



An das  
Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien

Salzburg, am 05.08.2015

**GZ: W113 2011751-1/56Z**

Beschwerdeführer: **Landesumweltanwalt Salzburg**  
Umweltanwalt Dr. Wolfgang Wiener  
Membergerstraße 42, 5020 Salzburg

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

Mitbeteiligte Partei/  
Konsenswerberin **Salzburger Parkgaragen GmbH**  
Gstättengasse 15, 5020 Salzburg  
vertreten durch: Haslinger Nagele und Partner Rechtsanwälte GmbH

wegen: **Bescheid vom 05.08.2014**, Zahl 205-G20/21027/84-2014,  
betreffend Feststellungsverfahren nach UVP-G 2000,  
Salzburger Parkgaragen GesmbH; Erweiterung der  
Mönchsberggarage Teil B um 656 PKW-Stellplätze auf 1.952  
PKW-Stellplätze

**A B S C H L I E S S E N D E**  
**S T E L L U N G N A H M E**  
und  
**A N T R A G**



Mit Schreiben vom 29.07.2015, eingegangen am 03.08.2015, übermittelte das BVwG unter dem Titel „4. Parteiengehör“ ein Konvolut an Unterlagen mit der Möglichkeit zur Abgabe einer abschließenden Stellungnahme bis 07.08.2015. Dazu wird rechtzeitig nachstehend ausgeführt:

## 1. Zur Präzisierung des Feststellungsantrags

Grundsätzlich wird auf die zuletzt ergangene Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft vom 15.07.2015 verwiesen, in welcher bereits umfassend zur anstehenden Frage der Anrechenbarkeit von Kapazitäten, aber auch zur Frage der Zulässigkeit der Ausklammerung nicht-öffentlicher Parkplätze, ausgeführt wurde.

Ergänzend dazu sei aufgrund der vorliegenden Bewilligungs- und Kollaudierungsbescheide ausgeführt, dass diese jeweils keine Angaben zur Anzahl errichteter Stellplätze enthalten. Dem gegenüber liegen aber ein Rechnungshofbericht (1999) und ein Kontrollamtsbericht (2012) mit konkreten Stellplatzzahlen für den Bestand vor, wozu bereits Schriftsatz vom 15.07. ausgeführt wurde.

Grundsätzlich ist zum Verfahrensgegenstand festzuhalten, dass die Projektwerberin ihre eigenen Angaben zu den beantragten und immer wieder geänderten, abgezogenen und angerechneten Stellplatzzahlen während des Verfahrens offensichtlich selbst aus den Augen verloren hat:

Ursprünglich beantragt wurde eine Erweiterung um 656 Stellplätze von im Bestand 1296 auf 1952 Stellplätze.

In der Verhandlung wurde der Bestand mit 1300 angenommen, in der letzten Präzisierung vom 23.07.2015 geht man von 1299 Stellplätzen aus.

Aufgrund von Ummarkierungen „im Jahr 2003“ (laut mündlicher Verhandlung fanden diese noch in den Jahren 2004-2007 statt) seien nun anstatt von 200 Stellplätzen (Projektwerber in der mündlichen Verhandlung) doch 201 Stellplätze weggefallen.

Die abgesperrte Schulter betrage doch nicht 90, sondern nunmehr 84 Stellplätze.

Bei Verwirklichung fallen im Bestand nun plötzlich auch noch 4 Stellplätze wegen neuer Fluchtwege und 3 Stellplätze wegen der Errichtung von E-Ladestationen weg, welche zusätzlich auf den neuen Garagenteil angerechnet werden sollen.

All diese Angaben zu Bestand und Planung scheinen beliebig veränderbar zu sein. Eine Nachvollziehbarkeit der nunmehr am letzten Abdruck vorgelegten Neuerung des Abzugs von 7 weiteren Stellplätzen liegt jedenfalls nicht vor: weder ist dies durch Pläne belegt, noch ist begründet, warum die E-Ladestationen nicht im neuen Garagenteil errichtet werden?

All dies vor dem Hintergrund, dass hier nur wenige Stellplätze unterhalb der Zehnerschwelle darüber entscheiden, ob die 50%-Schwelle zur Einzelfallprüfungspflicht überschritten wird. Und all dies vor dem Hintergrund,



- dass Belastungen über den Grenzwerten im Bereich Neutorstraße/Hildmannplatz bereits bestehen
- dass diese Überschreitung von Luft-Grenzwerten trotz niedrigerer Stellplatzzahlen bereits über viele Jahre hindurch (laut Projektwerberin bereits seit 2003) besteht
- und dass ein Überschreiten von Irrelevanzkriterien durch das Erweiterungsvorhaben zwingend anzunehmen ist (siehe unten).

Aus Sicht der Landesumweltanwaltschaft stellen die Handlungsweisen der Projektwerberin ein klassisches Umgehungsverhalten zur Vermeidung der Durchführung einer UVP dar: Bei einer offensichtlichen Umgehung einer möglichen UVP-Pflicht kann nach der Judikatur der Mindestwert von 25% aber auch unbeachtlich sein bzw. muss eine knappe Unterschreitung des Bagatellschwellenwerts sachlich gerechtfertigt sein. Selbiges muss auch für die 50%-Schwelle gelten. Eine sachliche Rechtfertigung ist ggst jedenfalls nicht offensichtlich bzw. sonst erkennbar.

Gerade die Absperrung einer Schulter mit 84 Stellplätzen unterstreicht die offensichtliche Zielsetzung der Umgehung einer UVP-Pflicht. Im Schreiben der Projektwerberin an den Magistrat Salzburg vom 24.07.2015 findet sich folgende Passage: *„Diese rechte Hüfte wird baulich errichtet, wird jedoch versperrt und nicht als öffentlich zugänglicher Parkplatz für den Verkehr geöffnet. Somit wird in dieser Hüfte kein Verkehr stattfinden, sodass daraus auch keine Emissionen resultieren können.“*

Gleichzeitig wird in der Präzisierung des Feststellungsantrags vom 23.07.2015 aber auch noch einmal die Projektänderung in der mündlichen Verhandlung (VHS Seiten 17 und 18) abgeändert und offen gelegt, dass diese **nicht-öffentlichen Parkplätze nun doch einen Ersatz „für in der Altstadt wegfallende Parkplätze wie in St. Peter“** darstellen sollen und die **Projektabsicht** bestehe *„diese Hüfte zu versperren und nicht für öffentlich zugängliche Stellplätze in Betrieb zu nehmen“*.

Fazit: es werden daher nach diesem ausdrücklichen Projektwillen 84 nicht-öffentliche Parkplätze in Betrieb genommen, in denen aber kein Verkehr stattfindet und aus denen auch keine Emissionen resultieren?

Diese Aussage ist realitätsfern, falsch und beweist einmal mehr, dass der Ausschluss nicht-öffentlicher Stellplätze nicht europarechtskonform sein kann bzw dass diese Stellplätze wegen einer sonst drohenden UVP-Pflicht der Beurteilung im Verfahren entzogen werden sollen.

Außerdem ist dazu zu ergänzen, dass für das Stift St. Peter immer nur von der Reservierung von 50 Stellplätzen die Rede war (VHS Seite 16). **Eine Kompensation weiterer Innenstadt-Parkplätze wurde aber sowohl bereits von DI Eckschlager (Magistrat Salzburg) als auch vom Bundesverwaltungsgericht als unzulässig beurteilt!**

Ginge man davon aus, dass zumindest 34 von 84 Stellplätzen nicht kompensationsfähig sind, dann wäre der 50%-Schwellenwert bereits wieder bei weitem überschritten, wovon aus Sicht der Landesumweltanwaltschaft jedenfalls auszugehen ist.



Des Weiteren hat die Projektwerberin nunmehr eine Verzichtserklärung für 208 Stellplätze im Bestand abgegeben, die aber nur dann wirksam wird, wenn die Erweiterung rechtskräftig genehmigt und in Betrieb genommen wird. Dieser Verzicht hängt aber von einem ungewissen Ereignis in der Zukunft ab und kann daher im Feststellungsverfahren nicht zwingend beachtet werden. Diese Regelung dient daher allein dem Entzug von Stellplätzen aus der Beurteilung im Feststellungsverfahren, welches aber eben kein Genehmigungsverfahren darstellt.

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

Auch die Verweise auf Kommentare und andere Entscheidungen bringen diesfalls kein anderes Ergebnis. Schmelz/Schwarzer etwa unterscheiden – ebenso wie das BVwG im Fall Waldegg – unterschiedliche Voraussetzungen hinsichtlich des fraglichen Standorts der Umsetzung. Nichts anderes macht auch US 1A/2013/10-15 indem auf den Standort der Änderung abgestellt wird. Würde man das E des US auf die ggst Parkgarage umlegen, müsste bei gleicher Fallkonstellation eine Erhöhung der Kapazität in der bestehenden Garage beantragt worden sein. Dies liegt hier aber nicht vor und scheidet bautechnisch und -rechtlich sogar aus.

**Es ist daher weiterhin zwingend vom Vorliegen eines Änderungstatbestands und der Pflicht zur Durchführung einer Einzelfallprüfung auszugehen.**

## **2. Zu den ergänzenden fachlichen Unterlagen**

Neben der Präzisierung des Feststellungsantrags wurden auch eine Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Verkehr vom 22.07.2015 und des lufttechnischen ASV vom 27.07.2015 übermittelt.

Dazu hat die Landesumweltanwaltschaft abschließend den eigenen PSV, Dipl.Ing. Dr. Johann Wimmer, befragt, dessen fachgutachterliche Stellungnahme beigelegt und zum eigenen Vorbringen erhoben wird. Dieser hat nochmals die Berechnungsansätze überprüft und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen (auf die vollständigen Ausführungen in der beiliegenden gutachterlichen Stellungnahme wird verwiesen):

### **Zu den im Gutachtensauftrag zugrunde gelegten Zusatzbelastungen an NO<sub>2</sub>:**

- Der Gutachtensauftrag des BVwG vom 22.07.2015 an Dr. Gross geht von Zusatzbelastungen an der Neutorstraße von 0,36 bzw 0,29 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> als Jahresmittelwert aus. Die Berechnung für eine Straßenschlucht ergibt in 10 m Entfernung von der Straßenachse eine um ca. 18% höhere NO<sub>x</sub>-Immissionskonzentration als bei ungestörter Ausbreitung (keine Straßenrandbebauung). Da für den Bereich der Neutorstraße eine Straßenschlucht eher den realen Verhältnissen entspricht als keine Straßenrandbebauung, ist somit von höheren NO<sub>x</sub>- und damit auch NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentrationen auszugehen, als der Beurteilung durch TAS – und damit in der Folge auch durch den



Sachverständigen für Chemie und Umwelttechnik – zugrunde gelegt wurde. **Dieser Umstand wurde aber bei der Immissionsbeurteilung im Rahmen der mündlichen Verhandlung überhaupt nicht berücksichtigt, d.h. die lt. ergänzendem Gutachtensauftrag des BVwG zu beurteilenden NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen an der Neutorstraße 0,36 bzw. 0,29 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> als Jahresmittelwert sind auch aus diesem Grund zu niedrig angesetzt.**

- Dr. Gross ging in der mündlichen Verhandlung im Rahmen der Diskussion des verwendeten Ausbreitungsmodells und zur Frage der Konzentrationserhöhung bei Annäherung der Beurteilungspunkte auf 6-7 m von zusätzlich 0,1 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> im Jahresmittel aus. Diese Abschätzung beruht aber noch auf einer Fahrtrichtungsverteilung von 50/50. Bei richtiger Wahl der Beurteilungspunkte werden die Zusatzbelastungen somit um mehr als 0,1 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>x</sub> im Jahresmittel höher sein. **Der Umstand, dass bei richtiger Wahl der Beurteilungspunkte höhere NO<sub>x</sub>- und damit NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen auftreten, wurde bei der Immissionsbeurteilung im Rahmen der mündlichen Verhandlung überhaupt nicht berücksichtigt, d.h. die lt. ergänzendem Gutachtensauftrag des BVwG zu beurteilenden NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen an der Neutorstraße 0,36 bzw. 0,29 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> als Jahresmittelwert sind zusätzlich auch aus diesem Grund zu niedrig angesetzt.**
- Das einfache Screening-Modell **ADAS** ist aufgrund seiner modellbedingten Limitierungen **in keiner Form geeignet**, die komplexen Emissions- und Bebauungsverhältnisse im Bereich der Neutorstraße, insb. im Bereich der Garagenein- und -ausfahrten, auch nur einigermaßen richtig abzubilden.
- Bei der Umrechnung von NO<sub>x</sub> in NO<sub>2</sub> wurde von TAS offenbar die Konversionsfunktion gem. Romberg et al. verwendet, und zwar für eine NO<sub>2</sub>-Vorbelastung von 40 µg/m<sup>3</sup>, da ab diesem Wert eine Zusatzbelastung irrelevant sein müsse. Damit wird allerdings auf die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens i.S. des § 20 IG-L abgestellt, nicht aber auf den Immissionsgrenzwert gem. Anlage 1a IG-L von 30 µg/m<sup>3</sup>. Legt man der Beurteilung der Relevanz einer NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastung aber den Immissionsgrenzwert gem. Anlage 1a IG-L von 30 µg/m<sup>3</sup> zu Grunde, ergibt sich ein signifikant (ca. 20%) höherer Konversionsfaktor von NO<sub>x</sub> zu NO<sub>2</sub>, d.h. um 20% höhere vorhabensbedingte NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen.

#### **Zur Verkehrserzeugung, zur Verkehrsverteilung und deren Auswirkungen:**

- Eine Überprüfung der Verkehrserzeugung auf Basis der „*Verkehrsuntersuchung Altstadtgarage Salzburg*“ der ZIS+P ergab, dass es durch das Vorhaben für 366 +90 Stellplätze im Jahresdurchschnitt der Ein- und Ausfahrten (DTV) zu einem **um 25% höheren vorhabensbedingten zusätzlichen Verkehrsaufkommen** kommt, als in der lufttechnischen Stellungnahme der TAS SV GmbH vom 15.6.2015 angenommen wurde.
- Demnach wäre nicht von einer Zusatzbelastung NO<sub>2</sub> von 0,26µg/m<sup>3</sup>, sondern von **0,33µg/m<sup>3</sup> bei einer Fahrtrichtungsverteilung von 50/50** auszugehen.





- Bei Wahl einer Fahrtrichtungsverteilung von 70/30 entsprechend der mündlichen Verhandlung würden sich diese  $0,33 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  auf  $0,46 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  im Jahresmittel erhöhen, das sind **1,5 % des JMW-Grenzwertes für  $\text{NO}_2$  von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.
- Der aus der Altstadtgarage ausfahrende Verkehr kann aufgrund der Beschilderung und Bodenmarkierungen nur Richtung Nordwesten (Reichenhallerstraße) oder Westen (Neutorstraße) fahren. Möchte ein aus der Altstadtgarage B ausfahrendes Kfz Richtung Salzburger Innenstadt fahren, muss es zuerst über die Reichenhallerstraße eine Schleife zur Neutorstraße fahren, um dann über das Neutor in die Salzburger Innenstadt zu kommen. Im Durchschnitt der ein- und ausfahrenden PKW **nutzen damit nicht 70% (gilt nur für Einfahrten!) sondern 82,5% der Garagenbenutzer die Neutorstraße**, um zur Garage zu kommen bzw. von dieser wegzufahren.
- Mit der korrekt berechneten Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung (für nur  $366 + 90$  Stellplätze!) wäre die beurteilungsrelevante  $\text{NO}_2$ -Konzentration dann  $0,54 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  im Jahresmittel, das sind **1,8 % des JMW-Grenzwertes für  $\text{NO}_2$  von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.
- Es ist höchst zweifelhaft, ob angesichts der zahlreichen Kreuzungen und des hohen Verkehrsaufkommens auf der Neutorstraße eine so gute Qualität des Verkehrsablaufs (50 km/h flüssiger Verkehrsablauf) existiert. Nimmt man eine etwas schlechtere Verkehrssituation („dicht“ statt „flüssig“), was wohl den stockenden Verkehr im Bereich von Kreuzungen viel besser beschreibt, so würde allein schon diese minimale Anpassung an die zu erwartenden realen Verhältnisse zur **Erhöhung der  $\text{NO}_x$ -Emissionen durch den vorhabensbedingten Verkehr auf der Neutorstraße um 15%** führen.
- Mit der korrekt berechneten Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung (für nur  $366 + 90$  Stellplätze!) und der korrekt angenommenen Fahrtrichtungsverteilung wäre die beurteilungsrelevante  $\text{NO}_2$ -Konzentration dann  $0,54 * 1,15 = 0,62 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  im Jahresmittel, das sind **2,1 % des JMW-Grenzwertes für  $\text{NO}_2$  von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  des IG-L**, und nicht mehr 1,2%, wie der Gutachtensergänzung von Dipl.-Ing. Dr. Gross zu Grunde liegend.

#### Zum Schwellenwertkonzept:

- Der ASV Dr. Groß geht in seinem ergänzenden Gutachten davon aus, dass ein Beurteilungswert von 1% noch im Bereich der Irrelevanz liege.
- Dieser Ansatz ist originell, verkennt aber, dass die Bestimmung des § 20 Abs. 3 Z. 1 IG-L (die der Sachverständige letztendlich der Relevanzbeurteilung zu Grunde gelegt hat) „keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung“ fordert. Setzt man die Grenze zwischen „Relevanz“ und „Irrelevanz“ bei 1% des Grenzwertes, **so bedeutet „kein relevanter Beitrag“ eine Zusatzbelastung von weniger als 1%**



**des Grenzwertes und nicht – gerundet – 1% des Grenzwerts.** Bei korrekter (rechtlicher) Interpretation ist also eine **gerundete Zusatzbelastung von 1% des Grenzwertes nicht mehr als irrelevant anzusehen.**

- Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten (vgl. auch Materialien zum Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005). Die Anwendung von Irrelevanzschwellenwerten darf nicht dazu führen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Dies kommt auch im Leitfaden UVP und IG-L, Seite 24, zum Ausdruck, wenn hinsichtlich der Anwendung von „Bagatellgrenzen“ in Sanierungsgebieten gemäß IG-L folgendes gefordert wird: *„In Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden, falls durch weitere Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation kommt.“* [Hervorhebung nicht im Original] **Solche weiteren Maßnahmen sind im gegenständlichen Fall nicht ersichtlich.**

Zur Argumentation des lufttechnischen ASV, wonach der Beurteilungswert von 1% noch im Bereich der Irrelevanz liege wird außerdem ergänzend ausgeführt, dass entgegen der vom ASV geteilten Ansicht der Leitfaden selbst auch nicht von dieser Prämisse ausgeht: „Angemessen“ im Sinne des angestellten Zitats bedeutet nämlich nicht „zulässig“ oder „akzeptabel“ wie der ASV implizit vermeint. Als „angemessen“ bezeichnet der Leitfaden lediglich die Festlegung der Irrelevanzschwelle bei 1%. Dass aber gerade das Erreichen der Irrelevanzschwelle rechtliche Handlungsverpflichtungen auslösen soll, dokumentiert der Leitfaden des UBA auf S 30: *„Durch die absichtliche Stückelung von Vorhaben mit dem Ziel, unter der Irrelevanzschwelle zu bleiben, kann diese nicht umgangen werden. Hier kann die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes und des Umweltsenates zur Stückelung zwecks Umgehung der UVP-Pflicht herangezogen werden, die auf die Sachlichkeit der Abgrenzung abstellt.“*

Der PSV resumiert daher wie folgt:

*„Berücksichtigt man alle diese Umstände, so liegt – auch wenn man 200 Stellplätze als rechtlichen Bestand in Abzug bringt - die zu erwartende vorhabensbedingte NO<sub>2</sub> – Zusatzbelastung zwischen 2 und 3% des Grenzwertes gem. Anlage 1 IG-L und nicht bei knapp über 1%. Wenn man von der vollen geplanten Stellplatzkapazität ausgeht – dies wäre aus meiner Sicht die gebotene Vorgangsweise, da ja auch die volle Stellplatzkapazität verkehrswirksam und damit immissionswirksam wird – wären die Luftschadstoff-Zusatzbelastungen noch einmal entsprechend größer.*

*Aus all diesen Gründen erübrigt sich eine Diskussion, ob berechneten Zusatzbelastungen bei der Beurteilung der Relevanz gerundet werden können und ob 1% Zusatzbelastung*



*bereits relevant oder noch irrelevant ist (aus meiner Sicht muss für die Irrelevanz einer Zusatzbelastung deren Ausmaß unter 1% des Grenzwerts liegen), da ohnehin im gegenständlichen Fall von wesentlich höheren Luftschadstoff-Zusatzbelastungen auszugehen ist.“*

Diesen Schlussfolgerungen ist seitens der Landesumweltanwaltschaft nichts mehr hinzuzufügen. Es bleibt daher beim

## **A N T R A G**

**das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid aufheben und feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist:**

Für den Umweltanwalt:

Mag. Markus Pointinger

Beilage: Gutachterliche Stellungnahme von Dipl.Ing. Dr. Johann Wimmer vom  
05.08.2015

