

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

Postfach 527
5010 Salzburg

Salzburg, am 08.03.2019

Aktenzahl: 20504-UVP/22/109-2019

Beschwerdeführer: Umweltschutzanwalt Dr. Wolfgang Wiener
Landesumweltschutzanwaltschaft Salzburg
5020 Salzburg, Membergerstraße 42

Belangte Behörde: Amt der Salzburger Landesregierung
Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe
5010 Salzburg, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527

Mitbeteiligte Partei: Salzburger Parkgaragen GesmbH
5020 Salzburg, Gstättingasse 15/IV

wegen: Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung vom
07.02.2019, Zahl 20504-UVP/22/109-2019,
UVP-Feststellungsbescheid „**Erweiterung Mönchsberggarage**“

B E S C H W E R D E

gemäß Artikel 130 Abs 1 Z 1 B-VG
an das Bundesverwaltungsgericht



BESCHWERDELEGITIMATION

Hinsichtlich der Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde gemäß Artikel 130 Abs 1 Z 1 B-VG wird ausgeführt:

Der Umweltanwalt hat gemäß § 3 Abs 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl.Nr. 697/1993 idgF, im gegenständlichen Verfahren Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

RECHTZEITIGKEIT DER BESCHWERDE

Der angefochtene Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, Zahl 20504-UVP/22/109-2019, wurde am 08.02.2019 auf der Internetseite der Behörde kundgemacht und dem Beschwerdeführer am 14.02.2019 postalisch zugestellt. Die Beschwerdefrist von vier Wochen nach Zustellung endet daher am 14.03.2019.

UMFANG DER ANFECHTUNG

Dem angefochtenen Bescheid wird Rechtswidrigkeit angelastet. Der Bescheid wird im vollen Umfang angefochten.

ANTRAG

Es wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben **„Erweiterung der Mönchsberggarage“** eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.



BEGRÜNDUNG

Die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt sich auf die nachfolgenden Ausführungen:

1.1. Zum gegenständlichen Vorhaben der Erweiterung der Mönchsberggarage in der historischen Altstadt der Stadt Salzburg hat das Amt der Salzburger Landesregierung mit dem bekämpften Bescheid nunmehr das zweite UVP-Feststellungsverfahren abgeschlossen. Das erste Feststellungsverfahren wurde mit Feststellungsantrag vom 09.10.2012 eingeleitet und zunächst mit Erkenntnis des BVwG vom 03.09.2015, W113 2011751-1/64E unter Abweisung der Beschwerden erledigt.

Nach erfolgreicher Revision hat der VwGH mit Erkenntnis vom 21.12.2017, Ro 2015/06/0018-6 das Erkenntnis des BVwG wieder aufgehoben, womit das ursprüngliche Beschwerdeverfahren wieder offen war.

Aufgrund zwischenzeitiger Umplanungen und damit verbundener wesentlicher inhaltlicher Änderungen des Vorhabens (Änderung der Lage des Baustollen durch Verschiebung um 100m in Richtung Nordosten und Betroffenheit neuer Schutzgüter) zog die Projektwerberin (PW) den Antrag vom 09.10.2012 zurück.

Mit Erkenntnis des BVwG vom 28.02.2018, W113 2011751-1/90E, hat das BVwG daher den bekämpften Feststellungsbescheid der Salzburger Landesregierung vom 05.08.2014 ersatzlos behoben.

Grund der Aufhebung durch den VwGH war eine festgestellte Rechtswidrigkeit bei der Berechnung des UVP-Schwellenwertes:

Gegenstand des Vorhabens im ersten Feststellungsverfahren war die Erweiterung der Mönchsberggarage, Garagenteil B, um 657 Stellplätze in den schutzwürdigen Gebieten „Belastetes Gebiet Luft“ der Stadt Salzburg, im UNESCO-Weltkulturerbe und in zwei Landschaftsschutzgebieten.

Die Projektwerberin gab im Verfahren an über einen rechtlichen Konsens an 1.493 Stellplätzen in den Garagenteilen A (720) und B (773) zu verfügen.

Allerdings sei in der Vergangenheit eine Anzahl von 201 Stellplätzen durch Ummarkierungen und Vergrößerungen von Stellplätzen faktisch verloren gegangen.

Ausgehend vom bestehenden Konsens wurde die Rechtsansicht vertreten, dass die verloren gegangenen 201 Stellplätze aus dem bestehenden Konsens herausgelöst, auf die



Vorhabenserweiterung übertragen und dort angerechnet werden könnten. Ausgehend von dieser Rechtsansicht wurden daher die Umweltauswirkungen, insbesondere die Immissionen im belasteten Gebiet Luft, nicht von den neu zu errichtenden 657 Stellplätzen ausgehend, sondern von nur 456 Stellplätzen beurteilt.

Der VwGH erkannte dazu, dass die Projektwerberin aus dem bestehenden Konsens nur das Recht habe, die Garage in der genehmigten Kapazität zu betreiben. Es könne aber nicht die Berechtigung abgeleitet werden, einen Teil der bewilligten und derzeit nicht ausgeschöpften Kapazität, nämlich 201 Stellplätze, in dem nunmehr beantragten Erweiterungsteil der Garage B zu nutzen (Rz 27). Das Änderungsvorhaben beziehe sich nur auf die Erweiterung der Parkgarage B (und mit Bezugnahme auf das Erkenntnis des BVwG W143 2003020-1 damit nicht auf einen Abtrag und Konsensverlust von 201 Stellplätzen). Es stünde der Projektwerberin daher jederzeit die Möglichkeit offen, die derzeit nicht genutzten 201 Stellplätze (etwa durch Ummarkierungen) wieder nutzbar zu machen. Dies hätte zur Folge, dass in der Altstadtgarage M auf Grund der bereits bestehenden Bewilligungen und einer für das beantragte Projekt erteilten Bewilligung 2.150 Stellplätze geschaffen werden könnten, während der Beurteilung der von der Altstadtgarage M ausgehenden Umweltauswirkungen insgesamt lediglich 1.949 Stellplätze zugrunde lägen. Ein bloß faktisches „Herauslösen“ dieses nicht ausgeschöpften Teiles der bewilligten Kapazität, die auf Grund der aus den unverändert bestehenbleibenden Bewilligungen resultierenden Berechtigung nach wie vor nutzbar ist, ist demnach nicht zulässig (Rz 29).

Das bedeutet im Ergebnis, dass – anstatt zuvor bloß eingeschränkt geprüfter 1.949 Stellplätze – rechtsrichtig die Umweltauswirkungen von letztendlich 2.150 Stellplätzen, also von 1.493 rechtlich bestehenden und 657 neu zu errichtenden Stellplätzen, geprüft werden müssen.

Dies ist insofern von besonderer Entscheidungsrelevanz, als die Frage der UVP-Pflicht bereits in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht am 09.07.2015 zum ersten UVP-Feststellungsverfahren bereits mehrmals auf des Messers Schneide stand: Aufgrund der lufttechnischen Beurteilung des Vorhabens knapp um die Grenzwerte wurden in der mündlichen Verhandlung nach zweimaliger mündlicher Projektsänderung insgesamt drei Varianten des Vorhabens durch die anwesenden Sachverständigen geprüft bzw berechnet (siehe Verhandlungsschrift vom 09.07.2015). In der Ursprungsvariante und der zweiten Variante (unter Absperrung einer Schulter mit 90 Stellplätzen) ergaben sich jeweils Überschreitungen der Irrelevanzschwelle gemäß Leitfaden des Umweltbundesamtes. In der dritten Variante versuchte die Projektwerberin die volle Anrechnung und Übertragung von



weiteren Stellplätzen aus dem bisherigen Konsens und damit eine Unterschreitung des 50%-Schwellenwerts gemäß § 3a Abs 2 UVP-G, was seitens des Gerichtes als Umgehung einer UVP gewertet wurde.

Hätte das BVwG daher bereits ursprünglich die beantragte vollständige Anzahl an 657 Stellplätzen der Beurteilung der Umweltauswirkungen zugrunde gelegt, dann hätte völlig zweifellos eine Überschreitung der Irrelevanzschwellen der Luftschadstoff-Zusatzbelastung und damit eine UVP-Pflicht festgestellt werden müssen.

1.2. Nachdem während des noch laufenden Revisionsverfahrens bekannt geworden war, dass beim Amt der Landesregierung ein wasserrechtliches Verfahren zur Beurteilung der Auswirkungen des geänderten Baustollens auf den historischen Almkanal eingeleitet wurde, stellte die Beschwerdeführerin den nunmehr verfahrensgegenständlichen Feststellungsantrag und begründete dies mit einer wesentlichen Projektänderung und der daraus resultierenden neuen Betroffenheit bisher ungeprüfter Schutzgüter.

Dieser Feststellungsantrag wurde am 23.09.2016, somit vor dem Erkenntnis des VwGH vom 21.12.2017, gestellt. Erst danach änderte die Projektwerberin ihr Vorhaben ab und stellte zum 30.03.2018 einen eigenen Feststellungsantrag. Beide Anträge hat die UVP-Behörde sodann mit Beschluss verbunden.

Im nunmehr beschwerdegegenständlichen Feststellungsverfahren hat sich am Vorhaben der Erweiterung der Mönchsberggarage im Hinblick auf die herzustellende Anzahl an Stellplätzen nichts Wesentliches geändert: Beantragt ist nach wie vor eine Erweiterung des bestehenden Garagenteils B um zusätzlich 654 Stellplätze (minus 3 Stellplätze im Vergleich zur Erstplanung).

Geändert hat sich die Lage des Baustollens und damit die zusätzliche Betroffenheit von UNESCO-Welterbe Schutzgütern (historisches Wasserkanalsystem aus dem 12. Jhdt, Lodron'sche Wehrmauer aus dem 17. Jhdt) sowie eine Verlängerung der Bauzeit. Weiterhin betroffen sind die Schutzgüter des Naturschutzes und des belasteten Gebietes Luft.

Nicht geändert hat sich die (schon zuvor) angeführte Gesamtstellplatzanzahl von 1.946 Stellplätzen (damals unter Übertragung und **Anrechnung von 201 „verloren gegangener“** Stellplätze). Nachdem der VwGH aber eine Prüfung aller rechtlich relevanten 2.150 Stellplätze gefordert hatte, formuliert die Projektwerberin in ihrem Feststellungsantrag die beabsichtigte Reduktion wie folgt:



„Erweiterung der 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“.

Im Ergebnis dieses Antrags sollen daher lediglich 453 Stellplätze emissionswirksam hinzukommen.

Des Weiteren hat die Projektwerberin im Vorhaben eine Beschränkung der jährlichen Anzahl der Einfahrten in die Garage B (Bestand + Erweiterung) für die Dauer von 5 Jahren bis 2025 **beschrieben und nennt dies eine sog. „Anfahrkurve“** der Garage mit automatischer Erfassung der Anzahl der Einfahrten. Die Garage werde ohnehin nicht von Anfang an voll angenommen, sondern erst nach 5 Jahren, so die Annahme der PW.

Des Weiteren wurden technische Änderungen im Betrieb angeführt (Schrankenanlage, Lüftungsanlage usw).

Im Verfahren hat sich der Beschwerdeführer umfassend mit den immer wieder wechselnden Angaben und Begründungen der Projektwerberin, warum eine UVP-Pflicht gerade noch nicht ausgelöst werde, auseinandergesetzt. Der Umfang des Verfahrens und der Untersuchungen, die inzwischen für die strittige Frage der zusätzlichen Luftbelastung den Umfang einer UVP erreichen, war aber entgegen des Vorwurfs der Behörde nicht auf **„Beweisanträge“ des Beschwerdeführers zurückzuführen**, sondern auf die laufende Detaillierung durch die Projektwerberin zur Darstellung der Unterschreitung lufttechnischer Schwellenwerte.

Der Umfang der von der Projektwerberin vorgelegten Gutachten ist einzig und allein darauf zurückzuführen, dass das Vorhaben im belasteten Gebiet Luft der Stadt Salzburg, im UNESCO-Weltkulturerbe und in Landschaftsschutzgebieten liegt und die vom Verkehr und seinen Immissionen geplagten Bürgerinnen und Bürger bereits jetzt schon über die Maßen belastet sind. Dass die Frage der Umweltverträglichkeit mit der vollständigen Berücksichtigung aller geplanten 654 zusätzlichen Stellplätze nicht positiv beantwortet werden kann, war bereits im ersten Feststellungsverfahren völlig klar. Das bedeutet, dass das Ziel der Projektwerberin (und ihrer Eigentümer Stadt und Land Salzburg) die



Erweiterung der Mönchsberggarage ohne Durchführung einer UVP nur dann gelingen könnte, wenn nicht alle 654 Stellplätze beurteilt werden müssen.

Im ersten Feststellungsverfahren sollten daher 201 rechtlich bewilligte, aber nach Ummarkierungen nicht mehr vorhandene Stellplätze angerechnet iSv abgezogen werden, was der VwGH aber nicht zuließ.

Im zweiten Feststellungsverfahren spricht die Projektwerberin von „Reduktion“ oder „Einschränkung“ und verrechnet fiktive Emissionen von 201 nicht vorhandenen Stellplätzen mit den berechneten Emissionen von 654 neu zu errichtenden Stellplätzen und berücksichtigt damit wieder nur 453 Stellplätze bei der Ermittlung der Zusatzbelastung an Luftschadstoffen.

Aufgrund der Knappheit der Ergebnisse der Luftschadstoffberechnungen um den Irrelevanzschwellenwert zog der Beschwerdeführer bei der Erstellung aller seiner Einwendungen jeweils das Ingenieurbüro für technischen Umweltschutz, Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer (Spezialist für die Bereiche Luftschadstoffe, Ausbreitungsrechnung und Beurteilung von Schadstofffragen in allen Umweltmedien) hinzu, um wesentliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter tatsächlich ausschließen zu können. Die fachlichen Ausführungen des beigezogenen Sachverständigen wurden dabei in die Stellungnahmen integriert und erfolgten daher auf gleicher fachlicher Ebene.

Nachdem es beim Thema Luftbelastung um die Gesundheit von Menschen (im bereits belasteten Gebiet) geht, ist es nämlich erforderlich alles zu unternehmen, um zusätzliche relevante Belastungen so gut es geht zu identifizieren, um darauf reagieren zu können. Da die Irrelevanz der Zusatzbelastung aber während des gesamten Verfahrens niemals eindeutig war, brachte dies die Projektwerberin in permanenten Rechtfertigungszwang.

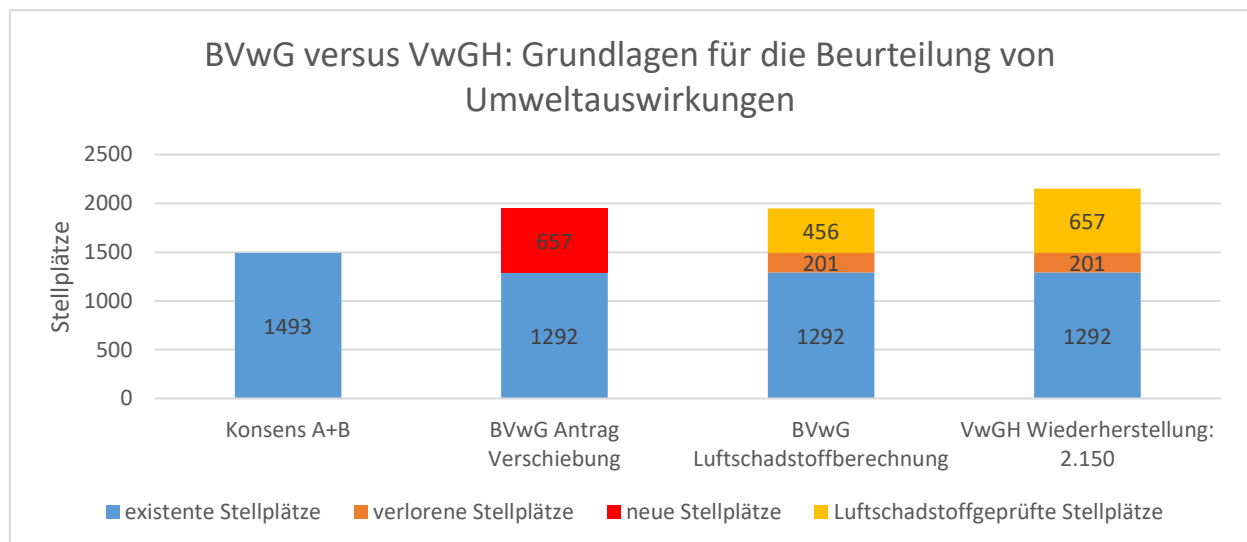
Angesichts der nach wie vor nicht eindeutigen Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung wäre aus Sicht des Beschwerdeführers längst – auch aus Gründen des Vorsorgeprinzips – die Feststellung einer UVP-Pflicht und damit auch eine Einbeziehung der Öffentlichkeit erforderlich gewesen. Dies würde auch die für die unmittelbar betroffenen Nachbarn relevanten Belastungen der mindestens 18-monatigen Bauzeit an sieben Tagen der Woche, welche aufgrund des Fehlens des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) im UVP-Tatbestand der Ziffer 21 Anhang 1 UVP-G bisher überhaupt nicht geprüft werden musste, endlich abdecken.

Im Folgenden wird daher noch einmal auf die wesentlichen Punkte eingegangen, welche für die Feststellung einer UVP-Pflicht sprechen:



2.1. Zur Beurteilungsgrundlage relevanter Stellplätze

Wie bereits oben rückblickend ausgeführt erfolgte die Ermittlung der Grundlagen für die Beurteilung der Umweltauswirkungen – die Anzahl zu berücksichtigender Stellplätze – vom BVwG und vom VwGH wie folgt:



Im zweiten Feststellungsverfahren nach dem VwGH-Erkenntnis beantragte die Projektwerberin in ihrem Antrag vom 30.03.2018 die Feststellung, dass für das folgende Vorhaben keine UVP durchzuführen sei:

„Erweiterung der 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“.

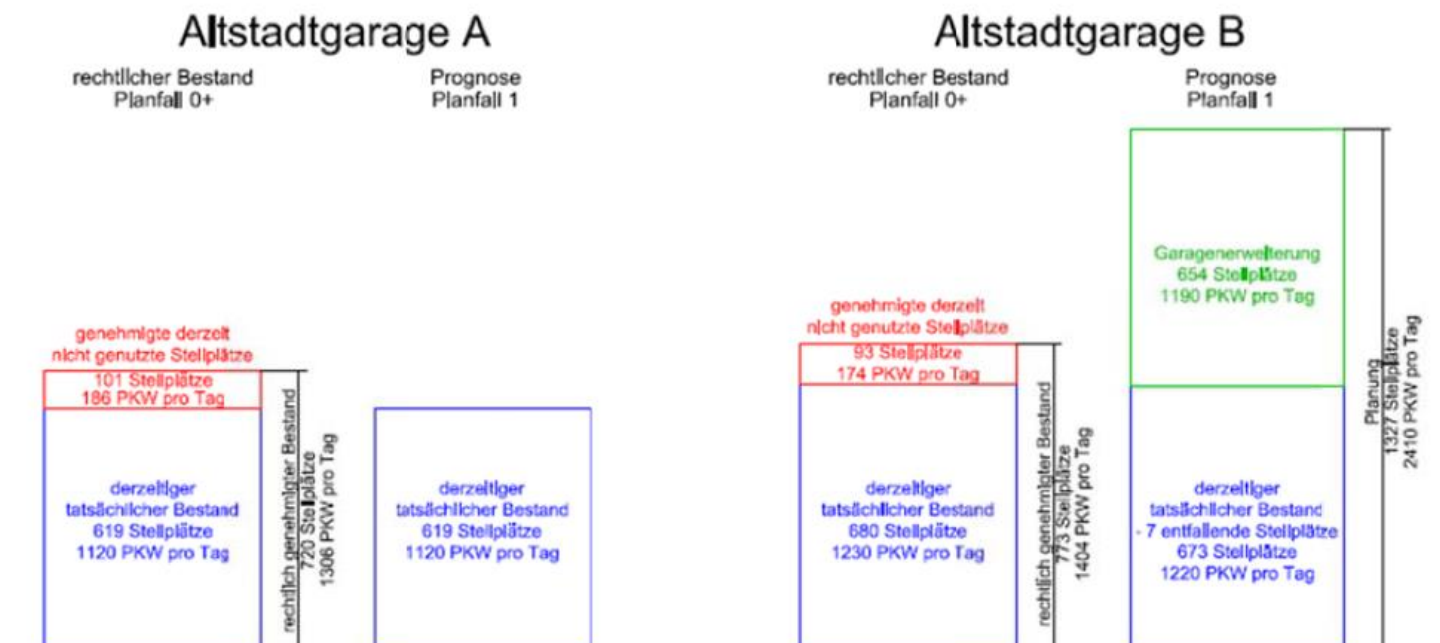
Dazu ist anzumerken, dass sowohl der Feststellungsantrag als auch der bekämpfte Feststellungsbescheid den Begriff „Verzicht“ tunlichst vermeiden. Interpretiert man den Feststellungsantrag nämlich rein am Wort, so ist auch daraus kein konkreter Verzicht ableitbar, denn die Änderung der bestehenden Betriebsanlage durch Reduktion der bestehenden Stellplätze in den Garagen A und B hat unbestritten bereits durch die Ummarkierungsarbeiten stattgefunden. Die Formulierung schließt daher nicht aus, dass die

dadurch verloren gegangenen 201 Stellplätze am Ort ihrer Genehmigung wiedererrichtet werden könnten und dürften.

Auch die belangte Behörde vermeidet tunlichst auch nur mit einem Wort auf die Frage des Verzichts einzugehen. Sie weist nur darauf hin, was ohnedies bereits geschehen ist, nämlich die Verkleinerung der Garagen im Vergleich zum Konsens. Außerdem weist sie unter Hinweis auf die Rsp darauf hin, dass eine Gegenrechnung bewilligter, aber nicht genutzter Stellplätze nicht erfolgen darf. Inhaltlich folgt sie dieser Prämisse aber nicht.

Im Feststellungsbescheid findet sich sodann folgende Grafik aus dem aktuellen lufttechnischen Projekt TAS vom 09.07.2018 aus der sich ergibt, dass in der aktuellen lufttechnischen Untersuchung (wie bereits vorher auch) einmal die Immissionen für den Planfall 0+ (das ist eine um 194 Stellplätze erhöhte fiktive Luftschadstoffbelastung) und das zweite Mal für den Planfall 1 (enthält die Verringerung der Luftschadstoff-Zusatzbelastungen um 194 Stellplätze, den Verlust von 7 Stellplätzen durch den Erweiterungsbau und die Erhöhung der Luftschadstoff-Zusatzbelastung durch 654 Stellplätze) berechnet werden.

Anzahl der Stellplätze und der damit verbundenen PKW-Frequenzen



Im ersten Schritt der Immissionsprognose (Ausbreitungsrechnung) wurde von TAS die Luftschadstoffzusatzbelastung für die Jahre 2021 und 2025 berechnet. Die Ergebnisse findet man in der Tabelle auf Seite 17ff der TAS-Stellungnahme:

- Zusatzbelastung im Planfall 0+ im Jahr 2021 bei geringer Vorbelastung (Tabelle auf Seite 17)
- Zusatzbelastung im Planfall 1 im Jahr 2021 bei geringer Vorbelastung (Tabelle auf Seite 17)
- Zusatzbelastung im Planfall 0+ im Jahr 2021 bei hoher Vorbelastung (Tabelle auf Seite 18)
- Zusatzbelastung im Planfall 1 im Jahr 2021 bei hoher Vorbelastung (Tabelle auf Seite 18)
- Das Gleiche für das Jahr 2025 (Tabellen auf Seite 19 und Seite 20)

Im zweiten Schritt werden die Zusatzbelastungen zu einer angenommenen geringen oder hohen Vorbelastung addiert und damit die Gesamtbelastung ausgewiesen, was dann in den Tabellen ab Seite 22ff zu finden ist.

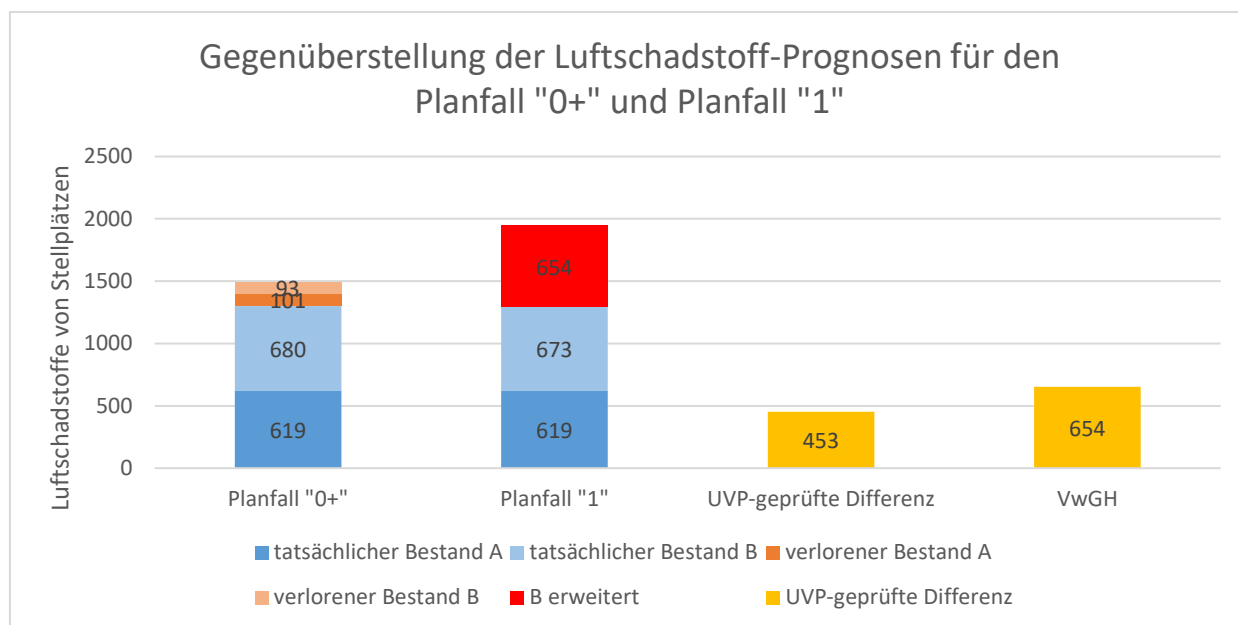
In allen Tabellen gibt es Angaben zur Differenz der Immissionskonzentrationen zwischen „Planfall 0+“ (bestehende 1.299 + fiktive Ausnutzung der zusätzlichen 194 Stellplätze) und „Planfall 1“ (tatsächliche bestehende 1.299 + zusätzliche 654 Stellplätze durch die Garagenerweiterung).

Das bedeutet im Ergebnis, dass 194 inexistente Stellplätze – die im Rechtsbestand zwar genehmigt aber derzeit gar nicht vorhanden und daher auch tatsächlich nicht genutzt werden und daher auch tatsächlich keine Luftschadstoffe erzeugen – der Immissionsbelastung (Zusatzbelastung bzw. Gesamtbelastung) im Bestand zugerechnet werden.

Dieser fiktiven Luftschadstoffbelastung im Bestand (fiktiv, weil im Bestand Luftschadstoffimmissionen angenommen werden, die es nur bei tatsächlicher Nutzung der 194 gar nicht vorhandenen Stellplätze geben würde) wird eine Luftschadstoffbelastung für den Ausbau gegenübergestellt.



Dieses Ausbauszenario ist nicht um die tatsächlich vorgesehenen 654 Stellplätze größer als der Bestand, sondern nur um 453 Stellplätze. Dies wird in der folgenden Grafik noch einmal anschaulich dargestellt:



Planfall „0+“ ist eine um 194 Stellplätze erhöhte fiktive Luftschadstoffbelastung.

Planfall „1“ enthält den Verzicht auf Luftschadstoff-Zusatzbelastungen von 194 Stellplätzen, den Verlust von 7 Stellplätzen durch den Erweiterungsbau und die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung durch 654 Stellplätze.

Laut Projektwerberin erfolgt keine physische Kapazitätsverschiebung (VwGH), sondern eine Gegenrechnung von errechneten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen, im Planfall „0+“ für 1.493 Stellplätze, im Planfall „1“ für 1.946 Stellplätze. Als Differenz wird eine errechnete Luftschadstoff-Zusatzbelastung von 453 Stellplätzen der UVP-Beurteilung zugrunde gelegt. Es wird dabei so getan, als ob 194 Stellplätze tatsächlich existieren würden.

Mit der von der Projektwerberin vorgenommenen und von der belangten Behörde akzeptierten Vorgangsweise zur Beurteilung der Luftschadstoff-Zusatzbelastungen wird daher abermals das Ziel verfolgt, die Anzahl der Stellplätze für die lufttechnische Beurteilung so gering als möglich zu halten (453), weil eine vollständige Beurteilung der neu zu errichtenden Stellplätze (654) bereits bisher im Verfahren ohne Zweifel ergeben hat, dass sie die Irrelevanzschwellen der Luftschadstoff-Zusatzbelastung überschreiten und damit eine UVP-Pflicht auslösen.

Die Projektwerberin monierte allerdings in ihrer Stellungnahme vom 10.07.2018 zum Erkenntnis des VwGH, dass dieser „den Verzicht auf 201 bewilligte Stellplätze, der Zug um



Zug mit der Bewilligung des gegenständlichen Projekts erfolgt“ nicht berücksichtigt habe. Ein solcher Verzicht wurde bisher aber auch nicht ausdrücklich abgegeben, weshalb die Projektwerberin in derselben Stellungnahme die Ansicht vertrat, es liege keine entschiedene Sache vor, weil nunmehr explizit eine Änderung des Konsenses beantragt werde, nämlich:

„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. [...] Nach der Erweiterung werden in Summe 1946 genehmigte Stellplätze zur Verfügung stehen, von denen sich 1327 in der Garage B und 619 in der Garage A befinden.“

Bemerkenswert ist dabei nun der Zeitpunkt, zu welchem der Verzicht abgegeben werden soll. Nach Auffassung der Projektwerberin soll der Verzicht nämlich erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens für die Erweiterung eingeschränkt werden.

In der Stellungnahme der Projektwerberin vom 23.02.2018 an das BVwG (zum Vorverfahren) gab die Projektwerberin ebenfalls die Erklärung ab, dass *„unter der Bedingung der rechtskräftigen Genehmigung und Inbetriebnahme der Erweiterung auf den baubehördlichen und gewerberechtlichen Konsens für die bereits bewilligten, aber nicht ausgeschöpften Stellplätze im Bestand verzichtet“* werde.

Aus diesem bedingten Verzicht ergibt sich, dass die bereits bisher verloren gegangenen und nicht mehr existenten 201 Stellplätze erst dann nicht mehr gebraucht werden, wenn die Erweiterung der Garage in Betrieb geht.

Wozu werden diese Stellplätze aber dann in der Zwischenzeit benötigt?

Folgt man dem Begehren der PW, dann werden im Zuge der Erweiterung 201 genehmigte aber nicht mehr existierende Stellplätze gerade nicht mehr hergestellt. Neu errichtet werden 654 Stellplätze. Sobald die erweiterte Garage in Betrieb geht, wird auf diese 201 genehmigten aber nicht mehr existierenden Stellplätze verzichtet. Das bedeutet, es kommen zu 1292 real existierenden 654 neu zu errichtende Stellplätze hinzu, das ergibt 1946 Stellplätze. Logischerweise wären daher – wie vom VwGH gefordert – sämtliche 654 Stellplätze auf ihre zusätzlichen Umweltauswirkungen zu untersuchen.



Für die Erstellung der Luftschadstoff-Prognose bedeutet dies aber etwas anderes:

Auch wenn die 201 Stellplätze tatsächlich niemals wieder neu errichtet würden (weil sich in den vergangenen Jahrzehnten die Anforderungen an Stellplätze und die Breiten der Autos so sehr verändert haben; dazu wurde ein umfassendes Vorbringen im Verfahren erstattet), so sind sie aus Sicht der PW doch rechtlich relevant: denn der bestehende Konsens würde zu ihrer Wiederherstellung durch Verschmälerung der derzeitigen Stellplätze berechtigen und – ohne Rücksicht darauf ob sie auch tatsächlich genutzt werden könnten – mehr Emissionen verursachen, als eine geringere Anzahl an Stellplätzen.

Die Funktion der 201 genehmigten aber nicht mehr existierenden Stellplätze besteht also allein darin, die Luftschadstoffprognose für den im Jahre 1973 zustande gekommenen Rechtsbestand zu errechnen (**Planfall „0+“**).

Dies stimmt auch noch mit dem VwGH überein, der sagt: berücksichtige alle bewilligten und alle neuen Stellplätze, jedenfalls aber immer die Zusatzbelastung von 654 neu zu errichtenden Stellplätzen (Rz 30: Unzulässigkeit der Nichteinbeziehung aller im Erweiterungsteil B geplanter Stellplätze). Gemäß dem Erk des VwGH dürfe nicht der Fall eintreten, dass nur 1.949 Stellplätze geprüft werden, obwohl 2.150 errichtet werden könnten (Rz 29).

Im Planfall „1“ geht die PW dann aber davon aus, dass im Zeitpunkt der Errichtung und Inbetriebnahme der 654 neu errichteten Stellplätze der Konsens von 201 Stellplätzen erlischt. Stellt man daher Planfall „0+“ dem Planfall „1“ gegenüber, so verbleibt eine Luftschadstoff-Zusatzbelastung von nur 453 Stellplätzen.

Dies widerspricht aber dem Erk des VwGH, wonach de facto eine Gegenrechnung bewilligter, aber nicht genutzter Stellplätze und dadurch die Nichteinbeziehung aller im Erweiterungsteil B zu errichtenden Stellplätze in die Beurteilung der Umweltauswirkungen rechtswidrig ist. Da die Anzahl der Stellplätze die gesetzlich relevante Kenngröße der Umweltauswirkungen durch Luftschadstoff-Zusatzbelastungen darstellt, ist es irrelevant, ob entweder die Anzahl der Stellplätze oder aber die berechneten von ihnen ausgehenden Emissionen gegengerechnet werden. Das Ergebnis bleibt dasselbe.



Die Relevanz des Verzichts liegt in seinem Zeitpunkt:

- Wird auf 201 Stellplätze vor Genehmigung und Inbetriebnahme der Erweiterung verzichtet, dann ist der tatsächliche Bestand von derzeit angegebenen 1.299 Stellplätzen als Basis zugrunde zu legen und die Luftschadstoff-Zusatzbelastung von 654 neu zu errichtenden Stellplätzen zu untersuchen. (7 bestehende Stellplätze gehen nach Angaben der PW beim Neubau durch Stiegenhäuser etc verloren).
- Wird auf 201 Stellplätze nach der Genehmigung und Inbetriebnahme der Erweiterung verzichtet, dann ist laut VwGH der Rechtsbestand und die Luftschadstoff-Zusatzbelastung von 654 neu zu errichtenden Stellplätzen zu untersuchen.

Relevant sind daher immer – egal ob der Verzicht vorher oder nachher stattfindet – die Luftschadstoff-Zusatzbelastungen von 654 neu zu errichtenden Stellplätzen. Dies ist auch gemessen an den Zielen der UVP-Richtlinie, hinsichtlich der Prüfung der wahren Umweltauswirkungen eines Vorhabens, die einzig richtige Vorgangsweise. Der Fall aber, wonach nicht alle Umweltauswirkungen eines Vorhabens, sondern nur Teile davon, einer Beurteilung unterzogen werden, ist mit den Zielen der UVP-Richtlinie, mit dem UVP-Gesetz und mit der zu diesem Fall bereits ergangenen Rsp des VwGH nicht in Einklang zu bringen.

Das hier von der PW angezogene Konstrukt basiert daher allein auf einer abwegigen rechtlichen Konstruktion, welche die wahren Umweltauswirkungen verschleiern soll und einzig und allein nur dem einen Ziel dient, nämlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu umgehen. Diese Vorgangsweise ist aus den angeführten Gründen rechtswidrig.

2.2. Rechtsgutachterliche Beurteilung relevanter Stellplätze

Die belangte Behörde hat sich offensichtlich auch selbst intensiver mit den Folgen des VwGH-Erkenntnisses und mit der Interpretation des Begehrens der PW auseinandergesetzt und dazu ein Rechtsgutachten von Dr. Daniel Ennöckl, LL.M., assoz. Univ.-Prof. für Verfassungs- und Verwaltungsrecht mit dem Titel „*Gutachten zur Frage der UVP-Pflicht der Erweiterung der Mönchsberg- bzw Altstadtgarage in der Stadt Salzburg*“, Wien, April 2018, mit Eingangsstempel der belangten Behörde vom 16.05.2018, eingeholt. Dieses Gutachten wurde dem Beschwerdeführer nicht im Verfahren zur Kenntnis gebracht, sondern selbst im Wege der Akteneinsicht nach Bescheiderlassung ausgehoben.



Ennöckl kommt bei seiner Beurteilung von VwGH Erk und Feststellungsantrag zu folgendem Ergebnis:

„Aus der Fragestellung für das vorliegende Rechtsgutachten (siehe oben 1.2.) ergibt sich, dass in diesem Zusammenhang zu klären ist, welche Kapazitäten der nach § 3a Abs 3 UVP-G 2000 erforderlichen Einzelfallprüfung zugrunde gelegt werden muss. Dies betrifft zum einen die Kapazität der Erweiterung (Vorhabensänderung), zum anderen die Gesamtkapazität des Vorhabens im Falle der Genehmigung dieser Erweiterung sowie schließlich die Kapazität des derzeit bestehenden Konsens (Ausgangssituation) in den Garagenteilen A und B.

Relativ eindeutig ist dabei, dass die Kapazität der verfahrensgegenständlichen Erweiterung jedenfalls mit 654 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge anzusetzen ist. Der VwGH hat im Erk 21.12.2017, 2015/06/0018, Rz 19 explizit festgehalten, dass das BVwG der Einzelfallprüfung zu Unrecht „*nicht die in der beantragten Erweiterung der Parkgarage B geplanten 657 Stellplätze, sondern - auf Grund der Angaben der Projektwerberin, wonach in den bestehenden Teilen der Altstadtgarage M infolge Ummarkierungen der erteilte Konsens um 201 Stellplätze nicht ausgeschöpft werde - lediglich 456 Stellplätze zugrunde*“ gelegt habe. Daraus folgt unzweifelhaft, dass jeder andere Ansatz als jener, die Kapazität der Vorhabenserweiterung mit 654 Stellplätzen festzulegen, wiederum rechtswidrig und in Widerspruch zu dieser Entscheidung des VwGH stünde.

Auch die Frage, mit welcher Kapazität der derzeit bestehende Konsens (Ausgangssituation) in die Einzelfallprüfung einbezogen werden muss, lässt sich durch die Entscheidung des VwGH vom 21.12.2017, 2015/06/0018, beantworten. In der Rz 29 dieses Erk hält der Gerichtshof nämlich fest, dass „*der Projektwerberin aus den hier maßgeblichen gewerbebehördlichen Bewilligungen nur das Recht [erwächst], die damit genehmigte Altstadtgarage M maximal in der genehmigten Kapazität an der genannten Stelle und in der bewilligten Ausführung zu betreiben, somit die Parkgarage A mit maximal 720 und die Parkgarage B mit maximal 773 Stellplätzen.*“ Der bewilligte Altbestand der Mönchsberggarage umfasst folglich insgesamt 1.493 Stellplätze in den Garagenteilen A und B.

Schwieriger zu beurteilen ist demgegenüber die Frage, wie die Gesamtkapazität des Vorhabens für den Fall der Genehmigung der Vorhabensänderung (Erweiterung) zu quantifizieren ist. Dabei ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Projektwerberin in mehreren Schriftsätzen einen Verzicht auf Teile des derzeit bestehenden Konsenses angekündigt hat. Wie im Sachverhalt (oben 1.1.) dargestellt, ist eine Änderung der Garagenanlage dahingehend vorgesehen, dass der aktuell für die



Garage bestehende Konsens von insgesamt 1.493 bewilligten Stellplätzen, von denen 201 derzeit nicht genutzt werden, im Zuge des Genehmigungsverfahrens für die Erweiterung eingeschränkt werden soll. Das Vorhaben umfasst demnach die Neuerrichtung von 654 Stellplätzen durch Erweiterung des Garagenteiles B sowie die Änderung des Konsenses in den bestehenden Garagenteilen durch Verringerung der Stellplatzanzahl (Teil A: Konsensänderung durch Reduzierung um 101 Stellplätze auf insgesamt 619 Stellplätze; Teil B alt: Konsensänderung durch Reduzierung um 100 Stellplätze auf insgesamt 673 Stellplätze). Der beantragte Gesamtkonsens der Mönchsberggarage wäre somit mit insgesamt 1.946 Stellplätzen begrenzt (Teil A: 619; Teil B alt: 673; Teil B neu: 654).

Hinsichtlich dieser Modifikation der beantragten Änderungsgenehmigung ist allerdings zu beachten, dass sowohl gegenüber dem Magistrat der Stadt Salzburg (Stellungnahme vom 21. Oktober 2015) als auch gegenüber der Salzburger Landesregierung (Stellungnahme vom 10.11.2017) sowie gegenüber dem Bundesverwaltungsgericht (Äußerung vom 23.2.2018) stets die Erklärung abgegeben wurde, dass *"unter der Bedingung der rechtskräftigen Genehmigung und Inbetriebnahme der Erweiterung auf den baubehördlichen und gewerberechtiglichen Konsens für die bereits bewilligten, aber nicht ausgeschöpften Stellplätze im Bestand verzichtet"* werde (Anm: Hervorhebung durch den Verfasser).

Anmerkung: Diese Annahme deckt sich weiters nach wie vor auch mit dem oben zitierten Feststellungsantrag vom 30.03.2018 und der Stellungnahme der PW vom 10.07.2018 und ist daher nach wie vor aktuell.

Zu der Frage, wie mit einer solchen bedingten Verzichtserklärung im Rahmen eines UVP-G-Verfahrens umzugehen ist, liegt - soweit ersichtlich - keine ausdrückliche Rechtsprechung des VwGH oder BVwG (bzw Umweltsenates) vor.

In der Entscheidung vom 23.12.1998, US 8/1998/2-68 (Hohenems) hielt der Umweltsenat allerdings fest, dass *„bezüglich der bestehenden Anlage [...] auf den rechtlichen Zustand und somit darauf abzustellen [ist], ein Vorhaben welchen Ausmaßes der Projektwerber – neben der Erweiterung des Vorhabens - (weiterhin) zu betreiben berechtigt ist, wobei die bestehende Berechtigung zum Betrieb der Anlage insbesondere aufgrund aufrechter Bewilligungen maßgeblich ist, nicht aber, ob und in welchem Umfang dieses Recht (voraussichtlich) ausgeübt werden wird. Nur soweit das zu beurteilende Änderungsprojekt eine konkrete Einschränkung des Umfanges der bestehenden Anlage auch in rechtlicher, für den Projektwerber/die Projektwerberin insofern bindender Hinsicht*



vorsieht, ist diese bei der Beurteilung der Kapazität der bestehenden Anlage zu berücksichtigen."
Daraus lässt sich mE ableiten, dass eine Einschränkung eines bestehenden Konsenses von Seiten des Genehmigungswerbers nur dann im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigen ist, wenn damit eine unmittelbare rechtliche Bindung des Anlageninhabers zur Einschränkung des Betriebs eintritt.

Legt man diese Anforderungen auf das vorliegende Verfahren um, sprechen mE die besseren Argumente dafür, dass die von Seiten der Projektwerberin abgegebene „Verzichtserklärung“ im Rahmen der Einzelfallprüfung nach § 3a Abs 3 UVP-G 2000 aus zweierlei Gründen nicht berücksichtigt werden kann: Zum einen gilt, dass nach hA Bescheide auf Grund der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Erlassung zu ergehen haben. Die Rechtmäßigkeit eines Bescheides hängt davon ab, dass er der im Zeitpunkt seiner Erlassung geltenden Rechtslage und der dann festgestellten Sachlage entspricht (vgl. Schulev-Steindl, *Verwaltungsverfahrensrecht*⁶ (2018) Rz 245). Da der Verzicht auf Teile des bestehenden bau- und gewerberechtlichen Konsenses der Altstadtgarage nach dem ausdrücklichen Willen der Projektwerberin erst mit der Inbetriebnahme der Vorhabenserweiterung wirksam werden soll, kann er nicht schon zuvor in die Entscheidung einfließen, sondern muss im Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides über die UVP-Pflicht unberücksichtigt bleiben.

Anmerkung: Würde der Verzicht aber bereits zu einem früheren Zeitpunkt abgegeben, dann wären die 201 genehmigten aber nicht mehr existierenden Stellplätze im Zeitpunkt der Entscheidung und der damit verbundenen maßgeblichen Sach- und Rechtslage nicht mehr existent und dürften daher auch nicht als (ohnedies bloß fiktiver rechtlicher) „Bestand“ in der Luftschadstoff-Berechnung berücksichtigt werden. Diesfalls könnte dann auch keine Gegenrechnung mehr mit den neu zu errichtenden Stellplätzen und deren Emissionen stattfinden (was seitens des VwGH ohnedies verpönt wäre).

Auf die Frage, ob im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens überhaupt bedingte Verzichtserklärungen einer Verfahrenspartei zulässig sind, muss daher mE nicht weiter eingegangen werden.

Zum anderen ist zu beachten, dass zwar grundsätzlich auch auf öffentlich-rechtliche Anlagenbewilligungen wirksam verzichtet werden kann, sofern das Gesetz nichts anderes vorsieht (B. Raschauer, *Allgemeines Verwaltungsrecht*⁵ (2017) Rz 1172). Im Falle eines nicht gänzlichen, sondern bloß teilweisen Verzichts auf eine Anlagengenehmigung wird man jedoch davon ausgehen



müssen, dass der Anlageninhaber dies in Form der Anzeige einer emissionsneutralen Anlagenänderung bekanntgeben muss (§ 81 Abs 2 Z 7 iVm Abs 3 GewO). Das bedeutet, dass er verpflichtet ist, der Behörde gegenüber mit entsprechenden Plänen und Skizzen (vgl § 353 Z 1 lit b iVm § 345 Abs 6 GewO) zu präzisieren, wo sich jene bewilligten Stellplätze genau befinden, hinsichtlich derer auf die Anlagengenehmigung verzichtet werden soll. Andernfalls wäre die Behörde nämlich nicht in der Lage, die Einhaltung des jeweils bestehenden Konsenses zu überprüfen. Solange diese Unterlagen nicht vorliegen, ist die Verzichtserklärung auf einen Teil des Konsenses betreffend die Betriebsanlage Mönchsberggarage mE nicht ausreichend präzisiert und damit unwirksam.

Daraus folgt, dass der für den lufttechnischen Amtssachverständigen maßgebliche Beurteilungsrahmen mE wie folgt zu lauten hat:

„Es sind die lufttechnischen Auswirkungen von 720 Stellplätzen im Garagenteil A, von 773 Stellplätzen im Garagenteil B alt und von zusätzlichen 654 Stellplätzen im Garagenteil B neu, also von insgesamt 2.147 Stellplätzen zu beurteilen, wobei für die Ausgangssituation von einem Konsens im Altbestand von 720 Stellplätzen im Garagenteil A und 773 im Garagenteil B auszugehen ist. Zu berücksichtigen sind weiters die unterschiedlichen Fahrwege, Zufahrten und Streckenlängen sowie die sonstigen Projektänderungen wie insbesondere die Lüftungsanlage und Einfahrtssteuerung.“

Ein anderer Beurteilungsrahmen wäre mE nur dann maßgeblich, wenn die Projektwerberin bereits vor der Entscheidung über die UVP-Pflicht mittels Anzeige gem § 81 Abs 2 Z 7 iVm Abs 3 GewO Teile des derzeit bestehenden Konsenses einschränkt. Jede andere Auslegung würde mE auf eine Umgehung der vom VwGH ausdrücklich als unzulässig angesehenen Gegenrechnung nicht genutzter, aber bewilligter Kapazitäten hinauslaufen.

In diesem Falle müsste der für den lufttechnischen Amtssachverständigen maßgebliche Beurteilungsrahmen mE wie folgt lauten:

„Es sind die lufttechnischen Auswirkungen von 619 Stellplätzen im Garagenteil A, von 673 Stellplätzen im Garagenteil B alt und von zusätzlichen 654 Stellplätzen im Garagenteil B neu, also von insgesamt 1.946 Stellplätzen zu beurteilen, wobei für die Ausgangssituation von einem Konsens im Altbestand von 619 Stellplätzen im Garagenteil A und 673 im Garagenteil B auszugehen ist. Zu berücksichtigen sind weiters die unterschiedlichen Fahrwege, Zufahrten und Streckenlängen sowie die sonstigen Projektänderungen wie insbesondere die Lüftungsanlage und Einfahrtssteuerung.“



2.3. Damit bestätigt *Ennöckl* nicht nur das oben angeführte Beschwerdevorbringen, sondern er untermauert es sogar noch. Weshalb die belangte Behörde allerdings nicht von den einschlägigen Argumenten Gebrauch gemacht hat bleibt ebenso im Verborgenen, wie ihre **Einschätzung des Ergebnisses einer vollständigen Prüfung des Vorhabens als „grotesk“**. Ebenfalls nicht nachvollzogen werden können die Ausführungen im Bescheid, wonach selbst bei Abriss oder Auflassung der gesamten Garage A bei der Auswirkungsbetrachtung weiterhin die Ein- und Ausfahrten der Garage A berücksichtigt werden müssten. Greift man nämlich zurück auf das einschlägige Erk des VwGH, in welchem er in Rz 28 auf das Erk des BVwG zum Repowering von Windrädern Bezug nimmt, dann unterscheidet der VwGH hier eindeutig zwischen Untergang einer Sache (und ihres Konsenses) und einem Rechtsbestand. Daraus ist abzuleiten, dass für den VwGH der Verzicht auf ein Recht genauso sicher sein muss, wie ein Abriss oder Untergang einer Sache (und ihres Konsenses). Nach dem Erk des VwGH müssen immer 654 Stellplätze auf Umweltauswirkungen geprüft werden, egal ob auf andere Anlagenteile verzichtet wird oder ob diese abgerissen werden. Jedenfalls muss der Verzicht aber ebenso wirksam sein wie ein Abriss. Dass dies ein bedingter Verzicht nicht zu leisten vermag, hat *Ennöckl* im zitierten Gutachten unter Beweis gestellt.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass aufgrund einer falschen rechtlichen Beurteilung falsche Gutachtensaufträge zur Ermittlung der Umweltauswirkungen des Vorhabens der Erweiterung der Mönchsberggarage erteilt wurden. Dies führt im Ergebnis insofern zur Rechtswidrigkeit des bekämpften Bescheides, als bei einer Berücksichtigung aller neu zu errichtender 654 Stellplätze im Rahmen der Ermittlung der Luftschadstoff-Zusatzbelastung relevante Umweltauswirkungen und damit eine UVP-Pflicht festzustellen gewesen wäre.



2.4. Zum Vorliegen eines „faktischen Verzichts“ und zur weiteren rechtlichen Begründung der Unzulässigkeit einer Wiederherstellung von 201 durch Ummarkierungen verloren gegangener Stellplätze

Zwar hat der VwGH ausgehend von einem bestehenden rechtlichen Konsens festgestellt, dieser könne jederzeit am Ort der Bewilligung wieder nutzbar gemacht werden. Das Höchstgericht hat sich dabei aber nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob eine solche Nutzbarmachung oder Wiederherstellung überhaupt noch faktisch und rechtlich möglich ist. Ebenso wenig hat sich die belangte Behörde unter bloßem Bezug auf das Erk des VwGH mit den vorgebrachten Einwendungen auseinandergesetzt. Hätte sie das aber getan, hätte sie erkennen müssen, dass neben der Unzulässigkeit des bedingten Verzichts auch eine Wiederherstellung der 201 verloren gegangenen Stellplätze rechtlich wie faktisch nicht möglich ist. Dies begründet sich wie folgt:

Abgesehen davon, dass eine Gegenrechnung dieser 201 Stellplätze und der von diesen ausgehenden Luftschadstoffe laut VwGH-Erkenntnis verboten ist, stellt sich zusätzlich die **Frage, ob eine Wiederherstellung von 201 Stellplätzen in der Garage „A+B Rechtsbestand“** überhaupt einerseits rechtlich und andererseits faktisch möglich wäre.

Aus rechtlicher Sicht wurde dazu bereits in der Stellungnahme vom 06.10.2017, Seite 33ff, eine Überprüfung des Rechtsbestands gefordert (Bauanzeigen, Pläne, Verfahren, Kenntnisnahmen, Genehmigungen, Fertigstellungsmeldungen udgl.). Immerhin erfolgten eine Garagensanierung und damit zusammenhängende Umbauten.

Es wurde beantragt die Behörde möge dazu Ermittlungen anstellen und alle mit der Verminderung um 201 Stellplätze zusammenhängenden behördlichen Akte dem Akt anschließen und dazu Parteiengehör gewähren.

Daneben wurde aber auch beantragt die Behörde möge ergänzend ermitteln, ob 201 **Stellplätze in der Garage „A+B Rechtsbestand“** überhaupt faktisch wiederhergestellt werden können. **Wenn man nämlich die 201 „verloren gegangenen“ Stellplätze faktisch nicht wieder nutzbar machen kann, dann ist die Bau- und Gewerbe genehmigung in diesem Umfang auch nicht ausnutzbar, also „leerer“ Konsens. Ein expliziter – bloß rechtlicher – Verzicht (wie im gegenständlichen Fall) auf einen gar nicht nutzbaren Konsens kann aber nicht mit Wirkungen (weniger Emissionen und Immissionen als genehmigt) verbunden sein, auf die man sich stützen und die man sich „gutschreiben“ könnte, wenn es denn erlaubt wäre (da das rechtlich vielleicht mögliche Mehr an Emissionen und Immissionen durch die**



201 Stellplätze ja in der Realität gar nicht von der Konsensinhaberin bewirkt werden könnte).

Es sprechen viele Gründe dafür, dass die 201 „verloren gegangenen“ Stellplätze gar nicht „jederzeit wieder nutzbar“ sind. Eine Reihe dieser Gründe wurden der Behörde bereits in der Stellungnahme vom 06.10.2017, Seite 33ff, mitgeteilt:

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

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

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

Aus den Vorbemerkungen der OIB Richtlinie ergibt sich folgender Inhalt:

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



Die Erläuterungen zu den Vorbemerkungen stellen nachfolgend klar:

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

Punkt 2.10.4 der OIB-Richtlinie regelt:

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

Tabelle 2: Mindestwerte für Stellplätze

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

Die Breite barrierefreier Stellplätze setzt sich aus einem 2,30 m breiten Bereich für den Stellplatz und einem 1,20 m breiten Bereich zum Ein- und Aussteigen zusammen. Bei zwei nebeneinander angeordneten barrierefreien Stellplätzen genügt ein gemeinsamer Bereich zum Ein- und Aussteigen. Barrierefreie Stellplätze sind möglichst horizontal anzuordnen sowie zu kennzeichnen. 2.10.5 Bei Nutzflächen von mehr als 250 m² sind die Stellplätze für Kraftfahrzeuge dauerhaft zu kennzeichnen.“



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

„In- und Außerkrafttreten § 5

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

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

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

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

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



anzuwenden bzw zu berücksichtigen waren. Diesfalls wäre aber der alte Rechtsbestand abgeändert worden und damit verloren gegangen.

Wiederherstellbarkeit von 201 Stellplätzen?

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

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

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

Davon abgesehen ist es bei den heutigen Kfz-Breiten außerdem eine reine Fiktion, von der realistischen Möglichkeit der Wiederherstellung der ursprünglichen Stellplatzbreiten in den Altstadtgaragen A und B auszugehen. Die meisten heute auf den Straßen befindlichen Autos sind so breit, dass Stellplätze mit einer Breite von 2,30 m nur mehr unter großen Mühen benutzbar sind (nur dünne und sportliche Menschen schaffen das Ein- und Aussteigen; siehe auch die Liste mit den Kfz-Breiten inkl. Spiegel des ADAC: https://www.adac.de/mmm/pdf/920_Fahrzeugbreiten_1_211035.pdf). Eine Reduktion der Stellplatzbreite in der Mönchsberggarage führte daher zu einem Verlust von Attraktivität und damit zu einem wirtschaftlichen Verlust.

Zusammengefasst ist daher auch aus den Gesichtspunkten



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

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

Die Salzburger Parkgaragen Gesellschaft m.b.H. hat die Verbreiterung der Stellplätze ganz offensichtlich vor allem deshalb vorgenommen, weil angesichts ständig steigender Fahrzeugbreiten und ständiger Zunahme besonders platzintensiver Kfz (Van, SUV) die Notwendigkeit dazu bestand. Dazu hat die LUA bereits vormals auf vom adac ermittelte Fahrzeugbreiten verwiesen, welche aktualisiert vorliegen unter

<https://www.adac.de/-/media/pdf/dko/fahrzeugbreiten.pdf?la=de-de&hash=867C0736A00FA333536CCE2BC39A0478C7804BA3>

Ergänzend dazu wird zur Entwicklung der Fahrzeugbreiten auf beiliegende Dokumente verwiesen, die aus folgenden Quellen stammen:

https://www.uni-due.de/~hk0378/publikationen/2018/20180507_DerStandard.pdf

https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_benutzerfreundliche_parkhauser_0114_238764.pdf

Daraus ist abzulesen, dass die Stellplatzbreite eines der wichtigsten Kriterien von Parkgaragen für Kunden darstellt und dass die durchschnittliche Fahrzeugbreite (ohne Außenspiegel) aller auf dem Neuwagenmarkt erhältlichen Modelle zwischen 2000 und 2010 von 1,76 m auf 1,91 m angestiegen ist. Im Jahr 1990 war der Durchschnittsneuwagen in Deutschland noch 1,68 Meter breit. Deutschlands meist verkaufter Pkw, der VW-Golf, hat zwischen 1974 und 2013 sogar einen Breitenzuwachs um 19 cm von 1,61 m auf 1,80 m erfahren.



Neben der offenen Frage der rechtlichen Wiederherstellbarkeit steht daher auch die Frage nach der faktischen Wiederherstellbarkeit: denn selbst wenn eine Wiederherstellung rechtlich zulässig wäre, so würde eine faktische Wiederherstellung doch nur dazu führen, dass die Stellplätze wegen ihrer Enge faktisch nicht mehr genutzt werden könnten. Oder es würde ein „Wild-Parken“ ohne Rücksicht auf Markierungen stattfinden, um Schäden am eigenen Fahrzeug zu vermeiden. Fakt ist: es haben nicht mehr Autos Platz als Platz haben, weshalb aber auch nicht angenommen werden darf, dass Luftschadstoffe von mehr Autos in Abzug gebracht werden, als tatsächlich Platz finden.

Die Projektwerberin nimmt dazu im Schreiben vom 22.11.2018 nur insofern Stellung, als für eine Ummarkierung und eine Generalsanierung keine „Änderungsbewilligung“ erforderlich gewesen sei. Die PW betont darin, dass aktuell „kein wirksamer Verzicht“ vorliege. Zur faktischen Unmöglichkeit einer Wiederherstellung fehlt aber weiterhin eine Erklärung.

Ebenso unklar ist die aktuelle Argumentation hinsichtlich des „Verlusts“ von 7 Stellplätzen im Falle der Erweiterung der Garage: Im Schreiben der SPG vom 21.10.2015 war noch angegeben, dass 7 Stellplätze (wegen neuer Fluchtwege, E-Tankstelle,) von „A+B Rechtsbestand“ in „B erweitert“ verlagert werden sollen, was dem Erkenntnis des VwGH widersprach.

Nunmehr wird davon ausgegangen, dass diese Stellplätze gänzlich verloren gehen (680-7=673).

Dazu wird festgehalten, dass auch hinsichtlich dieser 7 Stellplätze eine unzulässige Gegenrechnung durchgeführt wurde, die so wirkt, als wären diese Stellplätze auf den neuen Bauteil verlagert worden.

Die Projektwerberin hält dazu in ihrer Stellungnahme vom 22.11.2018 zwar fest, dass diese 7 Stellplätze zur Gänze wegfallen. Jedoch stehen dann die Angaben zu den wegen Ummarkierung verloren gegangenen 201 Stellplätzen in Widerspruch.

Zusammengefasst erscheint daher sowohl die rechtliche als auch die faktische Wiederherstellbarkeit von 201 Stellplätzen nicht zulässig bzw nicht möglich zu sein, weshalb daraus auch keine fiktiven Luftschadstoff-Zusatzbelastungen in Abzug gebracht werden dürfen.



3. Zum belasteten Gebiet Luft

3.1. Die Irrelevanzschwelle der Luftschadstoff-Zusatzbelastung wird mit 654 Stellplätzen jedenfalls überschritten

Bei voller Anrechnung von 654 tatsächlich geplanten zusätzlichen Stellplätzen wäre auch gemäß der letzten Luftschadstoff-Immissionsprognose (TAS, 09.07.2018) von einer Überschreitung der Irrelevanzschwelle für Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung an einigen Beurteilungspunkten (bei realistischer Annahme einer hohen Vorbelastung gemäß Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung vom 11.9.2017, Seite 16,) auszugehen.

Dazu wird noch einmal auf die bisherigen Luftschadstoff-Immissionsprognosen in den verschiedenen Verfahrensstadien verwiesen:

TAS, Lufttechnische Untersuchung vom 13.2.2013

Dieser Immissionsprognose lag für den Betrieb der Garage eine Erweiterung der Altstadtgarage B um 656 Stellplätze zu Grunde.

Allerdings wurde in den zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen von einer „Kompensation“ der zusätzlichen Stellplätze einerseits durch die 2003 erfolgte Ummarkierung in der Altstadtgarage (Entfall von ca. 200 Stellplätzen) und andererseits dem Entfall von öffentlichen Stellplätzen im Umfeld der Altstadtgarage ausgegangen, was in der Verkehrs- und Luftschadstoffimmissionsprognose zu einem wesentlich geringeren zusätzlichen Verkehrsaufkommen und wesentlich geringeren zusätzlichen Immissionen auf den öffentlichen Straßen geführt hat, als es sich tatsächlich für sich betrachtet aus den zusätzlichen 656 Stellplätzen ergeben hätte.

In weiterer Folge entfiel der – bei detaillierter Betrachtung kaum nachweisbarere Entfall – von öffentlichen Stellplätzen in der Kompensation der Auswirkungen, während die Kompensation von 200 Stellplätzen weiter argumentiert wurde.

TAS, Stellungnahme vom 15.6.2015:

„Um eine auf der sicheren Seite liegende Prognose sicherzustellen, sollten nur noch jene 200 Stellplätze zur Kompensation herangezogen werden, welche durch die breiter markierten Einzelstellplätze entfallen sind.“



Das führte dann im Ergebnis dazu, dass die tatsächlichen Auswirkungen des Projekts bezogen auf die Luftschadstoff-Zusatzbelastungen nicht mehr als irrelevant einzustufen gewesen wären und nur bei Nichtbetrachtung des Verkehrs und der daraus resultierenden Luftschadstoffimmissionen der 201 „kompensierten“, „gutgeschriebenen“ Stellplätze gerade noch Irrelevanz zu argumentieren war.

Siehe dazu BVwG-Erkenntnis vom 03.09.2015, Seite 24 unten:

„Nach den Angaben von TAS in der Stellungnahme vom 15.06.2015 wurde zu diesem Zeitpunkt für eine zu berücksichtigende zusätzliche Stellplatzanzahl von 456 von einer Zusatzbelastung für den NO₂-JMW von 0,26 µg/m³, bzw. 0,9% des Grenzwertes IG-L und 0,7% des Grenzwertes § 20 IGL-L ausgegangen. Für PM₁₀ würden sich maximale Tagesmittelwerte um 0,12 µg/m³ (0,3% vom Grenzwert) bzw. 0,02 µg/m³ für den Jahresmittelwert (0,1% des Grenzwerts) erhöhen.

In der Beschwerdeverhandlung berechnete TAS auf Grund der neuen Annahme der Verkehrsverteilung von 70/30, dass dies eine Verkehrssteigerung bzw. Emissionssteigerung um 40% bewirke. Die Immissionen aufgrund des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase würden sich dadurch auf 0,36 µg/m³ NO₂ im Jahresmittelwert (bzw. 0,9% vom Grenzwert § 20 IG-L) erhöhen. Bezogen auf den Grenzwert von IG-L 30 µg/m³ liege die betriebliche Zusatzbelastung von NO₂ bei 1,2%. Für PM₁₀ würden maximale Tagesmittelwerte von 0,6 µg/m³ (1,2% vom Grenzwert) bzw. 0,15 µg/m³ für den Jahresmittelwert (ca. 0,4% des Grenzwerts) erhöhen.“

Schlussfolgerung: Bei voller Anrechnung von 657 tatsächlich geplanten zusätzlichen Stellplätzen wäre damit jedenfalls mit Stand 2015 von einer Überschreitung der Irrelevanzschwellen der Luftschadstoff-Zusatzbelastung auszugehen gewesen. Eine UVP-Pflicht hätte auf dieser Basis festgestellt werden können und müssen.

Wie leicht gezeigt werden kann, hat sich die Situation seitdem nicht grundlegend verändert. Nach wie vor geht es sich nach den vorgelegten Immissionsprognosen (die durchaus in einzelnen Punkten zu kritisieren sind) nur dann ohne UVP aus, wenn nicht ca. 650 Stellplätze verkehrs- und immissionswirksam werden, sondern nur fiktive ca. 450 Stellplätze, die durch „Gegenrechnung“ (welcher Art auch immer) mit den 201 genehmigten, aber nicht realisierten Stellplätzen zu Stande kommen.



TAS, Lufttechnische Untersuchung vom 03.08.2017 (Betriebsphase), Seite 24:

„Die Altstadtgarage B (Mönchsberggarage) soll von 680 auf 1.327 Stellplätze erweitert werden. Die Erweiterung umfasst somit 647 Stellplätze.

Der rechtlich genehmigte Bestand beträgt für die Altstadtgarage A 720 Stellplätze und die Altstadtgarage B 773 Stellplätze. In Summe sind 1.493 Stellplätze genehmigt. Nach der Erweiterung werden in Summe 1.946 Stellplätze zur Verfügung stehen. Somit sind 453 Stellplätze neu zu genehmigen.

Wegen einer Änderung der Parkplatzbreiten aufgrund der geänderten Anforderungen durch immer größer werdende Fahrzeuge stehen im Bestand derzeit 1.299 Stellplätze zur Verfügung. Die tatsächliche Erweiterung der Stellplatzanzahl ist daher höher als die rechtlich zu genehmigende Erweiterung.

In der gegenständlichen Untersuchung wird primär auf den rechtlich genehmigten Bestand (Planfall 0+) und die Prognosesituation mit Erweiterung der Altstadtgarage B bzw. die Veränderung zwischen diesen beiden Planfällen eingegangen.
[Hervorhebung nicht im Original]

Vgl. dazu das Gutachten des Luftreinhalte-technischen Sachverständigen vom 11.9.2017, Seite 16:

„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 20072) 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.“
[Hervorhebung nicht im Original]

Schlussfolgerung: Bei voller Anrechnung von 657 tatsächlich geplanten zusätzlichen Stellplätzen wäre also von einer Überschreitung der Irrelevanzschwellen der



Luftschadstoff-Zusatzbelastung auszugehen gewesen. (Siehe detaillierter und weiterführend die Stellungnahme der LUA vom 06.10.2017.)

TAS, Lufttechnische Untersuchung vom 09.07.2018 (Betriebsphase), Seite 4:

„Durch die Erweiterung entfallen im Bestandsteil der Garage B weitere 7 Stellplätze. In Summe stehen zukünftig in den Bestandsgaragen um 201 Stellplätze weniger zur Verfügung als im rechtlichen Bestand.

Das gegenständliche Vorhaben umfasst somit die Neuerrichtung von 654 Stellplätzen im Erweiterungsteil der Altstadtgarage B und die Verringerung der Stellplatzanzahl in den bestehenden Garagen. Nach der Erweiterung werden in Summe 1.946 Stellplätze zur Verfügung stehen.

In der gegenständlichen Untersuchung wird auf den rechtlich genehmigten Bestand (Planfall 0+) und die Prognosesituation mit Erweiterung der Altstadtgarage B (Planfall 1) bzw. die Veränderung zwischen diesen beiden Planfällen eingegangen.

Siehe dazu das Gutachten des Luftreinhaltetechnischen Sachverständigen vom 19.9.2018, zur Höhe der vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastung (Tabelle auf Seite 5, Bewertung auf Seite 6), basierend auf den Prognosewerten von TAS, Tabellen auf Seite 17ff:

Eine Überschreitung des Grenzwertes für das Jahresmittel an NO₂ wird nur im Prognosejahr 2021 am Rechenpunkt 19 prognostiziert, wobei die vorhabensbedingte Zusatzbelastung dort klar irrelevant ist. Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen wurden generell mit höchstens 1 % ermittelt.“

Schlussfolgerung: Bei voller Anrechnung von 657 tatsächlich geplanten zusätzlichen Stellplätzen wäre auch lt. letzter Luftschadstoff-Immissionsprognose von einer Überschreitung der Irrelevanzschwelle für Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung an einigen Beurteilungspunkten (bei realistischer Annahme einer hohen Vorbelastung, siehe Anmerkung unten) auszugehen. (Dabei sind Fragen wie die Situierung der Beurteilungspunkte, Höhe – 1,5m oder 4m, etc. noch gar nicht berücksichtigt.)

Anmerkung: Nach der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung vom 11.9.2017, Seite 16, „dürften die hohen Hintergrund- und Vorbelastungsdaten die tatsächlichen Verhältnisse gut wiedergeben“.



Aus dieser Gegenüberstellung der bisherigen Vorgangsweisen bei der Erstellung der Luftschadstoff-Immissionsprognosen zeigt sich unmissverständlich, dass in allen Stadien des Vorhabens und des Verfahrens dieselben Vorgangsweisen der Gegenrechnung von Luftschadstoffen stattgefunden haben, weil in allen Stadien des Vorhabens und des Verfahrens von einer Überschreitung der Irrelevanzschwelle für Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung auszugehen war.

Mangels Zulässigkeit der Gegenrechnung und unter vollständiger Berücksichtigung der neu zu errichtenden 654 Stellplätze und ihrer Luftschadstoff-Zusatzbelastungen liegen daher die Voraussetzungen für die Feststellung einer UVP-Pflicht vor.

3.2. Die Irrelevanzschwelle der Luftschadstoff-Zusatzbelastung wird bereits mit 453 Stellplätzen überschritten

Der Beschwerdeführer hat während der langjährigen Feststellungsverfahren zur Frage der Relevanz von Luftschadstoff-Zusatzbelastungen im belasteten Gebiet Luft das Ingenieurbüro für technischen Umweltschutz, Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer (Spezialist für die Bereiche Luftschadstoffe, Ausbreitungsrechnung und Beurteilung von Schadstofffragen in allen Umweltmedien) hinzugezogen. Der eigene Sachverständige ist dabei immer im Sinne einer Grobprüfung, wie es eine UVP-Einzelfallprüfung verlangt, vorgegangen und hielt es auf dieser Basis nicht nur möglich, sondern auch wahrscheinlich und daher notwendig, dass mit zusätzlichen erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu rechnen ist (siehe bisherige Stellungnahmen des Bf.).

Aufgrund der bereits beschriebenen Knappheit der Ergebnisse um den Irrelevanzschwellenwert hat die PW ihr Vorhaben über die Jahre (man beachte es handelt sich nach wie vor um ein Feststellungsverfahren!) immer weiter derart abgeändert und präzisiert, um eine Unterschreitung von Irrelevanzschwellen rechtfertigen zu können.

Bezugnehmend auf die jüngste Rsp des VwGH, Ra 2018/05/0061 bis 0154-14, vom 24. September 2018, hat eine Einzelfallprüfung jedenfalls im Sinne einer Grobprüfung dahingehend stattzufinden, 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. Diese Grobprüfung hat sich auf die Wahrscheinlichkeit und die Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation zu beschränken. Entscheidend ist im



Hinblick auf den Wortlaut der Regelungen des UVP-G, ob eine derartige wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des in Frage stehenden Gebietes wahrscheinlich ist und nicht nur, ob eine solche Beeinträchtigung möglich ist. Um dies zu ermitteln hat keine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erfolgen, sondern eine auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes bezogene Prüfung.

Der Schutzzweck eines belasteten Gebietes Luft iSd Kategorie D wird im Rundschreiben zum UVP-G mit dem Schutz von Mensch, Tieren, Pflanzen, Kultur- und Sachgütern vor schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen beschrieben.

Zur Feststellung derartiger UVP-auslösender Belastungen hat das Umweltbundesamt den „Leitfaden UVP und IG-L“, Stand 2007, herausgegeben. Aufgrund der fehlenden rechtlichen Verbindlichkeit dieses Leitfadens ist nach der Rsp die Frage nach dem Vorliegen einer wesentlichen Beeinträchtigung der Luft jedenfalls eine luftreinhalte-technische Frage (und keine humanmedizinische). Es wird daher nicht verkannt, dass die im Leitfaden genannten Modelle von Irrelevanzschwellen nicht verbindlich sind. Dennoch ist auf sachverständiger Ebene eine Diskussion darüber zulässig, wie weit die Interpretation dieser sachverständig ermittelten Schwellenwerte fachlich zulässig ist. Dies hat für den Beschwerdeführer der genannte SV Dr. Wimmer übernommen.

Zunächst ist in diesem Zusammenhang zu klären, woraus sich sowohl die PW als auch der ASV für Luftreinhalte beziehen, wenn sie regelmäßig das Erk des BVwG vom 03.09.2015 des ersten Feststellungsverfahrens zitieren, in welchem das BVwG eine bestimmte Vorgangsweise akzeptiert hätte.

Wie sich aus den Ausführungen des ASV vom 19.09.2018 ergibt, bezieht sich dies auf das „einmalige Runden“ von Rechenergebnissen der Zusatzbelastungen vor ihrem Vergleich mit den Irrelevanzschwellen. Nun sind zwar diese Irrelevanzschwellen keine starren rechtlich vorgegebenen Schwellen, dennoch besitzen sie Gutachtenscharakter und jede Abweichung davon bedarf einer besonderen Begründung. Wenn daher Rechenergebnisse zu einer Überschreitung solcher Irrelevanzschwellen führen und diese Rechenergebnisse nach ihrer Rundung diese Irrelevanzschwellen nicht mehr überschreiten, bedarf es keiner besonderen Rechtfertigung mehr. Aus Sicht des Beschwerdeführers erscheint diese Vorgangsweise im Sinne des Vorsorgeprinzips jedenfalls überzogen.



Hinzu kommt aber noch folgende weitere einschränkende Argumentation des ASV für Luftreinhaltung:

Nach dem Wortlaut des Leitfadens UVP und IG-L steht der ASV auf dem Standpunkt, dass der Schwellenwert bei 1% liegt und eine UVP-relevante Überschreitung darüber liegen muss. Allein das Erreichen des Schwellenwerts reiche nicht aus. (Demgegenüber legt laut Anhang Punkt 8.2. des Leitfadens die TA-Luft in Deutschland eine Erheblichkeitsgrenze fest, die bei 1% bzw 3% beginnt, also bei Erreichen des Wertes.)

Legt man diese Ansicht des ASV zugrunde, dann müsste eine Überschreitung des Irrelevanzschwellenwerts jedenfalls UVP-auslösend sein. Dazu meint der ASV in seiner Stellungnahme vom 19.09.2018 aber, dass der Schwellenwert des UBA-Leitfadens nur ganzzahlige Werte mit nur einer signifikanten Stelle ausweise und keine anderslautende gesetzliche Vorschrift bestehe, weshalb Überschreitungen immer ganzzahlig sein müssen (2%, 3%, ...), ansonsten diese „zu runden“ seien. Das würde bedeuten, dass auch eine Überschreitung des Schwellenwertes um 0,9% zu runden sei, aber nicht nach oben, sondern nach unten, weil ja nur ganzzahlige Überschreitungen zählen!

Eine solche Annahme oder Vorgabe enthält weder der UBA-Leitfaden, noch ist dies auch nur in irgendeiner Weise wissenschaftlich nachvollziehbar. Gerade das ggst Verfahren hat gezeigt (insbesondere die Rechnerei während der mündlichen Verhandlung vor dem BVwG im ersten Feststellungsverfahren) wie knapp das Vorhaben an den Schwellenwerten liegt und wie schnell diese Schwellenwerte bei geringsten Änderungen im Zehntelbereich über oder unterschritten werden.

Das Ignorieren von Zehntel-Punkten bei der Berechnung von Zusatzbelastungen ist daher fachlich unkorrekt und rechtlich keine taugliche Grundlage für die Begründung, dass eine Überschreitung des Schwellenwertes keine UVP-Pflicht auslöst. Dies hat die belangte Behörde aber getan, indem sie sich auf dieses Gutachten des ASV gestützt hat.

Auch für die Bauphase, in der eine Zusatzbelastung von 6,5% des Grenzwertes ermittelt wurde, verweist der ASV auf das vorangegangene Erk des BVwG und führt aus, *„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.“*

Dies ist aber als fachlich falsch und im Ergebnis als entscheidungsrelevant eingewendet worden, wurde bei der Entscheidung aber nicht berücksichtigt:

Für die Bauphase greift der ASV für Luftreinhaltung – bereits abweichend vom Schwellenwertkonzept des UBA mit 1% auch für die Bauphase – auf einen



Irrelevanzschwellenwert der TA-Luft von 3% der Immissionsgrenzwerte zurück und stellt anhand der Unterlagen und Berechnungen fest, dass höchste Zusatzbelastungen von über 3% der Immissionsgrenzwerte erwartet werden. Laut ASV vom 19.09.2018: 6,5%!

Allerdings verweist der ASV für Luftreinhaltung auf eine „*Berücksichtigung der begrenzten Dauer der (emissionsträchtigen) Bauphase*“ im Rahmen seiner sachverständigen Beurteilung 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 vor dem BVwG im Übrigen auch selbst die Anwendbarkeit des 3% Schwellenwertes aufgrund der „Einmaligkeit“ des Baugeschehens begründete. Siehe VHS S 19).

In der Immissionsprognose „Bau“ kommt TAS 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, nämlich 6,5% laut ASV.

Nach dem UBA-Leitfaden UVP und IG-L, Seite 30 und 61, 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.

Weiters wurde bisher auch das Kriterium der Dauer der Beeinträchtigung gemäß UBA-Leitfaden falsch eingeschätzt: „*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.*“

Selbst wenn die Baumaßnahme nur einmalig sein sollte, so zieht sich diese doch über mindestens 18 Monate (im letzten BVwG-Verfahren war von 22 Monaten die Rede; in



diesem Verfahren stand ebenfalls eine Verlängerung der Bauzeit aufgrund erhöhter erwarteter Kubaturen wegen der Umplanung des Zufahrtstunnels im Raum).

Wie das BVwG bereits im letzten Erk feststellte, sind keine positiven Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten. Die Frage ist bei der Beurteilung des Schutzzwecks die Auswirkung der Dauer der Maßnahme. Wenn nämlich der Schutzzweck im Schutz von Menschen, Tieren, Pflanzen, Kultur- und Sachgütern vor schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen besteht, so ist der Schutzzweck dann verletzt, wenn dessen Inhalt nicht mehr erfüllt werden kann. Wenn der Mensch nicht vor schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen geschützt werden kann, besteht Gesundheitsgefahr. Dabei ist die Dauer ausschlaggebend.

Nun ist dem Beschwerdeführer durchaus die bereits zit Rsp des VwGH, Ra 2018/05/0061, bewusst und bekannt, wonach im belasteten Gebiet Luft eine humanmedizinische Begutachtung nicht geboten sein soll. Demnach gehe es nur um die Beeinflussung der Luftqualität (Zusatzbelastung – Schwellenwertkonzept). Wie soll aber in einem rein **luftreinhalte-technischen Beurteilungsrahmen die Rolle der „Dauer“ der Belastung beurteilt** werden? Dies ist bezogen auf den Menschen eine reine medizinische Frage, nämlich welche Dauer einer Exposition krank macht, die dem luftreinhalte-technischen SV nicht zusteht zu beantworten. Im Naturschutz ist es eine Frage für den Vegetationsökologen, welche Dauer einer Exposition von Stickstoff auf Pflanzen zu deren Verschwinden führt. Insofern ist die zit Rsp des VwGH nicht nachvollziehbar, wenn andererseits im Rahmen einer rein luftreinhalte-technischen Fragestellung die Dauer einer Maßnahme beurteilt werden soll, aber vom SV nicht beurteilt werden kann.

Andererseits könnte argumentiert werden, dass der UBA-Leitfaden und die TA-Luft, welche auffordern eine solche Dauer bzw Einmaligkeit zu berücksichtigen, in diesem Punkt nicht anwendbar sind, weil sie nicht mit der Rsp übereinstimmen.

Für beide Fälle liegen schlüssige Argumente vor, die das Überschreiten des Irrelevanzschwellenwertes begründen können:

Würde die Dauer bzw Einmaligkeit bei den Irrelevanzschwellen nicht weiter zu berücksichtigen sein, dann fehlte das (bisherige) Argument, warum eine Luftschadstoff-Zusatzbelastung von 6,5% irrelevant sein sollte. Es müsste daher Relevanz angenommen und eine UVP-Pflicht festgestellt werden.

Im anderen Fall einer umweltmedizinischen Beurteilung liegt keine Beurteilung über die Auswirkungen der Dauer der Exposition vor. Diese hätte somit ergänzt werden müssen, weil eine derartige Beurteilung dem ASV für Luftreinhaltung nicht zusteht. Mangels einer



solchen Untersuchung ist die Entscheidungsgrundlage unvollständig geblieben und die Feststellung zu Unrecht ergangen. Aus dem umweltmedizinischen ASV-Gutachten des ersten Feststellungsverfahrens (Dr. Oberfeld) kann jedenfalls entnommen werden, dass es sich bei der Bauphase von 18 Monaten (oder mehr) um einen umweltmedizinisch langen Zeitraum handelt, in welchem sich auch Erkrankungen manifestieren können. Dies hätte auch in diesem Verfahren untersucht werden müssen.

3.3. Zur Frage der Zulässigkeit einer Anlaufphase bzw Anfahrkurve

Zu diesem Themenbereich hat der Beschwerdeführer mit Unterstützung des SV Dr. Wimmer ein umfassendes Vorbringen und Einwendungen erstattet, die aber nicht von den zuständigen Sachverständigen beantwortet wurden und daher inhaltlich unwiderlegt blieben.

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

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

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

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



Tatsächlich ist dieser Konstruktion daher anzulasten, dass

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

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

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

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

Nachdem der zusätzliche Verkehr aus der Garagenerweiterung im Vergleich mit dem tatsächlichen Bestand 1.180 Pkw/d (=JDTV 2.360 Kfz/d) beträgt, im Vergleich mit dem „rechtlichen Bestand“ aber nur 830 Pkw/d, ist bei Abstellen auf den tatsächlichen Bestand



(Planfall 0) an Stelle des „rechtlichen Bestands“ (Planfall 0+) mit dem 1,42 fachen vorhabensbedingten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Bereits aus diesem Umstand würde sich die Luftschadstoff-Zusatzbelastung (NO₂) statt um max. 1,1 % des Grenzwerts auf max. 1,6% des Grenzwerts erhöhen.

Würde man zusätzlich eine niedrigere Beurteilungshöhe („Nasenhöhe“ 1,5m) wählen, wären grob geschätzt die verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen um ca. 50% höher anzusetzen. Man würde damit in Summe auf eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung bei NO₂ von 1,1% (TAS) * 1,4 (tatsächlicher Bestand) * 1,5 (Beurteilung in 1,5m Höhe) = 2,3% des IG-L Grenzwertes für NO₂ kommen.

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

Bereits diese Überschreitungen der Irrelevanzschwellen reichen aus für die Feststellung einer UVP-Pflicht.

Für die im Vorhaben angenommene Irrelevanz der vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen von 453 Stellplätzen bedarf es nicht nur eines Abzugs der 201 genehmigten, aber nicht realisierten Stellplätze bzw ihrer Umweltauswirkungen, sondern zusätzlich noch einer Reduktion der Verkehrserzeugung durch die Garagenerweiterung in den ersten Jahren des Betriebs der erweiterten Garage („Anfahrkurve“), in denen die KFZ-Emissionen noch höher sind als dann später, so die Annahme.

Die „Anfahrkurve“ findet sich in einer Stellungnahme von ZIS+P vom 30.6.2017:

„Dabei wird angenommen, dass die langfristig prognostizierte Stellplatznachfrage nicht sofort im ersten Betriebsjahr der Garagenerweiterung eintritt, sondern erst ab dem Jahr 2025 nach einer "Anlaufphase" der Nachfrage in den ersten Betriebsjahren 2021, 2022, 2023 und 2024. Für diese Jahr 2021 bis 2024 wird daher mit etwas geringerer zusätzlicher Verkehrsnachfrage gerechnet.“

Im Vorbringen der PW wurde die „Anfahrkurve“ offensichtlich - in einer zumindest vermeintlich verbindlichen Form – deshalb aufgenommen, um die Ergebnisse der Verkehrsprognose und Luftschadstoff-Immissionsprognose, in der eine solche Anfahrkurve hinterlegt worden ist, rechtlich abzusichern.



Haslinger, Nagele & Partner, 10.7.2018, Punkt 3.3:

„...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)

Punkt 4.1:

„Um eine Überschreitung dieser Erwartungswerte und damit eine Überschreitung der in der Luftuntersuchung enthaltenen maximalen Zusatzbelastung auszuschließen, verpflichtet sich die Projektwerberin zu einer verbindlichen Überwachung der Einfahrtsfrequenz und folgender Vorgangsweise, die als Projektbestandteil von Inbetriebnahme bis Ende 2025 einzuhalten ist:

...

Die Reduktion der Einfahrten erfolgt mittels des bestehenden Verkehrsleitsystems (Verkehrszähler und Ampelschaltungen), indem bei Abschätzung einer Überschreitung des laut obiger Tabelle einzuhaltenden JDTV im laufenden Kalenderjahr die Anzahl der Zufahrten schon während des Kalenderjahres durch Sperre eines oder mehrerer Parkdecks soweit reduziert wird, dass sichergestellt ist, dass die jeweiligen Jahreswerte nicht überschritten werden. Sollte dennoch zu irgendeinem Zeitpunkt des Jahres bereits der oben angeführte Gesamt-Jahreswert vor Ablauf des Jahres zur Gänze erreicht werden, so verpflichtet sich die Projektwerberin zur sofortigen Sperre der gesamten Garage.

....

Bei Erreichen der maximalen Auslastung einer Garage bleiben die Einfahrtsschranken geschlossen und eine Einfahrt ist nicht mehr möglich. In diesem Fall wird im Bereich der Einfahrt auch eine Ampel auf „Rot“ geschaltet. Verlässt ein PKW oder Kunde die Garage steuert die Parkabfertigungsanlage die Einfahrtsschranken automatisch wieder an, sodass eine Einfahrt bis zum Erreichen der maximalen Auslastung wieder möglich ist.

[Hervorhebungen nicht im Original]

Auch in diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob dieses beantragte Szenario überhaupt tatsächlich durchführbar ist:



Im Jahr 2016 waren von den 1.300 bestehenden Stellplätzen in der Mönchsberggarage 750 für Dauerparker reserviert.

Laut Salzburg-Wiki soll die Hälfte der neuen Stellplätze an Dauerparker vergeben werden, wofür 2012 bereits 120 Interessenten auf einer Warteliste standen. 70 Stellplätze sind für die Benediktiner-Erzabtei St. Peter vorgesehen, die ihre Innenhöfe autofrei haben möchte.

Dauerparker und die Nutzer der zukünftig für die Benediktiner-Erzabtei St. Peter reservierten 70 Stellplätze haben einen Vertrag mit dem Parkgaragenbetreiber, der sie zur jederzeitigen Nutzung ihrer Stellplätze berechtigt. Diese Garagennutzer (50% oder mehr der gesamten Stellplätze) können aufgrund der zivilrechtlichen Vereinbarung mit dem Parkgaragenbetreiber nicht von einer Einfahrt in die Garage ausgeschlossen werden, auch wenn diese aufgrund einer Überschreitung der Nutzungsobergrenze eigentlich gesperrt ist.

Die im Schriftsatz von Haslinger, Nagele & Partner vom 10.07.2018 angegebene verbindliche Einfahrtsbeschränkung wäre logischerweise in der Realität daher nicht umsetzbar.

Im letzten Schriftsatz der PW vom 22.11.2018 entgegnet die PW dieser Annahme aber insofern, als sämtliche Dauerparker bei Vertragsabschluss auf die Möglichkeit der Sperre informiert wurden und auch weiterhin werden, weshalb eine Sperre auch vertraglich umsetzbar sei.

Im Ergebnis bedeutet dies aber, dass im Falle einer Überschreitung der Selbstbeschränkung jährlich zulässiger Zufahrten und damit einhergehend bei einer Sperre der Mönchsberggarage, zumindest die Fahrzeuge von über 1.000 vertraglich gebundenen Dauerparkern im Umfeld der Mönchsberggarage vorhanden wären, was nicht nur zu einem Verkehrschaos, sondern auch zu entsprechenden Zusatzbelastungen im Suchverkehr führen würde. Die dadurch entstehenden Belastungen werden als mindestens gleich und größer eingeschätzt, als ein Vollbetrieb der Garage.

Das Konzept der Anfahrkurve für die Garage „B erweitert“ ist daher **de facto** keine Verbesserung, sondern bloß eine rechnerische Umgehung der Überschreitung der lufttechnischen Irrelevanzschwelle. Dieses Szenario geht auch immer noch von nur 453 zusätzliche Stellplätze bzw ihren Emissionen aus, welche die Irrelevanzschwelle der vorhabensbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastungen überschreiten. Umso mehr gilt dies bei vollständiger Berücksichtigung aller 654 neu zu errichtenden Stellplätze.

Ergänzend dazu wird auch noch einmal auf die mündliche Verhandlung vor dem BVwG im ersten Feststellungsverfahren verwiesen, wo die Absperrung einer Schulter mit 84 Stellplätzen seitens des Gerichtes als Umgehung einer UVP gewertet wurde: „Für den



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

Diese Begründung kann vollständig auf die von der PW beabsichtigte Anlaufphase übertragen werden. Denn die PW beabsichtigt sowohl die Errichtung der Stellplätze als auch ihre Nutzung. Die Beschränkung der Einfahrten und die Verteilung der anfahrenden Kfz im Fall der Sperre (die im übrigen, wenn sie eintritt, dann am Jahresende zur Zeit des Christkindlmarktes, Adventssingen, also in Zeiten der Vollauslastung, wirksam wird) auf den Umgebungsbereich der Garage wäre in seinen Auswirkungen für den städtischen Verkehr und die Luftbelastung, sowie den Tourismus und die Wirtschaft kaum auszudenken!

Auch aus diesen Gründen hätte daher eine Pflicht zur Durchführung einer UVP festgestellt werden müssen.



5. UNESCO-Welterbestätte

Aufgrund der Projektänderung betreffend die Lage des Zufahrtsstollens zur Abwicklung des Baugeschehens und der damit einhergehenden Änderung der Sachlage und Betroffenheit neuer Schutzgüter und Bauwerke (historisches Wasserkanalsystem „Almkanal“ außerhalb des Berges und „Stiftsarmstollen“ bzw „Almstollen“ bzw „St. Peter Quellstollen“ im Berg aus dem 12. Jhdt. und Festungsmauer aus dem 17. Jhdt) ging die UVP-Behörde beim Vergleich der bisherigen Vorhaben von einem „aliud“ im Vergleich zum ersten Feststellungsverfahren aus:

„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 Schutzzweck-prüfung durchaus relevant sind. Auf Grund der anderen Lage des Baustollens wurden solch mögliche Auswirkungen jedoch noch nicht betrachtet, weshalb ein erneutes Feststellungsverfahren durchzuführen war.“

Obwohl die UVP-Behörde aber von einem neuen Projekt ausging, welches inhaltlich noch dazu im diametralen Widerspruch zur ursprünglichen Äußerung von ICOMOS steht, weil es nunmehr insbesondere das historische Wasserkanalsystem des Almkanals berührt und



zusätzlich auch die historische Wehrmauer aus dem 30-jährigen Krieg betroffen ist, hat es die Behörde unterlassen ICOMOS von dieser völlig neuen Betroffenheit zu benachrichtigen und einzubeziehen. Dies wird als grober Mangel im Verfahren angesehen.

Die Behörde begründet diese Entscheidung mit den „plausiblen und nachvollziehbaren Gutachten der Amtssachverständigen“. Sie beruft sich dabei in erster Linie auf die Feststellungen des geologischen ASV Dr. Braunstingl, dem die weiteren Sachverständigen für Hochbau bzw Denkmalschutz insofern folgen mussten, weil der Landesgeologe jegliche negative Beeinträchtigung der historischen Bauwerke mit Sicherheit ausgeschlossen hatte.

Der Beschwerdeführer hat hingegen während des Feststellungsverfahrens mehrere Gutachten des Baugeologen und Univ.Prof. i.R. Dr. Georg Spaun vorgelegt, der bereits selbst im Jahre 1972 an den geologischen Voruntersuchungen für die Errichtung der Mönchsberggarage beteiligt war und auch aus anderen Projekten (Errichtung von Privatgaragen; persönliche Feststellung des Vorkommens von Haselgebirge in der Sinnhubstraße; etc) ein fundierter Kenner der Geologie von Festungs- und Mönchsberg ist.

Nach den zuletzt eingetretenen Ereignissen des Einsturzes historischer Mauern in der Stadt Salzburg (Mülln) und der erhöhten Sensibilität hinsichtlich Überprüfung und Sanierung der durch das UNESCO Welterbe geschützten Bauwerke, hat die Stadt Salzburg durch die Planungsfirma der PW geotechnische Untersuchungen anstellen lassen. Ein Auszug daraus wurde zuletzt im Rahmen einer Akteneinsicht im Verfahrensakt gefunden, woraus die Behörde ableitet, dass keine strukturellen Schäden an der Lodronschen Mauer vorliegen.

Der Baugeologe Dr. Spaun hat sich daher nochmals mit diesem Dokument sowie mit den Argumenten des Landesgeologen und seiner laut Gutachten fachlich unerschütterlichen Sicherheit seiner Beurteilung befasst und die Haltbarkeit der geologischen Annahmen und Beweise sowie ihrer Bewertung analysiert. In seinem Fazit kommt er dann zu folgendem Ergebnis:

„10. Gutachterliche Zusammenfassung

- Die Vorgabe des Landesgeologen und der zum Projektbestandteil erklärte Abstand zwischen Firste des Almstollens und der Sohle des Zufahrtstunnels von „*mindestens 8,0 m im standfesten Konglomerat*“ ist fachlich nicht nachgewiesen und auch nicht möglich. Nach eigener Beobachtung liegt der Almstollen im Bereich der Überquerung durch den Baustollen in der Grundmoräne. **Es ist entgegen der bisherigen Darstellungen tatsächlich nicht geologisch untersucht und nachgewiesen, wie viele Meter oberhalb der Firste des Almstollens der Übergang zwischen Grundmoräne und Konglomerat liegt. Die vom Landesgeologen angeführten erfolgten Kernbohrungen betreffen nur die Kaverne (Garagerweiterung) und nur die ursprüngliche Tunnelplanung. Für**



die neue Tunnelvariante wurde nur eine Bohrung durchgeführt. Die Darstellung dieses Übergangs in den Projektunterlagen ist daher nur eine Annahme und die Feststellung des Landesgeologen, die Konglomerat-Grundmoränengrenze sei räumlich bekannt, ist daher nachweislich falsch.

- **Es liegt auch im Bereich der Überführung der beiden Stollen kein standfestes Konglomerat vor:** Die Bezeichnung „Entfestigte Sandschicht“ im Konglomerat durch die projektierende GeoConsult ist falsch. **Dies hat auch der Landesgeologe in seiner Stellungnahme vom 26.01.2017 bestätigt.** Die Vorgabe des Landesgeologen und der zum Projektbestandteil erklärte Abstand zwischen Firste des Almstollens und der Sohle des Zufahrtstunnels von „mindestens 8,0 m im standfesten Konglomerat“ ist daher erwiesenermaßen nicht möglich. **In der Folge kann daher aus dieser Auflage und diesem Projektbestandteil auch nicht die vom Landesgeologen vorgegebene Sicherheit und der Ausschluss jeglicher Beeinträchtigung abgeleitet werden.**
- Im Ergebnis liegen daher tunnelbautechnisch sehr schwierige Vortriebsverhältnisse vor, bei denen auch eine sehr vorsichtige Gebirgslösung mit einer Teilschnittmaschine oder einem Tunnelbagger **schon bei kleinsten Erschütterungen Setzungen** in dem zerbrochenen Gebirge über dem Tunnel auslösen könnten, die bis zu den (jedenfalls unbekanntem weil nicht erkundeten) Fundamenten der Lodron'schen Mauer hinaufreichen können. **Die Festsetzung von Schwellenwerten einer Erschütterung ist in einem solchen Falle wirkungslos. Der Ausschluss jeglicher Beeinträchtigungen aufgrund der Festsetzung von Schwellenwerten für eine Erschütterung und aufgrund der Überwachung durch eine geologische Bauaufsicht ist daher fachlich falsch.**
- **Die Höhe der Mauer bzw die Höhenlage der Fundamente** ist in dem Bereich, in dem die Mauer von dem geplanten Zufahrtstunnel unterfahren werden soll, **nicht erkundet und daher unbekannt.** Legt man die tiefste sichtbare Mauerlage östlich des Bürgermeisterlochs zugrunde beträgt der Abstand entgegen Geoconsult (22m) bzw Landesgeologe (17m) nur ca 15m. Westlich des Bürgermeisterlochs beträgt dieser Abstand nur ca 12m. Dieser Abstand dürfte noch um einige Meter geringer sein bei Kenntnis der tatsächlichen Fundamentierung. Je kleiner der Abstand desto größer ist die Gefahr eines Mauereinsturzes bei der Unterfahrung und in der 18 Monate langen Bauzeit. **Die Standsicherheit der historischen Stadtmauer bei Vorhabensumsetzung ist daher nicht erwiesen.**
- Auch die **Fundierung der Lodron'schen Mauer** ist – entgegen den Behauptungen von Geoconsult und Landesgeologe – auf einer Länge von 44 m **nicht untersucht und daher unbekannt.** Nach den Ergebnissen der Kernbohrung KB 01a/15 muss man annehmen, dass im tiefsten Teil des natürlichen Einschnittes zwischen Festungsberg und Mönchsberg ähnlich zerbrochenes Material wie in den Bohrungen angetroffen vorliegt und damit nicht „gewachsener Fels“, sondern stark zerbrochenes und teilweise zu Kies entfestigtes Konglomerat. Ihr Aufbau und ihre große Höhe machen die Mauer besonders empfindlich gegenüber geringsten Setzungen, die beim Vortrieb des 7 m hohen und 5 m breiten Zufahrtstunnels in dem stark zerbrochenen Konglomerat auftreten können. Ob diese Mauer mit ihren unbekanntem Gründungsverhältnissen Schwinggeschwindigkeiten von bis zu 4,02 mm/s schadlos aufnehmen kann, ist daher ebensowenig nachgewiesen. **Der**



völlige Ausschluss von Beeinträchtigungen durch den Landesgeologen unter Hinweis auf ergänzende Maßnahmen und Bauaufsicht ist daher weiterhin völlig unbegründet. Die Auswirkungen von Erschütterungen des nicht standfesten Gebirges durch den rollenden Schwerstverkehr (Schutterfahrzeuge) sind nicht untersucht worden. Eben solche Erschütterungen gefährden aber die Standfestigkeit des Gebirges über dem Tunnel und könnten zu einem Einsturz der Mauer führen.

- **Daneben bestehen auch keine wirksamen Sicherheitsmaßnahmen:** die im UVP-Feststellungsbescheid angeführten Maßnahmen aus einem zwischenzeitlich abgeführten Wasserrechtsverfahren stellen keine Sicherungsmaßnahmen, sondern bloße Monitoring- und Informationsmaßnahmen dar. Die angeführte Beschränkung von Erschütterungen hätte nur dann eine sichernde Wirkung, wenn die geologischen Verhältnisse gesichert wären, was aber nicht der Fall ist.

Zusammengefasst bestehen daher keinerlei geologisch haltbare Argumente und Maßnahmen, welche eine Beurteilung zulassen, wonach bei projektgemäßer Ausführung der Anlage keine Beeinträchtigung möglich ist und negative Umweltauswirkungen des Projektes auf die durch das UNESCO-Welterbe geschützte historische Bausubstanz aus geologischer Sicht ausgeschlossen werden können. Nach meiner Einschätzung ist bei der Unterfahrung der Lodron'schen Mauer und bei der Überfahrung der beiden mittelalterlichen Stollen eine Gefährdung beim Bau und Betrieb des geplanten Zufahrtsstollen nicht auszuschließen, sondern wahrscheinlich.“

In den beiden dem Gutachten Dr. Spaun beiliegenden Zeichnungen sind die durch die (einzige) Kernbohrung im Baubereich festgestellten geologischen Verhältnisse, aber auch die unbekanntenen Verhältnisse von Geologie und Bautechnik eingetragen.

Aus Beilage 1 ergibt sich noch einmal ergänzend zum Text, dass die Lage des Fußes der Wehrmauer (welche nur eine Trockensteinschlichtung ohne Bindung zwischen den Steinen vor einem mit Erde geschütteten Hang darstellt an dem diese lehnt) im Bereich der Linie zwischen Bürgermeisterloch und Almstollen nicht bekannt ist, weil sie nicht untersucht wurde. Der Fuß kann weitaus tiefer liegen als vom ASV angenommen und damit weitaus knapper am Baustollen.

Es ist entgegen der Annahmen des ASV auch nicht bekannt, ob der Mauerfuß auf standfestem Konglomerat steht. Die vorgenommene Kernbohrung hat nämlich gegenteilige Ergebnisse geliefert, nämlich zerbrochenes und damit instabiles Konglomerat. Dies hat der ASV in seiner Stellungnahme vom 26.01.2017 unter Bezugnahme auf das Gutachten Dr. Spaun auch zugestanden.

Ebenso wenig bekannt ist auch die Lage der Grundmoräne. Während Beilage 1 wie angeführt nach den geologischen Vorgaben des Planes von SPP gezeichnet wurde (die



Fragezeichen bei der Grenze zwischen Grundmoräne und Konglomerat stellen die Darstellung in Frage, weil diese Genauigkeit gar nicht feststeht), enthält Beilage 2 nur die Darstellung des Bohrkerns und daneben den Almstollen, welcher laut eigener Wahrnehmung des Sachverständigen (bisherige Gutachten vom 11.08.2016, 21.11.2016 und 03.10.2017) vollständig in der wasserempfindlichen und aufweichungsgefährdeten Grundmoräne liegt. Wie stark diese Grundmoränenschicht über dem Almstollen bzw dem St. Peter Stollen liegt ist nicht untersucht und daher auch nicht bekannt. Je dicker die Grundmoränenschicht über den Stollen liegt, umso weniger tragfeste Schichten stehen für den darüber liegenden Zufahrtstunnel zur Verfügung. Die von Dr. Spaun eingezeichnete strichlierte Linie ist nur die Verbindung zwischen den Ergebnissen des Bohrkerns einerseits und der belegten geologischen Feststellung der Lage des Stollens vollständig in der Grundmoräne andererseits. Diese Linie könnte auch steiler sein.

Wenn sich daher zwischen den historischen Stollen und dem Zufahrtstunnel sowohl Grundmoräne als auch zerklüftete Konglomerate befinden – das Gegenteil kann mangels Untersuchungen nicht bewiesen werden – dann fehlt es dem Zufahrtstunnel an der erforderlichen Standfestigkeit.

Kommt es aber beim Tunnelbau aufgrund dessen zu Verbrüchen, dann wirkt sich dies auf die oberhalb befindlichen instabilen Schichten des zerbrochenen bis sehr stark zerbrochenen Konglomerats aus, welche nachgeben und bis in den Bereich der Lodronschen Mauer wirken. Dies kann zum Einsturz der Wehrmauer führen.

Ein Einsturz der Wehrmauer verursacht neben dem Verlust eines historischen Bauwerks aber auch und vor allem Lebensgefahr: dies betrifft sowohl Fußgänger am unterhalb liegenden Hans-Sedlmayr-Weg, als auch Fußgänger am oberhalb der Mauer führenden Oskar-Kokoschka-Weg, der mit der Mauer abrutschen würde.

Diese dargestellte Gefahr ist nach dem Gutachten Dr. Spaun nicht bloß möglich, sondern auch wahrscheinlich und kann nicht nur während des Baus, sondern auch im Betrieb während 18 Monaten Bauphase eintreten. Beschränkungen von Erschütterungen geben nämlich im zerklüfteten Gestein keine ausreichende Sicherheit, während der Landesgeologe in seiner Begutachtung immer nur von standfestem Konglomerat ausgeht. Diese Annahme hat Dr. Spaun aber widerlegt.

Auch die anderen Maßnahmen des Monitorings und von Informationspflichten sowie einer Bauaufsicht können das Eintreten dieser Gefahr nicht verhindern, sondern lediglich dokumentieren und nacheilend Maßnahmen setzen. Dies reicht aber nicht aus für die Feststellung einer Umweltverträglichkeit.



Die Ausführungen des ASV für Geologie sind daher auf falsche Annahmen und vorgebliche, aber nicht vorhandene Beweise gestützt, sodass erhebliche Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können. Laut Gutachten Dr. Spaun sind die aufgezeigten Gefährdungen sogar wahrscheinlich und kausal, weshalb der bekämpfte Feststellungsbescheid zu Unrecht ergangen ist.



6. ANTRAG

Aus den angeführten Gründen wird beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben der Erweiterung der Mönchsberggarage eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Dr. Wolfgang Wiener

Umweltanwalt

Beilagen:

- Nachweis der Zahlungsanweisung der Vergebührung der Beschwerde
- Gutachten zur Frage der UVP-Pflicht der Erweiterung der Mönchsberg- bzw Altstadtgarage in der Stadt Salzburg, Dr. Daniel Ennöckl LL.M., April 2018
- Baugeschichtliches Gutachten Zufahrtsstunnel zur geplanten Parkgarage im Mönchsberg, Univ.-Prof. Dr. Georg Spaun, vom 06.03.2019

