderen Unterlagen **neue lufttechnische Untersuchungen** für die Bauphase sowie für die Betriebsphase vor (Vorhabensbeschreibung Punkt 31).

Zum Antrag der LUA hinsichtlich der Neufassung der Luftgutachten legte die SPG eine Stellungnahme der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH vor, aus der hervorgeht, dass eine Überarbeitung der Gutachten hinsichtlich der aktuellen Emissionsansätze erfolgt sei. NEMO hingegen sei ein Programm für das Ausbreitungsberechnungsprogramm GRAL, welches vom Büro nicht verwendet werde und dahingehend daher keine Aktualisierung erforderlich sei.

Sämtliche Unterlagen wurden am 17.07.2017 abermals an die ASV für Verkehr und Luftreinhaltung übermittelt.

Der **ASV für Verkehr** attestierte den vom Projektwerber vorgelegten Verkehrsdaten, die die Grundlage für die lufttechnische Beurteilung des Projekts darstellen, Vollständigkeit, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit (gutachterliche Stellungnahmen vom 25.07.2017 sowie 08.08.2017).

Auf Grund einer fehlerhaften Tabelle wurde abermals eine aktualisierte Version der lufttechnischen Untersuchung für die Betriebsphase (03.08.2017) vorgelegt (Vorhabensbeschreibung Punkt 32).

Vom **ASV für Luftreinhaltung** wurden in seinem Gutachten vom 11.09.2017 ua folgende Schlussfolgerungen getroffen:

„7. Beurteilung der Einreichunterlagen und der Auswirkungen des Vorhabens

Allgemein ist zu den beiden Lufttechnischen Untersuchungen festzustellen, dass sie in Bearbeitungstiefe der Problemstellung und Detailliertheit den Anforderungen an Einreichunterlagen für UVP-Genehmigungsverfahren entsprechen. Die Darstellung der Durchführung der Untersuchung, der verwendeten Basisdaten und Modelle sowie der Ergebnisse ist aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und schlüssig. Die berücksichtigten Schadstoffparameter und Untersuchungsräume sowie die zur Quantifizierung gewählten Rechenpunkte sind der Aufgabenstellung angemessen. Für die Untersuchungen wurden aktuelle und geeignete Datenquellen verwendet sowie geeignete und den Stand von Wissenschaft und Technik entsprechende Rechenmodelle angewendet, die zu plausiblen Prognoseergebnissen führen. Zu Details siehe die unten stehenden Ausführungen.

7.1. zur Bauphase

Die Bezeichnung der Nichtberücksichtigung verbindlicher emissionsmindernder Maßnahmen sowie aktueller strenger Emissionsstandards bei den Baumaschinen als sehr konservative Ansätze in Abschnitt 8 der Lufttechnischen Untersuchung ist aus fachlicher Sicht zu bestätigen. Zwar blieben die diffusen Emissionen durch die Fahrbewegungen der Baumaschinen unberücksichtigt, diese sind aber im Berg aufgrund der Bodenfeuchte als vernachlässigbar und im Freien gegenüber den Emissionen der Lkw als gering einzustufen. Insgesamt sind die gewählten Ansätze daher als konservativ zu bewerten.

Die Veränderungen in den Ergebnissen gegenüber der Fassung vom 14.11.2013 sind in Hinblick auf die hier in den Abschnitten 3.1, 3.2 und 4 beschriebenen Einflussfaktoren nachvollziehbar und plausibel.

Wie schon im Ergebnis des ersten Feststellungsverfahrens werden am Baustellenareal höchste Zusatzbelastungen von über 3 % der Immissionsgrenzwerte erwartet. Unter Berücksichtigung der begrenzten Dauer der (emissionsträchtigen) Bauphase und analog zur Bewertung der Bauphase durch das BVwG im seinem Erkenntnis vom 03.09.2015 zum ersten Feststellungsverfahren ist aus fachlicher Sicht keine wesentliche Beeinträchtigung der Luftqualität erwartbar.

7.2. zur Betriebsphase

Die Lufttechnische Untersuchung zur Betriebsphase berücksichtigt nun auch Kritikpunkte der Beschwerdeführer im Verfahren vor dem BVwG 2015 zum ersten Feststellungsverfahren, etwa durch den Ansatz höherer Verkehrszahlen zum induzierten Verkehr gemäß Verkehrsgutachten, die Verwendung des Programmpakets GRAMM/GRAL zur Modellierung komplexer Emissions- und Ausbreitungsverhältnisse sowie in Hinblick auf Wohnnutzungen im 1. Obergeschoß die Lage der Rechenpunkte in Ebene der Häuserfassaden entlang der Neutorstraße und eine Immissionshöhe von 4 m über Grund. Diese Änderungen sind aus fachlicher Sicht zu begrüßen.

Die Beschränkung des Untersuchungsraumes im Straßennetz auf die westlichen Zu- und Abfahrtsrouten ist angesichts der asymmetrischen Verteilung des induzierten Pkw-Verkehrs laut Verkehrsgutachten aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden.

Die im obigen Abschnitt 5.1 erörterten Rundungsdifferenzen in den prognostizierten JDTV-Werten für die Betriebsjahre 2022, 2023 und 2024 im Ausmaß von höchstens 0,2 % können die

resultierenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen nur irrelevant gering beeinflussen. Die Verwendung dieser Eingangsdaten ist daher aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden. 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 Garagenabluft nach unten während natürlicher Belüftung in Hinblick auf den im Winterhalbjahr erwartbaren Kamineffekt eine Überschätzung dar. Daher ist bei der Modellierung der ausströmenden Garagenabluft insgesamt von einem konservativen Ansatz auszugehen.

Das Projektgebiet liegt in der laut der aktuellen VO zum UVP-G 2000 als belastetes Gebiet Luft ausgewiesenen Katastralgemeinde Salzburg und die Immissionsvorbelastung liegt nach aktuellen Daten tatsächlich stellenweise nahe an oder über den gesetzlichen Grenzwerten. Daher ist die bestmögliche Abschätzung der Immissionsvorbelastung entlang der von projektbedingten Zusatzbelastungen betroffenen Straßen für die Beurteilung der vorhabensbedingten Zusatzbelastungen von Bedeutung. Die gewählte Vorgehensweise mit dem Ansatz sowohl niedriger als auch hoher Hintergrund- und somit Vorbelastungsdaten ermöglicht es, die tatsächlichen Verhältnisse mit großer Sicherheit zu berücksichtigen. Wie der eigene Vergleich aktueller Messdaten der NO₂-Passivsammler mit den Prognosewerten der Einreichunterlage für den Bestand im obigen Abschnitt 6 zeigt, dürften die hohen Hintergrund- und Vorbelastungsdaten die tatsächlichen Verhältnisse gut wiedergeben.

Die prognostizierten kurz- und langfristigen Zusatzbelastungen an Stickstoffdioxid und Feinstaub (d.h. für NO₂ als HMW und JMW bzw. für PM10 als Anzahl jährlicher Kalendertage mit TMW über 50 µg/m³ und als JMW) entsprechen laut den Ergebnissen der Lufttechnischen Untersuchung höchstens +1 % der Immissionsgrenzwerte. In Hinblick auf den üblicherweise als Kriterium der Irrelevanz von Zusatzimmissionen in belasteten Gebieten herangezogenen Anteil von 1 % der Immissionsgrenzwerte (wie im Schwellenwertkonzept des Leitfadens UVP & IG-L 2007) sowie entsprechend dem vom BVwG in seinem Erkenntnis vom 03.09.2015 zum ersten Feststellungsverfahren akzeptierten Beurteilungsrahmen (einschließlich der Rundung der Prozentwerte der Zusatzbelastungen vor dem Vergleich mit den Prozentsätzen der Schwellenwerte) ist daher bei Verwirklichung des Vorhabens aus fachlicher Sicht keine wesentliche Beeinträchtigung der Luftqualität zu erwarten.

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 flächenbezogenen 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.

Hinweis 2: Eine Änderung von Immissionskonzentrationen im Bereich der Grenzwerte im Ausmaß von 1 % liegt jedenfalls deutlich unter der messtechnischen Nachweisbarkeit. Die kombinierte Messunsicherheit liegt bei den klassischen Luftschadstoffen bei 5-10 %, die Grenze der messtechnischen Erfassbarkeit der Grundbelastung liegt vor allem aufgrund der natürlichen Variation je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10 % der jeweiligen Grenzwerte bzw. dar-

über. Auch durch Vergleichsmessungen (als Luv-Lee-Messungen oder durch Bezug auf dauerregistrierende Messstellen des Luftgütemessnetzes) ist in Hinblick auf die natürliche Variation durch meteorologische Einflussfaktoren ein messtechnischer Nachweis so geringer Zusatzbelastungen nicht möglich.

Hinweis 3: Die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für den NO₂-JMW setzt die Einhaltung der NO_x-Emissionsgrenzwerte künftiger Euro-6d-Diesel-Pkw im realen Straßenverkehr (unter Berücksichtigung der sogenannten Konformitätsfaktoren, d.h. Erleichterungen in Form 2,1-fach und 1,5-fach höherer Emissionsgrenzwerte) voraus. Technisch ist dies für derzeit marktverfügbare Euro-6-Diesel-Pkw auch ohne Berücksichtigung der Konformitätsfaktoren bereits möglich. Sollten die künftig in Verkehr gebrachten Diesel-Pkw wider Erwarten wesentliche Überschreitungen der EU-rechtlichen Emissionsgrenzwerte aufweisen, würde dies die Immissionskonzentrationen an NO₂ im Bereich der Inneren Riedenburg wesentlich stärker beeinflussen als der durch die gegenständlichen Erweiterung der Garage B erwartbare induzierte Verkehr.

Zusammenfassend ist in Hinblick auf den Prüfauftrag festzustellen, dass

- die Angaben zu den Umweltauswirkungen durch Luftschadstoffe nachvollziehbar, schlüssig und plausibel sind
- die für den Betrieb der Garagenerweiterung erwartbaren Immissionszusatzbelastungen als irrelevant gering einzustufen sind
- der Schutzzweck „Schutzgebiet Luft“ in der Bauphase aufgrund der temporären Zusatzbelastungen und in der Betriebsphase aufgrund der irrelevant geringen Zusatzbelastungen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.“

Sämtliche Projektunterlagen sowie die im Ermittlungsverfahrens eingegangenen fachlichen Stellungnahmen wurden mit Schreiben vom 12.09.2017 im Rahmen des **Parteiengehör**s an die LUA, die Stadt Salzburg als Standortgemeinde, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan sowie die mitwirkenden Behörden (Landeshauptmann und Bürgermeister der Stadt Salzburg) mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Das **wasserwirtschaftliche Planungsorgan** wies in seiner Stellungnahme vom 20.09.2017 auf die Lage des Baustollens und -straße im Nahebereich des Almkanals hin. Weiters sei eine Ableitung von Berg- und Drainagewässer in die Mischwasser-Kanalisation nicht zulässig.

Die **LUA** legte am 06.10.2017 eine umfangreiche Stellungnahme samt Masterarbeit „Mikroskalierte Untersuchungen mit dem Modell GRAL am Beispiel von Lärmschutzwänden und Straßenschluchten“ von C. Haringer und ein Schreiben von Univ. Prof. i. R. Dr. Spaun vor.

Im Rahmen des Feststellungsverfahrens seien 657 neue Stellplätze und nicht 456 Stellplätze zu berücksichtigen. Die Anrechnung von 201 Plätzen könne nicht erfolgen. Auch die Konstruktion einer „Anlaufphase“ sei unzulässig. Die Schließung des Baustellentunnelportals werde hinterfragt („Feuerwehrezufahrt“). Zudem seien im Vergleich zum bereits durchgeführten Verfahren neben der Lage des Baustollens die Erweiterung der Ausfahrt um eine dritte Schrankenanlage sowie der Ausbau in Richtung Toskaninihof neu hinzugekommen.

Im Bereich Verkehr werden zusammenfassend die Richtigkeit der Stellplatzauslastung von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag in der Garage B, die Angaben über den Mehrverkehr im weiteren Umfeld der Garage (1.000 PKW pro Tag fehlen), der Verkehr auf der Neutorstraße, der LKW-Anteil von 6 % sowie die Angaben über die NO₂-Immissionen in Frage gestellt. Auf Grund der Unterlagen könne nicht von vorneherein davon ausgegangen und ausgeschlossen werden, dass es zu keinen relevanten Immissionsüberschreitungen komme. Darüber hinaus beantragte die LUA

die Ergebnisse der in der Stadt Salzburg an neuralgischen und hier relevanten Punkten vorhandenen Zählstellen abzufragen und detailliert auszuwerten.

Im Bereich Luftreinhaltung seien die Angaben zur Garagenabluft (Emissionsfaktoren in der Garage, 80/20 Verhältnis Lüftungsanlage und der Ein- und Ausfahrtsportale) nicht nachvollziehbar. Die Höhe der Rechenpunkte entlang von Straßen müsse richtigerweise auf 1,5 m und nicht auf 4 m liegen. Die für eine Beurteilung einer UVP-Pflicht heranzuziehenden Irrelevanzschwellenwerte werden in der Bau- und in der Betriebsphase überschritten.

Hinsichtlich der Gefährdung der Festungsmauer und der Almkanäle liege eine Patt-Situation der Ansichten des Landesgeologen und von Univ. Prof. i. R. Dr. Spaun vor. Das Verhalten des Landesgeologen ließe den Anschein einer Voreingenommenheit entstehen, worin eine mögliche Befangenheit des ASV erkannt werde. Die bestehenden Risiken durch den Ausbau der Garage würden unterschätzt. Die für einen sicheren Nachweis erforderlichen geologischen Untersuchungen seien aus fachlicher Sicht unzureichend quantifiziert und qualifiziert.

Gegenüber dem Uhu sei durch die Baustelleneinrichtung sowie die Bauarbeiten von erheblichen Auswirkungen auszugehen. Solche Auswirkungen könnten auch auf das Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel“ nicht ausgeschlossen werden.

Die Stellungnahme der LUA wurde sowohl im Rahmen des Parteiengehörs an die SPG sowie mit dem Ersuchen um fachliche Stellungnahmen an die ASV für Geologie/Hydrogeologie, Verkehr und Luftreinhaltung übermittelt.

Vom **ASV für Geologie/Hydrogeologie** wurde in der gutachterlichen Stellungnahme vom 08.11.2017 ausgeführt, dass durch die wichtige Erkundungsbohrung geklärt sei, dass die Festungsmauer auf Konglomerat gegründet sei und der Baustollen ebenfalls im standfesten Konglomerat über den beiden Almkanalstollen überführt werden könne. Die aufweichgefährliche Moräne werde damit weder bei den historischen, oberirdischen Bauwerken noch bei den beiden Stollen angeschnitten. Weitere Erkundungsbohrungen seien aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Diese Aussagen seien durch geologische Schnittdarstellungen der Gesteine belegt. Die Festlegung des Vortriebs samt Erschütterungen, überschreite bei weitem die normgerechten Grenzwerte und stelle so keine Bedrohung für denkmalgeschützte Bauten dar. Als zusätzliche Sicherheit sei zudem die Installation einer Bauaufsicht Projektgegenstand.

Die **SPG** replizierte zum Vorbringen der LUA mit Stellungnahme vom 10.11.2017 (Vorhabensbeschreibung Punkt 33). Der Umschlagwert von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag könne anhand der Verkehrszahlen gut belegt werden. Baustellenbedingt sei in den Jahren 2015/16 ein Rückgang der Nachfrage an Kurzparken festgestellt worden. 2017 sei bereits wieder eine Trendumkehr zu erkennen gewesen. Die Zusatzbelastung im weiteren Umfeld der Garage müsse auf Grund der Widerstände der Straßen nicht mit der Zusatzbelastung der Garage übereinstimmen. Damit sei es plausibel, dass die Erhöhung der KFZ-Verkehrsbelastung an diesem Schnitt deutlich geringer sei als der Mehrverkehr der Garage. Hinsichtlich des Bestandverkehrs sei die Heranziehung der für die Jahre 2015 und 2016 erhobenen Werte wegen der Innenstadtsperren und Grenzkontrollen nicht repräsentativ. Der Schwerverkehrsanteil sei richtig angenommen worden. Die Emissionssätze für den Verkehr in der Garage seien nach wie vor aktuell. Als Projektbestandteil werde die kontinuierliche Absaugung durch die Lüftungsanlage festgelegt. Da die Auswirkungen der Bauphase jenen Auswirkungen, die bereits vom BVwG im Erkenntnis vom 03.09.2015 beurteilt wurden, entsprechen, sei diesbezüglich mit keinen erheblichen bzw wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 zu rechnen. Da bei der angrenzenden Bebauung entlang der

Zufahrt zur Altstadtgarage B die mittlere Höhe der Lüftungsöffnungen bei Spaltöffnung der Fenster (Flächenmittelpunkt) mehr als 3 m über Fahrbahnniveau liege, sei eine Höhe der Rechenpunkte auf 4 m fachlich richtig. Weiters betont die SPG in der Vergangenheit nicht auf die 201 ummarkierten Stellplätze verzichtet zu haben und es sich gegenständlich mit der Erweiterung der Mönchsberggarage eindeutig um ein Änderungsvorhaben handle. Richtigerweise seien die Zusatzbelastungen ausgehend vom rechtlichen Bestand zu bemessen. Die Zahlen zur Anlaufphase stellen einen konservativen Ansatz dar. Die SPG hält zudem fest, dass sämtliche im Gutachten IfÖ vom März 2016 formulierten Maßnahmen zum Projektsbestandteil erklärt werden (Vorhabensbeschreibung Punkt 2). Der Baustollen werde in weiterer Folge nicht als Feuerwehrezufahrt verwendet. Eine solche werde durch den Toskaninihof erfolgen.

Der **ASV für Verkehr** führte in seinen ergänzenden fachlichen Stellungnahmen (19.12.2017 und 09.01.2018) aus, dass die Annahme der SPG hinsichtlich des Schwerverkehrsanteils in der Neutorstraße bestätigt werden könne. Wobei dieser alle längeren Fahrzeuge als PKW, also Fahrzeuge wie zB PKW mit Anhänger, Bus, LKW ohne/mit Anhänger und Sattelkraftfahrzeuge beinhalte. Auch der Bestandsverkehr sei richtig angegeben worden. Zur Angabe des zusätzlichen Verkehrs aus der Garagenerweiterung im Netz (im weiteren Umfeld der Garage) entspreche das von der SPG verwendete Modell VISUM dem Stand der Technik. Die von der LUA vorgeschlagene Verkehrsumlegung entspreche hingegen nicht dem Stand der Technik und sei eine zu einfache und laienhafte Herangehensweise für die komplexe Aufgabenstellung. Sowohl der Rückgang der Nachfrage an Kurzparkern (Sperrung Neutor², Grenzkontrollen Walserberg) als auch der Umschlag von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag seien nachvollziehbar. Die Verkehrsuntersuchungen seien somit zusammenfassend als vollständig, plausibel und nachvollziehbar beurteilt worden.

Die Urkundenvorlage samt Beilagen der SPG vom 10.11.2017 sowie die Stellungnahmen der ASV für Verkehr und Geologie wurden der LUA abermals mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Mit Erkenntnis vom 21.12.2017 hob der **VwGH** das oben bezeichnete Erkenntnis des BVwG zum ersten UVP-Feststellungsverfahren „Erweiterung Altstadtgarage B“ wegen Rechtswidrigkeit mit folgenden Kernaussagen auf: Als Ausgangssituation (Bestand/Konsens) sind in der Garage A 720 PKW-Stellplätze und in der Garage B 773 PKW-Stellplätze zu berücksichtigen (gesamt somit 1.493 PKW-Stellplätze). Der bestehende Konsens bleibt aufrecht, da diesbezüglich keine Änderung beantragt wurde. Es könnten daher nach Erweiterung der Garage 2.150 PKW-Stellplätze gesamt errichtet werden. Ein bloß faktisches Herauslösen des nicht ausgeschöpften Teils der bewilligten Kapazität ist nicht zulässig. Die vom BVwG vorgenommene Gegenrechnung ist somit nicht zulässig.

Laut **LUA** habe der VwGH mit Erkenntnis vom 21.12.2017, Ro 2015/06/0018, klargestellt, dass nunmehr von 2.150 Stellplätzen auszugehen sei. Eine Überarbeitung sämtlicher Unterlagen sei daher erforderlich.

Im Februar 2018 zog die SPG den ursprünglichen UVP-Feststellungsantrag zurück, weshalb das **BVwG** den UVP-Feststellungsbescheid der Salzburger Landesregierung vom 05.08.2014, Zl 205-G20/21027/84-2014, ersatzlos behob.

Mit Schreiben vom 30.03.2018 stellte die **SPG** den **Antrag**, die Behörde wolle gemäß § 3 Abs 7 iVm § 3a UVP-G 2000 feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben „Erweiterung der

² Das Neutor wird auch als Sigmundstor bezeichnet.

Mönchsberggarage in Salzburg durch Errichtung von 654 zusätzlichen Stellplätzen in der Garage B samt gleichzeitiger Änderung der bestehenden Betriebsanlage durch Reduktion der genehmigten Stellplätze in der Garage B um 100 und in der Garage A um 101 Stellplätze, somit Erweiterung von 1.493 genehmigten Stellplätzen auf insgesamt 1.946 Stellplätze in den Altstadtgaragen A und B“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist. Weiters stellte sie den Antrag auf Verbindung des Verfahrens mit dem bereits anhängigen Verfahren Zl 20504-UVP und sämtliche Projektunterlagen und Gutachten, die bereits in diesem Verfahren vorliegen, auch der Entscheidung über den gegenständlichen Antrag zugrunde zu legen.

Mit Schreiben vom 23.05.2018 erging seitens der Behörde folgende **Verfahrensordnung**:

„Aus Rücksicht auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis werden die beiden Verwaltungssachen eingeleitet durch folgende Anträge

- *UVP-Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 23.09.2016, Zl 20504-UVP/22/1-2016, für das Vorhaben Erweiterung der Mönchsberggarage der Salzburger Parkgaragen GmbH und*
- *UVP-Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 der Salzburger Parkgaragen GmbH vom 30.03.2018, Zl 20504-UVP/22/75-2018, für das Vorhaben Erweiterung der Mönchsberggarage gemäß § 39 Abs 2 AVG verbunden.“*

Am 10.07.2018 legte die SPG eine weitere Stellungnahme (Vorhabensbeschreibung Punkt 34) vor. In dieser betonte die SPG unter anderem folgende Unterschiede des Projekts, welches dem gegenständlichen Feststellungsverfahren zu Grunde liegt, zu dem ursprünglichen Projekt im ersten Feststellungsverfahren (Zl 205-G20/21027):

- Die im Projekt (Projektbeschreibung vom 03.03.2017 samt Projektunterlagen) beschriebenen zusätzlichen naturschutzfachlichen Maßnahmen,
- die Änderung der Steuerung der Lüftungsanlage in der Altstadtgarage B, die als Projektbestandteil der Garagenerweiterung umgesetzt werden wird (siehe Schriftsatz vom 10.11.2017, Seite 7 und lufttechnisches Projekt vom 05.03.2018, Seite 1 f; siehe unten Punkt 5.),
- die verbindliche Überwachung der Ein- und Ausfahrtsfrequenz der Garagen A und B mit entsprechenden Maßnahmen, die als Projektbestandteil umgesetzt werden (siehe Schriftsatz vom 12.07.2017, Seite 5 ff, sowie die unten ersichtliche Tabelle betreffend Begrenzung der Einfahrten sowohl in die Garage B als auch in die Garage A) und
- die einen Projektbestandteil darstellende Änderung der Betriebsanlage dahingehend, dass der derzeit für die Garage bestehende Konsens von insgesamt 1493 bewilligten Stellplätzen im Zuge des Genehmigungsverfahrens für die Erweiterung eingeschränkt wird: im Projekt ist die Änderung der Betriebsanlagengenehmigung für die bestehenden Teile A und B der Altstadtgarage insofern vorgesehen, als im Teil A der Konsens von 720 auf 619 Stellplätze eingeschränkt wird und im bestehenden Teil B von 773 auf 673 eingeschränkt, gleichzeitig aber im Erweiterungsteil der Garage B um 654 erweitert wird (siehe dazu näher die folgenden Erläuterungen, Punkt 4.).

Mit Schreiben vom 30.07.2018 wurden von der Behörde von der Stadt Salzburg aktuellere Verkehrszahlen angefordert, welche am 07.08.2018 vorgelegt wurden.

Am 07.08.2018 legte die SPG eine verkehrsfachliche Stellungnahme vor (Vorhabensbeschreibung 35), in der zusammengefasst angeführt wird, dass im Umfeld der Altstadtgarage für die Refe-

renzplanfälle ohne Garagenerweiterung für die Zukunft mit keiner generellen jährlichen Zunahme des KFZ-Verkehrsaufkommens und der KFZ-Verkehrsbelastungen zu rechnen sei.

Konfrontiert mit den Daten der Stadt Salzburg und der verkehrsfachlichen Stellungnahme der SPG kommt der **ASV für Verkehr** zu dem Schluss, dass die Verkehrsuntersuchung von ZIS+P aus dem Jahr 2015 keiner Aktualisierung zugeführt werden müsse, da die dort verwendeten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht den Bestand ausreichend gut abbilden (Stellungnahme vom 21.08.2018).

Der ASV für Luftreinhaltung wurde von ha Behörde wiederholt um Erstellung einer fachlichen Stellungnahme ersucht, wobei darauf hingewiesen wurde, dass Gegenstand der Beurteilung die lufttechnischen Auswirkungen von 619 PKW-Stellplätzen in der Garage A, von 673 PKW-Stellplätzen in der Garage B (alt) und von zusätzlichen 654 PKW-Stellplätzen in der Garage B (neu), also insgesamt von 1.946 PKW-Stellplätzen sind. Als Ausgangssituation ist von einem bestehenden Konsens von 720 PKW-Stellplätzen in der Garage A und von 773 PKW-Stellplätzen in der Garage B auszugehen. Die unterschiedlichen Fahrwege, Zu- und Abfahrten sowie Streckenlängen sind neben den sonstigen Projektänderungen zu berücksichtigen.

In seiner Stellungnahme vom 19.09.2018 führte der **ASV für Luftreinhaltung** zusammenfassend aus, dass die von TAS verwendeten Emissionsfaktoren für die Fahrbewegungen in der Garage trotz des „Dieselskandals“ herangezogen werden können, die Ausführungen zur Lüftungsanlage in der Garage B laut der Lufttechnischen Stellungnahme vom 09.07.2018 plausibel und nachvollziehbar seien und aus fachlicher Sicht geteilt werden können, eine Immissionsberechnung auf 4 m Höhe ausreichend sei, die Änderung der Stellplatzzahlen in den Garagen A und B samt induzierten Verkehrszahlen und resultierenden Immissionen in der Lufttechnischen Stellungnahme vom 09.07.2018 korrekt berücksichtigt wurden sowie die Bedenken der LUA hinsichtlich der projektierten Anlaufphase nicht geteilt werden können. Weiters enthält die Stellungnahme Ausführungen zu den Irrelevanzkriterien und Folgendes:

„6.2. Auswirkungen des Vorhabens

Die gegenüber dem Projektstand 2017 geringfügig geänderten Verkehrszahlen führen zu geringfügig geänderten Emissionsprognosen laut Tabelle 1. Die gewählte Berücksichtigung der geänderten Betriebsweise der Lüftungsanlage führt zu merklich geringeren indirekten Emissionsfrachten im Bereich Hildmannplatz laut Tabelle 2. Dementsprechend ergeben sich unter Beibehaltung der Rahmenbedingungen der Immissionsprognosen (wie Modell und Modellparameter, Windfeld, angesetzte Hintergrundbelastungen) im modellierten Gebiet und an allen Rechenpunkten) im Vergleich mit der Lufttechnischen Untersuchung vom 03.08.2017 unveränderte oder geringere prognostizierte vorhabensbedingte Zusatzbelastungen, ausgenommen vereinzelt minimale Zunahmen um $+0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ als JMW oder $+0,01 \text{ d/a}$ mit PM₁₀-TMW über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Für NO₂ resultiert die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß IG-L bei Gesamtbelastungen von höchstens $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ als JMW, ausgenommen an der Kreuzung Neutorstraße - Leopoldskronstraße/Hübnergasse (Rechenpunkt 19) im Prognosejahr 2021 bei hoch angesetzter Hintergrundbelastung, wobei die prognostizierte vorhabensbedingte Zusatzbelastung irrelevant gering ist (siehe Tabelle 3). Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen wurden mit höchstens 1 % des Immissionsgrenzwertes für das Jahresmittel von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, was klar unter dem Irrelevanzschwellenwert von 3 % für Bereiche ohne Grenzwertüberschreitung liegt.

Für PM₁₀ resultiert die klare Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für das Jahresmittel gemäß IG-L bei Gesamtbelastungen von höchstens $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im modellierten Gebiet und an allen Rechenpunkten. Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen wurden mit nicht mehr als 1 % (gerundet 0 %) des Immissionsgrenzwertes für das Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, was

klar unter dem Irrelevanzschwellenwert von 3 % für Bereiche ohne Grenzwertüberschreitung liegt. Die jährliche Anzahl der Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 liegt bei hoch angesetzter Hintergrundbelastung stellenweise über dem Grenzwert von 25 d/a gemäß IG-L, wobei für die Rechenpunkte 19 und 22 (nahe der Kreuzung Neutorstraße - Leopoldskronstraße/Hübnergasse) mit den höchsten Werten von 32 bzw. 27 bis 28 d/a minimale vorhabensbedingte Zusatzbelastungen prognostiziert wurden. Laut der in Abschnitt 3.2 zitierten Beurteilungsregel des Leitfadens UVP und IG-L liegen auch bei diesem Grenzwertparameter die Zusatzbelastungen bei nicht mehr als 1 % des Bezugswertes für das Irrelevanzkriterium.

Die prognostizierten Anzahlen jährlicher Überschreitungstage stellen Grenzwertverletzungen beim Schadstoffparameter PM10 dar, sind jedoch aus fachlicher Sicht nicht plausibel: Erstens ist der unveränderte Ansatz der höchsten in den vergangenen Jahren im Leherer Park ermittelten Anzahl an Überschreitungstagen als Hintergrundbelastung für die Immissionsprognose in 2021 und 2025 als konservativ zu werten. Zweitens stammen die vorhabensbedingten PM10-Immissionen primär aus diffusen Staubemissionen, wofür PM10-Emissionsfaktoren der Literatur von 22-40 mg/km für Pkw und 200-380 mg/km für schwere Nutzfahrzeuge angesetzt wurden. Diese stellen Mittelwerte für einen guten Straßenzustand dar, können aber weder die geringeren Emissionen der Einzelfahrzeuge bei höheren Verkehrsfrequenzen noch die durch die Niederschlagshäufigkeit in Salzburg verminderten Staubemissionen berücksichtigen. Drittens und entscheidender ist die Tatsache, dass der Grenzwert von 25 d/a mit TWM über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 an den drei dauerregistrierenden Messstellen in der Stadt Salzburg seit 2012 eingehalten wird und selbst am Rudolfsplatz (mit einer fast doppelt so hohen Verkehrsbelastung wie an der Kreuzung Neutorstraße - Leopoldskronstraße/Hübnergasse) innerhalb der letzten 6 Jahre höchstens 24 Überschreitungstage pro Jahr ermittelt wurden.

Aus fachlicher Sicht sind daher realistischerweise auch im Bereich der Inneren Riedenburg keine Überschreitungen der PM10-Grenzwerte gemäß IG-L zu erwarten.“

Sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt eingereichten (noch aktuellen) Projektunterlagen sowie alle eingegangenen fachlichen Stellungnahmen der ASV wurden zum **Parteiengehör** mittels Schreiben vom 20.09.2018 an die LUA, die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan übermittelt.

Nach Fristerstreckung brachte die **LUA** am 25.10.2018 eine Stellungnahme samt Beilagen (Liste mit Fahrzeugbreiten, Artikel zur Breite von Autos sowie den ADAC Leitfaden für die Praxis über benutzerfreundliche Parkhäuser) ein. Neben einer historisch umfassenden Chronologie (samt erstem UVP-Feststellungsverfahren und der dazu ergangenen Entscheidungen) weist die LUA auf die 6-wöchige Entscheidungsfrist der Behörde hin und der verpflichtenden Beschränkung der Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung. Zudem sei entschiedene Sache gegeben. Folgende Punkte werden teils wiederholt, teils zum ersten Mal von der LUA vorgebracht: Unzulässigkeit der Gegenrechnung von PKW-Stellplätzen, Wiederherstellbarkeit von 201 PKW-Stellplätzen, unterlassene Behördenermittlungen hinsichtlich des Verlustes von PKW-Stellplätzen auf Grund rechtlicher oder fachlicher Vorgaben (Behindertenparkplätze, Frauenparkplätze etc), Verlust von 7 PKW-Stellplätzen, fehlende Umsetzbarkeit der „Anfahrtskurve“ in der Realität, das Fehlen von 1.000 Kfz/d im weiteren Umfeld der Garage, Offenlegung der Modelleingaben, falsche Annahme der Verkehrsqualitäten, fehlende Berücksichtigung des Vorhabens Riedenburg sowie die falsche Höhe der Beurteilungspunkte für die Immissionsberechnung.

Zum Vorbringen der LUA den Fachbereich **Luftreinhaltung** betreffend äußerte sich der ASV mit Stellungnahme vom 13.11.2018. Neben der Berücksichtigung der Dauerparker in der Anfahrtskurve wies er auf seine bereits ergangenen fachlichen Stellungnahmen hin.

Die Ausführungen der LUA wurden im Rahmen des Parteiengehörs an die **SPG** mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt. Diese replizierte mit Schreiben vom 22.11.2018 samt Beila-

gen (Vorhabensbeschreibung 36). Im gegenständlichen Verfahren werde eine konkrete Prüfung des vorliegenden Projekts vorgenommen, eine unzulässige Gegenrechnung finde hingegen nicht statt. Die SPG verfüge weiterhin über den rechtlichen Konsens von 1.493 Stellplätzen. Bereits seit der Eröffnung im Jahr 1975 gebe es in der Garage A 3 Behindertenstellplätze und im Teil B keinen. Über Frauenparkplätze verfüge die Garage nicht. Im Erweiterungsprojekt entfielen aufgrund der neuen Fluchtstiegenhäuser weitere 7 Stellplätze. Die „Anfahrtskurve“ sei entgegen der Ansicht der LUA in der Realität umsetzbar, da die Ampel auch bei Dauerparken rot schalte und dies auch entsprechend vertraglich mit den Dauerparkern so vereinbart sei. Die 1.000 PKW/d fehlen nicht, sondern ergebe sich der Verkehr im weiteren Umfeld der Garage auf Grundlage einer Verkehrsmodellrechnung, die Widerstände der Straßen berücksichtige (dh Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen). Die gewählte Widerstandsfunktion sei eine übliche Standardfunktion, die mit zunehmendem Auslastungsgrad der Leistungsfähigkeit eine Verringerung der tatsächlichen Reisezeit berechne. Auf Grund der Kalibrierung des verwendeten Verkehrsmodells mit Verkehrszählungen, sei das Projekt Riedenburg bereits berücksichtigt. Selbst wenn, so wie von der LUA verlangt, auf allen Strecken die Verkehrsqualität „gesättigt“ angenommen werden würde, sei mit keinen relevanten Zusatzbelastungen zu rechnen. Hinsichtlich der Höhe der Beurteilungspunkte für die Immissionsberechnung werde auf bereits ergangene Stellungnahmen verwiesen.

Die von der SPG vorgelegte lufttechnische Stellungnahme zu den Verkehrscharakteristiken vom 22.11.2018 (Vorhabensbeschreibung 36) wurden dem ASV für Luftreinhaltung vorgelegt, welcher der Unterlage Vollständigkeit, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit attestierte.

Am 20.12.2018 langte die letzte fachliche Stellungnahme ein. In dieser führte der ASV für den Fachbereich **Verkehr** aus, dass der Mehrverkehr im weiteren Umfeld der Garage in der Verkehrsprognose der SPG richtig abgebildet worden sei. Bei den 1.000 KFZ/d handle es sich nur um den „verdrängten“ Verkehr. Auf Grund der Garagenerweiterung steige der Auslastungsgrad auf den Straßenzügen rund um die Garage und die Verkehrsgeschwindigkeit der KFZ sinke auf diesen Straßen geringfügig. Einige Verkehrsteilnehmer würden sich daher andere Wege im Straßennetz suchen. Eine einfache Aufsummierung – wie von der LUA vorgenommen – sei keinesfalls zulässig. Der „verdrängte“ Verkehr auf den umliegenden Straßen der Garage falle unterschiedlich hoch aus, weil es unterschiedliche Verdrängungseffekte gebe. Dies ließe sich durch die örtlichen Gegebenheiten in der Stadt Salzburg und den unterschiedlichen Erschließungsfunktionen der einzelnen Straßen erklären. Die Eigenschaften der einzelnen Straßenabschnitte (Wahl der Widerstände) wurde von der LUA in ihrer Richtigkeit angezweifelt. Die Offenlegung der Modelleingaben sei aus fachlicher Sicht jedoch nicht nötig, da die Ergebnisse bzw die Streckenbelastungen in der Verkehrsuntersuchung plausibel und richtig eingestuft wurden. Das Projekt Riedenburg sei in den Verkehrsuntersuchungen nicht explizit berücksichtigt. Es bestünde aber auch nicht die Erforderlichkeit dazu, da bereits vor der Neubebauung des Quartiers Riedenburg eine Nutzung mit entsprechendem KFZ-Verkehrsaufkommen vorhanden gewesen sei. Darüber hinaus sei eine Kontrolle der modellierten KFZ-Verkehrsbelastungen im Bereich Neutor und Neutorstraße anhand tatsächlicher Zählungen der letzten Jahre erfolgt. In der Berechnung werde die zukünftige Entwicklung des Verkehrs mitberücksichtigt.

Dem gegenständlichen Feststellungsverfahren liegt somit folgendes Vorhaben zu Grunde:

Änderung der bestehenden Altstadtgarage (bestehend aus den Teilen A und B), welche sich in der Kernzone der UNESCO-Welterbestätte Salzburger Altstadt und im belasteten Gebiet Luft (PM10 und NO2) befindet, durch:

- Errichtung von zusätzlichen 654 Stellplätzen im Erweiterungsteil der Garage B
- Änderung der bestehenden Betriebsanlage durch den Entfall von 201 Stellplätzen, davon 101 Stellplätze in der Garage A und 100 Stellplätze in der Garage B
- Gesamtstellplatzanzahl nach Erweiterung der Garage von 1.946, davon werden sich 1.327 Stellplätze in der Garage B und 619 Stellplätze in der Garage A befinden
- Beschränkung der jährlichen Anzahl der Einfahrten in die Parkgaragen A und B insgesamt in den Jahren ab Inbetriebnahme der Erweiterung bis Ende 2025 entsprechend der Jahresabgaben in untenstehender Tabelle.

Jahr	Durchschnittlicher Tag (A)	Durchschnittlicher Tag (B)	Jahr (A)	Jahr(B)	Gesamt
2021	1.120	2.160	408.800	788.400	1.197.200
2022	1.120	2.222	408.800	811.030	1.219.830
2023	1.120	2.285	408.800	834.025	1.242.825
2024	1.120	2.347	408.800	859.002	1.267.802
2025	1.120	2.410	408.800	879.650	1.288.450

- Automatische Erfassung der Anzahl der Einfahrten durch die Schrankenanlage bei der Einfahrt sowie monatliche Auswertung der Zahlen.
- Änderung der Steuerung der Lüftungsanlage der Altstadtgarage B: Zwischen 07:00 und 20:00 Uhr wird im hinteren Bereich der Garagenerweiterung (nahe der Auffahrtsrampen) kontinuierlich eine Luftmenge von 10.000 m³/h abgesaugt. Um ca 19:00 Uhr wird zur Senkung der Schadstoffbelastung in der Garage zusätzlich eine Durchlüftung der Garage gestartet.
- Die Erweiterung besteht aus einer Ein- und Ausfahrtskaverne über vier Parkdeckebenen mit einer zusätzlichen Auffahrtsrampe.
- Die Errichtung einer dritten Schrankenanlage bei der Ausfahrt der Altstadtgarage B.
- Die Bauabwicklung erfolgt grundsätzlich über einen temporären Baustollen in Richtung Brunnhausegasse.
- Der Transportweg für das Tunnelausbruchmaterial berührt mit der Querung des Stiftsarms des Almkanals und des St. Peter Quellstollens sowie der Lodron'schen Mauer eine UNESCO-Welterbestätte. Zusätzlich wird das Landschaftsschutzgebiet Mönchsberg-Rainberg und das Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Weiher gequert.
- Südlich der Brunnhausegasse wird eine Baustelleneinrichtungsfläche angelegt.
- Der Zufahrtsstollen wird durch eine temporäre Baustraße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Der Tunnelausgang liegt im Landschaftsschutzgebiet Mönchsberg-Rainberg.
- Die Bauphase dauert insgesamt 18 Monate. Die für die Erweiterung der Mönchsberggarage notwendigen Ausbruch- und Sicherungsarbeiten werden überwiegend bergmännisch über einen Zeitraum von etwa 6 Monaten, an 7 Tagen die Woche über 16 Stunden des Tages (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) durchgeführt. Nach Möglichkeit wird der Bauverkehr bereits ab 19:00 Uhr

ausgesetzt. Ausbruchmassen werden im Ausmaß von 95.000 m³ (Festgestein) erwartet. Bei der Verwendung von baustellentypischen 4-achsigen Lastkraftwägen werden rund 12.350 Fahrten bzw 24.700 LKW-Fahrbewegungen bzw 17 LKW-Fahrbewegungen stündlich erforderlich. Darüber hinaus sind zu den verkehrsreichsten 6 Monaten rund 18 LKW-Fahrbewegungen stündlich zu erwarten.

- Nach den Ausbrucharbeiten wird das neue Bauwerk in Fertigstahlbetonbauweise errichtet. Die Fertigteile, der Ortbeton und sonstige Arbeitsmittel werden über die bestehenden Straßen bzw die zu errichtende Baustraße über einen Zeitraum von etwa 7 Monaten angeliefert. Für die Anlieferung von Ortbeton werden rund 1.844 LKW -Fahrbewegungen benötigt. Der Transport der Fertigteile wird über 264 Sattelschlepper-Fahrbewegungen vollzogen. Darüber hinaus sind nur wenige baustellenbedingte Fahrten von PKW und LKW zu erwarten.
- Naturschutzfachliche Minderungsmaßnahmen (Vorhabensbeschreibung Punkt 2), ua Bepflanzung der Uferzonen der geplanten Gewässer, Einsatz und Verwendung mobiler Amphibien-schutzzäune, Einsatz von Schlangenblechen, Anlage von Reproduktionsgewässern für die Amphibienfauna, Anlage von Eiablagehaufen, Errichtung einer Konglomeratmauer.
- Wasserfachliche Minderungsmaßnahmen (Vorhabensbeschreibung Punkt 28), ua Einrichtung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht; Erfassung der Menge des abgeleiteten Wassers im Quellstollen St. Peter; Berücksichtigung der hydrogeologischen Daten; keine Bodeneingriffe oder Aufschüttungen auf GN. 2468/1 KG Salzburg, linksufrig des Almkanals; Weiterführung des messtechnischen Beweisprogramms für den Almkanal und den St. Peter Quellstollen; Erschütterungsmessungen im Stollen und an der Festungsmauer beim Bürgermeisterloch³ während der Bauzeit, wenn eine Schwinggeschwindigkeit von 4,0 mm/s überschritten wird, ist die Bautätigkeit einzustellen und die Ursache festzustellen.

Rechtliche Beurteilung:

Rechtsgrundlagen:

§ 3 UVP-G 2000

(1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3

³ Das Bürgermeisterloch ist ein Durchbruch in der Festungsmauer.

zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür Abs. 8 anzuwenden. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung unter Verweis auf die in Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutzes und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutzes und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(8) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde für die Zwecke einer Einzelfallprüfung Angaben zu folgenden Aspekten vorzulegen:

1. Beschreibung des Vorhabens:

- a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, von Abbrucharbeiten,
- b) Beschreibung des Vorhabensstandortes, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt werden,
 - 2. Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinträchtigten Umwelt, wobei Schutzgüter, bei denen nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung zu rechnen ist, nicht beschrieben werden müssen, sowie
 - 3. Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen, infolge der erwarteten Rückstände und Emissionen und gegebenenfalls der Abfallerzeugung und der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Flächen, Wasser und biologische Vielfalt.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 hat sich die Beschreibung auf die voraussichtliche wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraums (Kategorie B des Anhanges 2) oder des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, zu beziehen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann hierbei verfügbare Ergebnisse anderer einschlägiger Bewertungen der Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann darüber hinaus eine Beschreibung aller Aspekte des Vorhabens oder aller Maßnahmen zur Verfügung stellen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden oder verhindert werden sollen.

(9) Stellt die Behörde gemäß Abs. 7 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

§ 3a Abs 3 UVP-G 2000

Für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn

- 1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder
- 2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist, und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

§ 39 UVP-G 2000

(1) Für die Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt ist die Landesregierung zuständig. Die Zuständigkeit der Landesregierung erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den gemäß § 5 Abs. 1 betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß 18b. Sie erfasst auch die Vollziehung der Strafbestimmungen. Die Landesregierung kann die Zuständigkeit zur Durchführung des Verfahrens, einschließlich der Verfahren gemäß § 45, und zur Entscheidung ganz oder teilweise der Bezirksverwaltungsbehörde übertragen. Gesetzliche Mitwirkungs- und Anhörungsrechte werden dadurch nicht berührt.

Z 21 Anhang 1 zum UVP-G 2000

- a) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen⁴ für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;
- b) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen⁴ für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge.

§ 1a der Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 11. Februar 1981, mit der Teile der Stadtgemeinde Salzburg zu einem Landschaftsschutzgebiet erklärt werden (**Mönchsberg-Rainberg-Landschaftsschutzverordnung 1981**), LGBL 23/1981 idgF

Diese Verordnung dient der Erhaltung:

1. der besonderen landschaftlichen Schönheit des Berges (Umrahmung der Bergkulisse durch die Altstadt von Salzburg, kulturelle Prägung durch die Festung);
2. des besonderen Erholungswertes der charakteristischen, durch Wege dicht erschlossenen Landschaftselemente (Reste natürlicher Waldbestände, Felsensteppe als nacheiszeitlicher Reliktstandort, kleinräumige Wiesen und Wäldchen).

§ 1a der Verordnung der Salzburger Landesregierung vom 10. November 1980, mit der Teile der Stadtgemeinde Salzburg zu einem Landschaftsschutzgebiet erklärt werden (**Leopoldskroner-Weiher-Landschaftsschutzverordnung 1980**), LGBL 106/1980 idgF

Diese Verordnung dient der Erhaltung:

1. der besonderen landschaftlichen Schönheit des Gebietes um den Leopoldskroner Weiher, das durch Teiche, Weiher sowie kleinflächig strukturierte Landschaft mit Wiesen, Wäldchen und alten Parks geprägt ist;
2. des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes des Grünkeils zwischen dem Leopoldskroner Moor und dem Festungsberg als harmonische Verbindung von Naturlandschaft und naturnaher Kulturlandschaft.

§ 1 der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über **belastete Gebiete (Luft)** zum UVP-G 2000, BGBl II 166/2015 idgF

(1) Die in Abs. 2 genannten Gebiete sind Schutzgebiete der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet - Luft).

(2) Die Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes - Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2010, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern:

[...]

5. Salzburg:

- a) das Gebiet der Katastralgemeinde Salzburg im Stadtgebiet von Salzburg (Stickstoffdioxid und PM10),
[...]

⁴ Öffentlich zugängliche Parkplätze sind solche, die ausschließlich für Parkzwecke (wie Parkhaus, Park- and Rideanlage) oder im Zusammenhang mit einem anderen Vorhaben errichtet werden (wie Kundenparkplätze zu einem Einkaufszentrum, Besucherparkplätze eines Freizeitparks etc.), und ohne weitere Zugangsbeschränkung der Allgemeinheit zugänglich sind (auch beispielsweise, wenn eine Parkgebühr zu entrichten ist oder Parkplätze auf Dauer an jedermann vermietet werden). Parkplätze, die hingegen nur einem von vornherein eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind (etwa für Lieferanten/Lieferantinnen oder Beschäftigte des Betriebes - d.h. es muss eine Zugangsbeschränkung vorgesehen sein, die die Allgemeinheit von der Benutzung dieses Parkplatzes ausschließt), sind demnach nicht öffentlich zugängliche Parkplätze.

1. Zum Vorliegen schutzwürdiger Gebiete

Das gegenständliche Vorhaben kommt in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) und D (belastetes Gebiet Luft) Anhang 2 zum UVP-G 2000 zu liegen.

a) Landschaftsschutzgebiete Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner-Weiher

Vor allem während der Errichtungsphase befinden sich zumindest Teile des geplanten Vorhabens innerhalb der Grenzen der Landschaftsschutzgebiete Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner-Weiher, bei denen es sich um durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete iSd der Kategorie A Anhang 2 zum UVP-G 2000 handelt.

b) Eingetragene UNESCO-Welterbestätte

In der Liste gemäß Artikel 11 Abs 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt, BGBl 60/1993, ist die historische Altstadt von Salzburg (gesamt 236 ha), in dem sich das Änderungsvorhaben befindet, seit dem Beschluss Nr 784 der 20. Sitzung des Welterbekomitees in Mérida im Jahr 1996 auf Grund der Kriterien II, IV und VI als UNESCO-Welterbestätte eingetragen.

c) Belastetes Gebiet (Luft)

Gemäß § 3 Abs 10 UVP-G 2000 kann der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus durch Verordnung jene Gebiete (Kategorie D des Anhanges 2) des jeweiligen Bundeslandes festlegen, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.

Für das gesamte Gebiet der Katastralgemeinde Salzburg im Stadtgebiet von Salzburg wurde gemäß § 1 Abs 1 und 2 Z 5 lit a der VO über belastete Gebiete (Luft) ein Schutzgebiet für Stickstoffdioxid und PM10 festgelegt.

Das gesamte Vorhaben inklusive der geplanten Baustelleneinrichtungen kommt in der KG Salzburg, und somit im schutzwürdigen Gebiet (Luft) zu liegen.

Ergänzend anzumerken ist, dass bereits ein Entwurf zur Änderung der VO über belastete Gebiete (Luft) vorliegt, in dem für die KG Salzburg auf Grund mangelnder Grenzwertüberschreitungen von PM10 nur noch ein Schutzgebiet für Stickstoffdioxid (NO₂) vorgesehen ist.

2. Zur verpflichtenden Durchführung einer Einzelfallprüfung

Gemäß § 3 Abs 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Das gegenständliche Vorhaben fällt zweifelsfrei unter den Tatbestand der Z 21 Anhang 1 zum UVP-G 2000 (Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge).

Die bestehende Mönchsberggarage wird um einen weiteren Bauteil im Anschluss an die Garage B erweitert. Es handelt sich daher unbestritten um ein Änderungsvorhaben. Dort sollen im Endausbau 654 neue öffentlich zugängliche Parkplätze zum Liegen kommen. Auch der VwGH hat in

seinem Erkenntnis vom 21.12.2017 (Ro 2015/06/0018) bestätigt, dass es sich um die Änderung des Vorhabens Altstadtgarage Mönchsberg handelt. Die Frage der UVP-Pflicht der geplanten Garagenerweiterung ist daher auf Grundlage des § 3a iVm Z 21 Anhang 1 zum UVP-G 2000 zu beurteilen.

Im Unterschied zum bereits durchgeführten UVP-Feststellungsverfahren (siehe dazu ausführlich Punkt 3.) handelt es sich gegenständlich nicht nur um eine Änderung der Parkgarage B, sondern um eine Änderung der Mönchsberggarage (Garage A und B) in ihrer Gesamtheit. Das Projekt beinhaltet nämlich nicht nur den Ausbau des Bauteils B, sondern auch die Reduzierung der Bauteile A und B (alt) sowie Maßnahmen zum Betrieb der Lüftungsanlage und Regelung der Einfahrtszahlen, die beide Bauteile betreffen. Zweifelsfrei ist bei den beiden Bauteilen ein räumlicher Zusammenhang gegeben. Auch der sachliche Zusammenhang muss gegenständlich bejaht werden. Die beiden Bauteile werden gemeinsam betrieben, verfügen über eine gemeinsame Lüftungsanlage (Vorhabensbeschreibung Punkt 21) und ein gemeinsames Parkleitsystem (Vorhabensbeschreibung Punkt 17).

Für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist gemäß § 3a Abs 3 Z 1 und 2 UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist, und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs 1 Z 1 zu rechnen ist.

Durch die Änderung der bestehenden Garage werden 50 % des in Z 21 lit a (Spalte 2) Anhang 1 zum UVP-G 2000 geforderten Schwellenwertes von 1.500 (also 750) neuen Stellplätzen nicht erreicht. Das gegenständliche Vorhaben liegt jedoch zweifelsfrei in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A und D, weshalb Z 21 lit b (Spalte 3) Anhang 1 zum UVP-G 2000 zu tragen kommt. Durch die Erweiterung werden 50 % von 750 (375) neuen Stellplätzen deutlich überschritten. Auch der Gesamtschwellenwert von 750 Stellplätzen wird gemeinsam mit dem bestehenden Vorhaben zweifelsfrei überschritten, weshalb verpflichtend eine schutzzweckbezogene Einzelfallprüfung durchzuführen war.

§ 3 Abs 4 UVP-G 2000 sieht vor, dass für jene Vorhaben, die die Schwellenwerte der Spalte 3 erreichen, die Behörde im Einzelfall zu entscheiden hat, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Dabei sind die Kriterien des Abs 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Die Einzelfallprüfung hat sich daher auf die mögliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke der oben genannten schutzwürdigen Gebiete zu beschränken. Es ist daher keine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen. Sämtliche darüber hinaus gehende Ermittlungsschritte im Hinblick auf weitere Schutzgüter sind daher bei einer solchen Einzelfallprüfung vom Gesetz nicht gedeckt (VwGH 11.5.2017, Ra 2017/04/0006 und VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061).

Gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 stellt die Behörde nur fest, ob für ein Vorhaben eine UVP durchzuführen ist. Eine Genehmigung des jeweiligen Vorhabens wird dadurch jedoch nicht bewirkt. Ein

Eingriff in das Eigentumsrecht ist daher mit dieser Feststellung naturgemäß nicht verbunden. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt dem dafür vorgesehenen Genehmigungsverfahren vorbehalten (20.04.2017, W248 2145354-1, Verlängerung U-Bahn Linie U2, mwNw).

Das Vorbringen der LUA zum Artenschutz im Eingriffsbereich (Schlingnattern, Blindschleiche, Ringelnatter, geschützte Amphibien und Uhu) zur Beeinträchtigung des Naturdenkmals „Ephemerer Tümpel“ sowie zum Schutzgut Wasser mit Ausnahme des Almkanals (siehe unten zum Punkt UNESCO-Welterbestätte) war daher im Rahmen der Einzelfallprüfung nicht zu behandeln. Diesbezüglich wird auf ein mögliches Genehmigungsverfahren verwiesen.

Ergänzend ist jedoch auszuführen, dass der Behörde eine umfangreiche naturschutzfachliche und landschaftsökologische Planung des IfÖ (Vorhabensbeschreibung Punkt 2) vorliegt. Diese sieht zahlreiche eingriffsmindernde Maßnahmen zum Schutz geschützter und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten vor.

Das Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel“ beim Krautwächterhaus befindet sich lediglich im Nahbereich der geplanten Baustraße. Laut technischem Bericht finden innerhalb dieses Naturdenkmals keine Maßnahmen statt. In einem folgenden naturschutzrechtlichen Verfahren wären laut ASV Naturschutz allerdings indirekte Auswirkungen zu prüfen.

Die Behörde hat sich auf Grund der expliziten Anordnung des § 3 Abs 7 UVP-G 2000 hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang grundsätzlich auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation zu beschränken (VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061, mwN).

Das gegenständlich sehr umfangreich durchgeführte Ermittlungsverfahren geht weit über die gesetzlich notwendige Grobprüfung hinaus. Dies wird auch von der LUA in ihrer letzten Stellungnahme vom 25.10.2018 moniert, obwohl sich das Ermittlungsverfahren gerade auch wegen der zahlreichen Vorbringen der LUA hinauszögerte. Am Ende des Ermittlungsverfahrens wurden neue Beweisanträge gestellt, welche bereits in einem früheren Verfahrensstadium vorgebracht hätten werden können.

3. Zur entschiedenen Sache:

Am Anfang des gegenständlichen Verfahrens wurde von der SPG mehrmals der Vorwurf der entschiedenen Sache vorgebracht. Nach dem diese im März 2018 jedoch selbst einen UVP-Feststellungsantrag für das Vorhaben „Erweiterung der Mönchsberggarage“ gestellt hat, erübrigt sich wohl dieses Vorbringen. Nichtsdestotrotz wird im Rahmen dieses UVP-Feststellungsbescheides auf die bisherigen ergangenen Entscheidungen und der damit verbundenen entschiedenen Sache eingegangen. Vor allem auch deshalb, da von ha Behörde auf Grund des UVP-Feststellungsantrags der LUA vom 23.09.2016 ein Ermittlungsverfahren eingeleitet wurde.

Mit Bescheid vom 05.08.2014, Zl 205-G20/21027/84-2014, stellte die Salzburger Landesregierung auf Antrag der SPG gemäß §§ 39 Abs 1, 3 Abs 7, 3a Abs 3 UVP-G 2000 fest, dass für das Vorhaben der SPG „Erweiterung Altstadtgarage B“ im Mönchsberg im Ausmaß von 656 PKW-Stellplätzen auf insgesamt 1.952 Stellplätze in der Altstadtgarage keine Umweltverträglich-

keitsprüfung durchzuführen ist. Die Tatbestände der Ziffern 21a und 21b des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 sind durch das Projekt nicht verwirklicht.

Die Beschwerden des Naturschutzbundes Salzburg vom 29.08.2014 und der LUA vom 02.09.2014 wurden mit Erkenntnis des BvwG vom 03.09.2015, W 113 2011751-1, abgewiesen. Eine Revision wurde eingebracht.

Am 23.09.2016 stellte die LUA für das Vorhaben „Erweiterung Altstadtgarage B“ einen erneuten UVP-Feststellungsantrag und begründete diesen mit der geänderten Sachlage. Durch den geänderten Baustollen seien völlig andere und überdies erhebliche Umweltauswirkungen auf relevante Schutzgüter (Almkanal, Quellstollen, Lodron'sche Mauer, Wasserrechte, nachhaltige Veränderungen in der Landschaft, Auswirkungen auf den Artenschutz) zu erwarten, als bisher geprüft wurden.

Anträge von Beteiligten, die außer den Fällen der §§ 69 und 71 AVG die Abänderung eines der Berufung nicht oder nicht mehr unterliegenden Bescheids begehren, sind gemäß § 68 AVG wegen entschiedener Sache zurückzuweisen, wenn die Behörde nicht den Anlass zu einer Verfügung gemäß den Abs 2 bis 4 findet.

Durch diese Bestimmung wird das Prinzip statuiert, dass über ein und dieselbe Verwaltungssache nur einmal rechtskräftig zu entscheiden ist („ne bis in idem“). § 68 AVG dient zur Abwägung zwischen dem Schutz des Vertrauens auf den Bestand eines rechtskräftigen Bescheids und dem Erfordernis von einem rechtskräftigen Bescheid abzugehen (*Kolonovits/Muzak/ Stöger*, Verwaltungsverfahrenrecht¹⁰ Rz 643 und 646).

Der verfassungsrechtlich geprägte Begriff des Bescheids ist dadurch gekennzeichnet, dass die individuell-konkrete normative Erledigung einer Verwaltungssache ab einem bestimmten Stadium des Verfahrens von den Parteien nicht mehr angefochten sowie von der Behörde selbst nicht mehr aufgehoben oder abgeändert werden kann (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 68 Rz 4).

Ein rechtskräftiger UVP-Feststellungsbescheid ist für alle weiteren Materienverfahren bindend. Feststellungsbescheide dienen generell dazu, eine rasche Sicherheit über die Frage der Zuständigkeit und der Verfahrensart zu schaffen und in alle Richtungen verbindlich zu sein. Hätte die rechtskräftig getroffene Feststellung keine Bindungswirkung, so wäre das UVP-Feststellungsverfahren im nachfolgenden Verfahren ohne Wirkung. Ein bereits rechtskräftiger Feststellungsbescheid ist für die Behörde somit – mit Ausnahme der Fälle des § 68 AVG – nicht aufhebbar oder änderbar (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 3 Rz 78 ff mwN).

Der zum damaligen Zeitpunkt bereits ergangene UVP-Feststellungsbescheid zum Vorhaben „Erweiterung Altstadtgarage B“ war sowohl materiell, als auch formell in Rechtskraft erwachsen. Es bestand daher kein Anlass zu einer Vorgehensweise nach § 68 Abs 2 bis 4 AVG. Darüber hinaus hat die LUA keinen Wiederaufnahmeantrag nach § 69 AVG gestellt.

Ein Antrag darf jedoch nur dann wegen entschiedener Sache zurückgewiesen werden, wenn drei Voraussetzungen vorliegen: Identität der Rechtslage, Identität der Sachlage sowie Identität des Parteienbegehrens (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 68 Rz 23 ff).

Die Identität der Rechtslage war gegenständlich gegeben, da die der Entscheidung zu Grunde gelegten Normen seit der Erlassung des UVP-Feststellungsbescheids nicht wesentlich modifiziert wurden. Auch das Parteienbegehren stimmte mit dem früheren Begehren überein.

Von der LUA wurde jedoch die Änderung der Sachlage vorgebracht. Die Bindungswirkung eines rechtskräftigen Feststellungsbescheids nach § 3 Abs 7 UVP-G 2000 ist nur so lange aufrecht, als das beurteilte Projekt hinsichtlich der für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkte ident ist. Eine Projektsidentität ist etwa dann zu verneinen, wenn sich die Lage des Bauvorhabens so verändert hätte, dass die umweltrelevanten Auswirkungen anders zu beurteilen wären (ua VwGH 28.06.2005, 2003/05/0091).

Da laut SPG eine Liegenschaft nicht mehr für die Zufahrt zum Baustollen zur Verfügung steht, müsse eine Abänderung der ursprünglich geplanten Zufahrt und Baustellenführung vorgenommen werden. Dies betreffe naturgemäß nur die Bauphase des Projektes. Durch die um ca 100 m nach Nordosten verschobene Lage des Baustollens treten laut SPG keine relevanten Änderungen im Hinblick auf die für die UVP-Pflicht maßgeblichen Sachverhaltselemente ein.

Es ist der LUA zuzustimmen, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben im Vergleich zum 2014/15 im UVP-Feststellungsverfahren beurteilten Vorhaben um ein aliud handelt. Dies aus den folgenden Gründen:

Bei schutzweckbezogenen UVP-Feststellungsverfahren können immer nur jene Umweltauswirkungen relevant sein, welche sich auf die jeweiligen Schutzzwecke beziehen. Eine Überprüfung hinsichtlich der Auswirkungen auf das UNESCO-Weltkulturerbe wurde bereits im damaligen Verfahren durchgeführt. Allerdings war die Lage des Baustollens eine andere, weshalb eine Betrachtung der möglichen Beeinträchtigung des Almkanalsystems vollständig unterbleiben konnte.

Im Zuge der im April 2013 durch ICOMOS International durchgeführten Advisory Mission zur Welterbestätte historische Altstadt von Salzburg (Österreich, C 784) wurde auch die geplante Erweiterung der Mönchsberggarage behandelt. Diese lautete wie folgt:

„Die Erweiterung der überfrequentierten Mönchsberggarage ist angeblich notwendig. Aus konservatorischer Sicht erscheint dies unproblematisch, da die bestehende Zufahrt und Ausfahrt weiter benützt werden können. Die Zufahrt zur Baustelle - zum Abtransport von Gesteinsmaterial - kann über das Nonntal durch einen Tunnel erfolgen, der nach Abschluss der Bauarbeiten wieder verschlossen wird. Das historische Wasserkanalsystem wird dadurch nicht berührt. Mögliche Auswirkungen auf den Verkehr in der historischen Altstadt wurden besprochen, sodass entsprechende Maßnahmen eingehalten wurden.“

Bei der Lodron'schen Mauer und dem Almkanal handelt es sich zweifelsfrei um Teile des UNESCO-Welterbes, weshalb mögliche Auswirkungen auf den Bestand im Rahmen der Schutzzweckprüfung durchaus relevant sind. Auf Grund der anderen Lage des Baustollens wurden solch mögliche Auswirkungen jedoch noch nicht betrachtet, weshalb ein erneutes Feststellungsverfahren durchzuführen war.

Das Vorbringen der SPG, dass es durch das Vorhaben zu keinem wesentlichen Eingriff auf den St. Peter-Quellstollen, den Almkanal, die Wasserrechte, den Denkmalschutz und das UNESCO-Weltkulturerbe und den Landschaftsschutz komme, was durch entsprechende Gutachten belegt sei, ging somit ins Leere. Bereits die Notwendigkeit der Einholung neuer Gutachten wies auf die geänderte Sachlage hin. Ein entsprechendes Ermittlungsverfahren wurde daher von der Behörde eingeleitet.

Mit Erkenntnis vom 21.12.2017 hob der VwGH das Erkenntnis des BVwG wegen Rechtswidrigkeit mit folgenden Kernaussagen auf: Als Ausgangssituation (Bestand/Konsens) sind in der Garage A 720 PKW-Stellplätze und in der Garage B 773 PKW-Stellplätze zu berücksichtigen (gesamt somit 1.493 PKW-Stellplätze). Der bestehende Konsens bleibt aufrecht, daher könnten nach Erweiterung der Garage 2.150 PKW Stellplätze gesamt errichtet werden. Ein bloß faktisches Herauslösen des nicht ausgeschöpften Teils der bewilligten Kapazität ist nicht zulässig. Die vom BVwG vorgenommene Gegenrechnung ist somit nicht zulässig.

Im Februar 2018 zog die SPG den ursprünglichen UVP-Feststellungsantrag zurück, weshalb das BVwG den UVP-Feststellungsbescheid der Salzburger Landesregierung vom 05.08.2014, Zl 205-G20/21027/84-2014, ersatzlos behob.

Seit dieser ersatzlosen Behebung des UVP-Feststellungsbescheids vom 05.08.2014 lag somit zweifelsfrei keine entschiedene Sache mehr vor.

Weshalb die LUA in ihrer letzten Stellungnahme vom 25.10.2018 auf die entschiedene Sache hinwies, bleibt der Behörde im Unklaren, da der LUA eine Zurückziehung des UVP-Feststellungsantrags in jeder Lage des Verfahrens zustünde.

Im Rahmen des bereits durchgeführten Verfahrens wurden zahlreiche fachliche Gutachten zu einer möglichen Beeinträchtigung der betroffenen Schutzzwecke von der Behörde eingeholt. Diese Gutachten wurden in diesem Ermittlungsverfahren im Hinblick auf den Verfahrensgrundsatz der möglichsten Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis (§ 39 Abs 2 AVG) als Grundlage herangezogen. Beweis- und Erhebungsmaterial anderer Verfahren können zu Beweis Zwecken herangezogen werden, sofern die Wahrung des Parteienghörs gewährleistet bleibt (VwGH 28.02.2017, Ro 2014/06/0027 mwN). Diese unterliegen natürlich gemäß § 45 Abs 2 AVG der freien Beweiswürdigung und wurden sämtliche Projektänderungen erneut einer gutachterlichen Überprüfung unterzogen. Auch das Parteienghör wurde umfangreich gewahrt, da sämtliche Projektunterlagen mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt wurden.

4. Zur Verbindung der beiden UVP-Feststellungsanträge

Gemäß § 39 Abs 2 AVG bleibt es der zuständigen Behörde – hier gemäß § 39 Abs 1 UVP-G 2000 die Salzburger Landesregierung – überlassen, Verwaltungssachen miteinander zu verbinden und wieder zu trennen. Sowohl der UVP-Feststellungsantrag der LUA vom 23.09.2016, Zl 20504-UVP/22/1-2016, als auch der UVP-Feststellungsantrag der SPG vom 30.03.2018, Zl 20504-UVP/22/75-2018, stellen darauf ab, die Frage zu klären, ob für das Vorhaben „Erweiterung der Mönchsberggarage“ in der Stadt Salzburg ein UVP-Genehmigungsverfahren durchzuführen ist oder nicht. Die bereits auf Grund des Antrags der LUA durchgeführten Ermittlungen hätten für das mit zweitem Antrag eingeleiteten Verfahren wiederholt werden müssen, was dem Grundsatz der Verfahrensökonomie widersprechen würde. Mit Verfahrensordnung vom 23.05.2018, Zl 20504-UVP/22/79-2018, wurden beide Anträge verbunden. Es hat somit auch eine gemeinsame Entscheidung zu ergehen.

5. Zur Anrechnung von 201 Stellplätzen:

Mit Bescheid vom 30.08.1973, Zl I/2-5655/1973, wurde die gewerberechtliche Genehmigung für die „Errichtung der Parkgarage Mönchsberg Nord“ (nun Garage A) für 712 bis 720 Stellplätze erteilt. Im beiliegenden Plan wurden 720 Stellplätze eingezeichnet, weshalb von einer genehmigten Stellplatzanzahl von 720 im Bauteil Nord auszugehen ist. Die „Parkgarage Mönchsberg Mitte“ (nun Garage B) wurde mit Bescheid vom 11.12.1973, Zl I/2-7000/1973, gewerberechtlich genehmigt. Da im beiliegenden Plan 773 Stellplätze eingezeichnet sind, geht die Behörde von einem rechtlichen Konsens von 773 Stellplätzen aus. Mit Kollaudierungsbescheid vom 05.10.1976, Zl I/2-6420/1975, wurde die projekts- und konsensgemäße Errichtung bestätigt. Zusammenfassend verfügt die SPG daher über einen rechtlichen Gesamtkonsens von 1.493 PKW-Stellplätzen.

Aus den hier angeführten gewerberechtlichen Genehmigungen erwächst der SPG das Recht, die Parkgarage maximal in der genehmigten Kapazität an der genannten Stelle und in der bewilligten Ausführung zu betreiben, somit die Garage A mit maximal 720 Stellplätzen und die Garage B mit maximal 773 Stellplätzen (VwGH 21.12.2017, Ro 2015/06/0018).

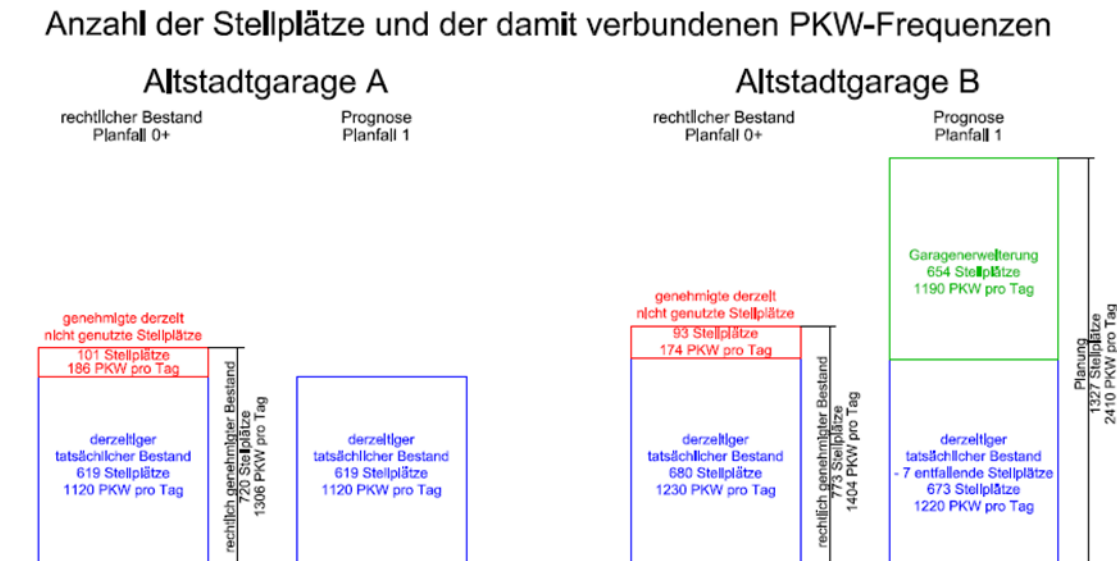
Laut der vorliegenden Projektunterlagen wurden im Jahr 2003 aus Gründen des Kundenservices (um die Einparkvorgänge zu erleichtern) temporär die Bodenmarkierungen derart verändert, dass die Stellplätze von 2,30 m auf 2,50 m verbreitert wurden. In der Garage A werden derzeit 619 PKW-Stellplätze und in der Garage B 680 PKW-Stellplätze – somit insgesamt 1.299 – betrieben. Der bestehende rechtliche Konsens wird somit nicht in vollen Umfang genutzt.

Der rechtliche Konsens an PKW-Stellplätzen der bestehenden Garage wird von der LUA bezweifelt. Gibt sie in ihrer Stellungnahme vom 25.10.2018 doch an, dass bisher keine Ermittlungen der Behörde erfolgt seien über jene Verluste an ehemals genehmigten Stellplätzen, die durch die Errichtung von (breiteren) Behindertenparkplätzen, Frauenparkplätzen, etc entstanden und die auf Grund rechtlicher oder fachlicher Vorgaben zu schaffen gewesen seien. Unklarheit bestünde auch über jene sieben Stellplätze, die im Fall einer Erweiterung der Garage wegfielen.

Im gesamten Verfahren ergaben sich keine Zweifel an der Richtigkeit der vorliegenden rechtlichen Genehmigungen der Garage. Die SPG gab auch stets an, über diesen rechtlichen Konsens nach wie vor zu verfügen. Konfrontiert mit den Vorwürfen der LUA führte die Projektwerberin aus, dass seit Eröffnung 1975 der Teil A der Garage über drei Behindertenstellplätze und der Teil B über keine Behindertenstellplätze verfüge. Im Erweiterungsprojekt hingegen seien acht Behindertenstellplätze im Teil B vorgesehen. Frauenparkplätze gebe es gar keine. Das Änderungsvorhaben sähe ua neue Fluchttiegenhäuser vor, weshalb sieben Stellplätze verloren gingen. Dies jedoch erst im Zuge des Ausbaus der Garage. Die Zahl von insgesamt 1.493 an rechtlich genehmigten PKW-Stellplätzen kann daher herangezogen werden.

Das gegenständliche Projekt sieht nunmehr die Erweiterung der Parkgarage um 654 Stellplätze vor. Diese Plätze werden in einem gesonderten Bauteil im Anschluss an den Bauteil B errichtet. Die Ein- und Ausfahrt wird weiterhin über die bestehende Ein- und Ausfahrt des Bauteils B erfolgen, wobei bei der Ausfahrt eine dritte Schrankenanlage errichtet wird. Neben der Erweiterung der Garage wird die Garage B alt um 100 Stellplätze reduziert. Die Garage A wird um 101 Stellplätze im Vergleich zum rechtlichen Konsens verkleinert. Das Projekt sieht somit eine dauerhafte Markierung der einzelnen Stellplätze von 2,5 m Breite vor. Weiters ist dem Vorhaben eine Gesamtstellplatzanzahl von 1.946 immanent. Der bestehende Konsens von 1.493 Stellplätzen bleibt daher nach Erweiterung der Garage nicht unverändert.

In der von der SPG übermittelten Grafik lassen sich die PKW-Stellplätze der einzelnen Bauteile entnehmen:



Vom VwGH wurde mit Erkenntnis vom 21.12.2017, Ro 2015/06/0018, ausgeführt, dass ein bloß faktisches „Herauslösen“ des nicht ausgeschöpften Teils der bewilligten Kapazität (201 Stellplätze), die auf Grund der aus den unverändert bestehenbleibenden Bewilligungen resultierenden Berechtigungen nach wie vor nutzbar ist, nicht zulässig ist. Eine Gegenrechnung bewilligter, aber nicht genutzter Stellplätze darf nicht erfolgen.

Im Gegensatz zu dem bereits durchgeführten UVP-Feststellungsverfahren erfolgt gegenständlich keinerlei Gegenrechnung. Wie bereits vom VwGH ausdrücklich festgestellt wurde, verfügt die SPG über einen rechtlichen Konsens von 1.493 PKW-Stellplätzen. Dieser rechtliche Konsens wurde als Ausgangslage für die Berechnung der mit dem Erweiterungsvorhaben verbundenen zusätzlichen Emissionen herangezogen. Ausgangslage sind daher jene Emissionen, die von 1.493 PKW-Stellplätzen und den damit verbundenen Ein- und Ausfahrten ausgehen.

Dass als Ausgangssituation nicht die tatsächliche Stellplatzanzahl, sondern der rechtliche Konsens ausschlaggebend ist, kann man der SPG nicht vorwerfen, so wie es die LUA in ihren zahlreichen Stellungnahmen tat, sondern ist auf die ständige Judikatur des VwGH zurückzuführen.

Auch die von der LUA in Zweifel gezogene faktische Wiederherstellbarkeit von 201 PKW-Stellplätzen spielt gegenständlich keine Rolle. Führte doch gerade der VwGH aus, dass der Projektwerberin auf Grund der bereits erteilten Bewilligungen für die Garage jederzeit die Möglichkeit offen stünde, die derzeit nicht genutzten 201 Stellplätze (etwa durch entsprechende Ummarkierungen in den bereits bewilligten Parkgaragen) wieder nutzbar zu machen. An dieser Tatsache rütteln auch die von der LUA vorgelegten Unterlagen (Zeitungsartikel und der ADAC-Leitfaden für Parkhäuser) nicht.

Ziel einer UVP-Einzelfallprüfung – auch einer schutzzweckbezogenen – kann nur die Beurteilung der mit einem Vorhaben tatsächlich verbundenen Umweltauswirkungen sein. Rein hypothetische Auswirkungen haben in der Betrachtung zu unterbleiben.

Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens wurden daher Gutachten an die ASV für Verkehr und Luftreinhaltung in Auftrag gegeben, die neben den Auswirkungen während der Bauphase, die tatsächlichen Auswirkungen der Betriebsphase berücksichtigen.

Nach dem Ausbau der Garage sind daher Auswirkungen von zusätzlichen 654 PKW-Stellplätzen in der Garage B (neu), von 673 PKW-Stellplätzen in der Garage B (alt) und von 619 PKW-Stellplätzen in der Garage A, also insgesamt von 1.946 PKW-Stellplätzen zu beurteilen. Natürlich sind die unterschiedlichen Fahrwege, Zu- und Abfahrten sowie Streckenlängen berücksichtigt worden.

Jede andere Auswirkungsbetrachtung führt dazu, dass nicht die tatsächlichen, sondern die rein hypothetischen Emissionen betrachtet werden würden.

In einer UVP-Einzelfallprüfung können jedoch nur jene Auswirkungen von der Behörde berücksichtigt werden, die mit der Vorhabensbeschreibung des Projekts übereinstimmen. Wird das Projekt nach der UVP-Feststellung in UVP-relevanter Hinsicht geändert, so verliert der UVP-Feststellungsbescheid seine Bindungswirkung und wäre allenfalls ein erneutes Feststellungsverfahren durchzuführen.

Wichtig ist, nochmals zu betonen, dass gegenständlich eine schutzzweckbezogene Einzelfallprüfung stattzufinden hat. Bezogen auf die beiden Landschaftsschutzgebiete und die UNESCO-Welterbestätte gehen die möglichen negativen Auswirkungen ausschließlich von der Baustelleneinrichtung und nicht dem späteren Betrieb der Garage aus. Diese Auswirkungen wurden einer umfangreichen Überprüfung unterzogen.

Im Rahmen der UVP-Einzelfallprüfung werden die Auswirkungen auf das belastete Gebiet Luft von den im Endausbau vorhandenen 1.946 PKW-Stellplätzen betrachtet. Die maximale Stellplatzanzahl ist dem Projekt immanent und beträgt 1.946. Die Betrachtung einer darüber hinausgehenden Stellplatzanzahl ist daher nicht zulässig.

Würde der Argumentationslinie der LUA gefolgt, so müssten zu den 1.493 rechtlich vorhandenen Stellplätzen 654 Stellplätze addiert und von einer Gesamtstellplatzanzahl von 2.147 ausgegangen werden. Einen Teil des Änderungsvorhabens, nämlich die Reduzierung der PKW-Stellplätze in den Garagen um 201 Stellplätze, lässt die LUA völlig unberücksichtigt. Dies würde zu einem grotesken Ergebnis führen, was anhand des folgenden fiktiven Beispiels erläutert werden soll: Nehme man an, die SPG würde die rechtliche Stellplatzanzahl in der Garage A nicht um 101 PKW-Stellplätze reduzieren, sondern den Abriss bzw die Auflassung der gesamten Garage A im Projekt vorsehen, so würde man in der Auswirkungsbetrachtung unrichtigerweise weiterhin davon ausgehen, dass die Garage A Ein- und Ausfahrten verursacht.

Natürlich müssen die Emissionen immer dort betrachtet werden, wo sie entstehen. Es war daher wichtig, keine Vermischung der unterschiedlichen Garagenein- und ausfahrten zuzulassen. Sämtliche Gutachten berücksichtigen daher stets, wo sich die jeweilige Ein- und Ausfahrt für den betrachteten Stellplatz befindet.

6. Zu den Landschaftsschutzgebieten Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner Weiher

Im Rahmen dieses UVP-Feststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Erweiterung der Mönchsberggarage erhebliche Beeinträchtigungen der besonderen landschaftlichen Schönheit oder des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes der beiden Landschaftsschutzgebiete Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner Weiher zu erwarten sind.

Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets Leopoldskroner Weiher ist die Erhaltung:

1. der besonderen landschaftlichen Schönheit des Gebietes um den Leopoldskroner Weiher, das durch Teiche, Weiher sowie kleinflächig strukturierte Landschaft mit Wiesen, Wäldchen und alten Parks geprägt ist;
2. des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes des Grünkeils zwischen dem Leopoldskroner Moor und dem Festungsberg als harmonische Verbindung von Naturlandschaft und naturnaher Kulturlandschaft.

Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets Mönchsberg-Rainberg ist die Erhaltung:

1. der besonderen landschaftlichen Schönheit des Berges (Umrahmung der Bergkulisse durch die Altstadt von Salzburg, kulturelle Prägung durch die Festung);
2. des besonderen Erholungswertes der charakteristischen, durch Wege dicht erschlossenen Landschaftselemente (Reste natürlicher Waldbestände, Felsensteppe als nacheiszeitlicher Reliktstandort, kleinräumige Wiesen und Wäldchen).

Die Bauabwicklung der Garagenerweiterung erfolgt über einen temporären Baustollen in Richtung Brunnhausgasse. Dieser Stollen wird durch eine temporäre Baustraße (340 m lang und 4 m breit) mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Die Baustraße verläuft innerhalb der beiden Landschaftsschutzgebiete Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner Weiher. Der Tunnelausgang liegt im Landschaftsschutzgebiet Mönchsberg-Rainberg. Südlich der Brunnhausgasse wird eine Baustelleneinrichtungsfläche angelegt, welche im Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Weiher zu liegen kommt. Insgesamt werden Grünflächen im Ausmaß von ca 8.000 m² beansprucht (Vorhabensbeschreibung Punkt 18).

In der naturschutzfachlichen und landschaftsökologischen Planung vom 23.03.2016 (Vorhabensbeschreibung Punkt 2) kommt das IfÖ zu dem Ergebnis, dass eine Baustelle das vorliegende Landschaftsbild, das sich als stark durchgrünte, urbane „Randlandschaft“ präsentierte und das durch das Ensemble Festung Hohensalzburg - Festungsberg - vorgelagerte Wiese mit Krautwächterhaus als „Unikat“ zu werten sei. Während der Bauphase komme es zu einer deutlich merkbarer Beeinträchtigung dieses Landschaftsbildes, wobei auf Grund der urbanen Lage und der nur vorübergehenden Existenz des Eingriffes die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als gering einzustufen gewesen seien.

In der gutachterlichen Stellungnahme vom 20.01.2017 führte der ASV für Naturschutz aus, dass während der Bauphase von rund zwei Jahren erhebliche Bodenverwundungen verursacht werden, die das örtliche Landschaftsbild wesentlich verändern und dadurch eine Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit sowie des Erholungswertes des Gebietes bewirken. In diesen zwei Jahren komme es daher zu einer Beeinträchtigung der Schutzzwecke. Nach der Bauphase werden die Bodenverwundungen vollständig rekultiviert, der ursprüngliche Geländeverlauf wiederhergestellt und erfolge die Begrünung mit Magerwiesensaatgut. Langfristig komme es auf Grund der projektierten eingriffsmindernden Maßnahmen zu einer ökologischen Aufwertung des Lebensraumes. Die landschaftliche Schönheit und der Erholungswert im Bereich beider be-

troffener Landschaftsschutzgebiete werden nach Abschluss der Bauphase wieder zumindest auf den ursprünglichen Wert zurückgesetzt. Es sei daher bei projektgemäßer Umsetzung keine langfristige Beeinträchtigung der beiden Schutzzwecke beider betroffener Landschaftsschutzgebiete zu erwarten. Es sei daher keine Nachhaltigkeit dieser negativen Umweltauswirkungen gegeben und daher nicht zu erwarten, dass die Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete Leopoldskroner Weiher und Mönchsberg-Rainberg nachhaltig wesentlich beeinträchtigt werden.

Von der LUA wurde vorgebracht, dass es durch den Baustellentunnel zu verbleibenden wesentlichen Geländeänderungen im bestehenden Landschaftsschutzgebiet durch sichtbare oberirdische Stützmauern und einen verbleibenden Lüftungsschacht komme.

Vom ASV für Naturschutz wurde nachvollziehbar ausgeführt, dass keinerlei Stützmauern vorgesehen sind. Ganz im Gegenteil handelt es sich hierbei um eine unverfugte Konglomeratsteinmauer als eingriffsmindernde Maßnahme zur Verbesserung der Lebensraumsituation für Reptilien ohne jeglicher technischer Funktion. Der Lüftungsschacht wird sich unterhalb der Erdoberfläche befinden und an der Oberfläche wird lediglich ein Gitterrost im Ausmaß von 1,5 x 1 m erkennbar sein. Dieser Schacht ist ähnlich einem Kanaldeckel und tritt im Landschaftsbild nicht störend in Erscheinung.

Zu den Bedenken der LUA hinsichtlich einer vorzuschreibenden Feuerwehrezufahrt hat sich im gesamten Ermittlungsverfahren kein Anhaltspunkt dafür ergeben. Die SPG betonte immer wieder, dass eine solche nicht vorgesehen sei. Auch in den Einreichunterlagen ist eine neue Feuerwehrezufahrt weder projektiert noch erwähnt. Die Feuerwehrezufahrt soll nach wie vor über den Toskaninihof erfolgen. Der Baustollen wird laut Projekt wieder vollständig verschlossen. Die Betrachtung von rein hypothetischen Auswirkungen musste daher gegenständlich unterbleiben.

7. Zur UNESCO-Welterbestätte

Im Zuge der im April 2013 durch ICOMOS International durchgeführten Advisory Mission zur Welterbestätte historische Altstadt von Salzburg (Österreich, C 784) wurde auch die geplante Erweiterung der Mönchsberggarage behandelt. Diese lautete wie folgt:

„Die Erweiterung der überfrequentierten Mönchsberggarage ist angeblich notwendig. Aus konservatorischer Sicht erscheint dies unproblematisch, da die bestehende Zufahrt und Ausfahrt weiter benützt werden können. Die Zufahrt zur Baustelle - zum Abtransport von Gesteinsmaterial - kann über das Nonntal durch einen Tunnel erfolgen, der nach Abschluss der Bauarbeiten wieder verschlossen wird. Das historische Wasserkanalsystem wird dadurch nicht berührt. Mögliche Auswirkungen auf den Verkehr in der historischen Altstadt wurden besprochen, sodass entsprechende Maßnahmen eingehalten wurden.“

Bei der Lodron'schen Mauer und dem Almkanal handelt es sich zweifelsfrei um Teile des UNESCO-Welterbes, weshalb mögliche Auswirkungen auf den Bestand im Rahmen der Schutzzweckprüfung ergänzend zu prüfen waren.

Von der LUA wurden mehrfach Befürchtungen vorgebracht, dass Gefährdungen des Almkanals, des Quellstollens und der Lodron'schen Mauer nicht ausgeschlossen werden könnten. Zur Untermauerung des Vorbringens legte die LUA Gutachten von Univ.Prof.i.R.Dr. Spaun vor. Der Gutachter kommt in seiner Stellungnahme vom 11.08.2016 zu folgendem Ergebnis:

„Die geologischen Verhältnisse im Bereich der Lodron'schen Mauer und der Überfahung der beiden mittelalterlichen Stollen sind bis jetzt nur mit einer einzigen Bohrung untersucht worden. Diese Bohrung hat gezeigt, dass das unter der Mauer anstehende Mönchsberg-Konglomerat von vielen Klüften durchzogen ist und ein tunnelbautechnisch schwer zu beherrschendes Gebirge darstellt. Der Bauzustand, der aus dem 30-jährigen Krieg stammenden Mauer ist nicht gut und ihr Aufbau ist bisher überhaupt nicht untersucht worden. Die Unterfahung dieser Mauer und die Überfahung der beiden mittelalterlichen Stollen durch den geplanten Zufahrtstunnel würde noch meiner Einschätzung ein erhebliches Risiko für diese alten Bauwerke darstellen. Dieses Risiko entsteht durch die unvermeidlichen Erschütterungen, die bei den Ausbruchsarbeiten dadurch entstehen, dass in dem Mönchsberg-Konglomerat ein großer Teil der Gewölbe aus Gesteinen mit extrem hoher Gesteinsfestigkeit bestehen und dass daneben zahlreiche Hohlräume im Konglomerat dadurch entstanden sind, dass zahlreiche Dolomitgerölle weggelöst worden sind.

Beide Faktoren verstärken die beim Fräsvorgang unvermeidlichen Erschütterungen, die besonders in dem weniger als 8 m darunter liegenden Stiftsarmstollen zu Nachbrüchen und sogar zu Verbrüchen führen könnten. Ob auch Erschütterungen durch den Schwerverkehr in diesem Zufahrtstunnel entstehen können, welche die Stabilität der darunter liegenden Stollen gefährden könnten, ist bis jetzt nicht untersucht worden, erscheint aber möglich.

Der Vortrieb des Zugangstunnels könnte aber durch Erschütterungen und Setzungen in dem stark geklüfteten Konglomerat auch die Stabilität des über 12,0 m hohen Lodron'schen Mauer und des Bürgermeisterlochs, unter dessen Fahrbahn eine Gasleitung und ein Kanal liegen, gefährden.“

Der ASV für Geologie/Hydrogeologie hingegen kommt nachvollziehbar und plausibel zu dem Ergebnis, dass es durch die Erweiterung der Garage und der damit verbundenen Baustelleneinrichtung zu keiner über das geringfügige Ausmaß hinausgehenden Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit (Grundwasser, Quellen oder Almkanal) kommt. Eine Gefährdung der Lodron'schen Mauer kann er ausschließen.

Zur möglichen Beeinträchtigung des Almkanals wurde bereits vom Landeshauptmann von Salzburg mit Bescheid vom 27.10.2016, Zl 20701-1/44761/38-2016, gemäß § 22 Bundesgesetz über den Salzburger Almkanal, BGBl 420/1937, iVm § 4 Abs 3 Almkanalordnung, LGBl 34/1938, festgestellt, dass mit einer Gefährdung des Almkanals oder seiner Wasserführung nicht zu rechnen ist. Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen. In diesem Verfahren wurden sowohl vom ASV für Geologie/Hydrogeologie als auch vom SV für Kulturgüter eine positive Stellungnahme abgegeben. Auch der Almmeister als vollziehendes Organ der Wasserwerksgenossenschaft Almhauptkanal erteilte die Zustimmung zur Bauausführung. Im Rahmen des Almkanalfeststellungsverfahrens erhob die SPG auf Vorschlag des Landesgeologen folgende Punkte zu Projektbestandteilen (siehe auch Vorhabensbeschreibung Punkt 28):

1. Für die Dauer der Bauarbeiten (Baustelleneinrichtung, Auffahren der Hohlräume bis zum Verschließen des Bautunnels) hat eine wasserrechtliche Bauaufsicht mit geologischen Kenntnissen die bescheid- und projektskonforme Ausführung zu überwachen und regelmäßig (mindestens 1x monatlich) der Behörde sowie dem Almmeister zu berichten. Diese Bauaufsicht wird von dem unabhängigen und bisher nicht mit dem Projekt erfassten Ziviltechniker Herrn Dr. Michael Bergmair, Ingenieurgeologe, p.A. iC Consulente Ziviltechniker GmbH, 5101 Bergheim ausgeübt. Die Bauaufsicht ist mit Vollmachten analog § 120 Abs 2 bis 6 WRG 1959 ausgestattet, die Kosten für die Bauaufsicht sind von der Einschreiterin zu tragen.

2. Im Quellstollen St. Peter ist die Menge des abgeleiteten Wassers zu erfassen und der Wasserstand hinter der Quellmauer im Stollen St. Peter automatisch hinsichtlich des Wasserstandes, Temperatur und Leitfähigkeit zu messen; Die Quelfassung selbst ist nicht zugänglich.
3. In der geologischen Baudokumentation der Garagenerweiterung, des Bautunnels und der Baustelleinrichtung am Krauthügel sind die hydrogeologischen Daten zu berücksichtigen. Diese Dokumentation ist nach Abschluss der Arbeiten der Behörde vorzulegen.
4. Alle Bodeneingriffe oder Aufschüttungen auf GN. 2468/1 KG Salzburg, linksufrig des Almkanales, liegen auf der Quelfassung St. Peter und sind untersagt bzw. ist vorab die zuständige Wasserrechtsbehörde zu befragen.
5. Die Errichtung des Bautunnels unterhalb des Bürgermeisterloches ist gemäß Projekt Geoconsult & SPP & Intergeo (Ergänzungen vom August/September 2016) sorgfältig auszuführen; für jede Abweichung ist vorab die zuständige Wasserrechtsbehörde zu befragen.
6. Für den Almkanal und dem St. Peter Quellstollen ist das messtechnische Beweissicherungsprogramm weiter zu führen (Bodenfeuchte, Temperatur, stationäre Geoelektrik ERT, Stollenluft). Diese Daten sind mindestens monatlich an die Bauleitung mit einer Bewertung einer Fachperson zu übermitteln, während des Vortriebs des Bautunnels im höchstens wöchentlichen Abstand.
7. Die Erschütterungsmessungen im Stollen und an der Festungsmauer beim Bürgermeisterloch sind während der Bauzeit durchzuführen; wenn eine Schwinggeschwindigkeit von 4,0 mm/s überschritten wird, ist die Bautätigkeit einzustellen und die Ursache festzustellen. Die Bauarbeiten dürfen erst nach Freigabe durch die wasserrechtliche Bauaufsicht wiederaufgenommen werden.
8. Von allfälligen Baueinstellungen ist die ha. Wasserrechtsbehörde sowie der Landesgeologe umgehend zu informieren.
9. Sollten Abweichungen vom Projekt oder den Genehmigungen eintreten, die eine Gefährdung fremder Rechte - insbesondere die Sicherheit des Almkanalstollens - auch nur erwarten lassen, muss eine entsprechende Umplanung durchgeführt werden, bevor die Arbeiten fortgeführt werden dürfen; dies muss von der wasserrechtlichen Bauaufsicht geprüft und freigegeben werden, die auch die Behörde umgehend zu informieren hat.

Am 10.08.2016 fand bereits eine mündliche Verhandlung im wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren statt (Niederschrift vom 10.08.2016, Zl 01/01/48417/2014/064). Ein Bescheid wurde aus Gründen der Sperrwirkung gemäß § 3 Abs 6 UVP-G 2000 bis dato allerdings noch nicht erlassen. Weder vom geologischen noch vom wasserbautechnischen ASV wurden Bedenken gegen die Bewilligung vorgebracht.

In einer weiteren Stellungnahme vom 21.11.2016 betont die LUA folgende Aussage von Univ.Prof.i.R.Dr. Spaun: *„Eine Gefährdung der mittelalterlichen Stollen und der Lodron'schen Mauer und dem Bürgermeisterloch bei der Herstellung der geplanten Zufahrtstunnels und bei seinem Betrieb kann nach meiner Meinung nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.“*

In einem ergänzenden Gutachten des ASV für Geologie/Hydrogeologie vom 08.11.2017 führt dieser wiederholt aus, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Almkanales und der Lodron'schen Mauer kommen wird. Belegt wird diese Aussage durch die geologischen Schnittdarstellungen der Gesteine, die Festlegung des Vortriebs samt Erschütterungen, welche die normgerechten Grenzwerte bei weitem unterschreiten und als zusätzliche Sicherheitsschiene die Installation einer Bauaufsicht, welche im kritischen Bereich täglich alle Maßnahmen auf projektmäßige Ausführung überwacht. Die von Univ.Prof.i.R.Dr. Spaun geforderten Bohrungen im Nahbereich der beiden Stollen werden nach ausgedehnten Diskussionen mit den Stollenbesitzern, dem Projektteam der Parkgaragengesellschaft und der Wasserrechtsbehörde (Landeshauptmann) disku-

tiert und aus Sicherheitsgründen einhellig abgelehnt. Die von Univ.Prof.i.R.Dr. Spaun bezweifelten Abstände wurden bereits mehrfach planlich und textlich von den Firmen Geoconsult und SBB dargestellt.

Man kann dem Projektwerber nicht im Vorhinein unterstellen, sich nicht an das Projekt halten zu wollen. Die Behörde legt diesem UVP-Feststellungsverfahren daher die Einreichunterlagen der SPG zu Grunde. In diesen wird wiederholt die Einhaltung eines Mindestabstands von 8 m zwischen Fiste des Almkanals und Aushubsohle des Baustollens betont (ua Beilage 1 zur Vorhabensbeschreibung 29).

Die LUA verkennt hier zudem die Gesetzeslage. Eine Beeinträchtigung von Schutzgütern des UVP-G 2000 muss im Rahmen eines Feststellungsverfahrens keinesfalls ausgeschlossen werden. Im Gegenteil wird eine UVP-Pflicht von Projekten immer nur dann ausgelöst, wenn eine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke zu erwarten ist.

Eine UVP-Pflicht wird durch ein Vorhaben erst dann ausgelöst, wenn wesentliche negative Einflüsse auf die Umwelt zu erwarten sind. Dies ist dann der Fall, wenn es nicht bloß möglich, sondern wahrscheinlich ist, dass beeinträchtigende Auswirkungen auf die Umweltbedingungen infolge der Verwirklichung eines Vorhabens eintreten werden und eine entsprechende Kausalität des Vorhabens für diese Auswirkungen nachgewiesen werden kann [*Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ (2013) § 3 Rz 25 mwN].

Auch der ASV für Hochbautechnik kommt in seinen beiden Gutachten vom 14.01.2013 sowie 08.02.2017 zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung des Standes der Technik und der Vorgaben des Landesgeologen hinsichtlich der Einhaltung der Festlegungen der Erschütterungsintensität durch die Bautätigkeit es zu keiner Gefährdung der Bausubstanz der betroffenen Bauwerke kommt.

Ende 2018 wurde die Geoconsult ZT GmbH von der Stadt Salzburg mit einer Gutachtenserstellung zum Zustand der Wehrmauern im Stadtgebiet von Salzburg beauftragt. Jener Auszug des Gutachtens der den Abschnitt, der vom Baustollen der Mönchsberggarage unterlaufen wird, betrifft, wurde der Behörde übermittelt. Aus diesem geht hervor, dass in diesem Bereich keine strukturellen Schäden in der Statik vorliegen. In den nächsten Jahren sind lediglich kosmetische Maßnahmen zu setzen. Die bereits getätigten Aussagen zur Lodron'schen Mauer fanden somit eine nochmalige Bestätigung.

Es ist daher nicht zu erwarten, dass durch das Erweiterungsvorhaben Mönchsberggarage unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck (die Erhaltung der historischen Bausubstanz, nämlich der Almkanal, der St. Peter Quelltollen und die Lodron'sche Mauer), für den das schutzwürdige Gebiet (UNESCO-Welterbestätte) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Auf Grund der plausiblen und nachvollziehbaren Gutachten der Amtssachverständigen konnte eine wiederholte Einbeziehung von ICOMOS unterbleiben. Im April 2013 wurde bereits das Projekt „Erweiterung Mönchsberggarage“ beurteilt. Im Gegensatz zum damaligen Projekt liegt lediglich eine geänderte Baustellenführung zu Grunde. Die damit verbundenen möglichen Auswirkungen konnten von den ASV für Geologie/Hydrogeologie und Hochbautechnik sowie in Zusammenschau mit dem wasserrechtlichen Feststellungsverfahren ausreichend begutachtet werden.

8. Zum belasteten Gebiet Luft (PM₁₀ und NO₂)

Da sich das Änderungsvorhaben „Erweiterung Mönchsberggarage“ – wie bereits oben ausgeführt – in einem belasteten Gebiet (Luft) befindet, war zu prüfen, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.

Zur Beurteilung der mit den Ein- und Ausfahrten verbundenen Emissionen auf das Schutzgut Luft war es zunächst notwendig, die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen auf ihre Vollständigkeit, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit zu prüfen. Als Grundlage für die Auswirkungsbetrachtung dienten das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Altstadtgarage Salzburg 2015 - Auswirkungen auf den JDTV von ZIS+P“ (Vorhabensbeschreibung 11) und die darauf basierenden Ergänzungen.

Der Behörde liegen darüber hinaus weitere Verkehrsuntersuchen vor (Vorhabensbeschreibung 8 bis 10). Diese wurden jedoch lediglich der Vollständigkeit halber vorgelegt, da der Vorwurf aufkam, die SPG würde in unterschiedlichen Verfahren (zB Raumordnungsverfahren) unterschiedliche Verkehrsgutachten heranziehen. Von der SPG wurde daher in einer Gegenüberstellung der Verkehrsuntersuchungen (Vorhabensbeschreibung 12) auf die Unterscheidungen hingewiesen. Das erste Gutachten aus 2013 bezog sich auf die Leistungsfähigkeit für kritische Kreuzungen und beurteilte daher den Verkehr an einem starken Werktag (Dezember bzw August). Die Verkehrsuntersuchung vom April 2015 ermittelte die Auswirkungen der Garagenerweiterung für starke Werktage. Beide Gutachten legten dem Ergebnis Kompensationsmaßnahmen (Entfall von öffentlichen Parkplätzen im Umfeld der Garage) zu Grunde. Das Gutachten von AXIX vom November 2015 beinhaltet eine Studie zur maximalen Belastbarkeit der Garage. Nur das Gutachten vom November 2015 von ZIS+P enthält Ermittlungen der zusätzlichen Verkehrsbelastungen für den JDTV ohne Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Von der LUA wurden in Bezug auf die Verkehrsannahmen mehrere Bedenken vorgebracht. Diese betreffen die Richtigkeit der Stellplatzauslastung von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag in der Garage B, die Angaben über den Mehrverkehr im weiteren Umfeld der Garage (1.000 PKW pro Tag fehlen), den Bestandsverkehr auf der Neutorstraße, den LKW-Anteil von 6 % sowie die Aktualität der Verkehrsuntersuchung in Bezug auf das Quartier Riedenburg. Weiters forderte die LUA die Vorlage der Modelleingaben der Verkehrsberechnungen.

In der Stellungnahme vom 10.11.2017 (Vorhabensbeschreibung 33) führte die SPG aus, dass der Umschlagswert von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag auf Grundlage der durchschnittlichen Jahreseinfahrten in den Jahren 2010 - 2014 ermittelt worden sei. In den Jahren 2015 und 2016 sei baustellenbedingt ein Rückgang der Nachfrage an Kurzparkern verzeichnet worden. Als Ursachen nennt die SPG diverse Baustellen im Bereich Bürgerspital/Pferdeschwemme, die Sperre des Neutors, die rigorosen Grenzkontrollen am Walserberg im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise sowie die allgemeine Botschaft „Salzburgs Innenstadt ist gesperrt“. Aus den bisherigen Einfahrten im Jahr 2017 (Jänner bis September) ließe sich wieder eine Trendumkehr erkennen. Bei den Kurzparkern könne eine Steigerung von 7 % verzeichnet werden. Da der Umschlagswert von 1,8 PKW pro Stellplatz und Tag wieder erreicht werde, sei dieser heranzuziehen. Nach Vorlage der Einfahrtszahlen 2017 konnte der ASV für Verkehr in seiner Stellungnahme vom 09.01.2018 die von der SPG angenommene Trendumkehr ebenso bestätigen. Auch die Gründe für den Rückgang an Kurzparkern konnten vom ASV in seiner Stellungnahme vom 19.12.2017 bestätigt werden. Das Neutor sei von Februar bis Juni 2015 für den PKW-Verkehr gesperrt gewesen. In dieser Periode sei die Erreichbarkeit und die Attraktivität der Garage eingeschränkt gewesen. Auf Grund der Verkehrskontrollen konnte ein Rückgang an deutschen Touristen, die mit dem PKW anreisen, verzeichnet werden.

Der Mehrverkehr im Umfeld der Garage sei entgegen der Ansicht der LUA laut SPG (Vorhabensbeschreibung 33 und 36) richtig angegeben worden. Die 1.000 PKW würden nicht fehlen. Zusatzbelastungen im Netz seien in einem Verkehrsmodell abgebildet worden, in welchem die bestehende und durch die Garagenerweiterung bedingte zusätzliche Verkehrsnachfrage auf ein Modell des Straßennetzes umgelegt werde. Widerstände der Straßen werden hier abhängig vom Auslastungsgrad berücksichtigt. Werden eine Straße höher belastet, so führe dies zu einer Erhöhung des Widerstandes dieser Strecke. Für einzelne Fahrbeziehungen werde diese daher weniger attraktiv und wählen die Verkehrsteilnehmer andere Routen als im Bestand. ZB würden bestehende Fahrbewegungen aus dem Bereich der Neutorstraße in geringem Ausmaß auf andere Routen verlagert. Die Zusatzbelastung im weiteren Umfeld der Garage müsse daher nicht mit dem Mehrverkehr der Garage übereinstimmen.

Der ASV für Verkehr führte dazu aus:

„Die von der LUA einfachen Überlegungen, dass man jedes einzelne KFZ aus einem Verkehrsmodell bis in das weitere Umfeld nachverfolgen kann, und das bei einer einfachen Aufsummierung dann alle berechneten KFZ auf allen Strecken auftauchen müssen, ist nicht richtig, da der Verdrängungseffekt nicht mitberücksichtigt wurde. Das Büro ZIS+P hat beim ggst. Verkehrsmodell richtigerweise für die Verkehrsumlegung das Verkehrsnetzrechnungsverfahren mit Berücksichtigung von Kapazitätsbeschränkungen herangezogen. Diese sehr komplexe Berechnungsmethode bei Verkehrsmodellen spiegelt den „Stand der Technik“ wider, und ist bei Verkehrsmodellen dieser Größe und Fragestellung üblich.

Diese Methode funktioniert so, dass die begrenzte Durchlassfähigkeit der Strecken und Kreuzungen bei einer Zunahme der Verkehrsstärken zu Verlagerungen der Verkehrsströme führt. Die Abwanderung von Verkehrsteilnehmern wird durch einen Anstieg der Fahrzeit in den Netzabschnitten hervorgerufen. Ein Teil der Verkehrsteilnehmer sucht sich im Netz neue zeitkürzere Wege für seine Ortsveränderung.

Im Verkehrsmodell wird durch den zusätzlichen Verkehr der Garagenerweiterung das Straßennetz um die Garage etwas weniger attraktiv für den "normalen" Verkehr, wodurch einzelne Verkehrsteilnehmer andere Routen wählen als im Bestand. Im konkreten Fall werden bestehende Fahrten aus dem Bereich Neutorstraße in geringem Ausmaß auf andere Routen verlagert. Andere gewählte Routen können z.B. sein über die Schwarzstraße oder sogar über die Autobahn. Die Stadt Salzburg hat eine sehr gute Umfahrungsmöglichkeit durch die Autobahn in Stadtnähe, wenn es z.B. darum geht vom Norden der Stadt in den Süden der Stadt Salzburg zu gelangen.

Die LUA hat sich weiter nicht erklären können, warum bei den Berechnungen des Verkehrsmodells dieser „verdrängte“ Verkehr auf den umliegenden Straßen unterschiedlich hoch ausfällt. Als Beispiel für sehr hohe Verdrängungseffekte wird die Hübnergasse und auch die Leopoldskronstraße angeführt. Auch dies lässt sich relativ einfach mit den örtlichen Gegebenheiten in der Stadt Salzburg und den unterschiedlichen Erschließungsfunktionen der einzelnen Straßen erklären. Einige Straßen wie z.B. eben die Leopoldskronstraße sind für den Durchzugsverkehr vom Norden der Stadt in den Süden der Stadt wichtiger wie andere Straßen rund um das Neutor.

Dadurch ist auch nachvollziehbar, dass der „verdrängte“ Verkehr nicht überall gleich hoch ist. Auch zeigt die Erfahrung, dass, je weiter die Strecken sind, welche die Verkehrsteilnehmer zurücklegen, wie z.B. vom Norden der Stadt (z.B. Lehen) in den Süden (Alpenstraßen Einzugsgebiet) die Anzahl der möglichen Alternativrouten steigt. Somit ist auch auf diesen Strecken ein größerer „Verdrängungseffekt“ im Verkehrsmodelle erklärbar.

In der Stadt Salzburg ist die Nord - Süd Relation relativ stark ausgeprägt und für den KFZ Verkehr von größerer Bedeutung wie die Ost- West Relation aus Sicht des Sachverständigen. Dies

wird noch durch die trennende Wirkung in der Ost- West Richtung durch die Salzach verstärkt. Die Ost- West Ausdehnung der Stadt Salzburg ist auch geringer von der Distanz, dass bei diesen Wegen in Ost - West Richtung (z.B. Bereich Riedenburg nach Schallmoos) sehr häufig das Rad als Fortbewegungsmittel gewählt wird.

Aus Sicht des Amtssachverständigen wurde daher aus den oben angeführten Gründen in der Verkehrsprognose der SPG der angegebene Mehrverkehr der Garage im näheren und im weiteren Umfeld richtig abgebildet.“

Tatsächlich hat die LUA in ihren Stellungnahmen lediglich eine einfache Addition angestellt und die zusätzlichen PKW pro Verkehrsabschnitt zusammengerechnet. Die fachlichen Stellungnahmen von ZIS+P und des ASV für Verkehr lassen jedoch keinen Zweifel zu, dass dem Stand der Technik entsprechend ein Verkehrsmodell angewendet werden muss, welches die Widerstände der einzelnen Straßenabschnitte mitberücksichtigt. Die geschilderten Verdrängungseffekte sind zudem aus Behördensicht plausibel und nachvollziehbar.

Laut LUA scheinen (mit erheblichen Unsicherheiten) weniger Kfz in der Neutorstraße zu fahren als 2013. Weniger Verkehr auf der Neutorstraße 2016 würde daher in der Realität (erheblich) weniger Emissionen auf diesem Straßenabschnitt bedeuten. Die SPG entgegnete diesen Mutmaßungen damit, dass der Bestandverkehr auf der Neutorstraße und im Sigmundstor 2013 und 2014 gezählt worden seien und im Rahmen der Modellgenauigkeit sehr gut mit der Verkehrsmodellrechnung 2015 übereinstimmen. Die geringeren Werte in den Jahren 2015 und 2016 seien baustellenbedingt (siehe oben zu der Umschlagszahl), stellen Sonderwerte dar und seien somit nicht repräsentativ. Mit Schreiben vom 07.08.2018 legte die Stadt Salzburg aktuellere Verkehrszahlen der Dauerzählstellen Neutorstraße und Sigmundstor vor, um die Werte aus den Jahren 2013 mit jenen Werten aus dem Jahr 2017 vergleichen zu können. In der Stellungnahme vom 21.08.2018 setzt sich der ASV ausführlich mit den vorliegenden Zahlen auseinander und kommt zu dem Schluss, dass der Bestandverkehr in den Verkehrsuntersuchungen ausreichend dargestellt worden sei und diese nach wie vor aktuell seien. Zudem betont er die Normalität von Jahresschwankungen von Dauerzählstellen.

Zur Aktualität der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015 gab die SPG an (Beilage 1 zur Vorhabensbeschreibung 36), dass die Neubebauung des Quartiers Riedenburg⁵ nicht im Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchungen 2013 und 2015 enthalten sei, da den Verfassern zum damaligen Zeitpunkt keine genauen Angaben zur Verfügung standen. Jedoch sei bereits davor eine Nutzung des Geländes mit entsprechendem KFZ-Verkehrsaufkommen erfolgt, sowie habe die Kontrolle der modellierten KFZ-Verkehrsbelastungen im Bereich Neutor (Sigmundstor) und Neutorstraße eine sehr gute Übereinstimmung mit tatsächlichen Zählungen der letzten Jahre ergeben. Das verwendete mit den Verkehrszahlen kalibrierte Verkehrsmodell bilde die tatsächlichen und prognostizierten KFZ-Verkehrsbelastungen ausreichend genau für die aktuelle Fragestellung ab. Auch der ASV für Verkehr führt in der Stellungnahme vom 05.12.2018 aus, dass das „Projekt Riedenburg“ nicht explizit in den Verkehrsuntersuchungen angeführt oder berücksichtigt worden sei. Aus fachlicher Sicht sei dies jedoch nicht erforderlich, da dies für das Ergebnis nicht relevant sei. Bereits vor der Neubebauung habe es am Areal (Sporthalle, Kasernenbetrieb) ein entsprechendes KFZ-Verkehrsaufkommen gegeben. In der vorliegenden Verkehrsmodellberechnung sei bereits die zukünftige Entwicklung des Verkehrs um den Bereich Riedenburg mitberücksichtigt. Eine Neuerstellung der Verkehrsgutachten wurde aus den angeführten Gründen daher nicht in Auftrag gegeben.

⁵ Beim Quartier Riedenburg handelt es sich um ein ca 3,5 ha großes Areal in der Nähe der Neutorstraße mit 22 Baukörpern (316 Wohnungen), Geschäftsflächen und Büros.

In Bezugnahme auf den Bestandsverkehr in der Neutorstraße überzeugen die Argumente der Projektwerberin und des ASV für Verkehr. Zumal sich die LUA in eindeutige Widersprüche verstrickte. Zunächst führt sie noch aus, dass der Verkehr zu hoch angenommen worden sei, um anschließend die fehlende Berücksichtigung des Quartiers Riedenburg zu bemängeln. Aus Behördensicht stellt sich dann natürlich die Frage, ob für die LUA der Verkehr auf der Neutorstraße nun zu hoch oder doch zu niedrig angenommen wurde. Würde man beides bejahen, so müsste man zum Schluss kommen, dass der Bestandsverkehr wohl richtig angenommen wurde.

Der Schwerverkehrsanteil von etwa 6 % für die Neutorstraße sei laut Stellungnahme der SPG vom 10.11.2017 auf Grund einer Verkehrszählung am Hildmannplatz erfolgt. Der angenommene Schwerverkehrsanteil wurde auch vom ASV für Verkehr bestätigt. Eine Zählstelle des Landes im Bereich Sigmundstunnel habe für das Jahr 2014 einen Anteil von 6,08 % ergeben. Dieser Schwerverkehrsanteil beinhalte alle längeren Fahrzeuge als PKW, zB PKW mit Anhänger, Bus, LKW ohne Anhänger, LKW mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge.

Die LUA forderte in ihrer Stellungnahme vom 25.10.2018 die Modelleingaben in Bezug auf die angenommenen Widerstände der einzelnen Straßenabschnitte sowie zur angenommenen Verkehrsqualität (flüssig, dicht, gesättigt, Stop+go). Gemäß § 6 Abs 2 UVP-G 2000 ist für die Umweltverträglichkeitserklärung festgelegt, dass Projektwerber nicht dazu verpflichtet sind, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind. In den Erläuterungen zur letzten UVP-G-Novelle⁶ werden als Eingangsdaten explizit die Quell- und Zielmatrizen samt entsprechender Erhebungsdaten bei Verkehrsmodellen genannt. Nichts Anderes kann wohl für Gutachten im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung gelten, schließlich sieht das Gesetz hier nur eine Grobprüfung vor. Vom ASV für Verkehr wurde angegeben, dass die Offenlegung der Modelleingaben durch den Projektwerber aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sei, da die Ergebnisse bzw die Streckenbelastungen der gegenständlichen Verkehrsuntersuchung als plausibel und richtig eingestuft und daher von der Richtigkeit der einzelnen Modelparameter ausgegangen werden könne.

Um den Vorwurf der LUA in Bezug auf die Verkehrsqualität nicht im Raum stehen zu lassen, wurde von der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH eine ergänzende lufttechnische Stellungnahme vorgelegt (Vorhabensbeschreibung 36, Beilage 2). In dieser wird für alle Straßenabschnitte (nun auch für die Abschnitte 1 und 2) von einer gesättigten Verkehrssituation ausgegangen. Die in Tabellen dargestellten Ergebnisse ergeben Zusatzbelastungen im irrelevanten Bereich. Die maximale Zusatzbelastung steige bei geringer Hintergrundbelastung um $\text{NO}_2 = 0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch bei einer hohen Hintergrundbelastung bliebe die maximale Zusatzbelastung unverändert (Rundung auf 2 Nachkommastellen). Die auf eine Nachkommastelle angeführte prozentuelle Angabe, bezogen auf den Grenzwert gemäß IG-L, bliebe bei beiden Szenarien unverändert.

Der ASV für Luftreinhaltung bestätigte in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 11.12.2018 die von TAS getätigten Annahmen. Die Zuordnung der Verkehrscharakteristiken laut Handbuch der Emissionsfaktoren auf die einzelnen Straßenabschnitte sei nachvollziehbar dargestellt. Im Vergleich der Emissionsfaktoren für flüssigen und dichten Verkehrszustand sei für die meisten Kombinationen aus Fahrzeugart, Straßentyp, Tempolimit und Schadstoff mit abnehmenden Verkehrsfluss zumeist eine Zunahme der spezifischen Emissionen erkennbar, teils bleibe das Emis-

⁶ ErläutRV 275 BlgNR 26. GP 8.

sionsverhalten unverändert oder sinke geringfügig. Insgesamt steigen die Emissionen bei Übergang vom flüssigem zum dichtem Verkehrszustand, was sich auch in den Tabellen der Emissionsfrachten niederschlägt. Die Gesamtmissionskonzentrationen werden neben den lokalen Emissionen auch durch die nicht verkehrsbedingte Vorbelastung bestimmt, beim Parameter NO_2 zudem durch den nichtlinearen Zusammenhang zwischen NO_x - und NO_2 -Konzentrationen. Die geringfügig höheren Gesamtmissionskonzentrationen für dichten gegenüber flüssigem Verkehrszustand seien daher nachvollziehbar und plausibel. Da die Gesamtmissionen vorwiegend durch das allgemeine Verkehrsgeschehen (den Bestandsverkehr) bestimmt werden, fallen die Unterschiede zwischen Planfall 0+ und Planfall 1 für beide Verkehrszustände ähnlich gering aus. Daher sind auch die Schlussfolgerungen von TAS aus fachlicher Sicht plausibel.

Aus Behördensicht bestand daher kein Grund, ergänzend zu den sehr umfangreichen Darstellungen der Projektwerberin und der ASV die Offenlegung der Modelleingaben zu fordern. Diese sind für die Beantwortung der Frage, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird, nicht nötig.

Zu den Gutachten des ASV für Verkehr ist anzuführen, dass im Laufe des Ermittlungsverfahrens keinerlei Zweifel hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit und Plausibilität dieser aufkamen. Ganz im Gegenteil konnte die Behörde die Bedenken der LUA auf Grund der Gutachten in Zusammenarbeit mit den ergänzenden Projektangaben und Ausführungen der SPG und deren Fachplanern aus dem Weg räumen. Sämtliche Vorbringen in Zusammenhang mit dem Verkehr wurden mehrfach überprüft und beurteilt. Zudem wurden die Bedenken der LUA nicht von einem Verkehrsplaner, sondern von DI Johann Wimmer vorgebracht, welcher laut Homepage (www.johannwimmer.at) über einen Studienabschluss der Technischen Chemie verfügt und sein sehr umfangreiches Leistungsangebot keine Erstellung von Verkehrsgutachten beinhaltet.

Auf Grundlage der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchungen wurden von der Projektwerberin lufttechnische Gutachten sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase erstellt (va Vorhabensbeschreibung 25, 26 und 33). In diesem kommt die Projektwerberin zum Ergebnis, dass es durch die Erweiterung der Mönchsberggarage zu keiner relevanten Zusatzbelastung im belasteten Gebiet (Luft) kommt.

Um die möglichen Zusatzbelastungen auf das Schutzgut Luft hinsichtlich PM_{10} und NO_2 beurteilen zu können, wurde das sog „Schwellenwertkonzept“ entwickelt. Der Umweltsenat hat sich in seinem Bescheid vom 16.08.2007, US 5B/2006/24-21, ausführlich mit diesem Konzept auseinandergesetzt. Im Zusammenhang mit Immissionszusatzbelastungen sind die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ zu berücksichtigen, welche auf dem „Schwellenwertkonzept“ beruhen, das nach der Judikatur des Umweltsenates maßgeblich ist. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit bereits mit der folgenden Begründung ausdrücklich anerkannt wurde:

„Das ‚Schwellenwertkonzept‘ dient (unter anderem) zur Beurteilung der Umwelterheblichkeit von Zusatzbelastungen der Luft, die aus den auftretenden oder zu erwartenden Emissionen einer bestehenden oder geplanten Anlage resultieren. Die Beurteilung beruht hierbei auf dem Vergleich der anlagenbedingten Immissionszusatzbelastung mit Beurteilungswerten für die Umwelterheblichkeit, die sich aus wissenschaftlich anerkannten Schwellenwerten für das Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ableiten. Diese in der BRD vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) erstellten Bewertungskriterien ergeben Wirkungsschwellenwerte (WSW) und Risikoschwellenwerte (RSW), wobei der WSW für nicht kanzerogene Schadstoffe, der RSW für kanzerogene Schadstoffe gilt (Grundlagen für eine technische Anleitung zur thermischen

Behandlung von Abfällen des Umweltbundesamtes, Wien 1995, Seite 145f). Wenn die Zusatzbelastung auf der Beurteilungsfläche (Untersuchungsgebiet), erfasst als Kurzzeitwert (Halbstundenmittelwert = HMW, Tagesmittelwert = TMW), 3 % des Immissionsgrenzwertes, Forstgrenzwertes oder Schwellenwertes (Immissionswert zum Schutz von Gesundheitsgefahren) nicht überschreitet, ist die Umwelteinwirkung der bestehenden oder geplanten Anlage als unerheblich einzustufen; wenn die Zusatzbelastung auf der Beurteilungsfläche (Untersuchungsgebiet), erfasst als Langzeitwert (FMW = Mittelwert über die Vegetationsperiode, JMW = Jahresmittelwert), 1 % des Immissionsgrenzwertes, Forstgrenzwertes oder Schwellenwertes (Immissionswert zum Schutz vor Gesundheitsgefahren) nicht überschreitet, ist die Umwelteinwirkung durch Emissionen der bestehenden oder geplanten Anlage als unerheblich einzustufen („Irrelevanzkriterium“). In jedem Fall können detaillierte Immissionsuntersuchungen entfallen (ebendort, 148).

[...]

Das Schwellenwertkonzept zur Beurteilung der Umwelterheblichkeit von Zusatzbelastungen etwa der Luft durch aus einer geplanten Anlage resultierende Emissionen ist, wie die zitierten Ausführungen des Umweltbundesamtes bestätigen, ein fachlich anerkanntes Beurteilungsinstrument für Immissionszusatzbelastungen...“

Weiters führte der Umweltsenat aus, dass im Leitfaden des Umweltbundesamtes von 2005 für „UVP und IG-L“, der als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren dienen soll, darauf verwiesen wird, dass für Österreich in belasteten Gebieten gemäß § 3 Abs 8 UVP-G 2000 [Anmerkung: mittlerweile § 3 Abs 10 UVP-G 2000] als Bagatellgrenze eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden kann. In Sanierungsgebieten und belasteten Gebieten könne im Sinne des Minimierungsgebotes die Genehmigungsfähigkeit darüber hinaus nur durch weitergehende Maßnahmen erreicht werden. Außerhalb der oben genannten Gebiete könne als Bagatellgrenze eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung zur Bewertung, insbesondere der Abgrenzung des Untersuchungsraumes, herangezogen werden.

Laut Umweltsenat wurde der Leitfaden auf Basis der damals geltenden einschlägigen Bestimmungen des IG-L und der anderen anzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen erstellt. Mit dem Umweltrechtsanpassungsgesetz, BGBl I 34/2006, wurden der einschlägige § 20 Abs 3 des IG-L, mit der Anlagenrechtsnovelle 2006, BGBl I 84/2006, insofern geändert, als in den luftreinhalterechtlichen Bestimmungen nunmehr die Anwendung eines Irrelevanzkriteriums ausdrücklich, und zwar auch für Vorhaben in belasteten Gebieten, festgelegt wird. Damit scheint zwar für Vorhaben in belasteten Gebieten ein strengeres Irrelevanzkriterium zulässig, dessen Anwendung kann jedoch offenbar nicht mehr von der Setzung zusätzlicher Maßnahmen abhängig gemacht werden.

Der Leitfaden „UVP und IG-L“ des Umweltbundesamtes erfuhr 2007 eine entsprechende Anpassung. In diesem wird ausgeführt, dass für die Beurteilung, ob mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks eines belasteten Gebietes durch das Vorhaben zu rechnen ist, ein Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert des Luftschadstoffs verwendet werden kann. Erst bei Überschreitung dieses Irrelevanzkriteriums ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Wird das Irrelevanzkriterium nur in der Bauphase überschritten bzw werden nur während dieser Zeit große Emissionsmengen freigesetzt, so sind bei der Bestimmung der Erheblichkeit die Dauer dieser Beeinträchtigungen und die späteren positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität zu berücksichtigen.

Bei der Einzelfallprüfung können zwar die im Rahmen des sog "Schwellenkonzepts" entwickelten Irrelevanzschwellen herangezogen werden (etwa US 5B/2006/14-21 Wien Aderklaaerstraße, US 02.07.2010, 9B/2010/9-16 Nußdorf/ Traisen, BVwG 26.2.2015, W143 2008995-1/8E Intensivtierhaltung Oberschwarza), doch kann sich die UVP-Behörde nicht unmittelbar auf solche in Leitfäden vorgeschlagenen Schwellen stützen, ein bloßes Abstellen auf das Überschreiten der Bagatellschwelle ist unzulässig. Vielmehr ist erforderlichenfalls auf sachverständiger Grundlage zu klären, ob mit erheblichen belästigenden, belastenden oder schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (BVwG 02.05.2017, W104 2135697-1, Modepark Röther).

Mit Erkenntnis vom 25.09.2018, Ra 2018/05/0061, hat der VwGH explizit festgestellt, dass es sich bei der Luft um ein eigenständiges Schutzgut handelt, sodass eine diesbezügliche Einzelfallprüfung darauf abzustellen hat, ob das Vorhaben Einfluss auf die Luftqualität haben kann. Die Frage nach dem Vorliegen einer wesentlichen Beeinträchtigung der Luft ist wiederum eine luftreinhalte-technische und keine humanmedizinische Frage.

Um die Auswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet (Luft) ermitteln zu können, wurden daher von der Behörde mehrfach Gutachten beim ASV für Luftreinhaltung in Auftrag gegeben. In den Gutachten wendete der ASV das Schwellenwertkonzept mit einer detaillierten Analyse der tatsächlichen Daten an. Für UVP-Einzelfallprüfungen unüblich – das Gesetz fordert schließlich nur eine Grobprüfung der Umweltauswirkungen – liegen der Behörde sehr umfangreiche und detaillierte Messungen und Auswertungen vor. Vom ASV für Luftreinhaltung wurde der Umfang der vorliegenden Unterlagen sogar für ein UVP-Genehmigungsverfahren als ausreichend angesehen.

Von der LUA wurden mit Schreiben vom 06.10.2017 die Bewertung des Vorhabens anhand von Irrelevanzkriterien bemängelt. Der Hinweis 1 in der gutachterlichen Stellungnahme des ASV für Luftreinhaltung vom 11.09.2017 könne man als „Angriff“ auf einen Irrelevanzschwellenwert von 1 % des Immissionsgrenzwertes gemäß IG-L verstehen. Die vom ASV als „aktuelle TA Luft“ bezeichnete Unterlage sei keine geltende Rechtsvorschrift, das Runden mehrerer Rechenvorgänge zu einem gemeinsamen Ergebnis sei unzulässig und das Erreichen einer Irrelevanzschwelle führe bereits zur Relevanz eines Vorhabens. Weiters könne die Anwendung von Irrelevanzschwellen nur unter folgender Voraussetzung erfolgen: *„falls durch weitere Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation kommt.“*

Der ASV für Luftreinhaltung wurde ersucht, zu den obigen Vorwürfen der LUA Stellung zu nehmen. Zusammenfassend sei der Hinweis 1 auch als solcher zu verstehen gewesen und habe keinen Einfluss auf die Bewertung des Vorhabens genommen, die Ausführung zu TA-Luft weise nur auf das Gleichbleiben der Textstelle hin, das Runden mehrerer Rechenvorgänge sei nicht erfolgt, erst nach Überschreiten der Irrelevanzschwelle sei ein relevantes Vorhaben gegeben und seien weder für die Bau- noch die Betriebsphase Grenzwertverletzungen zu befürchten.

Laut VwGH-Erkenntnis vom 02.02.2002, 2009/04/0235, ist ein relevanter Beitrag zur Immissionsbelastung dann nicht gegeben, wenn lediglich eine Zusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert vorliegt (sog Relevanzgrenze).

Die von der LUA zitierte Passage aus dem Leitfaden „UVP und IG-L“ findet sich in der aktuellen Version – wie bereits oben ausgeführt – nicht mehr. Zum Auswirkungsbereich im belasteten Gebiet steht:

„Für die Beurteilung, ob mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen eines Vorhabens, dessen Auswirkungsbereich sich in einem belasteten Gebiet befindet,

bzw. mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks eines solchen Gebietes durch das Vorhaben zu rechnen ist, kann ein Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert des Luftschadstoffs verwendet werden. Untersucht werden sollten die Auswirkungen auf jene Gebiete, für die die höchsten Belastungen prognostiziert werden und die aber gewisse Kriterien hinsichtlich der Repräsentativität, die Größe des Gebietes und Aufenthaltsdauer von Menschen betreffend, erfüllen (siehe Kapitel 2.4). Hierzu gehören Siedlungs- und Erholungsgebiete (Definition gemäß Kategorie E, Anhanges 2 UVP-G 2000) und deren Flächenwidmung auf einen zukünftigen Aufenthalt von Menschen schließen lässt. Falls dieses Irrelevanzkriterium überschritten wird, ist eine UVP durchzuführen. Ein weiteres Kriterium sind die Emissionen eines Vorhabens. Einerseits ist es von Bedeutung, ob vom Vorhaben überhaupt nennenswerte Emissionen (bei verkehrserregenden Vorhaben sind dies zumeist PM10 und NOx) der Luftschadstoffe zu erwarten sind, bei denen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Andererseits ist auch der Ort der Freisetzung der Luftschadstoffe von Bedeutung. Hier wären bodennahe Quellen von Emissionen über einen Schornstein zu unterscheiden, da bei Letzteren die Emissionen auch in anderen Gebieten wirksam werden können.

Wird das Irrelevanzkriterium nur in der Bauphase überschritten bzw. werden nur während dieser Zeit große Emissionsmengen freigesetzt, so sind bei der Bestimmung der Erheblichkeit die Dauer dieser Beeinträchtigungen und die späteren positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität zu berücksichtigen.“

§ 20 Abs 3 Z 1 und 2 lauten zudem:

- „1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder [im Gesetztext nicht hervorgehoben]
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.“

Die von der LUA zusätzlich verlangten Maßnahmen sind somit rechtlich nicht gedeckt und können vom Vorhaben daher nicht verlangt werden.

Als Ausgangswert für die Berechnung der Zusatzbelastung wurde gegenständlich der rechtliche Konsens der Garage – somit 1.493 PKW-Stellplätze – herangezogen. Nach dem Ausbau der Garage sind Auswirkungen von zusätzlichen 654 PKW-Stellplätzen in der Garage B (neu), von 673 PKW-Stellplätzen in der Garage B (alt) und von 619 PKW-Stellplätzen in der Garage A, also insgesamt von 1.946 PKW-Stellplätzen zu beurteilen. Natürlich sind die unterschiedlichen Fahrwege, Zu- und Abfahrten sowie Streckenlängen berücksichtigt worden.

Wie von der LUA mit Schreiben vom 31.05.2017 gefordert, legte die SPG Lufttechnische Untersuchungen vor, welche die aktuelle Version 3.3 des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) samt der für Österreich charakteristischen Flottenzusammensetzung mit einem hohen Anteil von Diesel-PKW berücksichtigen.⁷ Die verlangte Gesamtemissionsberechnung nach NEMO 4.0 war laut ASV für Luftreinhaltung nicht notwendig, da dieses Modell von TAS nicht verwendet werde.

⁷ Seit Bekanntwerden des VW-Abgaskandals im September 2015 wurden die Emissionswerte im HBEFA angepasst.

Die vorliegenden Lufttechnischen Untersuchungen und fachlichen Gutachten unterscheiden zwischen der Bau- und der Betriebsphase des Vorhabens.

Zur Bauphase:

Wie sich dem Sachverhalt entnehmen lässt, dauert die Bauphase insgesamt 18 Monate. Die emissionsträchtige Bauphase beschränkt sich jedoch auf insgesamt 6 Monate.

Wichtig ist, dass die vorliegenden Untersuchungen zur Bauphase davon ausgehen, dass die intensive und emissionsträchtige Bauphase in einem Kalenderjahr erfolgen wird. Dies hat naturgemäß einen großen Einfluss auf die Berechnung des Jahresmittelwerts. Würde man die Bauphase auf zwei Kalenderjahre verteilen, wäre die Zusatzbelastung deutlich geringer. Da der Beginn der Bauphase jedoch noch nicht bestimmt werden kann – dies ist von der Verfahrensdauer bis zur rechtskräftigen Genehmigung des Projekts abhängig – ist die SPG zur Sicherheit vom sog. „Worst-Case-Szenario“ ausgegangen.

In Bezugnahme auf die Emissionen während der Bauphase enthält das Projekt eine Liste von Staubminderungsmaßnahmen einschließlich der gezielten Befeuchtung (Vorhabensbeschreibung 25). Laut Gutachten des ASV für Luftreinhaltung vom 11.09.2017 berücksichtigen die Berechnungen diese Minderungen aber weiterhin nicht. Bei den Straßenfahrzeugen seien die Emissionsentwicklung durch Nutzung der aktuellen Version des HBEFA und die Wahl des Bezugsjahres 2018 berücksichtigt worden, nicht aber bei den Baumaschinen, für die weiterhin von Dieselantrieben der EU-Stufe IIIA ausgegangen werde. Da seit 2014 für das Inverkehrbringen solcher Maschinen und Geräte mit variabler Drehzahl die Stufe IV gelte, seien schon derzeit solche emissionsarmen Baumaschinen in größerem Ausmaß im Einsatz. In Abschnitt 8 der Einreichunterlage werden die gewählten Annahmen dem entsprechend als sehr konservative (dh die tatsächlich erwartbaren Verhältnisse überschätzende) Ansätze bezeichnet. Diffuse Staubemissionen durch die Fahrbewegungen der Baumaschinen seien mit Verweis auf deren geringe Fahrgeschwindigkeit weiterhin nicht berücksichtigt worden.

Hinsichtlich der Immissionen in der Bauphase zeige die tabellarische Darstellung der Zusatzbelastungen an den einzelnen Rechenpunkten (Abschnitt 7.1) laut ASV gegenüber der Fassung vom 14.11.2013 für die höchsten Werte an NO₂ leichte Abnahmen.

Die prognostizierten Gesamtimmissionsbelastungen aller Schadstoffparameter (Abschnitt 7.2) liegen deutlich unter den Immissionsgrenzwerten gemäß IG-L. Für den Rechenpunkt 6 an der straßenseitigen Fassade des Seniorenwohnhauses Nonntal werde sowohl für den Bestand als auch die Bauphase (Planfall 0 und 1) ein NO₂-JMW von ca 80 % des Grenzwertes ausgewiesen; an allen anderen Rechenpunkten werden höchstens 71 % des Grenzwertes prognostiziert und für die übrigen Schadstoffparameter außer dem PM₁₀-TMW ca 50-60 % der Grenzwerte. Für den PM₁₀-TMW werde zwar weiterhin ein Überschreiten des Grenzwertes (Schwellenwertes) von 50 µg/m³ prognostiziert, aber unter Einhaltung der pro Kalenderjahr zulässigen 25 Überschreitungstage. Die Lufttechnische Untersuchung komme dem entsprechend zum Ergebnis, dass einerseits die Auswirkungen der Errichtungsphase im Baustellenareal für alle Grenzwertparameter stellenweise über der Irrelevanzschwelle von 3 % liegen und andererseits die prognostizierten Gesamtimmissionen die Immissionsgrenzwerte laut IG-L einhalten werden. Aufgrund der begrenzten Dauer der Zusatzbelastungen werde die UVP-Pflicht von der Projektwerberin verneint.

Auf Grund der beschränkten Zeit der Bauphase und der Einmaligkeit der Baustellentätigkeit sind die Auswirkungen während dieser Periode differenziert zu betrachten. Dies gebietet auch § 3

Abs 5 Z 3 UVP-G 2000. Würde man die Bauphase unter den gleichen Gesichtspunkten wie die Betriebsphase eines Vorhabens beurteilen, so würde in den meisten Fällen im belasteten Gebieten Luft jegliche Bautätigkeit verhindert. Dies kann man dem Gesetz aber gerade nicht unterstellen.

Im Leitfaden „IG-L und Luft“ wird zur Bauphase zum Auswirkungsbereich in einem belasteten Gebiet ausgeführt:

„Wird das Irrelevanzkriterium nur in der Bauphase überschritten bzw. werden nur während dieser Zeit große Emissionsmengen freigesetzt, so sind bei der Bestimmung der Erheblichkeit die Dauer dieser Beeinträchtigungen und die späteren positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität zu berücksichtigen.“

Während der Bauphase kommt es stellenweise zu Zunahmen der Immissionswerte um mehr als 3 % der Grenzwerte. Aus Zusammenschau der Projektunterlagen (Vorhabensbeschreibung 25) und der Ausführungen des ASV für Luftreinhaltung lässt sich jedoch entnehmen, dass dies in einem Gebiet passiert, in dem die Hintergrundbelastung eine sehr geringe ist und es dort insgesamt zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommen wird. Aus fachlicher Sicht ist daher unter Berücksichtigung der begrenzten Dauer der (emissionsträchtigen) Bauphase eine wesentliche Beeinträchtigung der Luftqualität nicht zu erwarten.

Von der LUA wurden in der schriftlichen Stellungnahme vom 06.10.2017 zur Auswirkungsbeurteilung während der Bauphase zahlreiche Bedenken vorgebracht:

„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 Vorschriften im Wege eines UVP-Verfahrens unter Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit zu erfolgen haben.“

Zu den Vorwürfen der LUA nahm der ASV in seiner Stellungnahme vom 19.09.2018 ausführlich Stellung:

„6.3.4. zu 5.4 Relevanz der Zusatzbelastungen in der Bauphase

- Inwiefern die festgestellte Überschreitung der Irrelevanzschwellenwerte eine massive Unterschätzung darstellen soll, ist nicht erläutert. Tatsächlich ist die Immissionsprognose in der Lufttechnischen Untersuchung vom 04.07.2017 - wie in meiner letzten Stellungnahme ausgeführt - aufgrund Nichtberücksichtigung verbindlicher emissionsmindernder Maßnahmen und aktueller strenger Emissionsstandards bei den Baumaschinen insgesamt als konservativ (d.h. überschätzend) anzusehen. Durch die Verschiebung der Bauphase als Konsequenz der Verzögerungen im Genehmigungsverfahren sind nun nochmals geringere Zusatzbelastungen an NO₂ zu erwarten. Dementsprechend sind tatsächlich geringere Zusatz- und Gesamtbelastungen als laut Tabelle in Abschnitt 7.2 der o.g. Lufttechnischen Untersuchung erwartbar.
- Eine Beurteilung der Bauphase in Gebieten ohne Grenzwertüberschreitung wird im Leitfaden UVP und IG-L 2007 weder im Abschnitt 3.4 (Vorgeschlagene Irrelevanzkriterien) noch in Abschnitt 7.2 (Einzelfallprüfung / Luftspezifische Entscheidungskriterien) explizit erörtert; für die Bauphase wird offenbar derselbe Schwellenwert wie für die Betriebsphase von 3 % der Grenzwerte für das Jahresmittel veranschlagt. Die Technische Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G schlägt einen Irrelevanzschwellenwert für die Bauphase von 3 % nur bezogen auf Langzeitgrenzwerte und tatsächlich nur für Gebiete mit Grenzwertüberschreitung vor, erörtert Gebiete ohne Grenzwertüberschreitung diesbezüglich aber nicht.
- In Hinblick auf die Kriterien des § 3 Abs. 4 Ziffer 3 und die Beweisfragen der Behörde erscheint es wesentlich, dass laut der konservativen Immissionsprognose der Lufttechnischen Untersuchung alle relevanten gesetzlichen Immissionsgrenzwerte während der Bauphase - auch wenn deren emissionsintensive Phase in ein Kalenderjahr fällt - eingehalten werden. Die erwartbaren Zusatzbelastungen bewirken also keine Grenzwertverletzung, sondern eine einmalige Erhöhung lokal niedriger bis mäßiger Vorbelastungen an Luftschadstoffen. Eine abgestufte Beurteilung von Immissionszusatzbelastungen sowohl nach der resultierenden Höhe der Gesamtbelastung (in Gebieten mit oder ohne Grenzwertüberschreitungen) als auch nach der Dauer der Zusatzbelastungen (in Betriebs- oder Bauphase) erscheint aus fachlicher Sicht angebracht. Meine jüngste Bewertung der nicht irrelevanten Zusatzbelastungen in der Bauphase als für das Schutzgebiet nicht wesentliche Beeinträchtigungen bleibt daher aufrecht.
- Das Erkenntnis des BVwG vom 03.09.2015 geht in Abschnitt 1.6.6 ‚Zusatzbelastung in der Bauphase‘ nicht nur auf die ermittelte Zusatzbelastung an NO₂ entlang von Hauptverkehrsstraßen im Ausmaß von 1,4 % des Grenzwertes für das Jahresmittel ein, sondern im letzten Absatz auch auf die ermittelte Zusatzbelastung an NO₂ im Bauareal im Ausmaß von 6,5 %. Dazu wird ausgeführt, „dass dieser Wert ebenfalls nicht zu einer erheblichen Belastung führt, auch wenn ein Wohngebiet betroffen ist, weil diese Überschreitung in einem Gebiet stattfindet, in welchem insgesamt keine Grenzwertüberschreitung vorliegt.“

Die Argumente des ASV für Luftreinhaltung überzeugen hier deutlich mehr. Die LUA hat sich in ihrer Stellungnahme rein auf die Irrelevanzkriterien gestützt. Wie jedoch bereits die obigen Ausführungen deutlich gezeigt haben, ist es aus der Sicht des VwGH gerade nicht zulässig, sich fachlich nur auf das Schwellenwertkonzept zu stützen. Es bedarf immer einer Betrachtung der weiteren Umstände. Genau das ist im gegenständlichen Ermittlungsverfahren erfolgt. Der ASV hat auf Grundlage der sehr umfangreichen Gutachten und der zahlreichen vorhandenen Daten von unterschiedlichen Messpunkten klar dargelegt, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des belasteten Gebiets Luft kommen wird. Zwar ist die gesamte KG Salzburg als belastetes Gebiet Luft für PM10 und NO₂ ausgewiesen, jedoch wird es im gesamten Bereich der Baustelleneinrichtung zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommen, da die Hintergrundbelastung dort gering ist. Zudem sind laut ASV sämtliche Angaben konservativ (dh die tatsächlich erwartbaren Verhältnisse überschätzend) berechnet worden.

Zur Betriebsphase:

Die Tabelle auf Seite 5 im Gutachten des ASV für Luftreinhaltung vom 19.09.2018 führt für vier Messpunkte jeweils für das Jahr 2021 und 2025 die prozentuelle Zusatzbelastung für die NO₂- bzw PM10-Jahresmittelwerte an. Die Ergebnisse unterscheiden zwischen der Annahme einer hohen und einer niedrigen Hintergrundbelastung.

Das Beibehalten der beiden Bezugsjahre 2021 und 2025 für die Emissions- und Immissionsprognose der Betriebsphase sei laut ASV in Anbetracht der Verschiebung der Garagenerweiterung als konservativer Ansatz zu werten.

Bei sämtlichen Rechenpunkten liegen die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen für das Jahresmittel an NO₂ unter bzw genau bei 1 %. Eine mögliche Grenzwertüberschreitung wird nur beim Rechenpunkt 19 für das Jahresmittel an NO₂ im Jahr 2021 prognostiziert, wenn man von einer hohen Hintergrundbelastung ausgeht. Die prozentuelle Zunahme liegt dort jedoch bei lediglich 0,2 % und ist somit deutlich irrelevant. Ansonsten gibt es keine Grenzwertüberschreitungen.

Der Grenzwert für das Jahresmittel an PM10 wird an allen Rechenpunkten klar eingehalten und liegen die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen deutlich unter 1 % (der höchste Wert liegt bei 0,5 %). Eine Überschreitung des Schwellenwertes von 25 d/a über dem Tagesmittel von 50 µg/m³ PM10 wird bei hoher Hintergrundbelastung unabhängig von der geringen projektbedingten Zusatzbelastung an den Rechenpunkten 19 und 22 sowie aufgrund projektbedingter Zusatzbelastungen an den Rechenpunkten 7 und 16 im Prognosejahr 2021 und am Rechenpunkt 11 im Prognosejahr 2025 prognostiziert. Die höchste über den statistischen Zusammenhang ermittelte Zunahme der Überschreitungstage beträgt 0,77 d/a.

Der Leitfaden UVP und IG-L 2007 des Umweltbundesamtes Wien besagt dazu auf Seite 30: „*Da die Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von PM10 oft über den Zusammenhang mit dem Jahresmittelwert errechnet wird (siehe Kapitel 5.2.3.2), kann das Irrelevanzkriterium auf den der jeweiligen Anzahl von Überschreitungen entsprechenden Jahresmittelwert angewandt werden.*“ Laut dem zuletzt vom Umweltbundesamt veröffentlichten statistischen Zusammenhang zwischen jährlichen Überschreitungstagen und PM10-Jahresmittelwert entsprechen 25 zulässige jährliche Überschreitungen einem Jahresmittelwert von 25,2 µg/m³. Die höchste entsprechende Zusatzbelastung wurde für 2025 an den Rechenpunkten 2 und 3 zu 0,19 µg/m³ PM10 als JMW prognostiziert, also nicht mehr als 1 % von 25,2 µg/m³.

Die prognostizierten Anzahlen jährlicher Überschreitungstage würden demnach Grenzwertverletzungen beim Schadstoffparameter PM10 darstellen. Dies sei jedoch laut ASV für Luftreinhaltung nicht plausibel. Im Bereich der Inneren Riedenburg seien entgegen der Annahmen der Projektwerberin keine Überschreitungen der PM10-Grenzwerte gemäß IG-L zu erwarten.

Zur Immissionsentwicklung in der Stadt Salzburg führte der ASV für Luftreinhaltung aus, dass ein genereller Trend abnehmender Belastungen durch die beiden wesentlichen Luftschadstoffe NO₂ und PM10 festgestellt werden kann. Dies belegt er mit Messdaten von Dauerzählstellen. Die tatsächlichen NO₂-Belastungen 2017 stimmen gut mit den Prognosewerten der Einreichunterlagen, die einer mittleren bis hohen Hintergrundbelastungen entsprechen, überein.

Der ASV kommt in seinem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass auf Grund des Vorhabens und unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sei, dass der Schutzzweck für das schutzwürdige Gebiet Luft wesentlich beeinträchtigt wird.

Betreffend die Luftschadstoff-Immissionsprognose wurden im Laufe des Verfahrens von der LUA zahlreiche Vorbringen erstattet. Zunächst wurden die Angaben zur Lüftungsanlage bezweifelt. In den Projektunterlagen werde davon ausgegangen, dass 80 % der Schadstoffemissionen über die Lüftungsanlage abgesaugt werden. Dies sei laut LUA durch keinerlei Fakten belegt und daher rein spekulativ. Zudem seien die für den Garagenverkehr angesetzten Emissionsfaktoren überholt und im Hinblick auf den Dieselskandal nicht vertretbar. Daneben wurde die Richtigkeit der Höhe der Rechenpunkte und die Rechtmäßigkeit der Anlaufphase bezweifelt.

Dem Sachverhalt kann entnommen werden, dass sich die SPG zur dauerhaften Einschaltung der Lüftungsanlage verpflichtet hat (Vorhabensbeschreibung 34). Die Ausführungen zur Lüftungsanlage in der Garage B wurden vom ASV für Luftreinhaltung als plausibel und nachvollziehbar beschrieben und können von ihm geteilt werden. Entgegen der Ansicht der LUA gelang es der SPG anhand von Tabellen, die Repräsentativität der angesetzten Emissionsfaktoren zu bestätigen (Beilage 2 zur Vorhabensbeschreibung 33).

Die Höhe der Rechenpunkte (Beurteilungspunkte) liegt bei 4 m über Straßenniveau. Diese von der Projektwerberin gewählte Höhe wurde von der LUA in der Stellungnahme vom 06.10.2017 als fachlich nicht zulässig beurteilt, da die Passanten sowie Wohn- und andere Gebäudenutzungen im Erdgeschoß straßennaher Gebäude unberücksichtigt blieben. Dies erfülle jedoch nicht die Anforderung der EU-Luftqualitätsrichtlinie, die die Berücksichtigung aller Bereiche, an denen sich Personen aufhalten könne, fordere. Entsprechende Modellrechnungen mit dem Ausbreitungsmodell GRAL hätten in einer wissenschaftlichen Arbeit [diese wurde von der LUA vorgelegt] für Straßenschluchten abhängig von der Höhe der Beurteilungspunkte signifikant unterschiedliche Immissionskonzentrationen ergeben. Von der LUA wurde daher eine Beurteilung auf der Höhe von 1,5 m über Straßenniveau gefordert.

Die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa hat neben der Reduktion der Luftverschmutzung gemäß Art 1 Z 2 ua die Beurteilung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten anhand einheitlicher Methoden und Kriterien zum Ziel. Laut den Erwägungen der Richtlinie sollte für die Beurteilung der Luftqualität ein einheitlicher Ansatz gelten, dem gemeinsame Beurteilungskriterien zugrunde liegen. Bei der Beurteilung der Luftqualität sollte der Größe der der Luftverschmutzung ausgesetzten Bevölkerung und Ökosysteme Rechnung getragen werden. Daher sollte das Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedstaaten in Gebiete oder Ballungsräume aufgeteilt werden, die der Bevölkerungsdichte entsprechen. Laut ASV für Luftreinhaltung bezieht sich die Richtlinie daher auf für die Exposition der Bevölkerung insgesamt repräsentative großräumige Gebiete (als Teile des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats). Für die Definition

der im gegenständlichen Verfahren zu bewertenden kleinräumigen Bereiche könne die Richtlinie daher aus fachlicher Sicht nur indikativ herangezogen werden.

Der Anhang III der Richtlinie mit dem Titel „Beurteilung der Luftqualität und Lage der Probenahmestellen für Messungen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden, Partikeln (PM₁₀ und PM_{2,5}), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft“ enthält ua folgende Angaben:

„A. Allgemeines

Die Luftqualität wird in allen Gebieten und Ballungsräumen nach folgenden Kriterien beurteilt:

1. Die Luftqualität wird an allen Orten, mit Ausnahme der in Nummer 2 genannten Orte, nach den in den Abschnitten B und C für die Lage der Probenahmestellen für ortsfeste Messungen festgelegten Kriterien beurteilt. Die in den Abschnitten B und C niedergelegten Grundsätze gelten auch insoweit, als sie für die Bestimmung der spezifischen Orte von Belang sind, an denen die Konzentrationen der einschlägigen Schadstoffe ermittelt werden, wenn die Luftqualität durch orientierende Messungen oder Modellierung beurteilt wird.

2. 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.*

B. Großräumige Ortbestimmung der Probenahmestellen

1. Schutz der menschlichen Gesundheit

a) Der Ort von Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, ist so zu wählen, dass folgende Daten gewonnen werden:

– Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Grenzwerte signifikant ist; [...]“

Laut ASV für Luftreinhaltung werden in Anhang III A. 1. der Luftqualitätsrichtlinie somit einerseits bestimmte Bereiche, die für die Zwecke der Richtlinie ohne Bedeutung sind, von der Beurteilung der Luftqualität explizit ausgeschlossen und andererseits werde durch Verweis auf den Abschnitt B gefordert, dass die Bestimmung der Luftqualität (durch ortsfeste Messungen, orientierende Messungen oder Modellierung) ua die Aufenthaltsdauer der Bevölkerung im Vergleich zum Mittelungszeitraum der Immissionsgrenzwerte berücksichtigen müsse. Diese Bedingung gelte konsequenterweise auch für die Prüfung auf Einhaltung der Grenzwerte, wobei das Kriterium einer signifikanten Aufenthaltszeit von Personen in Bereichen höchster Konzentrationen allerdings nicht definiert sei.

Die von der LUA zur Argumentation herangezogene Masterarbeit über mikroskalige Untersuchungen sei laut ASV mit dem Modell GRAL in Version 14.08 durchgeführt worden. Aus der dargestellten Abbildung 89 ließen sich für Beurteilungspunkte in 2 m Höhe über Straßenniveau für Straßenschluchten unterschiedlicher Straßenbreite und Gebäudehöhe um ca 1,5- bis 1,7-fache höhere Immissionskonzentration als in 4 m Höhe über Straßenniveau ablesen. Diese Aussage der Studie zum vertikalen Konzentrationsprofil über bodennahen Emissionen sei zwar grundsätzlich richtig, allerdings gelte das dargestellte Höhenprofil explizit für den Straßenmittelpunkt und

nicht den Straßenrand oder straßennahe Fassaden. Dagegen zeigen die Vertikalprofile der modellierten Immissionen in den Abbildungen 63-67 am Straßenrand geringere vertikale Abnahmen der Immissionskonzentrationen als Straßenmittelpunkt.

Diese Modellierungen berücksichtigen den turbulenten Einfluss der Fahrzeugbewegungen in Form des Fahrtwindes, der eine aktive Durchmischung der untersten Luftschichten und somit eine vertikale Verteilung der vorwiegend bodennah emittierten Schadstoffe bewirke, offenbar nur implizit durch den Ansatz einer Linienquelle mit einem Querschnitt von 6 m Breite und 3 m Höhe. Die Turbulenzen am Straßenrand und am Gehsteig würden daher nicht abgebildet werden. So besage der zweite Absatz im Abschnitt 6 „Diskussion und Schlussfolgerung“, dass *„[...] GRAL teilweise die Reflexion und/oder das Kriterium guter Durchmischung an den Fassaden/am Boden nicht ausreichend gut lösen [kann], sodass unrealistische bzw. zu hohe Gitterwerte berechnet werden. Dieses Phänomen zeigt sich immer wieder bei der vertikalen Betrachtung der Schadstoffausbreitung (Vertikalprofile), vor allem beim Fallbeispiel Lärmschutzwand werden für die erste Gitterzeile (am Boden) teilweise zu hohe Immissionen simuliert.“*

Die NO₂-Jahresmittelwerte 2017 der Passivsammler in der Inneren Riedenburg auf ca 2 m Höhe über Straßenniveau stimmen gemäß Tabelle 5 unter Berücksichtigung der 2017 etwas höheren Hintergrundbelastung gut mit den für diese Standorte mittels GRAL in 4 m Höhe über Straßenniveau modellierten Werten überein. Auch wenn es sich nicht um fassadennahe Messpunkte handelt und Windabschirmungen allenfalls durch lebende Zäune bestehen, so sei darin ein Indiz für die Plausibilität der modellierten lokalen Verkehrsbelastungen zu sehen.

Zusammenfassend sei aus fachlicher Sicht daher festzustellen, dass zwischen den Immissionskonzentrationen in 2 m und 4 m Höhe über Straßenniveau an Gehsteig und Fassade nur geringfügige Unterschiede zu erwarten seien. Die für eine Höhe von 4 m ermittelten Immissionswerte könnten zur Beurteilung von Zusatz- und Gesamtbelastung herangezogen werden.

Von der Projektwerberin wurde zur Höhe der Rechenpunkte eine Stellungnahme von TAS vorgelegt (Beilage 2 zur Vorhabensbeschreibung 33). Laut diesem Schreiben könnten kurzzeitige Aufenthalte im Gehsteigbereich der gegenständlichen Straße keinesfalls signifikant im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Grenzwerte (Jahr) sein. Im ungünstigsten Immissionsbereich (bei RP-3) liegen im Erdgeschoß Geschäfte mit fixverglasten Schaufenstern vor. Die Belüftung der Räume werde daher zumindest zum Teil über die straßenabgewandte Seite erfolgen. Bei der daran angrenzenden Bebauung entlang der Zufahrt zur Garage B liege die mittlere Höhe der Lüftungsöffnungen bei Spaltlüftung der Fenster (Flächenmittelpunkt) mehr als 3 m über Fahrbahnniveau.

Auch der Umweltsenat hat mit Bescheid vom 17.03.2008 (US 5A/2007/13-43) festgestellt, dass die Aufpunkte für die Langzeitimmissionsbelastung (Zusatzbelastung im Jahresmittel) dort zu setzen sind, wo sich die Anrainer über das Jahr gesehen überwiegend aufhalten.

In Zusammenschau sämtlich vorgebrachter Argumente und im Lichte der Judikatur des Umweltsenats gelang es der LUA nicht, die Richtigkeit der Rechenpunkte auf 4 m über Straßenniveau zu widerlegen. Zudem ist anzuführen, dass weder die oben angeführte Richtlinie noch die Immissionsgesetz-Luft-Messkonzeptverordnung 2012 für den gegenständlichen Fall unmittelbar anwendbar sind. Vielmehr haben Messungen bzw Berechnungen auf jener Höhe zu erfolgen, die für die vorhabensbedingten Auswirkungen repräsentative Aussagen liefern. Da dies vom ASV für Luftreinhaltung so bestätigt werden konnte, war eine neuerliche Berechnung auf 1,5 m Höhe nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch nochmals darauf hinzuweisen, dass vom Gesetz gegenständlich eine Grobprüfung gefordert wird.

Zur Anlaufphase:

Laut Stellungnahme und Urkundenvorlage der SPG vom 12.07.2017 (Vorhabensbeschreibung 31) habe das überarbeitete Lufttechnische Gutachten für die Betriebsphase auf Grund der im HBE-FA 3.3 geänderten Ansätze betreffend die NO_x-Emissionen von PKW eine mögliche Überschreitung des Grenzwertes gemäß IG-L (inklusive Toleranzmarge) bei hoher Hintergrundbelastung an einem Immissionspunkt im Bereich der Kreuzung Neutorstraße und Leopoldskronstraße (RP-19) gezeigt. Dies, wenn man für den Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme im Jahr 2021 einen Vollbetrieb der Erweiterung der Garage B mit einer entsprechend hohen Auslastung der neugeschaffenen PKW-Stellplätze zugrunde lege. Ab dem Jahr 2025 sei mit keiner Grenzwertüberschreitung zu rechnen. Die Zusatzbelastung hingegen liege in allen Betrachtungsfällen bei maximal 1 % des Grenzwertes gemäß IG-L (inklusive Toleranzmarge).

Eine realistische Verkehrsprognose für die Jahre 2021 bis 2024 ginge von einer „Anlaufphase“ der Nachfrage und damit nicht von einer sofortigen Auslastung der Erweiterung im selben Prozentsatz aus. Diese realistische Betrachtung führe zu keiner Grenzwertüberschreitung.

Die SPG führe seit 2016 eine für die Garagen A und B getrennte Einfahrtsstatistik, um den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr mit möglicher Sicherheit prognostizieren zu können. Für die Garage A und B gebe es jeweils eine eigene Parkabfertigungsanlage und eine übergeordnete Zentrale. Die maximale Stellplatzanzahl sei jeweils hinterlegt und werde die Auslastung automatisch durch die Ein- und Ausfahrten erfasst. Bei Erreichen der maximalen Auslastung bleibe der Einfahrtsschranken geschlossen. Dies gelte nicht nur für Kurz-, sondern auch für alle Dauerparker. In der Parkabfertigungsanlage werden die Auslastungsdaten gespeichert und automatisiert übermittelt. Auch das Parkleitsystem der Stadt Salzburg wird mit diesen Informationen gespeist. Diese Punkte wurden von der SPG zum Vorhabensbestandteil erklärt.

Weiters hat die SPG die jährliche Anzahl der Einfahrten in die Parkgaragen A und B insgesamt in den Jahren ab Inbetriebnahme der Erweiterung bis Ende 2025 entsprechend der Jahresangaben in untenstehender Tabelle beschränkt.

Jahr	Durchschnittlicher Tag (A)	Durchschnittlicher Tag (B)	Jahr (A)	Jahr(B)	Gesamt
2021	1.120	2.160	408.800	788.400	1.197.200
2022	1.120	2.222	408.800	811.030	1.219.830
2023	1.120	2.285	408.800	834.025	1.242.825
2024	1.120	2.347	408.800	859.002	1.267.802
2025	1.120	2.410	408.800	879.650	1.288.450

Laut schriftlicher Stellungnahme der LUA vom 06.10.2017 sei die Konstruktion einer „Anlaufphase“ untauglich und unzulässig, da sie auf rein fiktiven Annahmen beruhe, es keine nachvollziehbaren Datengrundlagen gebe, keine Überprüfbarkeit gegeben sei, die Garage in Spitzenzeiten bereits bisher ausgelastet sei, eine hohe Auslastung zu Spitzenzeiten auch nach dem Ausbau anzunehmen sei, die Einfahrts- und Ausfahrtszahlen nicht nachvollziehbar seien sowie die Zusage der Beschränkung der Disposition der SPG unterliege. Zudem sei der Bezug auf den rechtlichen Bestand an Stellplätzen und damit verbundenen Fahrbewegungen unzulässig, tatsächlich sei von einem 1,42-fach höheren vorhabensbedigten Verkehrsaufkommen auszugehen.

Aus fachlicher Sicht des ASV für Luftreinhaltung erscheinen die Begründung für die nicht schlagartig erwartbare Auslastung im Ausmaß der bestehenden Garage und die Darstellung der flan-

kierenden Maßnahmen zur Sicherstellung der in den Einreichunterlagen für die Jahre 2021 bis 2025 festgelegten Höchstwerte an Fahrbewegungen nachvollziehbar. Die Überprüfbarkeit der Einhaltung der Selbstbeschränkung der Projektwerberin sei nach fachlicher Einschätzung nicht anders zu beurteilen als die Überprüfbarkeit der Einhaltung gesetzlicher, projekt- oder bescheidmäßiger Anforderungen an die Betriebsweise anderer gewerblicher Anlagen: So fordere etwa § 35 Abs 4 EG-K 2013 zur kontinuierlichen Überwachung der Staubemissionen aus Dampfkesselanlagen, dass „die für die Abscheidfunktion maßgebenden Größen einer kontinuierlichen Messung mit Datenaufzeichnung zu unterziehen“ sind. Wasserrechtliche Bewilligungen erfordern oft die kontinuierliche Erfassung von Abwasservolumenströmen, um mit den Ergebnissen periodischer Konzentrationsmessungen bescheidmäßig begrenzte Emissionsfrachten ermitteln zu können. Die Rechtsfrage der Zulässigkeit des Bezugs auf den bestehenden Konsens an Stellplätzen als Planfall 0+ sei bereits vom VwGH beantwortet worden. Daher sei auch kein 1,42-fach höheres vorhabensbedingtes Verkehrsaufkommen anzusetzen.

In der Anlaufphase seien laut Stellungnahme des ASV vom 13.11.2018 sowohl für die Umschlaghäufigkeit (mit einheitlich ca 1,8 PKW je Stellplatz und Tag) als auch die Emissionsansätze geparkter Fahrzeuge (mit maximalen Zuschlägen für Verdunstungs- und Kaltstartemissionen, siehe Seite 35/36 der Lufttechnischen Untersuchung vom 03.08.2017) die ungünstigsten Bedingungen berücksichtigt worden.

Ob ein Vorhaben UVP-pflichtig ist oder nicht, hängt im Wesentlichen davon ab, ob die Schwellenwerte im Anhang 1 zum UVP-G 2000 erreicht werden oder nicht. Gemäß § 2 Abs 5 UVP-G 2000 ist die Kapazität die genehmigte oder beantragte Größe oder Leistung eines Vorhabens, die bei Angabe eines Schwellenwertes im Anhang 1 in der dort angegebenen Einheit gemessen wird. Ob ein Projekt nun eine Kapazität aufweist, die den Schwellenwert für die UVP-Pflicht überschreitet hängt vom Antragswillen des Projektwerbers ab. Selbst wenn eine Anlage technisch für eine höhere Leistung gerüstet wäre, steht es dem Antragsteller frei, durch Limitierung seines Antrags auf eine niedrigere Auslastung die Kapazität auf dieses niedrigere Niveau zu beschränken. Die Vermutung, der Projektwerber würde sich möglicherweise nicht an diese Kapazitätsbeschränkung halten, ändert daran nichts. In diesem Fall hat die Behörde von Amts wegen die Einhaltung der genehmigten Kapazität sicherzustellen. Die Einhaltung der beantragten Kapazität muss sowohl praktisch als auch wirtschaftlich kontrolliert werden können (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 2 Rz 50 ff mwN).

Bei der oben beschriebenen Anlaufphase geht es nicht um das Erreichen der in Z 21 Anhang 1 zum UVP-G 2000 festgelegten PKW-Stellplatzanzahl. Die Überschreitung der festgelegten Schwelle wurde bereits oben dargelegt. Die Judikatur und Literatur zu dieser Thematik lässt sich jedoch auf die Anlaufphase umlegen. Diese kann somit nur dann rechtlich zulässig sein, wenn die Einhaltung der festgelegten maximalen Einfahrtszahlen eindeutig zu kontrollieren ist. Die Zahlen lassen sich durch die automatische Schrankanlage in den Garagen nachvollziehen. Weiters ist plausibel, dass die Garage nicht sofort im Eröffnungsjahr die gleiche Auslastung erreicht wie die bestehende Garage. Die SPG verpflichtete sich zudem zur Übermittlung der Auswertungen der Einfahrtszahlen an die Materienbehörde und die UVP-Behörde.

Eine wesentliche Schutzzweckbeeinträchtigung konnte daher weder für die Bau- noch für die Betriebsphase festgestellt werden.

9. Projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen

Seit der letzten Novelle zum UVP-G 2000 ist bei negativen UVP-Feststellungsbescheiden in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen.

Das vorliegende Vorhaben beinhaltet zahlreiche naturschutzfachliche Minderungsmaßnahmen (siehe Naturschutzfachliche und landschaftsökologische Planung des lfÖ vom 23.03.2016; Vorhabensbeschreibung 2), ua Bepflanzung der Uferzonen der geplanten Gewässer, Einsatz und Verwendung mobiler Amphibienschutzzäune, Einsatz von Schlangenblechen, Anlage von Reproduktionsgewässern für die Amphibienfauna, Anlage von Eiablagehaufen, Errichtung einer Konglomeratmauer.

Die Beschränkung der Einfahrtszahlen in den ersten Jahren nach Erweiterung der Garage auf die in der Tabelle stehenden Zahlen führt zur Verhinderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft.

Jahr	Durchschnittlicher Tag (A)	Durchschnittlicher Tag (B)	Jahr (A)	Jahr(B)	Gesamt
2021	1.120	2.160	408.800	788.400	1.197.200
2022	1.120	2.222	408.800	811.030	1.219.830
2023	1.120	2.285	408.800	834.025	1.242.825
2024	1.120	2.347	408.800	859.002	1.267.802
2025	1.120	2.410	408.800	879.650	1.288.450

Auch die Änderung der Steuerung der Lüftungsanlage der Altstadtgarage B trägt zur Minimierung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft bei. Zwischen 07:00 und 20:00 Uhr wird im hinteren Bereich der Garagenerweiterung (nahe der Auffahrtsrampen) kontinuierlich eine Luftmenge von 10.000 m³/h abgesaugt. Um ca 19:00 Uhr wird zur Senkung der Schadstoffbelastung in der Garage zusätzlich eine Durchlüftung der Garage gestartet.

Daneben sieht das Projekt umfangreiche Maßnahmen zum Schutz des Almkanalystems und der Lodron'sche Mauer vor. Diese projektintegrierten Maßnahmen wurden im Zuge des Feststellungsverfahrens zum Almkanal vom ASV für Geologie vorgeschlagen und entsprechend in das Projekt übernommen.

Auf Grund der obigen Ausführungen war daher spruchgemäß zu entscheiden.

10. Kosten

Die Kostenvorschreibung stützt sich auf die im Spruch zitierten Gesetzes- und Verordnungsstellen. Gemäß § 6 Abs 1 und 3 Salzburger Verwaltungsabgaben- und Kommissionsgebührenverordnung 2018 sind auf Amtshandlungen, für die der verfahrenseinleitende Antrag vor dem 01.05.2018 gestellt wurde, weiterhin die Landes- und Gemeinde-Verwaltungsabgabenverordnung 2012, LGBL 91/2011, in der Fassung der Verordnung LGBL

30/2016 sowie die Landes- und Gemeinde-Kommissionsgebührenverordnung 2012, LGBl 92/2011, in der Fassung der Verordnung LGBl 24/2014 anzuwenden.

Der UVP-Feststellungsantrag der SPG wurde vor dem 01.05.2018 eingebracht und war daher für die Bestimmung der Abgabenhöhe noch die alte Gesetzeslage anzuwenden.

Die Kosten sind von der SPG alleine zu tragen. Gemäß § 10 Landesumweltschlichtungs-Gesetz, LGBl 67/1998 idgF, ist die LUA von der Entrichtung von Landes- oder Gemeindeverwaltungsabgaben befreit.

Rechtsmittelbelehrung:

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von 4 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich bei der Salzburger Landesregierung (Anschrift: Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 - Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, Postfach 527, 5010 Salzburg) einzubringen.

Die Beschwerde hat zu enthalten:

- die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides (Zahl und Datum dieses Bescheides)
- die Bezeichnung der Behörde die diesen Bescheid erlassen hat,
- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden.

Eine Übermittlung mit E-Mail ist jedoch nur insoweit zulässig, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Technische Voraussetzungen oder organisatorische Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind auf folgender Internetseite bekanntgemacht:

<http://www.salzburg.gv.at/rechtliche-hinweise.htm>

Beachten Sie bitte auch folgende Hinweise:

Zusatz gemäß § 3 Abs 9 UVP-G 2000:

Nach § 19 Abs 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisationen oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 sind gemäß § 3 Abs 9 leg cit dann zur Erhebung einer Beschwerde berechtigt, wenn die Behörde feststellt, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die Beschwerde ist binnen 4 Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet einzubringen.

Beachten Sie bitte auch die folgenden Hinweise:

1. Die Beschwerde ist - abgesehen von einer etwaigen in § 14 TP 6 Abs. 5 GebG oder im jeweils zur Anwendung kommenden (Verwaltungs)Materiengesetz vorgesehenen Gebührenbefreiung - mit € 30,-- zu vergebühren. Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUN-DATWW) zu entrichten wobei auf der Zahlungsanweisung als Verwendungszweck das jeweilige Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben ist. Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtzahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE -Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.
2. Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

Für die Landesregierung:
Mag.Dr. Fanny Fökehrer

Amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels finden Sie unter www.salzburg.gv.at/amtssignatur

Ergeht an:

1. Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien, samt vierten Projektunterlagen; es wird ersucht, den oben angegebenen Gesamtbetrag von € 1.744,40 innerhalb von zwei Wochen auf das Konto IBAN: AT505500000002127017 bei der Salzburger Landes-Hypothekenbank (BIC: SLHYAT2S) einzuzahlen. Bei Verwendungszweck ist die Nummer 89900000103129 einzugeben., Brief: RSb
2. Landesumwelthanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg, Zustellung RSb (dual)
3. Referat Allgemeine Wasserwirtschaft, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527, 5020 Salzburg, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Intern
4. Referat Wasser- und Energierecht, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527, 5020 Salzburg, als mitwirkende Wasserrechtsbehörde, Intern
5. Stadt Salzburg, zH Herrn Bürgermeister Dipl.-Ing. Harald Preuner, Mirabellplatz 4, 5020 Salzburg, als Standortgemeinde mit dem Ersuchen diesen Feststellungsbescheid 6 Wochen zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und die beiliegende Kundmachung an der dortigen Amtstafel anzuschlagen und nach Ablauf der sechswöchigen Frist die Kundmachung mit Anschlags- und Abnahmevermerk zu retournieren;, Zustellung RSb (dual)
6. Magistrat Salzburg - 5/01 Baurechtsamt, Auerspergstraße 7, 5020 Salzburg, als mitwirkende Bau- und Gewerbebehörde, Zustellung RSb (dual)
7. Magistrat Salzburg Amt für öffentliche Ordnung, Schwarzstrasse 44, 5024 Salzburg, als mitwirkende Wasserrechtsbehörde, Zustellung RSb (dual)
8. Umweltbundesamt GmbH, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien, E-Mail
9. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Abteilung I/1 Anlagenbezogener Umweltschutz und Umweltbewertung, Stubenring 1, 1010 Wien, E-Mail