



An das  
Bundesverwaltungsgericht

Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien

Salzburg, am 18.07.2019

**Geschäftszahl:** W102 2216520-1/18Z

Beschwerdeführerin: **Umweltanwältin Mag. Dipl.-Ing. Dr. Gishild Schaufler**  
Landesumweltschutz 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-Feststellung „Erweiterung Mönchsberggarage“**

## STELLUNGNAHME DER BESCHWERDEFÜHRERIN



Im Zuge der mündlichen Verhandlung vom 24.06.2019 hat das BVwG der Beschwerdeführerin eine Stellungnahmefrist zur allfälligen Einholung einer fachlichen Stellungnahme durch Dr. Wimmer bis spätestens 21.07.2019 einlangend beim Gericht gewährt.

Binnen offener Frist wird nunmehr in Beilage ein Aktenvermerk über eine lufttechnische Stellungnahme des Umwelttechnikers Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, datiert vom 16.07.2019, übermittelt.

Im Rahmen der am 24.06.2019 zwischen 10:50 und 18:53 Uhr stattgefundenen mündlichen Verhandlung nahm der Fachbereich Geologie den Großteil der Verhandlungszeit bis 16:38 Uhr in Anspruch. In der restlichen Zeit wurden Fragestellungen zur rechtlichen Zulässigkeit der Anrechnung von 201 Stellplätzen und letztlich noch einige wenige lufttechnische Fragestellungen behandelt. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit konnten aber weder vorbereitete vertiefende Fragestellungen an den lufttechnischen ASV gestellt werden, noch auf das rechtliche Vorbringen der Projektwerberin zu ihrer Rechtsansicht der „Einheit der Anlage“ und der Anrechenbarkeit von 201 Stellplätzen repliziert werden.

Bevor daher auf die lufttechnischen Ergebnisse von Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer näher eingegangen wird, sei daher noch eine kurze Replik dazu erlaubt, warum aus rechtlicher Sicht die volle Berücksichtigung von 654 Stellplätzen zwingend geboten ist.

### **I. Zur „Einheit der Anlage“ laut Projektwerberin:**

**Knackpunkt der rechtlichen Beurteilung ist die Beantwortung der Frage, ob die 201 verloren gegangene Stellplätze am Ort ihrer Genehmigung wieder nutzbar gemacht werden können!**

Das Gericht erörterte in der mündlichen Verhandlung die Frage, was der rechtliche Knackpunkt bei der Anrechnung von 201 Stellplätzen im Zuge der Erweiterung der MBG sei.

Die Landesumweltanwaltschaft verwies dazu auf ihre rechtliche Analyse der Rechtsprechung im Schriftsatz vom 21.06.2019 und führte ergänzend dazu im Verfahren mündlich aus, dass es für die rechtliche Beurteilung vor allem darum gehe, ob die 201 verloren gegangenen Stellplätze am Ort ihrer Genehmigung wieder nutzbar gemacht werden können oder nicht.

Der PW-Vertreter begründete in der Folge seinen Feststellungsantrag und die Anrechnung von 201 Stellplätzen mit dem Argument der „Einheit der Anlage“ und verwies zur Untermauerung zusätzlich auf das von der LUA bereits zit. Windpark-Erkenntnis des BVwG.

Der PWV geht damit bildlich gesprochen von einer kapazitätsmäßig abgegrenzten „Wolke“ aus, innerhalb derer die genehmigten Kapazitäten frei verfügbar sind.

Übertragen auf das Windpark-Erk des BVwG ist dies auch insofern richtig, als dort die relevante Beurteilungsgrundlage die Gesamtkapazität war. Im dortigen Fall wurden alte WKA abgerissen und neue WKA so errichtet, dass die alten nicht wiedererrichtet werden



können, wodurch deren Konsens als untergegangen beurteilt und eine erneute zukünftige Kapazitätsnutzung der Altanlage als faktisch unmöglich angesehen wurde.

„Hierbei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die abzutragenden Windkraftanlagen nicht mehr genutzt werden und für diese durch die komplette Entfernung und durch die Verwirklichung des geplanten Änderungsvorhabens kein Konsens mehr besteht: Eine Kapazitätsnutzung dieser Anlagen ist rechtlich, technisch und faktisch nicht mehr möglich. Unter Berücksichtigung dieses Prüfungsmaßstabes können die Kapazitäten dieser - durch die geplante Änderung- konsenslosen Anlagen nicht mehr bei der Berechnung der Gesamtkapazität mitberücksichtigt werden, und es ist somit ein Abzug der nicht mehr nutzbaren Kapazitäten zulässig.“ (BVwG W143 2003020-1)

Nur in diesem Fall sah das BVwG die Anrechnung der alten zuvor bestandenen Kapazitäten als zulässig an. Während vorher rund 4 MW Leistung vorhanden waren, wurden nachfolgend rund 8 MW Leistung installiert, davon waren nur 4 MW UVP-relevant, weil diese die Gesamtkapazität überschritten.

Die kapazitätsmäßig abgegrenzte „Wolke“ vergrößert sich dadurch um 4 MW.

Übertragen auf die MBG vergrößert sich die hiesige „Wolke“ nach Ansicht der Projektwerberin zwar auch um „nur“ 453 Stellplätze von bisher 1493 auf 1946 Stellplätze, **der Unterschied zum Windpark-Erkenntnis besteht aber darin, dass die Neuerrichtung der 654 Stellplätze in „B-erweitert“ nicht die zukünftige Wiederherstellung der 201 Stellplätze in den Garagen „A+B alt“ durch geänderte bauliche Unmöglichkeit verhindert!**

Der PWV argumentierte im gesamten bisherigen Verfahren ja vehement damit, dass die verloren gegangenen 201 Stellplätze jederzeit im Bestand der Altgaragen „A+B alt“ wiederherstellbar seien. Gerade an der Baulichkeit der Garage „A+B alt“ wird aber nichts verändert, d.h. es werden nicht 201 Stellplätze abgerissen oder der Altbestand anderweitig so verbaut, dass 201 Stellplätze nicht mehr wiedererrichtet werden könnten. Genau dies war aber die Voraussetzung der Zulässigkeit einer Anrechnung im Windpark-Erkenntnis des BVwG!

Angenommen die Erweiterung der MBG würde genehmigt, gebaut und eröffnet. Bis dahin sind ohnedies bereits einige Jahre vergangen, nach 5 Jahren fällt die Zusammenrechnungsregel des § 3a Abs 5 UVP-G bezüglich des Schwellenwertes weg.

201 Stellplätze wurden – ebenfalls nur angenommen – im Genehmigungsverfahren in der Erweiterung der MBG „berücksichtigt“ und waren daher dort nicht UVP-relevant (bei der Berechnung der zusätzlichen Luftbelastung). Laut Projekt gingen davon 7 Stellplätze tatsächlich durch Umbauten zwischen Alt- und Neubau verloren (Stiegenhaus, Fluchtweg, etc). Es bleiben 194 lufttechnisch „berücksichtigte“ Stellplätze.

Der 25%-Schwellenwert der Zusammenrechnungsregel des § 3a Abs 5 UVP-G im belasteten Gebiet Luft für Stellplätze liegt bei 187,5 (SW=750).

Es könnten daher 5 Jahre nach der Genehmigung des Neubaus „B-erweitert“ rechtlich zulässig 187 Stellplätze in den baulich unverändert gebliebenen „A+B alt“ als Erweiterung der Gesamtkapazität beantragt, genehmigt und „wiedererrichtet“ (im Sinne von wieder



markiert) werden, ohne dass diese Anzahl an Stellplätzen jemals UVP-relevant im Sinne einer luftreinhalte-technisch zu untersuchenden Zusatzbelastung wäre.

Diese 187 Stellplätze wären daher weder bei der Neubaugarage „B-erweitert“ UVP-relevant gewesen (wo sie bereits „berücksichtigt“ wurden), noch wären sie UVP-relevant nach 5 Jahren (nach Ende der Bauzeit und Eröffnung der neuen Garage), wenn danach wieder eine Erhöhung der Kapazitäten der Garagen „A alt“ und „B alt“ beantragt würde.

So könnte in einer Gesamtrechnung eine Erhöhung der Gesamtkapazität vom Altbestand 1.493 auf 1.946 (+ 453 „B-erweitert“) auf 2.133 (+ 187 „A+B alt Wiederherstellung“) Stellplätze erfolgen,

- ohne dass jemals 201 (bzw 194) Stellplätze im Erweiterungsverfahren
- ohne dass jemals 187 Stellplätze im Wiederherstellungsverfahren

als UVP-relevant betrachtet worden wären. Bei den 201 bzw 194 bzw 187 handelt es sich aber immer um dieselben Stellplätze, die einmal angerechnet und ein andermal doch wieder errichtet bzw einmarkiert werden.

Im Folgenden noch einmal das soeben dargestellte Szenario anhand von Zahlen:

#### „Einheit der Anlage“ = „Berücksichtigungsmodell“ („Wolke“) laut Projektwerberin

Altbau - Reduktion: -201

Neubau: +654

Garage „A alt“ 720 – 101 = 619

Garage „B-erweitert“ gesamt 654

Garage „B alt“ 773 – 100 = 673

**201 ohne UVP „berücksichtigt“**

Garagen „A+B alt“ 1.493 – 201 = 1.292

453 UVP-Relevant

**Reduktion OHNE bauliche Veränderung!**

Gesamtkapazität alt 1.493

Gesamtkapazität neu 1.946

Genehmigung 2019, Baubeginn 2020, Bauzeit 2 Jahre, Eröffnung 2022

5-Jahresfrist § 3a Abs 5 UVP-G endet 2024

2024: Antrag Erweiterung „A+B alt“ – baulich uneingeschränkt möglich!

**+187 Stellplätze < 25% von 750 (187,5)**

**NICHT UVP-relevant!**

Garagen „A+B alt“ 1.292 + 187 = 1.479

Gesamtkapazität neu: 2.133



Aus diesem Grund kommt es bei dem Argument der „Einheit der Anlage“ eben nicht allein auf die freie Verfügbarkeit von Kapazitäten innerhalb der kapazitätsmäßig abgegrenzten „Wolke“ (Gesamtkapazität) an, sondern auch darauf, ob verloren gegangene Stellplätze am bisherigen Ort ihres Bestands und ihrer Genehmigung auch wiederhergestellt werden können oder nicht.

Das BVwG setzte für eine Anrechnung voraus, dass eine Wiederherstellbarkeit durch Verbauung mit der Neuanlage, also durch bauliche Unmöglichkeit, ausgeschlossen ist.

Auch der VwGH hielt in 2006/07/0054 (AWG-Anlage) fest, wenn es nicht möglich sei eine Teilkapazität aus der bestehenden Kapazität herauszulösen, dann muss man diesen Teil in die Gesamtkapazität des neuen Projektes einrechnen und im vollen Umfang berücksichtigen.

**Der Knackpunkt der rechtlichen Beurteilung ist daher:** wäre eine Wiederherstellbarkeit von bis zu 201 Stellplätzen in den Garagen „A+B alt“ durch inzwischen getätigte bauliche Veränderungen faktisch nicht mehr möglich, dann wäre gemäß dem Windpark-Erkenntnis des BVwG ein Abzug von den 654 neuen Stellplätzen möglich und die bisherige Gesamtkapazität würde um nur 453 Stellplätze überschritten.

Da die Wiederherstellbarkeit von bis zu 201 Stellplätzen aber in den Garagen „A+B alt“ mangels baulicher Veränderung weiterhin gegeben ist – worauf der PWV im Feststellungsverfahren vehement besteht – und weil daher 201 Stellplätze nicht aus den Altgaragen herausgelöst werden können (VwGH-Erkenntnis AWG-Anlage), sind diese 201 Stellplätze auch in der Gesamtkapazität des Neubaus „B-erweitert“ zu berücksichtigen, **weshalb eine Anzahl von 654 Stellplätzen UVP-relevant und bei der lufttechnischen Beurteilung zwingend in Ansatz zu bringen ist.**



## II. Lufttechnische Stellungnahme von Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz

Der als Beilage übermittelte Aktenvermerk wurde im Rahmen eines umwelttechnischen Fachgesprächs im Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer am 09.07.2019, 9:00 – 13:30 Uhr, in Kirchdorf von dem bei der Besprechung anwesenden Vertreter der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Mag. Markus Pointinger, verfasst und in der Folge vom Sachverständigen autorisiert.

Kurz zusammengefasst kommt der Sachverständige darin zu folgenden Ergebnissen:

### 1. Anzuwendender Grenzwert

- **Der gesetzliche Grenzwert für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> ist bei 30µg/m<sup>3</sup> festgesetzt** und nicht wie von TAS und dem ASV angenommen und den Berechnungen zugrunde gelegt bei 35µg/m<sup>3</sup>.
- Bei richtiger Anwendung des gesetzlichen Grenzwertes von 30µg/m<sup>3</sup> kommt es für das eingereichte Vorhaben (+453 Stellplätze) zu **Überschreitungen des Irrelevanzschwellenwertes bis 1,2% des Grenzwertes.**
- Aus Sicht des SV besteht **kein Anlass vom Konzept des Leitfadens UVP und IG-L des Umweltbundesamtes abzugehen.**

FAZIT: Die im anhängigen Feststellungsverfahren von der PW und dem ASV durchgeführten, vom gesetzlichen Immissionsgrenzwert und von der Berechnungsart des BVwG abweichenden Berechnungen unterschätzen daher die lufttechnischen Auswirkungen des Vorhabens entscheidungsrelevant. Aus lufttechnischer Sicht ist bei Zugrundelegung des gesetzlichen Immissionsgrenzwertes mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G zu rechnen.

### 2. Zur Hintergrundbelastung

- Die erst jüngst im BVwG-Verfahren vom ASV getroffene Annahme einer „niedrigen“ Hintergrundbelastung, anstatt der bisher angenommenen „hohen“ Hintergrundbelastung, ist durch den ASV unbelegt geblieben.
- Eigene Berechnungen unter Verwendung der veröffentlichten, real gemessenen Passivsammlerdaten weisen im Ergebnis im Vergleich mit den Rechendaten von TAS darauf hin, dass die Rechenergebnisse unter Annahme einer „hohen“ Vorbelastung die tatsächlich gemessene NO<sub>2</sub>-Belastungssituation wesentlich besser wiedergeben als die Rechenergebnisse unter Annahme einer „niedrigen“ Vorbelastung.



- Lässt man die anderen Unsicherheiten außer Acht, so wäre aus fachlicher Sicht (weiterhin) in der Immissionsprognose **von einer hohen NO<sub>2</sub>- bzw. NO<sub>x</sub>-Vorbelastung auszugehen.**
- Bei der Annahme einer „hohen“ Hintergrundbelastung ergibt sich für das **Jahr 2021 an allen 30 Rechenpunkten und für das Jahr 2025 an 23 Rechenpunkten eine Grenzwertüberschreitung des NO<sub>2</sub> Grenzwertes Anhang 1 IG-Luft (30µg/m<sup>3</sup>) mit max Werten von 37,51µg/m<sup>3</sup> bzw 34,37µg/m<sup>3</sup>** (siehe TAS), während die Annahme einer „niedrigen“ Vorbelastung zu einer ungleich günstigeren Prognose führt.

FAZIT: Laut dem jüngsten Erkenntnis des EuGH C-732/17 genügt es, wenn an nur einer einzigen Probenahmestelle ein über dem Grenzwert liegender Verschmutzungsgrad gemessen wird, um eine Grenzwertüberschreitung festzustellen. Dies ist gegenständlich geschehen bei den in den Gutachten und Berichten angeführten Passivsammlern im Projektbereich, welche reale Belastungen gemessen haben. Darin ist der Verkehr der fiktiven 201 „verlorenen“ Stellplätze noch gar nicht enthalten. Gäbe es diesen Verkehr tatsächlich, wären die Passivsammlerdaten noch höher. Die Annahme einer niedrigen Hintergrundbelastung ist daher nicht haltbar. Dafür spricht auch die Grenzwertüberschreitung an 30 bzw 23 Rechenpunkten.

- Die für eine Einschätzung der NO<sub>2</sub>-Belastung im Projektgebiet der KG Salzburg interessierende Dauermessstelle „Salzburg Mirabellplatz“ widerspricht der Messkonzept-Verordnung (und ist damit auch im Lichte des jüngsten EuGH-Erkenntnisses C-732/17 überprüfbar und angreifbar).
- Das vom ASV angegebene Ausmaß des Rückgangs von NO<sub>2</sub> von -10%/Jahr findet so nicht statt.

FAZIT: Die lufttechnischen Annahmen der Projektwerberin und des ASV für die Anlaufphase in Form des stetigen und umfassenden Rückgangs von NO<sub>2</sub> sind daher lufttechnisch nicht haltbar. Es darf daher nicht davon ausgegangen werden, dass die Luftwerte bis 2025 im angegebenen Ausmaß sinken. Zusammen mit einer anzunehmenden hohen Hintergrundbelastung liegt daher eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub> Konzentration im Projektbereich vor.



### 3. Zur Rechenhöhe: 4m oder Atemhöhe 1,5m

- Wesentliche Eingabewerte im Rechenmodell GRAL wurden von TAS im lufttechnischen Bericht nicht angeführt.
- Die Berechnung von TAS mit 4m Höhe kann bedeuten, dass ein Mittelungswert in einem Bereich zwischen 0m und 8m angenommen wurde, weshalb aufgrund der starken Luftdurchmischung in diesem Segment die bodennahe NO<sub>2</sub>-Konzentration erheblich unterschätzt wurde.
- **Bei einer Rechenhöhe von 1,5m (Atemhöhe) ist mit einer um 50% (Größenordnung) erhöhten Luftschadstoff-Zusatzbelastung zu rechnen.**

FAZIT: Es liegt eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Projektbereich vor.

### 4. Annahmen zur Meteorologie

- Die Qualität der Windfeldmodellierung wurde weder von TAS noch vom ASV überprüft, obwohl sie einen **erheblichen Einfluss auf die berechneten Luftschadstoff-Immissionskonzentrationen** haben kann.

FAZIT: Es liegt eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Projektbereich vor.

### 5. Zur Lüftungsanlage

- Zur Lüftungsanlage **fehlen praktisch alle Projektangaben** und Auslegungs- bzw. Betriebsparameter, die für eine seriöse lufttechnische Beurteilung erforderlich wären.
- Die getroffene Annahme der **Absaugung von 80% der Emissionen in der Garage ist durch nichts erwiesen.**
- Eine Absaugleistung von 10.000m<sup>3</sup> entspricht einer Luftwechselrate von nur ca. 7%. Bei einer so geringen Absaugleistung kann **keine effiziente Erfassung der freigesetzten Luftschadstoff-Emissionen** erwartet werden, da trotz Absaugung **das Ausströmen der (weil kälteren) Innenluft mit höherer Dichte über die Portale nicht verhindert werden kann.**

FAZIT: Es liegt eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Projektbereich vor.





## 6. Zur „Anlaufphase“ und möglichen Sperre der MBG wegen Grenzwertüberschreitung

- Bei einer Sperre der MBG ist von einer Zunahme des Suchverkehrs im Umfeld der MBG auszugehen ist, da Verkehr „nicht von selbst verschwindet“
- Solche indirekten, bei Annahme einer Anlaufphase möglichen Auswirkungen sind grundsätzlich wohl **dem Vorhaben zurechenbar**, weil die Mehrbelastung im Umfeld der Garage ja durch die Sperre der MBG selbst ausgelöst würde.
- Den vorliegenden Unterlagen zu den Fachbereichen Verkehr und Luft kann nicht einmal im Ansatz entnommen werden, dass man sich mit solchen Problemen auseinandergesetzt hat.

FAZIT: Mit einer Sperre der MBG im Fall einer Grenzwertüberschreitung wird daher nicht wieder „alles gut“, wie das Konstrukt der Anlaufphase zu suggerieren versucht. Der durch eine Sperre entstehende Mehrverkehr ist weiterhin – auch UVP-rechtlich – der MBG zuzurechnen und hätte bei der lufttechnischen Beurteilung der Anlaufphase mitberücksichtigt werden müssen, was aber nicht erfolgt ist. Dies ist ein weiterer Grund, weshalb sowohl die Wirkung als auch die rechtliche Zulässigkeit einer „Anlaufphase“ in Frage gestellt wird, da sie nichts dazu beitragen kann, dass Grenzwerte nicht überschritten werden durch den der MBG zurechenbaren Verkehr.

## 7. Zur vollen Berücksichtigung aller 654 neuen Stellplätze (Planfall „0“ anstatt „0+“)

- Der vom ASV angeführte Multiplikator von 1,5 kann im Groben nachvollzogen werden.
- Bei voller Berücksichtigung der laut Projekt neu zu errichtenden Stellplätze kommt es aus Sicht der Landesumweltanwaltschaft Salzburg in allen Szenarien zu deutlichen **Überschreitungen der Irrelevanzschwelle bis zu 1,8% des gesetzlichen Immissionsgrenzwertes**.
- Gleichzeitig kommt es dabei auch zu **Grenzwertüberschreitungen des gesetzlichen Immissionsgrenzwertes an einer Vielzahl im Projekt angeführten Rechenpunkten**.

FAZIT: Aus lufttechnischer Sicht ist daher mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G zu rechnen.



## 8. Zur Bauphase

- Die von TAS getroffene Annahme der Staubemissionen erscheint realitätsfremd.
- Gemäß „Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen 2013 Rev. 1“ ist auf den staubfrei befestigten Straßen **von um den Faktor 5 bis 50 höheren Staubemissionen auszugehen**, als dies von TAS angenommen wurde.
- Zur Wirksamkeit der Abluftableitung aus dem Berginneren über den in den Antragsunterlagen angeführten Kamin kann keine Beurteilung abgegeben werden, da dazu **alle für eine lufttechnische Beurteilung erforderlichen Angaben und Pläne fehlen**. Ggf. sollte die Vorlage entsprechender beurteilungsfähiger Unterlagen durch die Projektwerberin eingefordert werden.

FAZIT: Es liegt eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub>-Konzentration als auch der Staubbelastung im Projektbereich vor.

Auf die ausführlicheren Feststellungen und Erklärungen in der Beilage wird verwiesen.

### Rechtliche Beurteilung der vorliegenden Ergebnisse:

#### Zum Leitfaden UVP und IG-L

Der Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamtes sieht sowohl für die Betriebs- als auch für die Bauphase in ausgewiesenen belasteten Gebieten Luft einen Irrelevanzschwellenwert von 1% vor (Seite 30):

*„Für die Bauphase werden die gleichen Irrelevanzkriterien als angemessen erachtet“*

Der Sachverständige Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer hat sich sowohl mit dem Leitfaden als auch mit der Rechtsprechung dazu auseinandergesetzt und festgestellt, dass im konkreten Einzelfall aus Sicht des SV kein Anlass bestehe vom Konzept des Leitfadens UVP und IG-L des Umweltbundesamtes abzugehen.

Demnach ist das Irrelevanzkriterium überschritten, wenn ein Wert über 1% (bspw 1,01%) erreicht wird.



## Zur Frage der Zulässigkeit von Rundungen

Die Annahme des ASV Dr. Gross, wonach die Prozentwerte der Zusatzbelastungen auf ganze Zahlen gerundet werden dürften, ja nach seiner Ansicht nach sogar müssten, ist rechtlich nicht haltbar:

Gemäß Anlage 6 zum IG-Luft gilt nämlich Folgendes:

*„Eine Überschreitung eines Immissionsgrenzwerts eines bestimmten Luftschadstoffes liegt unter Berücksichtigung der festgelegten Überschreitungsmöglichkeiten und Toleranzmargen dann vor, wenn bei einem Immissionsgrenzwert auch nur ein Messwert oder ein errechneter Wert numerisch größer als der Immissionsgrenzwert ist. Ein Messwert ist dann größer als der Immissionsgrenzwert, wenn die letzte Stelle des Immissionsgrenzwerts um die Ziffer „1“ überschritten wird; sind die Messwerte um eine Stelle genauer angegeben, ist der Immissionsgrenzwert überschritten, wenn diese Stelle größer/gleich der Ziffer „5“ ist.“*

Beim Grenzwert für NO<sub>2</sub> wird in Anhang 1 zum IG-Luft die Einheit in µg/m<sup>3</sup> angegeben. Eine Überschreitung von 30µg/m<sup>3</sup> liegt mit 31µg/m<sup>3</sup> bzw 30,5µg/m<sup>3</sup> vor.

Dieser Rundungsvorgang ist aber jedenfalls nicht übertragbar auf Prozentwerte über die Irrelevanz zusätzlicher Belastungen vom Grenzwert von 30µg/m<sup>3</sup>:

1% = 0,30µg/m<sup>3</sup>    1,7% = 0,51µg/m<sup>3</sup>

Das bedeutet, dass bereits 0,31µg/m<sup>3</sup> Zusatzbelastung den 1%-SW überschreiten und nicht erst 0,51µg/m<sup>3</sup> (welche bereits 1,7% vom Grenzwert ausmachen!).

Für lufttechnische Beurteilung ist daher allein relevant, ob es zu einer Zusatzbelastung von mindestens 0,31µg/m<sup>3</sup> kommt, ohne Berücksichtigung von Rundungen.

**Rundungen sind nur zulässig für die Beurteilung, ob der Grenzwert von 30µg/m<sup>3</sup> überschritten wird. Rundungen von Prozentwerten der Zusatzbelastung sind aber rechtlich weder geboten noch im Ergebnis zulässig, da sie die tatsächliche Überschreitung von Grenz- und Schwellenwerten verfälschen würden.**

## Zur Schutzzweckverletzung des Belasteten Gebietes Luft

Wenn sich ein Tatbestand des Anhangs 1 UVP-G 2000 in Spalte 3 (für Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten) befindet, ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 nach einer Einzelfallprüfung zu entscheiden, 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 (vgl. VwGH 11.5.2017, Ra 2017/04/0006, mwN). Nach der expliziten Anordnung des § 3 Abs. 7 vierter Satz UVP-G 2000 hat sich die Behörde bei der Feststellung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine **Grobprüfung** hinsichtlich der **Wahrscheinlichkeit** und **Plausibilität** negativer



Umweltauswirkungen **unter Berücksichtigung der konkreten Situation** zu beschränken (vgl. auch VwGH 23.2.2011, 2009/06/0107).

Die vorliegende lufttechnische Auseinandersetzung durch SV Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer hat erneut äußerst eindrücklich aufgezeigt, dass nicht die konkrete Situation, sondern dass viele (zum Teil fiktive) Annahmen getroffen wurden, um das Vorhaben lufttechnisch positiv erscheinen zu lassen. Das betrifft den

- Grenzwert,
- Annahmen zur Hintergrundbelastung,
- Rechenparameter für die Höhe der Immissionen,
- Meteorologie,
- zum Teil reine unüberprüfbare Behauptungen zu Projektbestandteilen aufgrund fehlender Projektunterlagen (Lüftungsanlage, Anlaufphase, Entlüftung in der Bauphase, etc)
- und nicht zuletzt die lufttechnische Ausklammerung von 201 verlorenen Stellplätzen.

Alle diese Angaben der Projektwerberin und deren Prüfung durch den ASV waren im Ergebnis der Überprüfung durch den eigenen Sachverständigen nicht plausibel.

Neben entscheidenden Falsch-Annahmen des Grenzwertes und der Hintergrundbelastung konnte nachgewiesen werden, dass alle anderen Punkte zusätzlich dazu auch eine erhebliche Unterschätzung der NO<sub>2</sub>-Konzentration im Projektbereich beinhalten.

Im Gegenteil dazu führt eine rechtsrichtige Auseinandersetzung (Grenzwert) im Rahmen einer Grobprüfung mit diesen Punkten zu nachweisbaren Grenzwertüberschreitungen und zu deutlichen Überschreitungen des Irrelevanzkriteriums im belasteten Gebiet Luft, damit zu deutlich negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und damit zu einer Schutzzweckverletzung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D.

Wichtig: In diesem Ergebnis noch nicht enthalten sind die weiteren angeführten Unterschätzungen des Luftschadstoffes NO<sub>2</sub>, bei deren Berücksichtigung noch weitaus höhere Zusatzbelastungen zu erwarten wären!

**Aus lufttechnischer und letztendlich aus rechtlicher Sicht ist daher mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G zu rechnen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.**

Für die Umweltschicht:

Mag. Markus Pointinger

