



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: +43 1 531 09 – 153357/153364

E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at

www.bvwg.gv.at

DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

W113 2011751-1/64E

(bitte bei allen Eingaben anführen)

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch die Richterin Mag. Katharina DAVID als Vorsitzende und die Richter Dr. Silvia KRASA und Mag. Georg PECH als Beisitzer über die Beschwerden des Naturschutzbundes Salzburg sowie der Umweltschutzorganisation des Landes Salzburg gegen den Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 05.08.2014, Zl. 205-G20/21027/84-2014, wegen dem UVP-Feststellungsverfahren betreffend „Mönchsberggarage, Erweiterung Teil B“ nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

A) Die Beschwerden werden gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG abgewiesen.

B) Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 09.10.2012 stellte die Salzburger Parkgaragen GesmbH, vertreten durch Haslinger/Nagel & Partner Rechtsanwälte GmbH, (Projektwerberin) den Antrag, die belangte Behörde möge feststellen, dass für das Vorhaben „Erweiterung Altstadtgarage B“, eine UVP nicht durchzuführen sei. Es wurde die Erweiterung um 656 neue Stellplätze beantragt. Damit sollte die Parkgarage B auf 1.334 PKW-Stellplätze und die Altstadtgarage auf insgesamt 1.952 Stellplätze erweitert werden. Mit angefochtenem Bescheid stellte die Salzburger Landesregierung (belangte Behörde) fest, dass keine UVP durchzuführen sei, da die Tatbestände der Z 21a und 21b des Anhangs 1 des UVP-G 2000 nicht verwirklicht seien.

Vorhabensteile würden sich, insbesondere während der Bauphase, innerhalb der Grenzen der Mönchsberg-Rainberg-Landschaftsschutzverordnung 1981 und der Leopoldskroner-Weiher-Landschaftsschutzverordnung 1980 sowie dem besonderen Schutzgebiet des historischen Zentrums der Stadt Salzburg als Weltkulturerbe befinden. Weiters sei auch ein Schutzgebiet der Kategorie D betroffen, da das Stadtgebiet von Salzburg durch VO als ein durch NO₂ und PM10 belastetes Gebiet ausgewiesen sei.

Das Änderungsvorhaben sei einer Einzelfallprüfung nach § 3a iVm Z 21 lit. b (Spalte 3) des Anhangs 1 des UVP-G 2000 zu unterziehen, da der normierte Schwellenwert von 750 Stellplätzen bereits durch die bestehende Anlage (1.296 Stellplätze) überschritten werde und eine Ausweitung (+ 656 Stellplätze) um mehr als 50 % des Schwellenwertes erfolge.

Verkehr - Der Amtssachverständige (ASV) für Verkehr regte eine Plausibilitätsprüfung der Verkehrsstärken der Gemeindestraßen sowie hinsichtlich des durch das Vorhaben generierten Verkehrsaufkommens eine Abstimmung der zum Teil unterschiedlichen Angaben beim Ausbruchmaterial und der dadurch erzeugten LKW-fahrten an. Die Stadtgemeinde Salzburg bestätigte die Richtigkeit der Verkehrsstärken.

Luftreinhaltung - Der ASV für Luftreinhaltung forderte eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Luftqualität. Aus der vorgelegten lufttechnischen Stellungnahme vom 19.07.2013 sowie einer lufttechnischen Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH (TAS) vom 14.11.2013 ergab sich, dass die Auswirkungen der Betriebsphase und der induzierte Verkehr während der Bauphase als irrelevant einzustufen seien. Die Grenzen gemäß § 20 des IG-L würden eingehalten werden. Der ASV für Luftreinhaltung bestätigte diese Angaben als plausibel. Die belangte

Behörde vermeint, die Schutzzwecke der Schutzgebiete seien nicht wesentlich beeinträchtigt. In Bezug auf das Schutzgebiet Luft ergäben sich aus den vorliegenden Projektunterlagen und den fachlichen Stellungnahmen irrelevante Auswirkungen während der Betriebsphase, denen Entlastungen durch verminderten Parkplatzsuchverkehr gegenüber stünden. Die Auswirkungen durch den induzierten Verkehr während der Bauphase seien ebenfalls als irrelevant einzustufen.

Naturschutz/Schutzgebiete - Der naturschutzfachliche ASV weist auf einen Eingriff in die Landschaftsschutzgebiete Mönchsberg-Rainberg und Leopoldskroner Weiher hin. Insgesamt seien die zu erwartenden Eingriffe zwischen geringfügig und erheblich einzureihen. Aus dem Advisory Mission Report zur Welterbestätte Historische Altstadt von Salzburg (Österreich, C 784) durch ICOMOS International, dem Begutachtensgremium der UNESCO, ergab sich eine positive Beurteilung des Vorhabens, weshalb eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes UNESCO-Welterbestätte nicht erkannt wurde. Die belangte Behörde kam zum Ergebnis, dass eine Beeinträchtigung der beiden Landschaftsschutzgebiete nur in der Bauphase erfolgen könne. Die Eingriffe würden nachhaltig gesehen nicht das Wesen der Landschaft und den Naturhaushalt verändern, weshalb sie nicht wesentlich seien. Nach dem NSchG handle es sich um erhebliche Eingriffe – danach bedeute „erheblich“ aber gerade noch erkennbar und erreiche nicht die Eingriffsintensität „wesentlich“.

Umweltmedizin - Nach einer Stellungnahme der ASV für Umweltmedizin werde die Erholungswirkung bei Erholungssuchenden in den beiden Landschaftsschutzgebieten erheblich und aufgrund der langen Zeitdauer auch nachhaltig beeinträchtigt, da insbesondere in der Bauphase 1, die 5 Monate dauere, mit einem Dauerschallpegel von 65 bis 70 dB (A) zu rechnen sei. Die Projektwerberin bestritt diese Stellungnahme, da nur von einer zumutbaren vorübergehenden Belastung auszugehen sei. Die Stadtgemeinde Salzburg verwies auf die Betroffenheit einer Fläche des Landschaftsschutzgebietes von nur 0,75%. Die belangte Behörde kam zum Ergebnis, dass zwar die Erholungsfunktion insbesondere während der Bauphase 1 erheblich beeinträchtigt sei, aber in schutzwürdigen Gebieten sei nicht nur das Ausmaß, sondern auch die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Bei einer Baustelle fehle diese Dauerhaftigkeit und könne daher nicht von einem nachhaltigen Eingriff gesprochen werden.

Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin - Bei Errichtung der Garagenerweiterung sei mit häufigeren Verkehrszusammenbrüchen zu rechnen. Die vorgesehenen Begleitmaßnahmen während der Bauphase, wie zB Lärmschutzwände, würden die negativen Auswirkungen nur verringern. Durch die Baumaßnahmen würden erhebliche landschaftliche den Erholungswert

mindernde Belastungen verursacht werden. Es bestehe die Vermutung, dass für den Betrieb der Garage eine dauerhafte Zufahrt für Notfälle für Einsatzfahrzeuge erhalten bleiben müsse, weshalb die Auswirkungen einer solchen Zufahrt beurteilt werden müssten. Die Projektwerberin teilte dazu mit, dass eine Feuerwehrezufahrt nicht geplant sei. Vorgelegt wurde eine fachliche Stellungnahme zum geplanten Ausbau betreffend die Auswirkungen auf die Luftqualität und auf die vom Bau betroffenen Deponieflächen im Bereich des Krauthügels von Herrn Univ.Prof.a.D. Dr. Roman Türk. Der damit befasste ASV für Luftreinhaltung beurteilte diese Stellungnahme als nicht plausibel. Die Einwendungen der Zweitbeschwerdeführerin wurden von der belangten Behörde als nicht plausibel eingestuft und hätten die Gutachten ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke nicht gegeben sei. Die vorgebrachte Notzufahrt sei nicht beantragt worden und könne daher auch nicht Beurteilungsgegenstand sein. Eine Verkehrsentslastung durch andere Maßnahmen sei ebenso nicht Projektgegenstand.

2. Dagegen erhob der Naturschutzbund Salzburg (Erstbeschwerdeführer) fristgerecht Beschwerde und beantragt, das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid aufheben und die UVP-Pflicht für das Vorhaben feststellen.

2.1 Sicherheitsanforderungen

Mit e-mail vom 25.08.2014 habe Herr Univ.Prof. Dr. Knoflacher zur Sicherheitsfrage ausgeführt, dass eine dauerhafte Notzufahrt aus feuerschutztechnischen Gründen notwendig sei. Die Projektwerberin habe selbst erklärt, die Feuerwehr habe sich eine Notzufahrt gewünscht und würde die Behörde bei Projektumsetzung entscheiden, ob diese notwendig sei. Die Gutachten hinsichtlich Weltkulturerbe, Landschaftsschutzgebiete und Erholung wären anders ausgefallen und würden eine UVP erforderlich machen.

2.2 Weltkulturerbe und Landschaftsschutzgebiete

Der Schutzzweck der betroffenen Schutzgebiete werde durch das Verbleiben der Stolleneinfahrt wesentlich beeinträchtigt. Die gutachterliche Stellungnahme von Univ.Prof. Dr. Roman Türk sei nur ungenügend geprüft worden, da insb. Pkt. 5 ignoriert worden sei: „Die Deponierung des Aushubmaterials im Bereich des Krauthügels wird längerfristige Veränderungen der Bodenstruktur und des Bodenchemismus zur Folge haben, die nur durch äußerst aufwändige Maßnahmen gemindert werden können. Irreversible Prozesse auf den Bodenwasserhaushalt sind vorhersehbar.“ Es hätte geprüft werden müssen, ob infolge der Deponierung von Aushubmaterial eine Veränderung der Vegetation, des Bodenwasserhaus-

halts und des Oberflächenwasserabflusses der betroffenen Wiesenfläche mit Feuchtbiotop (Kleinröhricht) oder allenfalls auch des angrenzenden Naturdenkmals bewirkt wird.

Das Gebiet des Naturdenkmals „Ephemerer Tümpel beim Krautwächterhaus“ sei Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes Leopoldskroner Weiher. Durch die geplante Baustraße mit der Einbindung in die Sinnhubstraße würde das geschützte Areal durch die Baustraße und die Zwischendeponie direkt tangiert und beeinträchtigt. Grund seien Bodenverdichtungen, die die Oberflächenwasserabflüsse sowie in der Folge die Vegetation ändern. Durch einen Unfall/Ölverschmutzung könne es zur Zerstörung des Naturdenkmals kommen.

2.3 Kumulationsprüfung

Zeitgleich mit der Garagenerweiterung soll das Seniorenheim Nonntal – ab Frühjahr 2016 – saniert und erweitert werden, was zu einer zusätzlichen Verkehrs- und Luftschadstoffbelastung führen werde.

2.4 Erholungswert

Der Erholungswert sei korrekt, aber nur während der Bauphase 1 bewertet worden. Eine Beurteilung der Betriebsphase habe der ASV nicht korrekt bewerten können, da die Angaben hinsichtlich einer allenfalls offen zu haltenden Notzufahrt unvollständig geblieben seien.

2.5 Luftschadstoffe

Das Stadtgebiet von Salzburg sei infolge von andauernden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 erklärt worden. Ein Evaluierungsbericht habe gezeigt, dass auch im Jahr 2015 der Jahresgrenzwert für NO₂ im Nahbereich stark frequentierter Straßen kaum einzuhalten ist.

Nach dem Gutachten von Univ.Prof. Dr. Türk seien auch biologische Luftgüteindikatoren relevant. Danach seien der Bereich des Krauthügels und die Hänge des Mönchsbergs weitgehend frei von epiphytischen Flechten. Deshalb sei die lufthygienische Situation am südlichen Fuße des Mönchsbergs als bedenklich zu bewerten. Laut Beschluss der Europäischen Kommission müsste es im betroffenen Gebiet zu einer Verminderung der Luftbelastung kommen, das Projekt bewirke aber genau das Gegenteil.

Nicht behandelt worden sei bisher die Frage, wie das Material von der Zwischendeponie wegtransportiert wird. Gemäß dem Projekt lägen die Schadstoffzunahmen bei 2 %, was bestritten werde, aber so auch nicht tolerabel sei.

Der Beschwerde beigelegt waren das Amtsblatt vom 29.02.2012 der Stadt Salzburg, mit welchem das Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel beim Krautwächterhaus“ erklärt wurde, eine Studie „Conservation of Protists: The Krauthügel Pond in Austria“, eine gutachterliche Stellungnahme des Univ.Prof. Dr. Türk sowie ein Beschluss der EK vom 12.07.2012, C (2012) 4751 final, betreffend die Luftqualität in Österreich.

3. Die Landesumwelthanwaltschaft Salzburg (Zweitbeschwerdeführerin) beantragt die Aufhebung des angefochtenen Bescheides sowie die Feststellung, dass für das gegenständliche Vorhaben eine UVP durchzuführen ist. Falls eine mündliche Verhandlung erfolgt, möge auch ein Lokalaugenschein durchgeführt werden.

3.1 Rechtliches Vorbringen

Die Projektwerberin habe eine UVP-Feststellung hinsichtlich falscher Tatbestände (nämlich Z 25 lit. a und b (Rohstoffgewinnung) und Z 46 lit. a und b (Rodung) des Anhangs 1 des UVP-G 2000 begehrt. Die Behörde stütze sich aber auf Z 21 leg. cit., weshalb sie nicht über den Antrag abgesprochen habe und sich zum anderen auf eine falsche Rechtsgrundlage stütze, da es richtig um ein Änderungsvorhaben nach § 3a iVm Z 21 des Anhangs 1 leg. cit. gehe.

Zunächst stütze sich die Behörde richtig auf § 3a Abs. 3 UVP-G 2000, wende aber in der weiteren Beurteilung nur § 3 Abs. 4 leg. cit. an, der im Vergleich nur eine eingeschränkte Prüfung vorsehe. Den Beurteilungsmaßstab bilde nicht die Nachhaltigkeit und Wesentlichkeit, sondern die Erheblichkeit. Beim Änderungstatbestand seien nicht nur die schutzwürdigen Gebiete zu berücksichtigen, sondern alle in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter.

3.2 Notzufahrt

Im Feststellungsverfahren sei von mehreren Seiten die Frage aufgeworfen worden, ob das temporär für die Bauarbeiten zu errichtende Tunnelportal belassen werde. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Feuerwehzufahrt sei wahrscheinlich. Dies habe wesentliche Bedeutung für den Schutzzweck der Landschaftsschutzgebiete.

3.3 Weltkulturerbe/Landschaftsschutzgebiet

Wäre die Notzufahrt berücksichtigt worden, wäre das Weltkulturerbe der Altstadt Salzburg gefährdet, wie aus einem Schreiben von ICOMOS hervorgehe. Auch der Schutzzweck der beiden Landschaftsschutzgebiete sowie das Landschaftsbild würden wesentlich beeinträchtigt werden. Der ASV Naturschutz sei zum Schluss gekommen, dass während der

Bauzeit die Kulturlandschaften wesentlich beeinträchtigt werden würden. Dass er insgesamt zu einer nicht wesentlichen Beeinträchtigung kommt, sei nicht nachvollziehbar.

3.4 Erholungswert

Mit Verweis auf Literatur zum Salzburger NSchG vermeint die Zweitbeschwerdeführerin, dass das Beurteilungskriterium der Beeinträchtigung des Erholungswertes nicht ident sei mit dem der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Daraus ergebe sich, dass der Erholungswert hauptsächlich lärmmedizinische Fragen beinhalte. Die Erholungswirkung sei nicht nur ein Bestandteil des Landschaftsbildes. Die Schlussfolgerung der Behörde sei falsch – die Behörde versuche die Feststellung des ASV, wo dieser von nachhaltigen Auswirkungen auf die Gesundheit spricht, rechtlich als nicht UVP-relevant darzustellen. Der VwGH beurteile eine Selbstbeurteilung fachlicher Fragen als „Prävalierende Rechtswidrigkeit“ (VwGH 2011/07/0190). Hätte die Behörde das Gutachten richtig unter Anwendung der §§ 3a Abs. 3 und 4 iVm den Kriterien nach § 3 Abs. 4 Z 1-3 UVP-G 2000 gewürdigt, hätte sie die UVP-Pflicht feststellen müssen.

3.5 Schutzgebiet Luft

Die Projektwerberin habe zwei Gutachten (Verkehrsuntersuchung von AXIS und lufttechnische Untersuchung von TAS) vorgelegt, wo von einem Bestand von 24.100 Kfz/24h in der Sinnhubstraße ausgegangen werde. Das sei nie überprüft worden, weder sei auf Quellen noch eine Zählung verwiesen. Unklar sei zudem, warum das naturschutzfachliche Gutachten von 12.000 LKW-Fahrten ausgehe und das Gutachten von TAS von rund 24.000 Fahrbewegungen spricht.

Im Gutachten von TAS werde auf das Schwellenwertkonzept Luft des Umweltbundesamtes aus 2007 verwiesen, welches sich in Lehre und Rechtsprechung als geeignete Grundlage zur Ermittlung des Irrelevanzkriteriums manifestiert habe. Das Schwellenwertkonzept werde im Gutachten aber unrichtig zitiert und interpretiert. So werde im Gutachten ausgeführt, dass das Schwellenwertkonzept nur auf den Dauerbetrieb von punktförmigen und diffusen stationären Emittenten anzuwenden sei und nicht für Immissionszusatzbelastungen, die zeitlich befristet auftreten können; insbesondere gelte es nicht für Baumaßnahmen. Auch sei der ebenfalls dem Gutachten zu Grunde gelegte Leitfaden RVS 04.02.12 nur für Bundesstraßen anzuwenden. Das verwendete differenzierte Schwellenwertkonzept von Puxbaum (RdU-U&T, 2006) habe sich in der Praxis nicht durchgesetzt. Selbst wenn aber dieses Schwellenwertkonzept zur Anwendung gelangt, müsse man gegenständlich von einem Punktvorhaben (1% des JMW) und nicht einem Linienvorhaben (3% JMW) ausgehen.

Weiters könne nicht der im differenzierten Schwellenwertkonzept vorgesehene Grenzwert von 3% JMW für die Bauphase herangezogen werden. Das von TAS angewendete Rechenmodell berücksichtige weiters nicht die örtlichen Gegebenheit und die vorhandenen Belastungen. Die Zweitbeschwerdeführerin versucht zudem mit einigen Beispielen die Unzulänglichkeit des Gutachtens von TAS aufzuzeigen. Im Ergebnis hätte die Behörde die Überschreitung des 1%-Irrelevanzkriteriums feststellen müssen. Auch das Gutachten von AXIS sei vom ASV Lufttechnik als plausibel beurteilt worden, wobei dort keine Nachweise wie Verkehrszählungen für die verwendeten Daten angeführt worden seien. Auch die Werte im Gutachten des ASV Lufttechnik seien, mit Beispielen belegt, unplausibel.

Der Schutzzweck des belasteten Gebietes Luft diene der Einhaltung der Grenzwerte. Daher sei es notwendig, eine Verringerung der Luftschadstoffe und auf keinen Fall eine Erhöhung herbeizuführen. So lange es Überschreitungen gebe, seien auch Zunahmen im Bereich <2% nicht tolerierbar. Es werde im Übrigen bestritten, dass die Zunahmen bei <2% lägen.

4. Mit Schreiben vom 10.10.2014 beurteilte die Projektwerberin das Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin, wonach die Einzelfallprüfung im Rahmen eines Änderungsantrags nach strengeren Kriterien ablaufen müsse als im Rahmen eines Neuvorhabens, als unbegründet und unrichtig. Beigelegt wurde eine Stellungnahme von TAS vom 10.10.2014.

Zu Pkt. 3.1 wird ausgeführt, es gehe klar aus dem Antragsschreiben hervor, dass die Feststellung begehrt werde, dass kein einziger UVP-Tatbestand erfüllt ist.

Zu Pkt. 3.2 wurde eine Bestätigung eines Ingenieurbüros für Brandschutz vorgelegt, in der aus fachlicher Sicht die Notwendigkeit der Belassung der Baustellenzufahrt als Notzufahrt für die Feuerwehr bestritten wird.

Pkt. 3.3 sei hinfällig, da die Baustellenzufahrt nicht belassen werde. Durch die vollständige Wiederherstellung würden keine systemschädigenden oder -zerstörenden Einwirkungen verbleiben, weshalb die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten sei.

Zu Pkt. 3.4: Die maßgeblichen Verordnungen würden den Erholungswert lediglich nach landschaftsästhetischen Es sei bereits im behördlichen Verfahren dargelegt und nun mit einer Stellungnahme des TAS vom 10.10.2014 bestätigt worden, dass die Beurteilungspegel, an denen die Bauphase ausgerichtet sei und die gesichert unterschritten würden, nach dem Stand der Wissenschaft und Technik lärmmedizinische begründet seien.

Zu Pkt. 3.5: Falsch sei die Behauptung, bei der Sinnhubstraße handle es sich um eine der am meist befahrenen Straßen. Dazu wird eine Stellungnahme der Projektwerberin vom

09.10.2014 vorgelegt, welche aus einer Verkehrsuntersuchung durch das Büro ZIS+P Graz aus dem Jahr 2013 zitiert.

Die Immissionszunahmen auf Grund des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase würden mit max. 0,4% abgeschätzt, für die Bauphase mit max. 2,6%. Die Garagenabluft und die baubedingten Emissionen aus dem Berg würden als Punktquelle gewertet werden, der Induzierte Verkehr hingegen als Linienquelle. Durch Luftschadstoffe ergäben sich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt durch vorhabensbedingte Zusatzbelastungen.

Zur Erstbeschwerdeführerin wird ausgeführt, dass sämtliches Vorbringen betreffend die verbleibende Notzufahrt irrelevant sei, da diese nicht geplant sei. Zum Vorbringen, das Naturdenkmal Krauthügel würde zerstört werden bzw. sei im Verfahren nicht berücksichtigt worden, wird eine Stellungnahme von Dr. Wittmann des Instituts für Ökologie OG vorgelegt.

5. Mit Schreiben vom 09.12.2014 legten die Erst- und Zweitbeschwerdeführerin eine Stellungnahme von Univ.-Prof. Dr. Foissner vor, welcher das Naturdenkmal initiiert hat und auf die Gefahr einer Beeinträchtigung hinweist. Weiters beigelegt ist eine Stellungnahme von Univ.-Prof. i.R. Dr. Türk, wonach das Verschwinden der Flechten ein Zeichen für eine starke Belastung sei.

Mit der brandschutztechnischen Bestätigung, dass keine Notzufahrt erforderlich sei, werde nicht die Willensäußerung der Projektwerberin entkräftet, dass eine Notzufahrt verbleibt.

Der behauptete Rückgang der Verkehrsfrequenz auf der Sinnhubstraße beruhe auf einem unzulässigen Vergleich. Beim Wert von 22.000 Kfz/24h handle es sich um DTVw, also dem Verkehr werktags und beim Wert von 24.100 Kfz/24h um den vollständigen DTV.

6. Mit Schreiben vom 22.01.2015 teilte die belangte Behörde mit, dass nach dem Rundschreiben des BMLFUW zur Durchführung des UVP-G 2000 festgehalten werde: *„Der Schutzzweck bei einem Landschaftsschutzgebiet ist nur der Schutz des Landschaftsbildes, nicht aber etwa auch der Schutz der menschlichen Gesundheit, sodass es hier auf die Erhaltung und Sicherung des Landschaftsbildes im Sinne eines allgemeinen Erscheinungsbildes ankommt – dies trifft auch auf Landschaftsschutzgebiete zu, die ausgewiesen wurden, um das Landschaftsbild für Tourismus und Erholung zu erhalten.“*

7. Mit Schreiben vom 29.01.2015 legte die Zweitbeschwerdeführerin eine Stellungnahme samt Gutachten des Ingenieurbüros für technischen Umweltschutz, Dipl.-Ing. Dr. Wimmer, zum Fachbereich Luft vor. Zusammenfassend sei aus fachlicher Sicht damit zu rechnen, dass

die Garagenerweiterung in der Bauphase als auch im Betrieb zu mehr als geringfügigen, d.h. wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft bzw. Mensch führen wird.

8. Mit Schreiben vom 30.01.2015 wies die Erstbeschwerdeführerin auf eine eventuellen Gefährdung des denkmalgeschützten Stollens des Almkanals durch den Baustollen hin.

9. Mit Schreiben vom 30.01.2015 wies die Projektwerberin darauf hin, dass das Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel beim Krautwächterhaus“ nicht physisch berührt werde. zwar tangiert wird, weshalb das Vorbringen unbeachtlich sei.

Zum Gutachten des ASV Umweltmedizin wird angemerkt, dass dieser Dauerschallpegel, die nach der ÖAL-RL Nr. 3 ermittelt wurden, herangezogen habe. Diese Richtlinie sei aber für die Beurteilung von Schallemissionen im Nachbarschaftsbereich entwickelt worden. Im gegenständlichen Fall gehe es aber darum, wie sich die Schallimmissionen auf einen im Landschaftsschutzgebiet befindlichen Erholungssuchenden auswirken. Erholungssuchende würden sich nicht regelmäßig direkt beim Baugeschehen aufhalten. In einem Gutachten des Dr. med. univ. Thomas Edtstadler erklärt dieser, dass humanmedizinisch relevante Gefährdungen für kurzfristige Aufenthalte beim temporär einwirkenden Baulärm auszuschließen seien.

Das Größenverhältnis zwischen dem Eingriff und den beiden Landschaftsschutzgebieten sei zu berücksichtigen mit Hinweis auf die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.01.2004, 9A/2003/19-30. Die beiden Landschaftsschutzgebiete würden eine Fläche von rund 165 ha aufweisen, die für die Baustelle geplante Fläche betrage 9.750 m².

10. Mit Schreiben vom 04.02.2015 legte die Zweitbeschwerdeführerin ein Gutachten der ZIS+P Verkehrsplanung, Sammer&Partner Ziviltechnikergesellschaft (ZIS+P) vom Dezember 2013 vor, das von der Projektwerberin für das Flächenwidmungsverfahren in Auftrag gegeben wurde. Ziel des Gutachtens war die Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrsbelastungen im öffentlichen Straßennetz. Die ermittelten/prognostizierten Verkehrszahlen weichen zum Teil von den in der Planung von AXIS vorgelegten Zahlen ab.

11. Mit Schreiben vom 13.03.2015 legte die Projektwerberin ein Schreiben samt Stellungnahmen von Axis und TAS vor. Die Vergleichbarkeit der Verkehrszahlen mit dem Gutachten von ZIS+P sei nicht gegeben, da damit Maximalbelastungen für die Verkehrsplanung eruiert würden.

12. Mit Schreiben der Zweitbeschwerdeführerin vom 16.03.2015 bewertet diese das Gutachten von Dr. Edtstadler als nicht fundiert. Nach der Judikatur des VwGH (25.02.2003,

2001/10/0192) sei der konkrete Erholungswert festzustellen und darzulegen, inwieweit das Vorhaben geeignet ist, diesen zu beeinträchtigen.

13. Das Bundesverwaltungsgericht beauftragte die Projektwerberin mit Schreiben vom 27.03.2015 ein nachvollziehbares Gutachten zu den Verkehrszahlen vorzulegen und zog mit Beschluss desselben Datums Herrn DI Dr. Gross als ASV für Luftreinhaltung (ASV Luftreinhaltung) dem Verfahren bei.

14. Mit Schreiben vom 13.05.2015 legte die Projektwerberin das geforderte Gutachten zu den Verkehrsdaten von AXIS vor.

15. Mit e-mail vom 15.05.2015 wurde der ASV der Stadt Salzburg, Herr DI Eckschlager, ersucht, die Plausibilität der Verkehrsdaten darzulegen. Mit e-mail vom 21.05.2015 übermittelte er aktuelle Verkehrsdaten und erklärte, welche Kompensation plausibel sei.

16. Mit 17.06.2015 legte die Projektwerberin ein neues Gutachten von TAS zur Luftreinhaltung vor, wo zusammenfassend von irrelevanten Belastungen ausgegangen wird. In einem lärmtechnischen Gutachten von TAS wird ebenfalls von irrelevanten Belastungen ausgegangen. Zu einem von der belangten Behörde übermittelten Plan „Variante Baustollen“ führt die Projektwerberin aus, es seien keine Projektänderungen geplant.

17. Mit Schreiben vom 06.07.2015 legte der ASV Luftreinhaltung sein Gutachten zum Bereich Luftreinhaltung vor. Zusammenfassend ergeben sich nach den Angaben des ASV durch die Beschwerdeausführungen keine relevanten Änderungen seines bisherigen Gutachtens.

18. Mit e-mail vom 07.07.2015 und vom 08.07.2015 vermeint die Zweitbeschwerdeführerin im Wesentlichen, dass die Projektwerberin keinen Verwirklichungswillen mehr am eingereichten Vorhaben habe, da sie eine alternative Stollenführung verwirklichen wolle. Der Feststellungsantrag sei daher zurückzuweisen.

19. In der Beschwerdeverhandlung vom 09.07.2015 wurden offene Fragen der alternativen Stollenführung und der Fachbereiche Verkehrszahlen und Luftreinhaltung unter Beiziehung des ASV Luftreinhaltung erörtert. Die Projektwerberin wurde fachlich durch Ing. Baumgartner von TAS unterstützt. Auf Seiten der Zweitbeschwerdeführerin wurde Dr. Wimmer als Sachverständiger für Luftreinhaltung beigezogen.

Zur alternativen Stollenführung führte die Projektwerberin aus, dass eine solche nicht beantragt werde.

Nachdem in der Verhandlung evident wurde, dass hinsichtlich der Verkehrsprognosen mit einer anderen als der bisher angenommenen Verteilung auf die Verkehrswege gerechnet werden müsse und daher eine stärkere Belastung der Neutorstraße die projektimmanente Folge sei, wurden auch die in der Betriebsphase anzunehmenden Werte der Luftbelastung (hinsichtlich NO₂ und PM10) neu abgeschätzt. Das hat die Projektwerberin zum Anlass genommen, eine Reduktion der beantragten Stellplätze um eine „Hälfte“, nämlich 90 Stellplätze vorzunehmen.

Danach wurden erneut Belastungswerte für die Betriebsphase errechnet. Am Ende der Verhandlung teilte die Projektwerberin mit, aus einer Nachschau in die ursprünglichen gewerberechtlichen Bewilligungsbescheide und dem Kollaudierungsbescheid ergebe sich, dass ein Konsens über insgesamt 1.500 Stellplätze bestehe. Da das Vorhaben nun nur auf insgesamt 1.862 Stellplätze erweitert werde, sei der Tatbestand der Z 21 lit. b des Anhangs 1 des UVP-G 2000 von vornherein nicht mehr erfüllt, da für das Erreichen der Schwellenwert von 375 Stellplätzen maßgeblich sei, weshalb aus diesem Grunde keine UVP-Pflicht bestehe.

20. Mit Schreiben vom 15.07.2015 übermittelte die Zweitbeschwerdeführerin eine Stellungnahme zu rechtlichen Fragen des Verfahrens. Aus einem Rechnungshofbericht aus 1999 und einem Kontrollamtsbericht der Stadt Salzburg aus 2012 ergebe sich ein anderes Bild des bestehenden Konsenses. Eine Kapazitätsverschiebung sei ohnehin nicht zulässig, weil der bestehende Konsens an den Ort der bestehenden Garagen gebunden sei. Es lägen nun durch die aufwendige Einzelfallprüfung Ergebnisse zu den resultierenden Luftschadstoffen vor, welche aber durch eine bloße rechnerisch-fiktiv angenommene Unterschreitung des 50%-Schwellenwerten unbeachtlich gemacht werden sollen. Das widerspreche den Zielen der UVP-RL (vgl. EuGH, C 392/96 *Kraaijeveld*). Es sei fraglich, ob der national festgelegte Schwellenwert „öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkgaragen“ überhaupt der UVP-RL entspreche, weshalb angeregt wird, ein entsprechendes Vorabentscheidungsverfahren einzuleiten.

21. Das Bundesverwaltungsgericht beauftragte Herrn DI Eckschlager am 21.07.2015 um ergänzende Stellungnahme zur Frage der Plausibilität der Verkehrsverteilung. Dieser teilte am 22.07.2015 unter Beilage einer Verkehrsstromanalyse, die dem Gutachten von ZIS+P zu Grunde gelegt war, mit, dass eine Verkehrsverteilung von 70/30 aus seiner fachlichen Sicht plausibler ist als eine von 50/50.

22. Das Bundesverwaltungsgericht beauftragte am 22.07.2015 den ASV Luftreinhaltung um ergänzende Stellungnahme zur Frage der Erheblichkeit der für die Betriebsphase

prognostizierten Zusatzbelastungen. Dieser teilte am 27.07.2015 mit, dass insgesamt nicht mit erheblichen projektbedingten Belastungen zu rechnen ist.

23. Die Projektwerberin bzw. Stadt Salzburg übermittelte Verfahrensakten des baurechtlichen und gewerberechlichen Verfahrens zur Errichtung der Mönchsberggarage, aus denen sich der Umfang des derzeitigen Genehmigungskonsenses von ca. 1.500 Stellplätzen ergibt. Die Projektwerberin betonte ihre Projektabsicht, eine „Hüfte“ des erweiterten Garagenbereichen nicht für die Öffentlichkeit verwenden zu wollen. Erneut änderte die Projektwerberin die beantragte Stellplatzanzahl. Es sei von 1.292 bestehenden Stellplätzen auszugehen, da vom derzeitigen Bestand von 1.299 noch 4 Stellplätze wegen neuer Fluchtwege und 3 wegen der Errichtung einer E-Tankstelle abzuziehen seien. Es würden 573 neue Stellplätze errichtet werden (der Raum für 84 Stellplätze, die für St. Peter oder in der Stadt wegfallende Parkplätze verwendet werden würden, wird zwar errichtet, aber abgeschränkt).

24. Abschließende Stellungnahmen bringen im Wesentlichen nichts Neues vor, sondern wiederholen das bisherige Vorbringen.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

1.1 Allgemeines

Das Vorhaben wird in folgenden schutzwürdigen Gebieten verwirklicht: Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Weiher, Landschaftsschutzgebiet Mönchsberg-Rainberg, Historisches Zentrum der Stadt Salzburg als UNESCO-Welterbestätte, mit Stickstoffdioxid und PM10 belastetes Gebiet Luft. Diese Feststellungen ergeben sich aus den Verfahrensakten und dem Beschwerdeverfahren.

Das Vorhaben besteht in der Erweiterung der bestehenden Altstadtgarage B im Mönchsberg und stellt unbestritten ein Änderungsvorhaben dar. Derzeit besteht ein Konsens (Mönchsberggarage [auch: „Altstadtgarage“] Teile A + B bzw. Nord und Mitte) im Umfang von 1.493 Stellplätzen.

Mit Bescheid vom 30.08.1973, Zl. I/2-5655/1973, wurde die gewerberechliche Genehmigung für die „Parkgarage Mönchsberg Nord“ für 712 bis 720 Stellplätze genehmigt. Laut beiliegendem Plan wurden 720 Stellplätze eingezeichnet, weshalb von einem Bestand von 720 Stellplätzen für den Bauteil Nord auszugehen ist. Mit Bescheid vom 11.12.1973, Zl.

I/2-7000/1973, wurde die gewerberechtliche Genehmigung für die „Parkgarage Mönchsberg Mitte“ genehmigt. In der Bescheidbegründung und dem technischen Bericht ist großteils von „ca. 780 Stellplätzen“ die Rede. Im beiliegenden Plan sind exakt 773 Stellplätze eingezeichnet, weshalb von 773 Stellplätzen als „Konsens“ auszugehen ist, da die Projektpläne zu Bescheidbestandteilen erklärt wurden. Die projekt- und konsensgemäße Errichtung wurde mit Kollaudierungsbescheid vom 05.10.1976, Zl. I/2-6420/1975, bestätigt.

Der bestehende Konsens wird nicht im vollen Umfang genutzt – sondern ist auf Grund von Stellplatzvergrößerungen (Ummarkierungen) und anderen Änderungen nur noch von 1.292 Stellplätzen auszugehen, was sich aus den Aussagen der Projektwerberin ergibt. Im Bereich der Erweiterung des Teils B der Mönchsberggarage sollen 657 PKW-Stellplätze neu errichtet werden. Das ergibt sich aus dem Antrag der Projektwerberin. Mit den derzeit faktisch existierenden Stellplätzen ergibt sich in der Folge eine PKW-Stellplatzanzahl von insgesamt 1.949. Ausgehend vom derzeitigen Konsens im Umfang von 1.493 Stellplätzen erfolgt damit eine rechtlich relevante Konsenserweiterung um 456 Stellplätze. Der Schwellenwert des § 3a Abs. 3 Z 1 iVm Z 21 lit. b des Anhangs 1 des UVP-G 2000 von 750 Parkplätzen im Bestand und 375 Parkplätzen (50% des Bestandes) als Kapazitätserweiterung ist daher erfüllt und somit eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Nun hat die Projektwerberin in der Beschwerdeverhandlung, nachdem für den induzierten Betrieb vermeintlich höhere Belastungen durch Luftschadstoffe im Raum standen, ihren Antrag dahingehend eingeschränkt, dass sie nur noch einen Abspruch über die Erweiterung um effektiv 566 Stellplätze begehrt (Auszug aus der Verhandlungsschrift der Beschwerdeverhandlung, S. 16: *„Mit dieser Reduktion der Stellplätze ist sichergestellt, dass selbst unter nachteiligsten Annahmen der Schwellwert von 1% gesichert unterschritten wird. ...“*). Eine „Hüfte“ des neuen Garagenbereiches soll abgeschränkt werden und seien damit 90 Stellplätze nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich (laut Stellungnahme vom 23.07.2015 würden nur mehr 84 Stellplätze abgeschränkt werden, weshalb von dieser Zahl auszugehen ist). In der Beschwerdeverhandlung hat die Projektwerberin auf S. 16 der Verhandlungsschrift ausgeführt: *„Es werden 90 Stellplätze mit einem Schranken abgesperrt, 50 davon sind für das Stift St. Peter reserviert. Diese Plätze werden nicht in Betrieb genommen, es wird nur der Hohlraum geschaffen und steht in der Folge für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung.“* Damit hat die Projektwerberin ausdrücklich ihren Willen kund getan, 84 Stellplätze baulich zu errichten und in der Folge auch für Parkplatzzwecke benutzen zu wollen. Dies ergibt sich nicht nur aus den Aussagen der Projektwerberin selbst, sondern auch aus der Beilage 9, Seite 6, ihres Schriftsatzes vom 23.07.2015, wo die technischen Daten der Garagenerweiterung dargestellt werden und von

einer Stellplatzerweiterung von ca. 650 Stellplätzen die Rede ist. Die Reservierung von 50 Stellplätzen für das Stift St. Peter befindet sich noch in einem vorvertraglichen Stadium. Wie die restlichen Stellplätze genutzt werden sollen, ist unklar, nach den Angaben der Projektwerberin sollen hier ev. VIP-Parkplätze entstehen.

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.

1.2 Naturschutz

Das Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel beim Krautwächterhaus“ wurde mit Bescheid des Bürgermeisters der Stadt Salzburg vom 19.01.2012, Zl. 5/01/53489/2010/022, gemäß § 7 Abs. 3 des Salzburger NSchG zum Naturdenkmal erklärt. Die Maßnahmen liegen zwar neben, aber zur Gänze außerhalb der Grenzen des Naturdenkmals. Dies ergibt sich zum einen aus den schlüssigen Aussagen der Projektwerberin, etwa aus ihrer Stellungnahme im behördlichen Verfahren vom 07.05.2013 oder im Beschwerdeverfahren vom 30.01.2015 und zum anderen aus dem Lageplan der Baustraße der SPIRK & Partner ZT GmbH vom 07.03.2013, Zl. 12-033, 002, als Projektsbestandteil. Diese Tatsache wurde auch von den Beschwerdeführern nicht in Zweifel gezogen.

Aus dem naturschutzfachlichen Gutachten der Projektwerberin, erstellt vom Institut für Ökologie OG im Oktober 2013, kommt diese in den Fachbereichen Farn- und Blütenpflanzen, Herpetofauna sowie Biotope und Lebensräume zum Ergebnis, dass eine geringe Resterheblichkeit verbleibt. Betreffend die Avifauna verbleiben in der Bauphase mittlere Auswirkungen. Im Bereich Landschaftsbild und Charakter der Landschaft geht sie von geringen verbleibenden Auswirkungen aus, und beim Erholungswert von mittleren verbleibenden Auswirkungen. Dies gelte alles unter Berücksichtigung der

eingriffsmindernden Maßnahmen in der Bauphase. In der Betriebsphase verbleiben keine Auswirkungen bzw. sind Verbesserungen vorgesehen.

Zu den Landschaftsschutzgebieten Leopoldskroner Weiher und Mönchsberg-Rainberg gab der ASV Naturschutz in seinem Gutachten im behördlichen Verfahren vom 12.12.2013 an, dass die vorliegenden naturschutzfachlichen Projektunterlagen zum Teil unschlüssig und unvollständig sind. Es sind Tierarten nicht berücksichtigt worden und Fragen zum Landschaftsbild und zum Wert der Landschaft für die Erholung nur unzureichend behandelt worden. Auch die Auswirkungen von Emissionen und Lärm auf den Erholungswert der Landschaft sind nicht ausreichend behandelt worden. Unrichtig sind die Aussagen, dass durch einen umgebenden grünen Bauzaun ein massiver großflächiger Eingriff in das Landschaftsbild weitgehend zum Verschwinden gebracht werden kann. Es werden der Erholungswert und die besondere landschaftliche Schönheit der beiden Landschaftsschutzgebiete durch die großflächigen Baustellenarbeiten und die Lärmemissionen wesentlich beeinträchtigt. Eine wesentliche Minderung durch Bauzäune kann nicht erreicht werden, da die Einsehbarkeit, etwa von der Festung aus, besonders hoch ist. Insgesamt kann aber durch die zwangsläufig zu berücksichtigenden Ersatzmaßnahmen, wie zB Extensivierungsmaßnahmen, nachhaltig und langfristig betrachtet trotzdem von einer nicht erheblichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes ausgegangen werden.

Auf Nachfrage der Behörde erklärte der ASV Naturschutz mit Schreiben vom 05.03.2014 ebenfalls schlüssig und nachvollziehbar, dass das Ausmaß der zu erwartenden Umweltauswirkungen nicht als geringfügig zu werten ist, sondern die großflächigen Auswirkungen in der Bauzeit deutlich eine Größenordnung von Eingriffen übersteigen, die nicht oder fast nicht erkennbar bleiben. Insgesamt verändern die Eingriffe aber nachhaltig bzw. auf längere Zeiträume gesehen auch nicht das Wesen der Landschaft und den Naturhaushalt, weshalb es sich um „nicht wesentliche“ Eingriffe handelt. Eingriffe, die das Wesen des Schutzgutes insgesamt langfristig und nachhaltig maßgeblich verändern oder dem Schutzzweck diametral zuwider laufen, sind durch den projektgemäß vorgesehenen Garagenbau nicht zu erwarten. Die Eingriffe sind folgerichtig in die zwischen den Stufen „geringfügig“ und „wesentlich“ gelegene Wertestufe „erheblich“ einzureihen.

Vom Erstbeschwerdeführer wurde unter Vorlage einer fachlichen Stellungnahme von Dr. Türk weiter ins Treffen geführt, das Naturdenkmal „Krauthügel“ könnte zB durch einen Ölunfall auf der Baustelle zerstört werden oder könnten längerfristige Veränderungen der Bodenstruktur und des Bodenchemismus nur durch äußerst aufwendige Maßnahmen gemindert werden. Allgemein wird vorgebracht, das Fehlen von epiphytischen Flechten sei

ein Zeichen für die bedenkliche lufthygienische Situation am südlichen Fuße des Mönchsbergs. Ein fachlich überzeugendes Vorbringen dafür, dass eine Beeinträchtigung des Naturdenkmals durch das Bauvorhaben die Folge sei, hat der Erstbeschwerdeführer damit nicht erstatet.

Im Gegenzug dazu hat die Projektwerberin eine fachliche Stellungnahme von Dr. Wittmann, Institut für Ökologie OG, beigebracht, in der argumentiert wird, dass selbst der sensible Bioindikator Flechte im Planungsraum, wenn überhaupt, nur unbedeutend abträglich beeinflusst werde. Der Einwand der Erstbeschwerdeführerin, es hätte geprüft werden müssen, ob infolge der Deponierung von Aushubmaterial eine dauerhafte Veränderung der Vegetation, des Bodenwasserhaushalts und des Oberflächenwasserabflusses der betroffenen Wiesenfläche mit Feuchtbiotop (Kleinröhricht) oder allenfalls auch des angrenzenden Naturdenkmals bewirkt werde, wurde zum einen bereits im Gutachten des ASV Naturschutz sowie im naturschutzfachlichen Gutachten der Projektwerberin (als Biotop AL 37 unter Pkt. 3.1.37 und begutachtend unter Pkt. 4.3) berücksichtigt und hat der Erstbeschwerdeführer keine Begründung für diesen Einwand beigebracht, weshalb dieser auch nicht näher zu untersuchen war. Darüber hinaus wurde vom Institut für Ökologie OG im Oktober 2014 schlüssig wiederholt, dass jene Flächen, die von der Deponierung betroffen sind, landwirtschaftliche Intensivflächen darstellen. Derartige artenarme Biozönosen lassen sich auch kurzfristig wiederherstellen und ist für diese Flächen sogar eine Umwandlung in artenreiche und naturschutzfachlich wertvolle Magerwiesen, also eine Verbesserung, vorgesehen. Eine nachhaltige Beeinträchtigung ist daher auszuschließen.

1.3 UNESCO-Welterbestätte

Der ASV Geologie führte mit Schreiben vom 12.12.2012 aus, dass aus geologischer Sicht keine Beeinträchtigung des UNESCO Weltkulturerbes durch das Vorhaben eintreten wird. Der ASV Hochbau konnte sich dieser Einschätzung anschließen. Mit Schreiben vom 12.02.2013 kam DI Maldoner des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur, als Welterbebeauftragter und Vertreter der Republik Österreich in Abstimmung mit ICOMOS zum Schluss, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das UNESCO-Welterbe ein hohes Potential an Komplexität in sich bergen und eine nähere Prüfung erforderlich ist. Aus dem Report der Advisory Mission von ICOMOS International, dem Begutachtungsgremium der UNESCO, vom April 2013 ergibt sich schließlich, dass das Vorhaben unproblematisch erscheint, da insbesondere die Baustellenzufahrt wieder verschlossen werden wird.

Es kann sohin festgestellt werden, dass eine Beeinträchtigung der UNESCO-Welterbestätte des Historischen Zentrums der Stadt Salzburg durch das Vorhaben ausgeschlossen werden kann, sofern die Baustellenzufahrt nach Abschluss der Bauarbeiten wieder verschlossen wird und somit, wie im Projekt vorgesehen, der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird. Feststellungen zu einer möglichen Beeinträchtigung der Welterbestätte für den Fall des Bestehenbleibens der Baustellenzufahrt können nicht getroffen werden, da diese Frage nicht Gegenstand des Verfahrens war.

1.4 Umweltmedizin

Der ASV Umweltmedizin wurde von der belangten Behörde befragt, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt worden ist, wesentlich beeinträchtigt wird. Zusammenfassend kommt der Gutachter für die Bauphase 1, die 5 Monate dauert, zum Schluss, dass dieser Zeitraum als längerdauernd zu beurteilen sei. Es sei zu erwarten, dass durch den Baubetrieb bei Erholungssuchenden der Landschaftsschutzgebiete die Erholungswirkung im Bereich der Baustelle erheblich und auf Grund der langen Zeitdauer auch nachhaltig beeinträchtigt wird. Relevant sei hier die Lärmbelastung in einem Gebiet, das von Erholungssuchenden insbesondere wegen der Ruherwartung aufgesucht wird. Die Bauphase 2 werde nicht mehr untersucht, da sich schon aus der Bauphase 1 erhebliche Beeinträchtigungen ergeben.

Dr. med. univ. Thomas Edtstadler erklärt in einem von der Projektwerberin vorgelegten umweltmedizinischen Gutachten (Gutachten Edtstadler), dass humanmedizinisch relevante Gefährdungen für bloß kurzfristige Aufenthalte beim hier anzutreffenden temporär einwirkenden Baulärm auszuschließen seien. Für Personen, die die Region vorübergehend für Freizeitaktivitäten nutzen, sei festzustellen, dass umweltmedizinische Beurteilungsgrundlagen weitestgehend darauf aufbauen, für den jeweiligen Themenbereich längerfristige Aufenthalte (wie Wohnen) ohne Beeinträchtigung der Gesundheit sicherzustellen, nicht aber geeignet seien, daraus nachteilige gesundheitliche Wirkungen für vorübergehende Aufenthalte abzuleiten. Für die Erholung der Wohnbevölkerung würden die schalltechnischen Werte der ÖAL RL Nr. 3 eingehalten werden.

In Würdigung dieser beiden Gutachten aus dem Fachbereich der Umweltmedizin steht für das Gericht fest, dass Erholungssuchende der Landschaftsschutzgebiete in ihrer Ruherwartung – im Bereich der Baustelle – während der Errichtungsphase enttäuscht werden. Die schalltechnischen Werte der ÖAL RL Nr. 3 werden für die Erholung der Wohnbevölkerung eingehalten. Beeinträchtigungen durch störende Sichtbeziehungen und

Baustellenlärm treten nur während der Errichtungszeit auf – der Erholungswert wird in der Betriebsphase wieder völlig hergestellt sein. Diese Feststellungen ergeben sich übereinstimmend aus beiden Gutachten.

Aus dem Gutachten Edtstadler ergibt sich darüber hinaus schlüssig, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen der Erholungssuchenden während der Bauphase durch das Vorhaben auszuschließen sind. Dem widerspricht auch nicht das Gutachten des ASV Umweltmedizin, wo nur die Beeinträchtigung des Erholungswertes während der Bauphase beschrieben wird. Nicht schlüssig ist die Beurteilung des ASV Umweltmedizin, wonach eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion für die Dauer einer 5-monatigen Bauphase als längerdauernd und auf Grund der langen Zeitdauer als nachhaltig anzusehen ist, wird die Erholungsfunktion nach Abschluss der Bauarbeiten doch wieder völlig hergestellt sein.

1.5 Verkehrsprognosen

1.5.1 Die Projektwerberin vermeinte nach den Angaben von AXIS 495 Parkplätze für die Frage der Zusatzbeeinträchtigungen während der Betriebsphase kompensieren zu können. Diese Stellplätze seien bereits im bestehenden Verkehrsaufkommen enthalten und müssten bei der Frage der Zusatzbelastung in Abzug gebracht werden. 95 Stellplätze habe die Stadt Salzburg entfallen lassen, 50 würden durch das Stift St. Peter reserviert werden und 150 Anträge auf Dauerparkplätze stünden auf der Warteliste der Garage. 200 Stellplätze seien in der bestehenden Garage durch Ummarkierungen (Parkplatzvergrößerungen) weggefallen. Nach den schlüssigen Angaben des ASV Eckschlagler sind die 95 genannten Parkplätze in der Stadt tatsächlich nicht weggefallen, dies stimmt nur für 30 Parkplätze, welche aber schon durch eine andere Garage kompensiert würden. Auch die 200 Parkplätze auf der Warteliste bzw. des Stifts St. Peter sind unplausibel, da diese in der Stadt tatsächlich nicht weggefallen. Lediglich 200 Parkplätze können nachvollziehbar angerechnet werden, nämlich jene, die durch Ummarkierungen in der Altgarage tatsächlich weggefallen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hält diese Angaben für plausibel und geht daher in der Folge von nur noch 200 zu kompensierbaren Stellplätzen aus.

1.5.2 Der Antrag der Zweitbeschwerdeführerin auf Einholung eines Verkehrsgutachtens wird für die Ermittlung des Sachverhalt vom Gericht nicht für notwendig erachtet, da die bisherigen Ermittlungen bereits derzeit bei Weitem den Umfang einer Grobprüfung übersteigen und eine Beurteilung auch auf Basis der vorliegenden Ergebnisse möglich ist.

1.5.3 Bezüglich die Verteilung des Verkehrs wurde von AXIS (Verkehrsuntersuchung) nicht nachvollziehbar dargelegt, wie und warum diese angenommen wird bzw. von TAS (Bereiche

Luftreinhaltung und Lärmschutz) angenommen, dass sich der erzeugte Verkehr zu je 50% auf die beiden Fahrtrichtungen verteilt. Auf Nachfrage im Rahmen der Beschwerdeverhandlung führte TAS aus, dass sie nach Rücksprache mit AXIS eine maximale Belastung von 50% für eine Zufahrtsstrecke angesetzt hätten. Da ASV Eckschlager Gegenteiliges nicht ausgeführt habe, sei man dabei geblieben. Die Projektwerberin hielt diese Verteilung für plausibel, da die Hauptkunden aus Salzburg und Salzburg Umgebung stammen würden.

Nach den Angaben der Zweitbeschwerdeführerin würden aus Westen ungleich mehr Fahrzeuge (ca. 80%) kommen. Damit sei der induzierte Verkehr auf der Neutorstraße zu gering angesetzt gewesen. Das Gutachten von ZIS+P wird als Beweis genannt.

Das Gutachten von ZIS+P vom Dezember 2013 wurde auf Auftrag der Projektwerberin für das Flächenwidmungsverfahren in Auftrag gegeben und sollten damit die Auswirkungen des Erweiterungsprojektes auf die Verkehrsbelastung des öffentlichen Straßennetzes ermittelt werden. Im Gutachten wurden nicht nur die (wegen der Festspiele und der Adventzeit verkehrstärksten) Monate Dezember, Juli und August, sondern auch Jänner und März zu Grunde gelegt. Abgebildet wurde ein starker Werktagsverkehr und nach den Ausführungen von TAS in der Verhandlung eine daraus resultierende Überlastung der Altstadt. Dem Gutachten zu Grunde gelegt wurde, dass ca. 21% des zu- und abfahrenden Verkehrs das Neutor benutzt, der überwiegende Teil mit ca. 70% über die Neutorstraße fährt und ein Teil der Benutzer über die Reichenhaller Straße weiter nach Norden fährt.

In der Verhandlung wurde eine Verkehrsverteilung von 70/30 anstatt 50/50 auch von der Projektwerberin und TAS selber als realistisch beurteilt (TAS: *„Bezüglich der möglicherweise geänderten Verkehrsverteilung von 50% auf maximal 70% des betrieblichen Verkehrs auf eine Fahrtroute ...“*). Schließlich hat DI Eckschlager als ASV für Verkehrsprognosen in einer ergänzenden Stellungnahme vom 22.07.2015 unter Beilage einer Verkehrsstromanalyse, die dem Gutachten von ZIS+P zu Grunde gelegt war, ausgeführt, dass eine Verkehrsverteilung von 70/30 aus seiner fachlichen Sicht plausibler ist als jene von 50/50.

Nach Ansicht des erkennenden Senats steht fest, dass eine Verkehrsverteilung von 70/30, wobei der Großteil des von der Garage zu- und abfahrenden Verkehrs über die Neutorstraße fährt, als plausibel dem Verfahren zu Grunde gelegt werden kann. Fachlich plausible und schlüssige Argumente für eine 50/50-Verteilung konnten von der Projektwerberin nicht vorgebracht werden, bzw. sind solche auch nicht in den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen oder Gutachten enthalten. Im Gegenzug dazu findet sich aber im Gutachten von ZIS+P eine nachvollziehbare Ausführung zur Verteilung des Verkehrs.

Schließlich hat der ASV für Verkehrsprognosen bestätigt, dass die von ZIS+P angenommene Verkehrsverteilung plausibler ist. Da auch die Projektwerberin selbst im Zuge der Beschwerdeverhandlung mit dieser Verteilung „weitergerechnet“ hat, ist diese Annahme für die weitere Beurteilung zumindest plausibler als eine Verteilung von 50/50 und für eine Abschätzung „auf der sicheren Seite“ jedenfalls gerechtfertigt.

1.6 Luftreinhaltung

1.6.1 SV Wimmer führt namens der Zweitbeschwerdeführerin aus, dass die Daten für den induzierten Verkehr in der letzten Stellungnahme von TAS zwar angepasst worden seien, nicht aber die Verkehrszahlen für den im Garagenbereich selbst stattfindenden Verkehr. TAS bestätigte dies in der Beschwerdeverhandlung und führte aus, dass die Verkehrszahlen in der Garage um knapp 50% höher sein müssten. Die daraus resultierenden Immissionen aufgrund der Garagenabluft für den Jahresmittelwert von NO₂ würden sich auf 0,15 µg/m³ (0,5% des Grenzwertes nach IG-L, bzw. 0,4% des Grenzwertes nach § 20 IG-L) erhöhen. Für den Jahresmittelwert für PM10 erhöhen sich die Zusatzimmissionen aufgrund der Garagenabluft auf 0,03 µg/m³ (0,01% nach IG-L). Dies seien irrelevante Zusatzimmissionen, was von den Parteien nicht bestritten wurde und dem Verfahren zu Grunde gelegt wird.

1.6.2 Nach Ansicht der Zweitbeschwerdeführerin sei die Feinstaubbelastung durch den Kavernenausbruch und generell in der Bauphase unterschätzt worden. Die projektierten Maßnahmen seien nicht dargestellt. Als Beispiel wird angeführt, dass zwar eine zweite Reifenwaschanlage zugestanden worden sei, bisher aber keine Angaben dazu gemacht worden seien. Der ASV Luftreinhaltung verwies dazu auf sein Gutachten, wonach aus den Projektunterlagen für ihn zu entnehmen gewesen sei, dass eine zweite Reifenreinigungsanlage im Bereich zwischen Stollen und Zwischenlagerfläche eingeplant wurde. Diese Angabe ist schlüssig und vermag die Zweitbeschwerdeführerin nicht überzeugend darzulegen, dass die für die Bauphase abgeschätzte Feinstaubbelastung unterschätzt wurde. Darüber hinaus führt der ASV Luftreinhaltung aus, dass der Materialausbruch nur geringe Stauemissionen zur Folge habe, weil dies durch Berieselung sicher verhindert werden könne. Der für PM10 angesetzte Wert sei daher plausibel. Das Model GRAL sei für die Ermittlung der Belastungen in der Bauphase absolut geeignet.

Der Zweitbeschwerdeführerin ist es nicht gelungen, eine größere als im Projekt dargestellte Feinstaubbelastung durch den Kavernenausbruch darzustellen (siehe auch Pkt. 1.6.6).

1.6.3 Die Wahl der Beurteilungspunkte sei nach SV Wimmer bei der Emissionsquelle „Straße“ von besonderer Bedeutung, weil die Luftschadstoffimmissionen neben dem

Straßenrand mit der Entfernung rasch abklingen. Unplausibel sei, dass ein Beurteilungspunkt in 10 m Abstand von der Straßenachse standardmäßig angemessen wäre. Wenn man bedenke, dass die gesamte Bebauung an der Neutorstraße und im Umfeld der Garagenein- und -ausfahrt in einem Wohngebiet liege und damit auch die straßennahen Gebäude für Wohnzwecke nutzbar seien, dann müsse sich die Wahl der Beurteilungspunkte zumindest danach richten, wo sich die nächstgelegenen Gebäude befinden. Dies sei an der Neutorstraße in einer Entfernung von nur 6 bis 7 m von der Straßenachse. Im Bereich der Garagenzufahrt sei der Abstand noch geringer. Adäquat für die Wahl der Beurteilungspunkte wäre die Baufluchtlinie gewesen, die sich durch die straßennächsten Gebäude ergibt und nicht ein pauschaler Abstand von 10 m. Eine solche Wahl der Beurteilungspunkte sei durch die CAFE-Richtlinie und die Meßkonzeptverordnung auch keineswegs ausgeschlossen.

Zur Wahl der Beurteilungspunkte entlang der Straßen führt der ASV Luftreinhalteverordnung aus, dass Rad- und Gehwege entlang innerstädtischer Straßen im Hinblick auf den JMWB nicht zu den für die Beurteilung der Luftqualität relevanten Orten zählen würden. Die in der lufttechnischen Stellungnahme in einem Abstand von 10 m zur Straßenachse festgelegten Beurteilungspunkte seien aus fachlicher Sicht grundsätzlich nicht zu beanstanden. Die in der Beschwerdeverhandlung berechneten Zusatzbelastungen würden sich auf eine Entfernung von 10 m von der Straßenachse beziehen. Zumindest in den Obergeschossen befinde sich im angegebenen Bereich eine Wohnbevölkerung.

Die Zweitbeschwerdeführerin kritisiert das Luftschadstoff-Ausbreitungsmodell ADAS als sehr einfach. Dieses Modell könne nur sehr einfache Luftschadstoffemissionsquellen-Situationen abbilden, im gegenständlichen Fall nur eine Linienquelle. Betrachte man den Bereich der Garagenein- und -ausfahrt (Hildmannplatz) so existieren dort eine ganze Reihe relevanter Emissionsquellen mit völlig unterschiedlichem Emissionsverhalten, das sei der Bestandsverkehr auf der Neutorstraße und durch das Neutor, die Tunnelemissionen des Neutors, der von der Garage zu- und abfahrende Verkehr auf Nebenstraßen, der aus dem Garagengebiet induzierte Verkehr und letztendlich noch die Garagenentlüftung selbst. Eine solche komplexe Quellgeometrie der Emission könne nicht mit einem Modell abgebildet werden, das grundsätzlich nur eine Emissionsquelle berücksichtige. Wenn schon für die Bauphase ein Mehrquellenmodell wie GRAL zum Einsatz gelangt, so hätten mit gleicher oder noch größerer fachlicher Rechtfertigung die Immissionen in der Betriebsphase so berechnet werden müssen, dass die komplexe Situation adäquat abgebildet werde.

TAS meint, dass sich die Gesamtbelastung im unmittelbaren Nahbereich starker Emissionen vereinfacht als Summe von städtischem Hintergrund und der Immissionen auf Grund dieser

nahen Quellen angeben ließe. Bei derart geringen relativen Verkehrszunahmen aufgrund des induzierten Verkehrs seien keine relevanten Immissionserhöhungen zu erwarten. Die Abschätzung mit ADAS sei aus fachlicher Sicht für bebaute Gebiete repräsentativ.

Der ASV Luftreinhalteamt führt dazu aus, dass die grundsätzliche Kritik richtig sei. Die Immissionskarte für diesen Bereich zeige aber verhältnismäßig geringere Vorbelastungswerte verglichen mit anderen Straßenabschnitten. Aus den internen Auswertungen sei erkennbar, dass im Bereich Hildmannplatz eine durchschnittliche NO_2 -Belastung von 30 bis 35 und punktuell eventuell knapp über $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten sei, wobei diese Immissionsberechnungen an den Messwerten der dauerregistrierenden Messstellen bis zum Jahr 2013 kalibriert worden seien. Weiter führt er aus, dass die Berechnungen für eine Linienquelle ohne Gebäudeeinfluss stark vereinfachend seien und die diesbezügliche Kritik aus fachlicher Sicht verständlich sei. Durch die offene Bauweise ließen sich die tatsächlichen Gegebenheiten innerhalb der Bandbreite der Modellergebnisse für den einseitigen Gebäuderiegel und für die Straßenschlucht erwarten. Aus einem angestellten Vergleich ergebe sich, dass die Zusatzbelastungen für den JMW im Straßenraum durch den Gebäuderiegel wenig beeinflusst würden und an der Gebäudefront (10 m von der Straßenachse) weitgehend gleich blieben. Für den Fall der Straßenschlucht steige die Zusatzbelastung an der Gebäudefront gegenüber dem Modellfall ohne Gebäudeeinfluss wieder an. Daher sei für die tatsächliche Bebauungsstruktur an der Gebäudefront in Bodennähe eine um 5-10% höhere Zusatzbelastung als ohne Gebäudeeinfluss prognostizierbar. Diese Ergebnisse würden die wesentliche Auswirkung des Gebäudeeinflusses gegenüber unbebautem Gelände darstellen, was zu einer geringeren Abnahme der Immissionsbelastung in vertikaler Achse führe. Diese Effekte seien durch Modellierung von Vertikalprofilen an Straßen bekannt, vom Modell ADAS allerdings nicht ausweisbar. Die Wahl an den Baufluchtlinien sei aus fachlicher Sicht günstiger, das verwendete Modell ADAS sehe allerdings einen „Pauschalabstand“ vor. Eine genauere Prüfung sei mit dem zugrundeliegenden Modell GRAL möglich.

Auf Nachfrage, wie der ASV Luftreinhalteamt die betriebliche Zusatzbelastung einschätzt, wenn das komplexe Modell GRAL verwenden würde, meinte dieser, er würde für die Bodennähe ähnliche Werte erwarten. Ergänzend könnten die Immissionszusatzbelastungen in einem Vertikalprofil ausgewertet und ausgewiesen werden. Wenn sich ein Teil der Wohnbevölkerung in einer Entfernung von 6-7 m von der Straßenachse befindet, rechnet der ASV gemäß der Abstufung der Konzentrationsskala in Anhang 1 seines Gutachtens von jeweils $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_x$ mit einer Änderung um diesen Wert insgesamt.

Für den erkennenden Senat steht fest, dass das verwendete Ausbreitungsmodell ADAS ein vereinfachtes Modell im Vergleich zu GRAL darstellt und dementsprechend ungenauere Werte liefert. Das hat auch der ASV Luftreinhaltung bestätigt. Dieses Modell nimmt einen Abstand des relevanten Immissionspunktes von 10 m zur Straßenachse an. Nun hat die Zweitbeschwerdeführerin schlüssig ausgeführt, dass sich die Gebäudefluchten im Bereich der Neutorstraße bei 6-7 m von der Straßenachse finden. Dies wurde weder vom ASV Luftreinhaltung noch von der Projektwerberin bestritten (vgl. Verhandlungsprotokoll). Bestätigt wurde von ASV Gross hingegen, dass sich zumindest im Bereich der Obergeschoße eine Wohnbevölkerung befindet. Ebenso sei für die tatsächliche Bebauungsstruktur an der Gebäudefront in Bodennähe eine um 5-10% höhere Zusatzbelastung als ohne Gebäudeeinfluss prognostizierbar, da das Modell von unbebautem Gelände ausgeht. Die Straßenflucht führt auch zu einer geringeren Abnahme der Immissionsbelastung in vertikaler Achse. Diese Ausführungen des ASV wurden fachlich nicht bestritten und zeigen die Unsicherheiten des verwendeten Modells ADAS auf. Nachvollziehbar ist, dass die Unschärfe des verwendeten Modells zu einer marginal höheren Zusatzbelastung durch den Gebäudeeinfluss führt. Der ASV beziffert diese Unsicherheit mit rund $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_x$. Dies ist insbesondere deswegen von Bedeutung, da sich im Bereich der belasteten Neutorstraße eine Wohnbevölkerung in den Obergeschossen befindet und die Abstände zur Straßenachse tatsächlich geringer sind, als dem Modell zu Grunde gelegt wird.

1.6.4 Die angenommene Vorbelastung durch Luftschadstoffe ist nach den Angaben des ASV, der auf aktuelle Messwerte verweist, schlüssig und vermag die Zweitbeschwerdeführerin dies nicht zu entkräften.

1.6.5 Zusatzbelastung in der Betriebsphase

Für die Situation vor der Beschwerdeverhandlung legte der ASV Luftreinhaltung dar, dass alle Zusatzbelastungen in der Betriebsphase plausibel unter 1% der jeweiligen Grenzwerte gemäß IG-L lägen und damit auch der niedrigste Schwellenwert von 1% eingehalten werde. 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 NO_2 -JMW von $0,26 \mu\text{g}/\text{m}^3$, bzw. 0,9% des Grenzwertes IG-L und 0,7% des Grenzwertes § 20 IGL-L ausgegangen. Für PM10 würden sich maximale Tagesmittelwerte um $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,3% vom Grenzwert) bzw. $0,02 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $0,36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 im Jahresmittelwert (bzw. 0,9% vom Grenzwert § 20 IG-L) erhöhen. Bezogen auf den Grenzwert von IG-L $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liege die betriebliche Zusatzbelastung von NO_2 bei 1,2%. Für PM_{10} würden maximale Tagesmittelwerte von $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (1,2% vom Grenzwert) bzw. $0,15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Jahresmittelwert (ca. 0,4% des Grenzwerts) erhöhen.

Nachdem die Projektwerberin ihr Projekt modifizierte und 90 (später 84) Stellplätze nicht mehr beantragte, berechnete TAS: Die Immissionen lägen, inklusive der zuvor berücksichtigten Verkehrsaufteilung von maximal 70% auf der stärkst belasteten Fahrtroute bei $0,29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 als Jahresmittelwert (0,7% des Grenzwertes § 20 IG-L bzw. 1,0% des Grenzwertes IG-L). Für PM_{10} liege die betriebliche Zusatzbelastung am maximalen Tag bei $0,48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (1,0% des Grenzwertes IG-L) bzw. für den Jahresmittelwert bei $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (0,3% des Grenzwertes IG-L). Diese betrieblichen Zusatzbelastungen seien als irrelevant einzustufen.

Nach dem ASV Luftreinhalteplan ergebe diese Neuberechnung nachvollziehbar plausible Werte. Grund der geringen Änderung der Zusatzimmissionen und der Höhe der Vorbelastung sei ein proportionales Umlegen der Verkehrszahlen auf die Immissionswerte, was jedenfalls für PM_{10} und auch für NO_2 gerechtfertigt sei. Mit einer Grenzwertüberschreitung in der Betriebsphase bezüglich NO_2 sei nach wie vor zu rechnen, da die Grenzwertüberschreitung schon in der Vorbelastung bestehe.

Nach der Zweitbeschwerdeführerin zeige das bisherige Ermittlungsverfahren deutlich, dass bereits geringfügige Änderungen bei den Annahmen dazu führen, dass man einmal unter und einmal über den Immissionsgrenzwerten liegt, bzw. gerade unter oder bereits über dem Irrelevanzschwellenwert sich befindet. Die Wahl eines näheren Beurteilungspunktes würde die Stickstoffdioxidzusatzbelastung in der Betriebsphase trotz Einschränkung des Antrags wieder in den relevanten Bereich bringen. Diese Unsicherheit sei zu berücksichtigen.

Wie unter Pkt. 1.1 der Feststellungen/Beweiswürdigung ausgeführt, kann eine Reduktion um 84 Stellplätze nicht als projektgegenständig anerkannt werden, da nach Ansicht des Gerichtes diesbezüglich eine Umgehungsabsicht festgestellt wurde. Nach den plausiblen Angaben der Projektwerberin (TAS), welche auch vom ASV als plausibel anerkannt wurden,

ist daher bei den zu erwartenden Immissionen aufgrund des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase von folgenden Werten auszugehen:

NO₂ im Jahresmittelwert erhöht sich auf 0,36 µg/m³ (bzw. 0,9% vom Grenzwert § 20 IG-L und 1,2% vom Grenzwert IG-L). Für PM10 erhöhen sich die maximalen Tagesmittelwerte um 0,6 µg/m³ (1,2% vom Grenzwert) bzw. 0,15 µg/m³ für den Jahresmittelwert (ca. 0,4% des Grenzwerts).

Der ASV Luftreinhaltung führt in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 27.07.2015 schlüssig und nachvollziehbar aus, dass die Gesamtbelastung bei PM10 sowohl in der Vorbelastung als auch – bei Verwirklichung des Vorhabens – unter den Grenzwerten des IG-L, und zwar jedenfalls für den Jahresmittelgrenzwert und mit hoher Sicherheit auch für die zulässige Anzahl von 25 oder 35 jährlichen Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes liegt. Zu berücksichtigen sei, dass Grenzwertüberschreitungen nicht im gesamten Gebiet auftreten, sondern nur punktuell. Die prognostizierten relativen PM10-Zusatzbelastungen von 1,0 oder 1,2% als maximaler Tagesmittelwert und 0,3 oder 0,4% als Jahresmittelwert liegen deutlich unter dem Schwellenwert von 3% laut den beiden gegenständlich anwendbaren Schwellenwertkonzepten (die RVS 04.02.12 scheidet in diesem Fall aufgrund ihres andersgearteten Anwendungsbereiches aus). Diese Zusatzbelastungen sind daher aus fachlicher Sicht irrelevant gering.

Beim Schadstoff NO₂ liegt die Vorbelastung stellenweise über den Jahresmittelgrenzwerten des IG-L. Die beiden gegenständlich anwendbaren Schwellenwertkonzepte empfehlen für diesen Fall als Irrelevanzkriterium einen Schwellenwert von 1% des Jahresmittelgrenzwertes. Dieser Prozentwert wurde nicht der wissenschaftlichen Literatur entnommen, sondern stellt als Konventionwert einen Kompromiss zwischen verschiedenen Überlegungen dar. So besagt Abschnitt 3.2 des Leitfadens UVP und IG-L einleitend: „Ein Irrelevanzkriterium für eine Zusatzbelastung durch verkehrserregende Vorhaben sollte einerseits die bestehende Praxis, wie sie z.B. in verschiedenen Leitfäden, RVS und Anleitungen dargestellt ist, berücksichtigen, andererseits die spezielle Situation bei dieser Art von Vorhaben in Betracht ziehen.“ und in Abschnitt 3.4 wurde der Vorschlag konsequenterweise entsprechend formuliert: „In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ist als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angemessen.“

Da dieser Schwellenwert von 1% in beiden Fällen nur eine signifikante Stelle (d.h. keine Nachkommastellen) aufweist, sind aus den Prognosewerten die Beurteilungswerte durch

Runden auf ebenfalls ganzzahlige Prozentwerte zu bilden. Die genannten relativen Zusatzbelastungen von 0,7-1,2% NO₂ als Jahresmittelwert ergeben somit einheitlich einen Beurteilungswert von 1%. Dieser Wert liegt gemäß den beiden gegenständlich anwendbaren Schwellenwertkonzepten noch im Bereich der Irrelevanz. Irrelevante Zusatzbelastungen stellen sicher nicht erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt dar. Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus fachlicher Sicht die projektbedingten Zusatzbelastungen in der Betriebsphase nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der Fragestellung zu rechnen ist.

Nach Ansicht des erkennenden Senates ist den schlüssigen Ausführungen des ASV Luftreinhaltung zu folgen und kann für beide Schadstoffe (PM10 und NO₂) festgestellt werden, dass nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Dies vermochten auch nicht die Beschwerdeführer mit ihren Einwendungen zu entkräften. Unsicherheitsfaktoren, wie die Anwendung des einfachen Modells ADAS, das etwa die Gebäudefront nicht berücksichtigt oder einen Einheitsabstand von 10 m von der Straßenachse annimmt, wurden vom ASV Luftreinhaltung berücksichtigt und in seiner Schlussfolgerung dementsprechend einkalkuliert.

1.6.6 Zusatzbelastung in der Bauphase

Zur Frage, welches Schwellenwertkonzept für die Bauphase anwendbar sei, meint der ASV Luftreinhaltung, es seien alle drei dargestellten Konzepte qualifizierte Beurteilungsgrundlagen. Das Schwellenwertkonzept des Leitfadens UVP und IG-L erachte für die Bauphase in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen die gleichen Irrelevanzkriterien wie für die Betriebsphase als angemessen, dh im Allgemeinen 1% für Langzeit- und 3% für Kurzzeitgrenzwerte. Dies werde mit der Kürze der Bauzeit und mit den technischen Möglichkeiten zur Staubminderung begründet. Laut *Puxbaum* sei die Anwendung des Schwellenwertkonzeptes auf die Bauphase nicht zielführend. Dennoch wird dort für Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen eine Irrelevanzschwelle von 3% für Langzeitmittelwerte genannt. In der RVS 04.02.12 würden für die Bauphase keine Schwellenwerte festgelegt.

TAS meint, das Schwellenwertkonzept enthalte keine Einschränkungen. Es sehe aber mehrere Szenarien vor, in denen von den üblichen 1% Langzeitmittelwerten und 3% Kurzzeitmittelwerten abgewichen werden könne. Bei einer Bauphase sei etwa die Kürze mit zu berücksichtigen. Das werde im differenzierten Schwellenwertkonzept von *Puxbaum* berücksichtigt. Die RVS 04.02.12 gelte zwar im Bereich der Bundesstraßen, habe sich ihre

Anwendbarkeit aber auch für sämtliche Straßenprojekte durchgesetzt. Nach *Puxbaum* seien daher Schwellenwerte von 3% vorgesehen. In der lufttechnischen Untersuchung werde daher der induzierte Verkehr als Linienquelle mit einer Irrelevanzschwelle von 3% für Langzeitmittelwerte angewendet.

Nach dem ASV Luftreinhaltung seien in der Bauphase Grenzwertüberschreitungen nur für den NO₂-JMW stellenweise an den vom Baustellenverkehr genutzten Hauptverkehrsstraßen zu erwarten, wobei die Zusatzbelastung bis 1,4% des Grenzwertes betrage. Dieser Werte liege über dem Irrelevanzkriterium von 1% des UVP-Leitfadens und IG-L sowie unter dem Kriterium von 3% nach *Puxbaum*. Die Begründung des strengeren Schwellenwertes nach dem Leitfaden und IG-L sei dem Vorsorgeprinzip geschuldet (dh keine Mittelung phasenweiser hoher Zusatzbelastungen über das Jahresmittel), sei aber im Hinblick auf die Einmaligkeit der Belastung nicht ganz nachvollziehbar. Das Irrelevanzkriterium von 3% nach *Puxbaum* sei daher fachlich nicht zu beanstanden. Die höchsten relativen Zusatzbelastungen seien in der Bauphase dort zu erwarten, wo keine Grenzwertüberschreitungen zu befürchten seien. Der Wert von 6,5% gemäß Beilage 3 des Gutachtens beziehe sich auf einen Bereich, in dem es eine Wohnbevölkerung gibt.

Die relevanten Zusatzbelastungen in der Bauphase liegen für den NO₂-JMW bei maximal 1,4% des Grenzwertes. Nach den schlüssigen Ausführungen des ASV ist das Irrelevanzkriterium von 3% nach *Puxbaum* nicht zu beanstanden und kann auf Grund der Einmaligkeit des Baugeschehens auf diesen Grenzwert abgestellt werden. Dem kann sich der erkennende Senat anschließen (siehe auch die rechtlichen Ausführungen dazu) und ist auf Grund der Feststellung, dass der Grenzwert von 3% unterschritten wird, in der Bauphase nicht von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen. Was die dargestellte Zusatzbelastung von 6,5% NO₂-JMW anlangt, ist auszuführen, 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.

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1 Allgemeines

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG iVm § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 liegt Senatszuständigkeit vor.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Gemäß § 31 Abs. 1 VwGVG erfolgen die Entscheidungen und Anordnungen durch Beschluss, soweit nicht ein Erkenntnis zu fällen ist.

Es wurde zwar von den Beschwerdeführern kein Antrag auf Durchführung einer mündlichen Beschwerdeverhandlung gestellt, aber von der Projektwerberin. Auf Grund der widerstreitenden Gutachten im Fachgebiet der Luftreinhaltung erachtete das Bundesverwaltungsgericht die Durchführung einer mündlichen Verhandlung als notwendig.

Zu Spruchpunkt A)

2.2 UVP-Tatbestand

Die belangte Behörde hat richtig erkannt, dass aufgrund des Vorliegens schutzwürdiger Gebiete der Kategorien A und D sowie der Erreichung des Schwellenwertes nach § 3a Abs. 3 iVm Anhang 1 Z 21 lit. b Spalte 3 UVP-G eine Einzelfallprüfung nach § 3 Abs. 4 UVP-G durchzuführen ist – vgl. Pkt. 1.1 der Feststellungen/Beweiswürdigung.

Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation (Standort, Vorbelastung usw.) eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt dem hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (vgl. VwGH 18.11.2004, 2003/07/0127; US 10.11.2000, 9/2000/9-23 „Wiener Neustadt Ost II“). Die Einzelfallprüfung hat demnach Prognosecharakter und kann als überschlägige Vorausschau mit begrenzter Prüftiefe gesehen werden (*Altenburger/Berger*, UVP², § 3 Rz 10; *N. Raschauer*, RdU-UT 2009, 14 [17]). Die Entscheidungen der Behörde und des Bundesverwaltungsgerichts haben gemäß § 3 Abs. 7 und § 40 Abs. 4 UVP-G 2000 grundsätzlich innerhalb von 6 Wochen zu erfolgen.

Durch die Formulierung des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 wird deutlich herausgestrichen, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung des schutzwürdigen Gebietes eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen (US 26.01.2004, 9A/2003/19-30 „Maishofen“). Bei der Beurteilung der Frage, ob der Schutzzweck eines schutzwürdigen

Gebietes wesentlich beeinträchtigt wird, sind die Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1-3 UVP-G 2000 anzuwenden.

2.3 Kapazitätsverschiebungen

§ 3a Abs. 3 UVP-G 2000 lautet:

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

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

Nach der Judikatur des VwGH (VwGH 20.2.2003, 2001/06/0057) ist auch im öffentlichen Recht bei einer Interpretation nach jenen grundlegenden Regeln des Rechtsverständnisses vorzugehen, die im ABGB für den Bereich der Privatrechtsordnung normiert sind. § 6 ABGB verweist zunächst auf die Bedeutung des Wortlautes in seinem Zusammenhang. Dabei ist grundsätzlich zu fragen, welche Bedeutung einem Ausdruck nach dem allgemeinen Sprachgebrauch oder nach dem Sprachgebrauch des Gesetzgebers zukommt. Dafür müssen die objektiven, jedermann zugänglichen Kriterien des Verständnisses statt des subjektiven Verständnishorizonts der einzelnen Beteiligten im Vordergrund stehen. Dies bedeutet bei Auslegung von Verwaltungsgesetzen einen Vorrang der Wortinterpretation sowie äußerste Zurückhaltung gegenüber der Anwendung sogenannter „korrigierender“ Auslegungsmethoden (US 13.08.2004, 5B/2004/4-17 *Wels Shopping Center*).

Kapazitätserweiternde Änderungen sind nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut nur solche Änderungen, durch die es zu einer Änderung der Kapazität iSd genehmigten oder beantragten Größe eines Vorhabens gemessen in der im Anhang 1 UVP-G 2000 im jeweiligen Schwellenwert angegebenen Einheit, kommt (*Schmelz/Schwarzer* UVP-G § 2 Rz 16). Betrifft die Änderung nur einen noch nicht ausgeschöpften Konsens, so ist die Änderung bis zur bewilligten Kapazität nicht zu berücksichtigen (*Altenburger/Berger* § 3a Rz 3; *Köhler/Schwarzer* § 3 Rz 10). Projektänderungen, die zu keiner Kapazitätsausweitung führen, sind nicht UVP-pflichtig (US 25.02.1998, 8/1998/7-16 *Biedermannsdorf*; vgl. auch US 11.10.2001, 7A/2001/8-10 *Karnbrunn*; US 19.07.1999, 5/1998/6-46 *Bad Waltersdorf*).

Nun drängt sich gegenständlich die Frage der Zulässigkeit der Verschiebung von Kapazitäten auf, da bisher ungenutzte Kapazitäten (ca. 200 Stellplätze) im erweiterten Bereich der Garage Platz finden sollen. Unklar ist, ob und inwieweit Kapazitätsänderungen gegenzurechnen sind. Wird zB ein Parkplatz oder eine Parkgarage aufgelassen und durch eine neue Parkgarage ersetzt, soll die Gegenrechnung nur nach einem Teil der Lehre zulässig sein (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 2 Rz 53). Es scheint sachgerecht, die Gegenrechnung der Kapazitäten zuzulassen, weil sich – bei Annahme der gleichen Stellplatzzahl – an den vorhabensbedingten Umweltauswirkungen nichts Relevantes ändert. Befindet sich das neue Parkhaus, welches das alte ersetzt, nicht an gleicher Stelle, soll im Einzelfall zu beurteilen sein, ob wegen der Ortsveränderung mit relevanten anderen oder erhöhten Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Es ist nach einem Judikat des VwGH aber nicht zulässig, Kapazitäten von einer alten Anlage auf eine neue zu verschieben (VwGH 19.07.2007, 2006/07/0054). Die in der Spruchpraxis - insbesondere der Landesregierungen im Rahmen von Feststellungsbescheiden - regelmäßig vorgenommenen Gegenrechnung von Kapazitäten (in erster Linie in Bezug auf Parkplätze) soll daher nach einem anderen Teil der Lehre unzulässig sein (*Ennöckl* in *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg) UVP-G3 § 2 Rz 29; ebenso *Schulev-Steindl*, RdU 2007, 207). *Baumgartner/Petek* weisen auf die Praxis hin, wonach die Auflassung bestehender Parkplätze in einem Einkaufszentrum und ihr Ersatz durch eine Tiefgarage als Verschiebung bislang gegeneinander aufgerechnet wurden. Die Entscheidung des VwGH könnte auch für diese Fälle von Bedeutung sein könnte (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 2000, S. 62).

Die geschilderten Unklarheiten bestehen allerdings nur im Fall einer Neuerrichtung einer Anlage, die getrennt von der bisherigen errichtet wird. Auf einen solchen Fall bezieht sich auch das genannte Judikat des VwGH. Die Entscheidung des Höchstgerichtes geht von einem Sachverhalt aus, dass neben einer bestehenden Abfallsortieranlage eine davon getrennte chemisch-physikalische Aufbereitungsanlage geplant war. Nun hat das Höchstgericht die Frage, ob es sich um ein Änderungs- oder Neuvorhaben gehandelt hat, offen gelassen. Das Erweiterungsvorhaben sollte aber zum Teil aus einer „Kapazitätsverlagerung“ aus der bestehenden Anlage, zum Teil aus einer tatsächlichen Kapazitätserweiterung erfolgen und stand mit dem Bestand in keiner funktionellen Verbindung. Das Herauslösen einer bewilligten Teilkapazität, unter gleichzeitiger „Gutschrift“ für ein Neuvorhaben an anderer Stelle oder in einer anderen Anlage dürfe nicht erfolgen (VwGH 19.07.2007, 2006/07/0054).

Die zu berücksichtigende Kapazität ist jene, die auf die zu beurteilende Anlage als Gesamtvorhaben entfällt (vgl. § 2 Abs. 2 UVP-G 2000). Dieser Anlagenbegriff weicht von jenem der gewerblichen Betriebsanlage in § 74 Abs. 1 GewO ab (*Altenburger/Berger*, UVP-

G2 § 2 Rz 51). Gegenständlich handelt es sich um ein Änderungsvorhaben und besteht sowohl ein räumlicher als auch funktioneller Zusammenhang mit dem Bestand. Da das Erweiterungsvorhaben damit auch rechtlich eine Einheit mit dem bestehenden Vorhaben bilden wird, ist für die Beurteilung der Kapazitätserweiterung der bisher genehmigte, aber nicht ausgeschöpfte Konsens bei der Kapazitätserweiterung unberücksichtigt zu lassen (US 30.09.2013, 1A/2013/10-15 *Waldegg*; US 05.12.2008, 6A/2008/10-24 *Ischgl*; ausführlich BVwG 24.10.2014, W143 2003020-1/12E) – gegenständlich 200 Stellplätze.

2.4 Umgehungsabsicht - Antragseinschränkung im Beschwerdeverfahren

Z 21 lit. b UVP-G 2000 lautet:

"b) öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge."

Zu Z 21 lautet die Fußnote 4a:

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

Die Projektwerberin hat in der Beschwerdeverhandlung die projektgegenständliche zusätzliche Stellplatzanzahl um 84 Stellplätze reduziert. Die Zweitbeschwerdeführerin vermeint darin eine Umgehung zu sehen und liegt damit im Ergebnis richtig. Auch nach Ansicht des erkennenden Senates ist der Projektwerberin eine Umgehungsabsicht zu unterstellen und die Antragseinschränkung als solche nicht zu berücksichtigen.

Prüfgegenstand ist grundsätzlich das Vorhaben in seiner eingereichten Form. Die Projektgröße orientiert sich nach der neueren gängigen Judikatur nicht mehr an objektiven Vorgaben, dh an der größten technisch nutzbaren Größe (zB US 21.06.2000, 5/2000/3-19 *Stössing*), sondern am Antrag des Projektwerbers (VwGH 21.07.2005, 2004/05/0156). Die Befürchtung zukünftiger Kapazitätsausweitungen hat keine Auswirkungen (*Ennöckl* in *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg) UVP-G3 § 2 Rz 26; *Baumgartner/Petek* UVP-G S. 61-62; VwGH 27.09.2007, 2004/06/0030; US 11.06.2010, 1A/2009/6-142 *Heiligenkreuz*).

Reicht ein Projektwerber aber notorischerweise unterhalb der tatsächlichen Kapazität ein, so liegt eine Umgehung vor. Der Sachverhalt ist nach seiner „wahren Erscheinung“ zu beurteilen (*Altenburger/Berger UVP-G² § 2 Rz 55*). Von einer höheren als der eingereichten Kapazität ist etwa dann auszugehen, wenn dem Projektwerber bei den Kapazitätsangaben eine Umgehungsabsicht unterstellt werden kann (vgl. VwGH 25.09.2007, 2006/06/0095: *„In diesem Fall sah der Projektwerber zahlreiche „nicht öffentliche Parkplätze“ vor, ohne jedoch die Einrichtung entsprechender, wirksamer Zugangsbeschränkungen zu beabsichtigen. Es konnte dem Projektwerber daher zu Recht unterstellt werden, durch diese Trennung in öffentliche und nicht öffentliche Parkplätze den Schwellenwert umgehen zu wollen“*).

Gegenständlich wurde vom Bundesverwaltungsgericht eine Umgehungsabsicht festgestellt, da die Projektwerberin die Antragseinschränkung offenkundig nur deswegen vorgenommen hat, um nicht einer UVP-Pflicht zu unterliegen. Gleichzeitig ist die Antragseinschränkung aber auch nicht drauf gerichtet, die gegenständliche Parkgarage baulich zu verkleinern, um so die Stellplatzanzahl zu reduzieren, sondern wird der Raum für die Stellplätze errichtet und soll nach den Angaben der Projektwerberin auch so genutzt werden. Das ändert sich auch nicht durch die Willenskundgebung der Projektwerberin, dass 84 Stellplätze abgeschrankt werden und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sein sollen, da sich dieser Wille weder in konkreten Projektunterlagen noch einer baulichen Einschränkung des Vorhabens widerspiegelt.

Darüber hinaus ist auszuführen, dass, wenn die Projektwerberin vermeint, 84 Stellplätze seien nicht für die Öffentlichkeit zugänglich, gleichzeitig aber darlegt, 50 Plätze davon würden exklusiv für das Stift St. Peter reserviert werden, auch solche Dauerparkplätze in öffentlichen Tiefgaragen zu den „öffentlich zugänglichen Parkplätzen“ zählen – auch wenn dafür ein eigener Bereich vorgesehen ist – (z.B. durch Abschluss eines längerfristigen Nutzungsvertrages) und nicht von vornherein auf einen bestimmten Nutzerkreis (z.B. Wohnungseigentümer) eingeschränkt sind (*Altenburger/Berger UVP-G² Anhang 1 Rz 224*). Da es sich beim Erweiterungsvorhaben um eine Parkgarage handelt und sie eigens für Parkzwecke errichtet wird und grundsätzlich jedermann zur Verfügung stehen soll, ist auch davon auszugehen, dass die Stellplätze im abgeschrankten Bereich (durch Abschluss eines längerfristigen Nutzungsvertrages) nicht auf einen bestimmten Nutzerkreis eingeschränkt sind.

2.5 Zum Beschwerdevorbringen im Einzelnen:

2.5.1 Die Zweitbeschwerdeführerin bringt vor, die Behörde habe nicht über sämtliche Anträge der Projektwerberin (Rohstoffgewinnung und Rodung) abgesprochen. Dabei übersieht die Zweitbeschwerdeführerin aber, dass aus dem Antrag klar hervorgeht, dass der am ehesten in Frage kommende Tatbestand die Z 21 des Anhangs 1 des UVP-G 2000 ist. Durch die Formulierung des Spruches des angefochtenen Bescheides wird zunächst klargestellt, dass hinsichtlich der § 39 Abs. 1, § 3 Abs. 7 und § 3a Abs. 3 des UVP-G 2000 keine UVP durchzuführen ist. Damit stellt die Behörde ausdrücklich fest, dass kein Tatbestand des UVP-G 2000 erfüllt ist. Wenn sie dann weiter feststellt, dass die Tatbestände der Z 21a und 21b des Anhangs 1 des UVP-G 2000 nicht verwirklicht sind, betont sie lediglich, dass der am ehesten in Frage kommende „Parkplatz-Tatbestand“ nicht erfüllt ist. Gegen diese Vorgangsweise bestehen seitens des erkennenden Senates keine Bedenken.

Die Zweitbeschwerdeführerin liegt richtig, wenn sie vorbringt, dass es sich um ein Änderungsvorhaben handelt. Entgegen ihrem Vorbringen hat die belangte Behörde dies aber auch im Spruch erfasst und explizit den Änderungs-Tatbestand § 3a UVP-G 2000 angeführt.

Die Zweitbeschwerdeführerin behauptet weiters, § 3a Abs. 3 UVP-G 2000 sei anzuwenden und nicht § 3 Abs. 4 leg. cit., der nur eine eingeschränkte Prüfung vorsehe. Beurteilungsmaßstab sei nicht die Nachhaltigkeit und Wesentlichkeit, sondern die Erheblichkeit. Überdies seien nicht nur schutzwürdige Gebiete zu berücksichtigen, sondern alle in § 1 Abs. 1 Z 1 leg. cit. genannten Schutzgüter. Damit verkennt die Zweitbeschwerdeführerin die Rechtslage.

§ 3a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 lauten:

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

1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder

2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.“

- (4) Bei der Feststellung im Einzelfall hat die Behörde die in § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Einzelfallprüfung gemäß Abs. 1 Z 2, Abs. 2, 3 und 6 entfällt, wenn der

Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.“

§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000 lautet:

„Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhangs 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhangs 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhangs 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhangs 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. ...“

§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000 legt fest, unter welchen Voraussetzungen ein (Neu-)Vorhaben, für das in Spalte 3 des Anhangs 1 ein Schwellenwert in bestimmten Schutzgebieten festgelegt ist, UVP-pflichtig ist. Unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen ist im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass der schützenswerte Lebensraum oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. § 3a Abs. 3 leg. cit. normiert, wann Änderungen solcher Vorhaben einer vereinfachten UVP zu unterziehen sind. Neben anderen Voraussetzungen nur dann, wenn die Behörde im Einzelfall festgestellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Nicht abwegig erscheint vor diesem

Hintergrund, dass es auf die Erheblichkeit von Auswirkungen auf die (gesamte) Umwelt ankommt, wie die Zweitbeschwerdeführerin vermutet. Eine solche Auslegung würde aber dazu führen, dass Änderungen von Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten nach wesentlich strengeren Maßstäben beurteilt würden, als Neuvorhaben in schutzwürdigen Gebieten, was weder sachlich gerechtfertigt ist noch der Systematik des UVP-G entspricht. Schließlich sind die Schwellenwerte in Spalte 3, so auch in Z 21 des Anhangs 1, deutlich niedriger als in Spalte 2, was daraus resultiert, dass die zu schützenden Gebiete eine besonders hohe ökologische Sensibilität aufweisen. Daher kann die Beurteilung, ob ein Spalte 3-Vorhaben, sei es ein Neuvorhaben oder ein Änderungsvorhaben, einer UVP zu unterziehen ist, immer nur im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 und somit auf eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes bezogen erfolgen (*Altenburger/Berger*, UVP-G², § 3a Rz 20 iVm § 3 Rz 50; US 12.08.2011, 7A/2010/19-34 *St. Nikolai/Draßling*; US 12.08.2011, 6A/2010/28-24 *Behamberg*; US 04.07.2007, 7A/2007/9-6 *Ernstbrunn*; US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 *Sommerein*; US 13.02.2007, 5B/2005/14-53 *Nussdorf-Debant* zu § 3a Abs. 6 UVP-G 2000).

2.5.2 Dauerhafte Notzufahrt und alternative Baustollenführung

Beide Beschwerdeführer bringen vor, dass die Baustellenzufahrt als dauerhafte Notzufahrt bestehen bleiben würde und dies im Verfahren nicht berücksichtigt worden sei. Im Rahmen einer UVP sind zwar grundsätzlich sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu beurteilen, aber Gegenstand eines UVP-Verfahrens kann ausschließlich das konkrete vom Projektwerber eingereichte Vorhaben sein (*Ennöckl, Raschauer, Bergthaler*, UVP-G Kommentar³, § 1 Rz 4). Demnach war die UVP-Behörde auch gegenständlich an das eingereichte Vorhaben gebunden, welches zwar eine vorübergehende Baustellenzufahrt vorsieht, aber nicht deren Fortbestand als Notzufahrt. Nicht zu klären war daher im UVP-Feststellungsverfahren, ob eine solche Notzufahrt, wie die Beschwerdeführer dies vorbringen, aus Sicherheitsüberlegungen heraus sinnvoll oder gar notwendig wäre.

Um dem Vorwurf der Beschwerdeführer zu begegnen, die Projektwerberin plane, sich die Notzufahrt in den materienrechtlichen Verfahren vorschreiben zu lassen: Für die Projektwerberin wäre nichts gewonnen, wenn sie zwar einen Antrag auf UVP-Feststellung begehrt, um Rechtssicherheit zur Frage der UVP-Pflicht zu bekommen, aber nicht das wahre, tatsächlich geplante Vorhaben überprüfen lässt. Eine nachträgliche Projektänderung, sei es auch eine, die sich durch die Vorschreibung von Auflagen von Behörden in den materienrechtlichen Verfahren ergibt, kann nämlich dazu führen, dass keine Projektidentität und somit auch keine Bindungswirkung der UVP-Feststellungsentscheidung gegeben ist (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 3 Rz 88-89 und § 46 Rz 4; VwGH 21.03.2007, 2006/05/0172).

Gleiches gilt für das Vorbringen, es sei eine alternative Baustollenführung geplant.

2.5.3 Landschaftsschutzgebiete Leopoldskroner Weiher und Mönchsberg-Rainberg

Beide Beschwerdeführer bringen vor, dass die beiden berührten Landschaftsschutzgebiete durch das Vorhaben so beeinträchtigt werden, dass eine UVP zwingend durchzuführen sei.

Bei der Beurteilung der Umweltbeeinträchtigungen sind nicht sämtliche Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt maßgeblich, sondern nur solche, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes bzw. des schutzwürdigen Lebensraumes wesentlich beeinträchtigen würden (*Altenburger/Berger*, UVP-G² § 3 Rz 49; *Baumgartner/Petek*, UVP-G 81; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 3 Rz 53). Die Zustandsbeeinträchtigung muss mit einer gewissen Sicherheit eintreten; es reicht nicht, wenn negative Auswirkungen nur möglich sind, sie müssen vielmehr zu erwarten sein (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 3 Rz 70). Der Schutzzweck des jeweiligen Schutzgebiets ergibt sich aus dem das Schutzgebiet festlegenden Rechtsakt sowie aus anderen, höherrangigen Normen (US 26.1.2003, 9A/2003/19-30 *Maishofen*; vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ Anh 2 Rz 5).

Gemäß § 1a der Leopoldskroner-Weiher-Landschaftsschutzverordnung 1980 dient die VO der Erhaltung erstens der besonderen landschaftlichen Schönheit des Gebietes um den Leopoldskroner Weiher, das durch Teiche, Weiher sowie kleinflächig strukturierte Landschaft mit Wiesen, Wäldchen und alten Parks geprägt ist sowie zweitens des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes des Grünkeils zwischen dem Leopoldskroner Moor und dem Festungsberg als harmonische Verbindung von Naturlandschaft und naturnaher Kulturlandschaft.

Gemäß § 1a der Mönchsberg-Rainberg-Landschaftsschutzverordnung 1981 dient die VO der Erhaltung erstens der besonderen landschaftlichen Schönheit des Berges (Umrahmung der Bergkulisse durch die Altstadt von Salzburg, kulturelle Prägung durch die Festung) und zweitens des besonderen Erholungswertes der charakteristischen, durch Wege dicht erschlossenen Landschaftselemente (Reste natürlicher Waldbestände, Felsensteppe als nacheiszeitlicher Reliktstandort, kleinräumige Wiesen und Wäldchen).

Wie sich aus den Feststellungen ergibt, hat der ASV Naturschutz im behördlichen Verfahren schlüssig dargelegt, dass es zwar zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der beiden Landschaftsschutzgebiete während der Bauphase kommt, insgesamt betrachtet aber keine Eingriffe vorliegen, die das Wesen des Schutzgutes langfristig und nachhaltig maßgeblich verändern oder dem Schutzzweck diametral zuwider laufen. Der Einwand der

Beschwerdeführer, dass diese Schlussfolgerung un schlüssig ist, hält einer rechtlichen Würdigung nicht Stand. Wie oben dargelegt, sind auch bei Änderungsvorhaben nach § 3a Abs. 3 UVP-G 2000 das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet zu betrachten und ist unter diesen Voraussetzungen zu prüfen, ob eine wesentliche Beeinträchtigung zu erwarten ist. Gerade eine nachhaltige Beeinträchtigung des Schutzgebietes konnte aber ausgeschlossen werden.

Der Einwand der Erstbeschwerdeführerin, es hätte geprüft werden müssen, ob infolge der Deponierung von Aushubmaterial eine dauerhafte Veränderung der Vegetation, des Bodenwasserhaushalts und des Oberflächenwasserabflusses der betroffenen Wiesenfläche mit Feuchtbiotop (Kleinröhricht) oder allenfalls auch des angrenzenden Naturdenkmals bewirkt werde, geht nicht nur deswegen ins Leere, weil für diese Behauptung keinerlei fachliche Argumente oder eine Begründung vorgebracht wurden, sondern insbesondere, weil die Deponierung des Aushubmaterials im Gutachten des ASV Naturschutz mitberücksichtigt worden ist. Damit ist einer fachliche Beurteilung im Rahmen einer vorzunehmenden Grobprüfung ausreichend genüge getan worden.

Zum weiteren Einwand, die beiden Landschaftsschutzgebiete würden deswegen dauerhaft beeinträchtigt bleiben, weil eine Notzufahrt bestehen bleibe und diese Auswirkungen nicht untersucht worden seien, ist auf die Ausführungen zu Pkt. 2.5.2 zu verweisen.

2.5.4 Naturdenkmal „Ephemerer Tümpel beim Krautwächterhaus“

Eine Beeinträchtigung dieses Naturdenkmals ist im gegenständlichen Feststellungsverfahren nicht zu prüfen. Tatbestände des Anhangs 1 Spalte 3 des UVP-G 2000 können nur dann erfüllt sein, wenn ein Vorhaben innerhalb eines Schutzgebietes (zumindest zum Teil) zum Liegen kommt. Eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes von „außerhalb“, wie insbesondere der Erstbeschwerdeführer vorbringt, reicht dafür nicht aus. Diese Auffassung wird vom überwiegenden Teil der Lehre vertreten und schließt der Gesetzeswortlaut eine andere Ansicht aus (*Florian Stangl*, RdU-UT 2012/19; *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 3 Rz 48; *Schmelz/Schwarzer*, Kommentar zum UVP-G 2000, 2011, § 3 Rz 49; *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³, Anh 2 Rz 4; *Baumgartner/Petek*, UVP-G S. 79-80 und 484-485; BVwG 27.03.2014, W143 2000181-1/8E *Windpark Koralpe*; US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 *Sommerein*; US 26.04.2007, 6B/2007/2-18 *Hinterstoder*; aA US 07.03.2012, 3B/2011/4-19 *St. Pantaleon* und VwGH zum wortgleichen Tatbestand des Tiroler Flurverfassungsgesetzes am 11.09.2003, 2003/07/0092).

Anhang 1 Z 21 lit. b UVP-G 2000 lautet etwa: „Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge.“ Durch die Wortpassage „Parkplätze ... in schutzwürdigen Gebieten“ wird bereits eine örtliche Eingrenzung auf das Schutzgebiet normiert und wird ausgeschlossen, dass von dieser Regelung Anlagen umfasst sein können, die außerhalb eines Schutzgebietes liegen. Das Areal des Naturdenkmals wird aber durch die geplanten Baumaßnahmen nicht örtlich berührt, weshalb der Tatbestand der Z 21 lit. b leg. cit. schon aus diesem Grunde nicht erfüllt sein kann. Unbeachtlich ist der Hinweis der Erstbeschwerdeführerin, das Naturdenkmal liege im Landschaftsschutzgebiet Leopoldskroner Weiher, da eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses Landschaftsschutzgebietes ohnehin Prüfungsgegenstand ist.

Im Übrigen wurde das Naturdenkmal, wie sich aus den Feststellungen ergibt, im Fachgutachten „Naturschutz“ der Projektwerberin und damit im Gutachten des ASV Naturschutz berücksichtigt und konnten keine nachhaltigen Beeinträchtigungen erkannt werden. Der Hinweis des Erstbeschwerdeführers, ein Ölunfall könnte das Naturdenkmal zerstören, geht deswegen ins Leere, da für solche projektbedingten Auswirkungen Maßnahmen in der Bewilligung vorgesehen werden können, die solche Beeinträchtigungen verhindern.

2.5.5 UNESCO-Welterbestätte

Die belangte Behörde zu Recht ausgesprochen, dass eine Beeinträchtigung der UNESCO-Welterbestätte des Historischen Zentrums der Stadt Salzburg durch das Vorhaben ausgeschlossen werden kann. Das Vorbringen, es werde die Welterbestätte durch das Vorhaben insbesondere dadurch beeinträchtigt, dass die Baustellenzufahrt als Notzufahrt bestehen bleibe, gehen angesichts der getroffenen Feststellungen ins Leere und wird auf die Ausführungen zu Pkt. 2.5.2 verwiesen.

2.5.6 Erholungswert der Landschaftsschutzgebiete – Umweltmedizin

Obwohl der ASV Umweltmedizin, wie in den Feststellungen dargelegt, ausführte, es sei zu erwarten, dass durch den Baubetrieb bei Erholungssuchenden der Landschaftsschutzgebiete die Erholungswirkung erheblich und auf Grund der langen Zeitdauer auch nachhaltig beeinträchtigt werden würde, kam die belangte Behörde in ihrer rechtlichen Würdigung zu einem anderen Ergebnis. Sie führte aus, dass die Erholungsfunktion durch störende Sichtbeziehungen und den Baustellenlärm während der Bauzeit unbestritten beeinträchtigt werden wird. In schutzwürdigen Gebieten sei aber nicht nur das Ausmaß, sondern auch die

Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Die Baustelle bestehe nur temporär und erfolge danach ein Rückbau, womit es zu keinem systemschädigenden, nachhaltigen Eingriff in die Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete komme.

Die Beschwerdeführer erkennen unter Verweis auf das Gutachten des ASV Umweltmedizin eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Erholungswertes. Mit Verweis auf Literatur zum Salzburger NSchG wird vorgebracht, dass das Beurteilungskriterium der Beeinträchtigung des Erholungswertes nicht ident sei mit dem der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Daraus ergebe sich, dass der Erholungswert hauptsächlich lärmmedizinische Fragen beinhalte.

Im Ergebnis liegen die belangte Behörde und die Projektwerberin mit ihren Ausführungen richtig. Aus dem Leitfaden zum UVP-G des BMLFUW ergeben sich als wichtigste Schutzzwecke der Anhang 2-Schutzgebiete der Kategorie A: *„... Schutz von Tieren und Pflanzen und deren Lebensräumen; Schutz des Landschaftsbildes (...), Schutz historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsamer Landschaften ...“*. Die beiden den Landschaftsschutzgebieten zu Grunde liegenden Verordnungen normieren als Schutzzweck auch die *„... Erhaltung des besonderen Erlebnis- und Erholungswertes des Grünkeils zwischen dem Leopoldskroner Moor und dem Festungsberg als harmonische Verbindung von Naturlandschaft und naturnaher Kulturlandschaft...“* bzw. die *„... Erhaltung des besonderen Erholungswertes der charakteristischen, durch Wege dicht erschlossenen Landschaftselemente (Reste natürlicher Waldbestände, Felsensteppe als nacheiszeitlicher Reliktstandort, kleinräumige Wiesen und Wäldchen). ...“* Damit verbindet der Verordnungsgeber den Erholungswert ausdrücklich mit der landschaftsästhetischen Wahrnehmung. Eine solche Auslegung findet sich auch in der Judikatur des Umweltsenates und des Verwaltungsgerichtshofes wieder: Die „Erholungswirkung“ stellt demnach einen in der Rechtsanwendung verwendeten Rechtsbegriff zur näheren Konkretisierung des Schutzguts „Landschaft“ dar (vgl. US 13.02.2006, 7B/2006/17-20 *Flachau*). Bei der Erhaltung des Erholungswertes als Ziel des Naturschutzes wird auf die Bewahrung der Naturschönheit als solche abgestellt (US 05.12.2012, 2A/2010/18-245 *Gemeinschaftskraftwerk Oberinntal*). Nach der Entscheidung des VwGH vom 21.05.2012, 2010/10/0164, zum Oberösterreichischen Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 geht es beim Erholungswert der betroffenen Landschaft um die auf konkreten Umständen beruhende Eignung der Landschaft, dem Erholungsbedürfnis von Menschen zu dienen. Eine Beeinträchtigung des Erholungswertes in diesem Sinne ist daher dann anzunehmen, wenn das zu beurteilende Vorhaben in einem Gebiet, das auf Grund seiner Landschaftsausstattung geeignet ist,

Erholung zu bieten, Erholungssuchende in ihrer Erholung beeinträchtigen würde (vgl. auch VwGH 31.05.2006, VwSlg. 16.942A/2006; 25.02.2003, VwSlg. 16.021A/2003).

Demnach liegt die Zweitbeschwerdeführerin mit der Annahme richtig, dass das Beurteilungskriterium der Beeinträchtigung des Erholungswertes nicht ident mit dem Landschaftsbild ist, auch wenn der Begriff des Erholungswertes unbestritten die Frage einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beinhalten kann. Allerdings betrifft der Erholungswert darüber hinaus nicht hauptsächlich lärmmedizinische Fragen, wie sie weiter vorbringt, sondern vielmehr naturschutzfachliche. Dementsprechend hat der ASV Naturschutz schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass die besondere Schönheit der Landschaftsschutzgebiete durch die Baustelle sowie die Lärmemissionen zwar wesentlich beeinträchtigt wird. Insgesamt sind Eingriffe – wobei Gegenstand der Betrachtung auch der Erholungswert war – die das Wesen des Schutzgutes insgesamt langfristig und nachhaltig verändern oder dem Schutzzweck diametral zuwider laufen, durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Wie bereits oben ausgeführt, ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck – nämlich gegenständlich der Erholungswert der beiden Landschaftsschutzgebiete – wesentlich beeinträchtigt wird. Mit einer nachhaltigen Beeinträchtigung (irreversible, bleibende Schädigung) kann aber naturgemäß nicht gerechnet werden, wenn diese bloß in der Zeit der Errichtungsphase stattfindet und danach der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird, weshalb der erkennende Senat in diesem Punkt zu keinem anderen Ergebnis als die belangte Behörde gelangen kann. Das Gutachten des ASV Umweltmedizin, dem sich die Beschwerdeführer anschließen, vermag dieses Ergebnis aus den oben dargelegten Gründen nicht zu erschüttern. Die Ausführung des ASV Umweltmedizin, dass eine Bauphase (konkret Bauphase 1 mit 5 Monaten) einen langdauernden Zeitraum darstelle und damit nachhaltig sei, kann einer rechtlichen Würdigung nicht standhalten (vgl. zur Frage einer möglichen Beeinträchtigung während der Bauzeit auch US 16.05.2012, 4B/2007/6-125). Gleiches gilt für die gesamte Bauzeit, da es sich dabei um einen absehbaren Zeitraum handelt und der Erholungswert nach Abschluss dieses wieder völlig hergestellt wird. Darüber hinaus liegt die belangte Behörde mit ihren Ausführungen richtig, dass einem Erholungssuchenden nicht unterstellt werden kann, einen dauerhaften Aufenthalt im Bereich der Baustelle zu nehmen.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass der Schutzzweck des Erholungswertes der Landschaftsschutzgebiete Leopoldskroner Weiher und Mönchsberg-

Rainberg gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000, unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

2.5.7 Belastetes Gebiet Luft

Wie oben bereits ausgeführt, ist das Vorhaben einer Einzelfallprüfung nach § 3a Abs. 3 iVm § 3 Abs. 4 UVP-G iVm Anhang 1 Z 21 Spalte 3 UVP-G zu unterziehen. Das Vorhaben wird ua. in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D „belastetes Gebiet (Luft)“ verwirklicht. Diese Kategorie stellt auf Gebiete ab, die gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 durch VO des BMLFUW festgelegt wurden (vgl. US 16.11.2007, 5B/2007/14-7 *Wals-Siezenheim*). Dies sind Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des IG-L wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden. Eine Einzelfallprüfung ist nur durchzuführen, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und dem festgelegten Gebiet, bezogen auf den jeweiligen Luftschadstoff, besteht (*Baumgartner/Petek*, UVP-G S. 483f).

§ 1 Z 5 lit. a der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 idF BGBl. II Nr. 483/2008 lautete:

„5. Salzburg:

a) das Gebiet der Katastralgemeinde Salzburg im Stadtgebiet von Salzburg (Stickstoffdioxid und PM₁₀),“

Das Vorhaben soll somit in einem mit PM₁₀ (Feinstaub) und Stickstoffdioxid (NO₂) belasteten Gebiet verwirklicht werden. Der Schutzzweck für das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D besteht im Schutz von Mensch, Tieren, Pflanzen sowie Kultur- und Sachgütern vor schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen. Nach den Angaben der Zweitbeschwerdeführerin sei das Stadtgebiet von Salzburg infolge von andauernden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 erklärt worden. Ein Evaluierungsbericht habe gezeigt, dass auch im Jahr 2015 der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid im Nahbereich stark frequentierter Straßen kaum einzuhalten ist, weshalb im Luftreinhalteprogramm 2013 Maßnahmen vorgesehen wurden. Hier sei gar keine Belastung tolerierbar.

Der Umweltsenat hat sich bereits mehrfach mit der Frage auseinandergesetzt, wo die Grenzen für (weitere) Belastungen durch Vorhaben in solchen Gebieten bei den wesentlichsten Immissionen (NO₂ und PM₁₀) anzusetzen sind (US 26.6.2006, US 5B/2005/7-19 *Wels Maximarkt II*; 12.03.2010, 4A/2010/1-9 *Wulkaprodersdorf*; 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, *Wien Aderklaaerstraße*). Diesen Entscheidungen lag ein

Erheblichkeitsschwellenwert von 1% des Langzeitwertes zu Grunde und es wurden die Umweltauswirkungen von Punktquellen bzw. verkehrserregenden Vorhaben beurteilt. Wie der VwGH in der Sache *Wels Maximarkt II* aber ausgesprochen hat, kann sich die UVP-Behörde bei der Feststellung der UVP-Pflicht nicht unmittelbar auf den „Leitfaden UVP und IG-L“ und das darin enthaltene Schwellenwertkonzept stützen (VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144). Da der Leitfaden des Umweltbundesamtes keine Verordnung im Sinne des § 3 Abs. 5 UVP-G 2000 darstellt, sei ein bloßes Abstellen auf das Überschreiten der Bagatellgrenze (1% bzw. 3% des JMW) unzulässig. Die Behörde habe vielmehr nach den Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 – erforderlichenfalls auf sachverständiger Grundlage – zu klären, ob mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Für die Betriebsphase wurde festgestellt, dass durch das Vorhaben eine Zusatzbelastung von NO₂ im Jahresmittelwert von 1,2% zu erwarten ist. Der ASV Luftreinhaltung hat schlüssig ausgeführt, dass nicht mit erheblichen Zusatzbelastungen zu rechnen ist und die prognostizierten Werte im irrelevanten Bereich angesiedelt sind. Für PM10 wurde ebenso plausibel dargelegt, dass durch die projektbedingten Zusatzbelastungen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

In der Betriebsphase ist daher gemäß den Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 iVm § 3a Abs. 3 Z 1 UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

Zur Ansicht der Projektwerberin, es handle sich gegenständlich, was die Zusatzbelastung durch den Verkehr betrifft, um ein Linienvorhaben und kein Punktvorhaben, ist auszuführen, dass dieser Argumentation nicht nur die Beschwerdeführer widersprechen, sondern auch der ASV Luftreinhaltung schlüssig auf ein Punktvorhaben abgestellt hat (Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamtes aus 2007; US 12.03.2010, 4A/2010/1-9 *Wulkaprodersdorf*). Als Linienvorhaben werden insbesondere Eisenbahnstrecken oder Bundesstraßen gewertet.

Wenn die Projektwerberin meint, es sei der Gebäudemittelpunkt als Messpunkt relevant, da davon auszugehen sei, dass sich Personen überwiegend im Gebäude aufhielten und dazu auf eine Entscheidung des Umweltsenates (US 17.03.2008 5A/2007/13-43 *Vöcklabruck*) verweist, ist anzumerken, dass das von ihr verwendete Ausbreitungsmodell ADAS ohnehin einen Abstand von 10m von der Straßenachse annimmt. Die Gebäudefronten befinden sich gegenständlich in der Neutorstraße als am meisten belasteten Bereich aber in einer

Entfernung von nur 6-7m. Die daraus resultierende Unsicherheit wurde vom ASV Luftreinhaltung in seinem Gutachten ohnehin berücksichtigt.

Die Projektwerberin meint, dass auf den Grenzwert nach § 20 Abs. 3 IG-L abzustellen sei. Die Zweitbeschwerdeführerin hält § 20 Abs. 3 IG-L nicht für anwendbar. § 20 Abs. 3 IG-L ist nach Ansicht des Gerichtes bei einer Beurteilung im Einzelfall für die Frage, ob mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist, nicht relevant, stellt die Bestimmung doch explizit auf Genehmigungsvoraussetzungen ab.

§ 20 IG-L lautet auszugsweise:

„(1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

– des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,

– des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,

[...] ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder

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

Die Erläuterungen zu § 20 Abs. 3 IG-L lauten (782 der Beilagen XXIV. GP, Regierungsvorlage, Vorblatt und Erläuterungen, S. 11):

„ [...] Diese Schaffung eines erweiterten Spielraums ist in § 20 notwendig, da der JMW für NO₂ und der TMW für PM 10 gemäß den Anlagen dieses Bundesgesetzes in vielen Gebieten überschritten werden und es dadurch zur Situation kommen kann, dass Neugenehmigungen auch von emissionsarmen Anlagen in betroffenen

Gebieten nicht erfolgen können. Gemäß den Zielen dieses Bundesgesetzes soll in einem Gebiet die beste mit nachhaltiger Entwicklung verträgliche Luftqualität bewahrt werden. Um wirtschaftliche Innovationen auch in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen zu ermöglichen, wird dieser Puffer geschaffen. Dieser ergänzende Spielraum hat weder einen Einfluss auf die Höhe der Grenzwerte in den Anlagen des IG-L noch auf Verpflichtungen, die aus diesem Bundesgesetz entstehen, insbesondere auch nicht auf die §§ 7, 8, 9a, 10, 13, 14 oder 16.

Wenn eine Anlage erweitert wird und neue Emissionsquellen hinzukommen, diese aber Hand in Hand mit einer mindestens im gleichen Umfang wirksamen emissionsmindernden Maßnahme in derselben Anlage erfolgt und somit insgesamt keine erhöhten Emissionen von dieser Anlage ausgehen, liegt keine emissionserhöhende Anlagenerweiterung vor. [...]“

Die in Anlage 1 IG-L vorgesehenen Immissionsgrenzwerte etwa für den JMW für NO₂ gehen über die Anforderungen der Richtlinie 2008/50/EG hinaus. Die österreichischen Immissionsgrenzwerte wurden nicht angepasst, sondern die Harmonisierung mit unionsrechtlichen Vorgaben erfolgte nur mittelbar und punktuell im Bereich der Genehmigungsvoraussetzungen (§ 20 Abs. 3 IG-L) sowie der Verpflichtung zum Setzen von Maßnahmen (*Ennöckl* in *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), *UVP-G Kommentar*³ § 3 Rz 64; *Fekete*, RdU-UT 2010, 34; *Fekete-Wimmer/Bergthaler*, *ecolex* 2011, 663).

Schmelz/Schwarzer ziehen daraus den Schluss, dass bei der Erlassung der VO nach § 3 Abs. 8 die höheren Schwellenwerte der RL maßgeblich seien (*Schmelz/Schwarzer*, *UVP-G* § 3 Rz 123). Aus den Materialien zum UVP-G 2000 ergibt sich eindeutig, dass als Immissionsgrenzwerte des IG-L iSd § 3 Abs. 8 jene der Anlagen 1 und 2 des IG-L anzusehen sind (vgl. IA/168 A). In der aktuellen VO des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete Luft zum UVP-G 2000 vom 25.06.2015 wird erneut auf die Grenzwerte nach dem IG-L Anhang 1 abgestellt und nicht auf jene nach § 20 Abs. 3 IG-L.

Ziel eines UVP-Feststellungsverfahrens ist darüber hinaus nicht die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens, sondern die Klärung der Frage, ob mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und damit die UVP-Pflicht festgestellt wird. Erst im anschließenden Genehmigungsverfahren, nach dem UVP-G 2000 oder materienrechtlichen Bestimmungen, wie der GewO, ist zu prüfen, ob ein Vorhaben überhaupt genehmigt werden kann. Das Feststellungsverfahren würde ad absurdum geführt werden, würde man nur Vorhaben als UVP-pflichtig bewerten, die gar nicht genehmigungsfähig sind. Ein Abstellen auf die Bestimmung des § 20 Abs. 3 IG-L kann daher für das Feststellungsverfahren keine Grundlage bilden, sondern steht eine Erheblichkeit bereits dann im Raum, wenn die Grenzwerte nach dem IG-L erreicht werden.

Für die Bauphase wurde festgestellt, dass das Irrelevanzkriterium bei Stickstoffdioxid als JMW von 1% im belasteten Gebiet zwar geringfügig überschritten wird, aber nicht über die Irrelevanzschwelle von 3% hinausgeht. Im Baustellenbereich, wird zwar auch die 3%-Schwelle überschritten, dies jedoch in einem örtlichen Bereich, der kein belastetes Gebiet darstellt und insgesamt keine Grenzwertüberschreitungen erfolgen.

Nach den schlüssigen Ausführungen des ASV Gross, ist bei den Zusatzbelastungen durch das Vorhaben während der Bauphase der von *Puxbaum* präferierte Schwellenwert von 3% durchaus fachlich nachvollziehbar, da bei der Bauphase auch die Dauer und Einmaligkeit berücksichtigt werden muss. Dem widerspricht auch nicht der Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamtes aus 2007. Dort wird zwar auf S. 30 für das Genehmigungsverfahren ausgeführt, dass bei Stickstoffdioxid ein Grenzwert von 1%-JMW grundsätzlich auch für die Bauphase anzusetzen ist. Auf S. 61 wird zur Einzelfallprüfung aber auch angeführt, dass, wenn das Irrelevanzkriterium nur in der Bauphase überschritten wird, bei der Bestimmung der Erheblichkeit die Dauer der Beeinträchtigung und die späteren positiven Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität zu berücksichtigen sind.

Unbestritten resultieren aus dem Vorhaben keine positiven Auswirkungen auf die Luftqualität – das Gegenteil ist der Fall – und dauert die Bauphase vergleichsweise lange, nämlich 18 Monate. In Übereinstimmung mit dem ASV Gross geht aber auch der erkennende Senat davon aus, dass auf Grund der Einmaligkeit des Baugeschehens eine geringfügige Überschreitung der Irrelevanzschwelle von 1% nicht erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt iSd § 3a Abs. 3 UVP-G 2000 bewirkt und insbesondere keine wesentliche Beeinträchtigung unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen iSd § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 aus der Bauphase resultiert (US 12.03.2010, 4A/2010/1-9 *Wulkaprodersdorf*).

Da in der Betriebsphase gemäß den Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 iVm § 3a Abs. 3 Z 1 UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, ist für das gegenständliche Änderungsvorhaben keine UVP durchzuführen und waren die Beschwerden abzuweisen.

2.5.8 Kumulationsprüfung

Dem Vorbringen, es habe keine Kumulationsprüfung hinsichtlich des ab Frühjahr 2016 geplanten Seniorenheims Nonntal stattgefunden, ist zu entgegnen, dass es sich bei den beiden Vorhaben Garagenerweiterung und Sanierung des Seniorenheims um keine vergleichbaren Vorhaben im Sinne des § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 handelt. Selbst wenn im Zuge

der Sanierung des Seniorenheims Parkplätze errichtet werden, handelt es sich dabei um keine öffentlich zugänglichen Parkplätze im Sinne der Z 21 des Anhangs 1 des UVP-G 2000. Eine zusätzliche Belastung durch die Baustelle selbst führt jedenfalls zu keiner Kumulationsprüfung nach § 3a Abs. 6 leg. cit.

Zu Spruchpunkt B)

Gemäß § 25a Abs. 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig, weil die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die gegenständliche Entscheidung weicht von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab.

Zur verfahrensgegenständlichen Frage, ob Kapazitätsverschiebungen in einer Gegenrechnung von Kapazitäten nach dem UVP-G 2000 möglich sind und bei der Beurteilung eines Änderungsvorhabens außer Betracht zu bleiben haben, gibt es zwar eine Judikatur des VwGH vom 19.07.2007, 2006/07/0054, die konkrete Fallkonstellation unterscheidet sich aber von dem dem Judikat zu Grunde liegenden Sachverhalt und gibt es mittlerweile eine abschwächende Judikatur des Umweltsenates bzw. des Bundesverwaltungsgerichtes (ausführlich BVwG 24.10.2014, W143 2003020-1/12E *Windpark Gänserndorf West*; US 30.09.2013, 1A/2013/10-15 *Waldegg*; US 05.12.2008, 6A/2008/10-24 *Ischgl*). Die Rechtslage kann daher nach Ansicht des erkennenden Senates nicht als klar beurteilt werden.

Keine Judikatur gibt es zur Frage, ob die Beeinträchtigung eines Naturdenkmals (oder sonstigen Landschaftsschutzgebietes) im UVP-Feststellungsverfahren zu prüfen ist, wenn das Vorhaben außerhalb situiert ist, aber auf das zu schützende Gebiet einwirkt. Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt zwar mit Verweis auf den Gesetzeswortlaut (zB Z 21 lit. b des Anhangs 1 des UVP-G 2000: „... in schutzwürdigen Gebieten ...“), dass bloße Auswirkungen nicht zu prüfen sind, wenn das Schutzgebiet örtlich nicht berührt wird, in der Judikatur des Umweltsenates wird diese Frage aber nicht ganz einheitlich beurteilt (vgl. zB US 07.03.2012, 3B/2011/4-19 *St. Pantaleon* mit Verweis auf Judikatur des EuGH sowie des VwGH zum wortgleichen Tatbestand des Tiroler Flurverfassungsgesetzes am 11.09.2003, 2003/07/0092).

Rechtsmittelbelehrung:


Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltpflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,- zu entrichten.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W113, am 03.09.2015

Mag. Katharina DAVID
(Vorsitzende Richterin)

Signaturwert	uJzdeOCbKkJyRMIu/qhYpAFRuWXL56m1dNjmQOuTVMLF5WR+PKhG3unAJP6OKG/j7pKgp1caPyneJtMn8FijghDEG9iPcoSGnG0evj9EnDiGzB3bZ1HRYgdX7xHYkOxR+2ayqxhxYQBT/aly/OvTQDoilp9k8hy4zlrKMFdwzCTglHAJ0HrU/WefvAYQG+0BPOMMkeq5OJ2b87SfYDHASDEHN+h+/L91ZFLCzwCHgfUF1cpJ2DqjiOQ1vd4SOgiNkm/67vZVFK1NO2Jqhg368ekD5WTZL1aG9vJGh8FGjKWvijHiudHbNI3U/udLw1DFoMwxQ0r/ICcoawY113c+4g==	
	Unterzeichner	serialNumber=635621831794,CN=Bundesverwaltungsgericht,C=AT
	Datum/Zeit	2015-09-03T14:36:54+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1105574
	Parameter	etsi-bka-moa-1.0
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.bka.gv.at/verifizierung	