



An das  
Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien  
vorweg per e-mail

Salzburg, am 29.01.2015

**GZ: W113 2011751-1/14Z**

Beschwerdeführerin:

**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

## STELLUNGNAHME

im Parteiengehör gemäß Aufforderung vom 19.12.2014

## URKUNDENVORLAGE



Mit Schreiben vom 19.12.2014 mit der Zahl W113 2011751-1/14Z hat das Bundesverwaltungsgericht unter Anschluss zwischenzeitig erstatteter Stellungnahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme bis 30.01.2015 im Rahmen des Parteiengehörs eingeräumt und damit auch dem Fristerstreckungsantrag der Landesumweltanwaltschaft Salzburg stattgegeben.

Unter einem ergeht daher nachfolgende

## **S t e l l u n g n a h m e** **u n d** **U r k u n d e n v o r l a g e**

### **1. Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Fachbereich Luft**

Mit Schreiben vom 09.12.2014 hat der Umweltanwalt im Rahmen des Parteiengehörs eine Stellungnahme zu Ausführungen der Projektwerberin und ergänzenden Unterlagen abgegeben, hinsichtlich des Schutzgutes Luft zur Vollständigkeit, Richtigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Ergänzungen von TAS (Lufttechnische Stellungnahmen) ein eigenes Vorbringen erstattet und in fachlicher Hinsicht eine Erwiderung auf gleicher fachlicher Ebene vorbehalten.

Nunmehr wird in Ergänzung dessen die „Gutachterliche Stellungnahme zum Fachbereich Luft“ vom 20.01.2015, verfasst vom Ingenieurbüro für technischen Umweltschutz, Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer, vorgelegt und zum eigenen Vorbringen erhoben.

Dipl.-Ing. Dr. Johann Wimmer ist u.a. spezialisiert auf die Bereiche Luftschadstoffe, Ausbreitungsrechnung und Beurteilung von Schadstofffragen in allen Umweltmedien. Er kann auf einen langjährigen und reichen Erfahrungsschatz in Privatwirtschaft (Umweltschutzbeauftragter), im Hochschulbereich (Vorlesungen zu technischem Umweltschutz an der TU-Wien und zu Technologiefolgenabschätzung und Umweltverträglichkeitsprüfung an der FH Kapfenberg) sowie im öffentlichen Dienst (SV-für Gewässerschutz, zuletzt Umweltanwalt von OÖ von 1990-2007) zurückgreifen. Als Umweltanwalt hat er sich insbesondere im Fachbereich Luft und Schadstoffausbreitung in Linz mit den Immissionen der dortigen Stahlindustrie und der Autobahnen intensiv sachverständig befasst. Einschlägige Publikationen runden das Bild der ausgeprägten Fachkenntnis ab.

Über Auftrag des Beschwerdeführers hat sich der Privatsachverständige (im folgenden PSV) mit den für die Beurteilung der Luftbelastung notwendigen und bisher vorliegenden Beurteilungsgrundlagen und Sachverständigen-Gutachten auseinandergesetzt und ist dabei zu folgenden Schlüssen gekommen:



## 1.1. Zur Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der verkehrlichen Angaben

Nach Auflistung der zugrundeliegenden Unterlagen, einer zusammenfassenden Vorhabensbeschreibung und der Anführung des bisherigen Verfahrensverlaufs bemängelt der PSV im Punkt 3. des Gutachtens zunächst, dass in den Einreichunterlagen eine Verkehrsprognose im eigentlichen Sinn vollständig fehlt und die vorliegenden Angaben grob unvollständig, nicht ableitbar und auch nicht nachvollziehbar sind:

*„– Es gibt keinerlei Angaben zur zu erwartenden Stellplatzbelegung (Umschlaghäufigkeit) und der daraus resultierenden Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung bzw. allfälligen Grün-den, warum die Frequentierung der Garagenerweiterung allenfalls geringer sein sollte als jene der bestehenden Altstadtgarage B.*

*– Es fehlen alle Angaben dazu, wie sich der durch die Garagenerweiterung ergebende zusätzliche Verkehr im öffentlichen Straßennetz (insb. auf der Neutorstraße) verteilt und mit welchem zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehrsaufkommen – ggf. unter Berücksichtigung vorhabensbedingt entfallender Verkehre - im öffentlichen Straßennetz zu rechnen ist.*

*– Die Aussage, dass die Veränderungen in der Tagesbelastung der Neutorgasse unter 2 % des Tagesverkehrsaufkommens betragen würden, ist in der Verkehrsuntersuchung in keiner Form belegt bzw. durch Daten untermauert und aus den vorliegenden Angaben auch nicht ableitbar bzw. nachvollziehbar.“*

In der Folge arbeitet der PSV in seiner Stellungnahme heraus, dass trotzdem als Grundlage für die hier entscheidende lufttechnische Untersuchung folgende falsche verkehrliche Basis-Annahmen getroffen wurden:

Verkehrserzeugung Bestand (678 Stellplätze): 1.085 PKW/d

Verkehrserzeugung Erweiterung (656 Stellplätze): „nur“ 500 PKW/d

Daraus resultiert als Basis-Annahme für die Emissionsermittlung

Garage Bestand (678) 396.025 zu- und abfahrende PKW/Jahr

Garage Erweiterung (656) „nur“ 182.500 zu- und abfahrende PKW/Jahr

Verkehrszunahme Neutorstraße „nur“ 200 Kfz/d bzw 73.000 PKW/Jahr

Aus Sicht des Sachverständigen *„gibt es keinen Grund dafür, warum die geplante Garagenerweiterung, die mit 656 Stellplätzen annähernd gleich groß ist wie der Bestand mit 678 Stellplätzen, nur etwa die halbe Verkehrserzeugung bewirken sollte wie die bestehende Garage. Zwar ist die Kapazität der Abfertigungsanlagen mit ca. 350 Kfz/h beschränkt, die maximale Auslastung der Schrankenanlage im Bestand wird aber – wenn überhaupt - nur an wenigen*



*Stunden pro Jahr erreicht. Die Limitierung durch die Schrankenanlage mag nach dem Ausbau etwas ausgeprägter sein, und wird das mögliche Spitzenverkehrsaufkommen der erweiterten Garage begrenzen, ist aber für die durchschnittliche Frequentierung der erweiterten Garage, die für die Beurteilung der Umweltauswirkungen maßgeblich ist, kaum wesentlich.“*

Zur Frage der entfallenden Stellplätze in der Innenstadt weist der PSV zutreffend darauf hin, dass diese nicht Projektgegenstand sind, örtlich verschieden sind, kein sachlicher Zusammenhang besteht und auch nicht in der Dispositionsbefugnis der Antragstellerin liegt. Insofern ist eine Zurechnung entfallender Parkplätze auf das Vorhaben und auf die Luftsituation schon aus rechtlichen Gründen nicht zulässig.

Weiters ist aber auch die Quantität wegfallender Stellplätze an anderen Orten nicht geeignet Entlastungen bei der Luftbelastung in der Neutorstraße zu bewirken. Der PSV bestätigt dies wie folgt: *„Genau diese maximale (wenn vermutlich auch nur auf bestimmte Abschnitte der Neutorstraße beschränkte) zusätzliche Verkehrsbelastung und die daraus resultierenden zusätzlichen Luftschadstoffemissionen sind aber aus meiner Sicht der Beurteilung in einer UVP-Einzelfallprüfung zu Grunde zu legen.“*

Der PSV stellt in seinem Gutachten in der Folge seine eigene „realitätsnähere“ Abschätzung der Verkehrserzeugung der Garagenerweiterung an und kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

Verkehrserzeugung Erweiterung (656 Stellplätze): 1.050 PKW/d

Verkehrszunahme Neutorstraße: 2.100 PKW/d

Dazu ist erklärend anzufügen, dass sowohl die Zu- als auch die Abfahrten der Garagen von und nach Südwesten und damit von und zu der Neutorstraße erfolgen. Die Annahme des PSV, es könnte eine Aufteilung der Fahrbewegungen zu und von der Garage in beide Fahrtrichtungen der Neutorstraße erfolgen war zwar gut gemeint, ist aber aufgrund der realen Verhältnisse nicht gegeben. Die Verkehrszunahme erfolgt daher auf der Neutorstraße von und nach Südwesten im vollen Ausmaß von 2.100 PKW/d.

Auf Basis dieser realitätsnäheren Abschätzung kommt es daher zu einer massiven Unterschätzung der Verkehrsbelastung und der Luftschadstoffe:

***„Zusammenfassend ergibt sich damit, dass die in Folge der geplanten Garagenerweiterung zu erwartende durchschnittliche zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Neutorstraße (und damit die vorhabensbedingt zu erwartenden zusätzlichen Luftschadstoffemissionen und Immissionen) alleine bereits durch die getroffenen verkehrlichen Annahmen massiv (ca. Faktor 1 : 5) unterschätzt wurden.“***

Daraus folgt für den davon abhängigen Fachbereich Luft, dass bereits diese massive Unterschätzung UVP-auslösend ist.



## 1.2. Luftschadstoff-Immissionsprognose: Unterschätzung der Feinstaubimmission

Der PSV hat im Rahmen seiner Begutachtung festgestellt, dass in der Lufttechnischen Untersuchung relativ hohe Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen ausgewiesen wurden.

Eine Überprüfung aller Vorgänge im Zuge des Baugeschehens hat aber ergeben, dass eine Reihe von emissionsrelevanten Vorgängen bei der Emissionsermittlung keine Berücksichtigung fanden. Zu diesen Vorgängen und den zusätzlich anzunehmenden Emissionen wird auf Punkt 4.1. des PSV-Gutachtens verwiesen. Der PSV resumiert dazu:

***„Es ist damit zusammenfassend davon auszugehen, dass die Feinstaubemissionen in der Bauphase in der Lufttechnischen Untersuchung vom 14.11.2013 erheblich unterschätzt wurden und damit von erheblich höheren Feinstaubimmissionen als berechnet auszugehen ist.“***

## 1.3. Luftschadstoffe: Verwendung eines ungeeigneten Ausbreitungsmodells

Der PSV arbeitet in seinem Gutachten im Punkt 4.2. heraus, dass in der Lufttechnischen Untersuchung von TAS zwei unterschiedliche Ausbreitungsmodelle zur Anwendung gelangten.

Für den Baustellenbereich wurde das Rechenmodell GRAL verwendet, welches eine detailgetreue Abbildung der Emissionsverhältnisse und aller Einflüsse auf die Luftschadstoffausbreitung (Gelände, Bebauung, ...) erlaubt.

Für den Bereich der Neutorstraße wurde aber das Programm ADAS verwendet, welches ein Screeningmodell ist, wie es in der Technischen Grundlage zur Berechnung und Beurteilung von Immissionen im Nahbereich kleiner Quellen (BMWJF 2010) empfohlen wird, bei denen aus Kosten- und Zeitgründen keine detaillierten Grundlagendaten erhoben werden kann.

Der PSV bemängelt dabei, dass alle Berechnungen im dicht bebauten und bewohnten Gebiet der Neutorstraße mit ADAS berechnet wurden, ohne dass die Bebauung dabei berücksichtigt worden wäre. Der Sachverständige bewertet daher die zu Grunde gelegte Untersuchung der Luftschadstoffe wie folgt:

***„Aus meiner Sicht ist ADAS für eine genaue Ermittlung der Luftschadstoffbelastungen an Straßen mit dichter Umgebungsbebauung, wie sie im gegenständlichen Fall vorliegt, nicht geeignet.“***

*„Durch das Ausblenden der Bebauung kann es zu einer erheblichen Unterschätzung der straßennahen vorhabensbedingten Luftschadstoffzusatzbelastung kommen. Weiterhin erlaubt die Berechnung mit ADAS keine Berücksichtigung von überlagernden Immissionen (z.B. Immissionsbelastung aus dem vorhabensbedingt induzierten Verkehr und der Garagenabluft). Wenn schon für die Abschätzung der Auswirkungen der – zeitlich begrenzten – Luftschadstoffemissionen der Baustelle das Modell GRAL heran-gezogen wurde, so wäre eine detailgetreue Modellierung der*



*Auswirkungen des induzierten Verkehrs in der Betriebsphase umso mehr begründet gewesen.“*

#### **1.4. Beurteilungspunkte wurden entgegen den rechtlichen Vorgaben gewählt**

Im Punkt 4.3. geht der PSV auf die in der Lufttechnischen Untersuchung vorgenommene Wahl der Beurteilungspunkte, also jener Punkte ein, an denen eine Luftschadstoffkonzentration errechnet wurde.

TAS geht dabei von einem Beurteilungspunkt im Abstand von 6,5m vom Straßenrand aus.

Dem ist vorzuschicken, dass nach der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa („CAFE-Richtlinie“), umgesetzt mit der IG-L-Messkonzeptverordnung 2012, in Anhang III, Z. 2 Beurteilungskriterien für die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte angegeben werden:

*Die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte wird an folgenden Orten nicht beurteilt:*

- a) Orte innerhalb von Bereichen, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt;*
- b) nach Maßgabe von Artikel 2 Absatz 1 auf Industriegeländen oder in industriellen Anlagen, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten;*
- c) auf den Fahrbahnen der Straßen und – sofern Fußgänger für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben – auf dem Mittelstreifen der Straßen.*

Der PSV zieht daraus zu Recht den rechtlich und fachlich richtigen Schluss, „*dass die Einhaltung der Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte an allen Stellen zu beurteilen ist, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat. Diese Stellen liegen in der Salzburger Innenstadt nicht erst in einer Entfernung von 6,5 m vom Straßenrand. Bei einer den rechtlichen Vorgaben entsprechenden Wahl der Beurteilungspunkte wären damit höhere vorhabensbedingte Luftschadstoff-Zusatzbelastungen auszuweisen gewesen. Dies hat im gegenständlichen Fall auch deshalb besondere Bedeutung, weil nach dem NOx/NO2-Immissionskataster der Stadt Salzburg (2014) davon auszugehen ist, dass (auch) in den straßennahen Bereichen der Neutorstraße grenzwertüberschreitende NO2-Immissionskonzentrationen von  $JMW > 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vorhanden sind.*“

Dies bedeutet, dass in jedem Falle auch Fußgänger in der Stadt Salzburg von den Schutzkriterien erfasst werden müssen, welche in der ggst. zugrunde liegenden Lufttechnischen Untersuchung aber ausgeblendet wurden. Zudem verfügt Salzburg über ein äußerst dichtes Netz an hochfrequentierten Fahrradwegen, welche im Speziellen an der Neutorstraße diese unmittelbar begleiten. An vielen Stellen sind bereits vor Erreichen der 6,5m Grenze die Hausmauern der Wohnhäuser erreicht, dh. Fußgänger und Fahrradfahrer



bewegen sich jedenfalls innerhalb dieses ausgeblendeten Streifens. Daraus folgt, dass bereits auf Basis der (laut PSV Gutachten in vielen Punkten mangelhaften) Lufttechnischen Untersuchung von Grenzwertüberschreitungen höheren Zusatzbelastungen und damit von wesentlichen und erheblichen schädlichen belästigenden und belastenden Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt auszugehen gewesen wäre, was wiederum UVP-auslösend zu werten gewesen wäre.

### **1.5. Luftschadstoff-Vorbelastung (am Beispiel PM10) wurde unterschätzt**

Wie bereits in der Stellungnahme vom 09.12.2014 ausgeführt, hat TAS in ihrer Stellungnahme vom 10.10.2014 bestätigt, dass die langjährigen Grenzwertüberschreitungen an der Messstelle Rudolfsplatz kaum von den nahe gelegenen langjährigen Baustellen der Tiefgarage des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder und des Neubaus des Unipark Nonntal beeinflusst waren:

*„Diesbezüglich kann angemerkt werden, dass bei der Messstelle Rudolfsplatz auch ohne diese Großbaustelle häufig Überschreitungstage auftreten.“*

Hinzu kommt, dass der PSV in Punkt 4.2. seines Gutachtens nachgewiesen hat, dass die Feinstaubemissionen in der Bauphase erheblich unterschätzt wurden (siehe oben 1.2.).

Der PSV bemängelt in seinem Gutachten die Schlussfolgerungen des ASV für Luftreinhaltung, mit welchen dieser zu einer bloß „geringen“ Zusatzbelastung an Luftschadstoffen gelangt. Während der ASV bloß das günstigste Jahr 2012 zugrunde legt, geht der PSV von den Werten 2010, '11 und '13 aus. Auf Basis der Daten des Umweltbundesamtes aus 2014 errechnet der PSV unter Berücksichtigung der maximalen baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung eine Gesamtbelastung von  $JMW=28,4\mu\text{g}/\text{m}^3$ , womit 37,1 PM10-Überschreitungstage korrespondieren. Der PSV kommt daher zu folgendem Schluss:

*„Für den gegenständlichen Fall bedeutet dies, dass bei korrekter Berücksichtigung der PM10-Vorbelastung in Folge des Baustellengeschehens mit hoher Wahrscheinlichkeit bei den meist betroffenen Nachbarobjekten mit mehr als 35 Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert der PM10-Belastung zu rechnen ist. Es ist somit, anders als in der Begründung des UVP-Feststellungsbescheids ausgeführt, nicht gewährleistet, dass die „Grenzen des IG-L während der Bauphase“ sichergestellt werden.“*

Berücksichtigt man weiters, dass die Abschätzung der baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung durch TAS bei weitem zu niedrig angesetzt wurde, kann schon gar nicht mehr von einer irrelevanten Zusatzbelastung gesprochen werden. Dazu der PSV:

*„Bei einer in der Lufttechnischen Untersuchung (zu niedrig – siehe oben) prognostizierten max. baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung von im*



***Jahresmittel bis ca. 17,3 % des IG-L-Grenzwertes kann man meines Erachtens nicht mehr von einer „irrelevanten“ Zusatzbelastung sprechen. Es kann damit zusammenfassend nicht davon ausgegangen werden, dass das gegenständliche Projekt den Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L bzw. § 77 Abs. 3 GewO 1994 entspricht.“***

Ausgehend von dieser korrekten fachlichen Einschätzung hätte die Behörde aber vielmehr zu dem Ergebnis gelangen müssen, dass wesentliche bzw erheblich schädliche, belästigende und belastende Umweltauswirkungen eben nicht ausgeschlossen werden können und in der Folge eine UVP-Pflicht feststellen müssen.

## **1.6. Zur fachlichen Einschätzung von „Irrelevanz-Schwellenwerten“**

Bereits das bisherige Vorbringen des Beschwerdeführers beinhaltet fachlich und rechtlich hinterlegte Einwendungen gegen die im Verfahren angewandten Irrelevanz-Schwellenwerte.

Der PSV des Beschwerdeführers hat sich in seinem Gutachten in Punkt 4.5. ebenfalls ausführlich mit dieser Problematik vor dem bestehenden rechtlichen Hintergrund und auch auf fachlicher Basis auseinandergesetzt und den Ausführungen von TAS auf gleicher Ebene widersprochen.

Im Ergebnis bestätigt der ASV die Ausführungen in der Beschwerde: *„Die Anwendung höherer Irrelevanzschwellenwerte wie etwa gem. RVS 04.02.12, wie dies in der vorliegenden Lufttechnischen Untersuchung erfolgt ist, ist aus meiner Sicht nicht begründet und entspricht auch nicht der Entscheidungspraxis des Umweltsenats.“*

Zur Bauphase ging die Lufttechnische Untersuchung von TAS sogar davon aus, dass Schwellenwertkonzepte in der Bauphase gar nicht anzuwenden seien. Dass dies dem UBA-Leitfaden diamtral widerspricht, wurde bereits im bisherigen Beschwerdevorbringen ausgeführt. Der PSV bestätigt dies aus seiner fachlichen Sicht: *„Die Meinung der Verfasser der Lufttechnischen Untersuchung, dass – gleich welches – Schwellenwertkonzept für die Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen in der Bauphase generell nicht anwendbar sei, kann daher nicht nachvollzogen werden.“*

***„Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass die Anwendung des Schwellenwertkonzepts in der Lufttechnischen Untersuchung nicht den einschlägigen Richtlinien und der Entscheidungspraxis des Umweltsenats entspricht. Die in der Lufttechnischen Untersuchung verwendeten Beurteilungsmaßstäbe stellen offensichtlich auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ab, nicht aber auf die Erheblichkeit bzw. Wesentlichkeit der Umweltauswirkungen.“***

Wie nachfolgend noch näher auszuführen sein wird, steht die in der Lufttechnischen Untersuchung eigentlich vorgenommene Prüfung der Genehmigungsfähigkeit nicht im Einklang mit den Anforderungen an ein bloßes UVP-Feststellungsverfahren, in dem es „nur“ um eine grobe Umweltfolgen-





Abschätzung und die Entscheidung über das anzuwendende Verfahrensregime geht.

Letztendlich verstrickt sich die Lufttechnische Untersuchung der Projektwerberin in Widersprüche, soweit es um die Anwendbarkeit bzw Nicht-Anwendbarkeit von Schwellenwertkonzepten geht. Tatsächlich wendet die Lufttechnische Untersuchung diese aber dann doch und ganz offensichtlich nur dazu an, um mit dem für sie günstigsten Konzept im Ergebnis eine Relevanz ausschließen zu können. Der PSV des Beschwerdeführers weist in seinem Gutachten schlüssig nach, dass sowohl die zugrunde liegenden Prämissen als auch die gutachterlichen Denkvorgänge nicht mit dem Stand des Wissens und der Technik in Einklang stehen, sondern vielmehr – im Sinne einer groben Abschätzung der Umweltauswirkungen – von relevanten Zusatzbelastungen und damit von wesentlichen bzw erheblichen schädlichen, belastenden und belästigenden Umweltauswirkungen auszugehen gewesen wäre.

#### **1.7. Anrechnung von emissionsmindernden Maßnahmen: fachliche Wirksamkeit ist nicht gewährleistet**

Der PSV geht im Punkt 4.6. seines Gutachtens auch noch auf die Frage ein, ob jene emissionsmindernden Maßnahmen aus der Lufttechnischen Untersuchung, welche von der Projektwerberin zu „integralen Projektbestandteilen“ erklärt wurden, auch tatsächlich jene Wirkungen im erforderlichen Ausmaß erzielen können, um UVP-auslösende Umweltauswirkungen gesichert ausschließen zu können. Aus fachlicher Sicht stellt er dazu folgendes fest:

*„Damit die vorgesehenen Maßnahmen ihre in der Lufttechnischen Untersuchung unterstellten Wirkungen erreichen können, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein, z.B. bestimmte Ausgestaltung der Reifenwaschanlage, Beheizung im Winter, etc. (vgl. Technische Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen, Seite 35).*

*Bei weiteren Maßnahmen ist die technische Realisierbarkeit unsicher bzw. unwahrscheinlich, z.B. automatische Befeuchtung der LKW-Transportwege im Berg (siehe oben Seite 6).*

***Die Beurteilung der Wirksamkeit von emissionsmindernden Maßnahmen erfordert damit genaue und detaillierte Projektangaben, die aber im gegenständlichen Fall nicht vorliegen.*** Meines Erachtens kann damit beim derzeitigen Projektstand nicht – wie in der Lufttechnischen Untersuchung gehandhabt - die maximal mögliche Wirkung von dem Grunde nach vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen bei der Berechnung der Luftschadstoffemissionen angesetzt werden. “

Hätte die belangte Behörde diese fachlichen Unsicherheiten erkannt und auch die Anrechnung der maximal möglichen Wirkung der emissionsmindernden Maßnahmen als jedenfalls zu optimistisch beurteilt, hätte eine vollständige Anrechnung auf die – ohnedies zu niedrig angenommenen Emissionen – eben nicht durchgeführt werden dürfen. Hier zeigt sich die Grenze zwischen einem



bloßen Feststellungsverfahren ohne Möglichkeit der Vorschreibung von Auflagen und einem Projekt-Genehmigungsverfahren, in welchem die bspw hier erforderlichen zusätzlichen Auflagen vorgegeschrieben werden könnten, um die Wirksamkeit der emissionsmindernden Maßnahmen auch garantieren zu können. Da dies in einem Feststellungsverfahren aber nicht möglich ist, muss im Rahmen einer groben Umweltfolgenabschätzung zunächst von den in diesem Verfahren nicht rechtswirksam verminderbaren Auswirkungen ausgegangen werden und – zumindest im ggst. Fall – von einer UVP-Pflicht ausgegangen werden.

### 1.8. Zusammenfassung des Gutachtens

Zusammenfassend kommt der Privatsachverständige des Beschwerdeführers nach eingehender Auseinandersetzung mit dem Vorhaben und den fachlichen Grundlagen und Expertisen zu dem Schluss, es sei **„damit zu rechnen, dass die gegenständliche Garagenerweiterung sowohl in der Bauphase als auch im Betrieb zu mehr als geringfügigen, d.h. wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft bzw. Mensch (menschliche Gesundheit) führen wird.“**

Das bedeutet, dass nicht nur eine „bloße Möglichkeit“ dieser Auswirkungen vorliegt, sondern dass diese wesentliche Beeinträchtigung konkret zu erwarten ist bzw mit den erheblichen Auswirkungen konkret zu rechnen ist. Es reicht hier schon eine bloße Wahrscheinlichkeit (siehe Schmelz/Schwarzer, UVP-G Kommentar, §3, Rz 70 mwN). Das bedeutet auch, dass eben keine irrelevanten Auswirkungen bzw Zusatzbelastungen zu erwarten sind, wie sie die belangte Behörde ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat, sondern dass eine „Wesentlichkeit“ der Umweltauswirkungen vorliegt, welche im Sinne des Gutachtens UVP-auslösend sein muss und damit auch erhebliche schädliche, belastende und belästigende Auswirkungen auf die Umwelt indiziert.

### 1.9. Zur Rechtsfrage des Inhalts eines Feststellungsverfahrens: Umweltfolgenabschätzung oder Genehmigungsfähigkeit?

Der PSV weist in seinen gutachterlichen Ausführungen im Punkt 4.5 auf den Seiten 11, 13 und 14 auf einen rechtlich noch näher zu durchleuchtenden Aspekt hin:

*„Bei einer in der Lufttechnischen Untersuchung (zu niedrig – siehe oben) prognostizierten max. baustellenbedingten PM10-Zusatzbelastung von im Jahresmittel bis ca. 17,3 % des IG-L-Grenzwertes kann man meines Erachtens nicht mehr von einer „irrelevanten“ Zusatzbelastung sprechen. Es kann damit zusammenfassend nicht da-von ausgegangen werden, dass das gegenständliche Projekt den Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L bzw. § 77 Abs. 3 GewO 1994 entspricht.“* (Anm.: unter Bezugnahme auf die Lufttechnische Stellungnahme)



*„In diesem Zusammenhang ist auch noch darauf zu verweisen, dass sich die Beurteilung der zu erwartenden Umweltauswirkungen im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung darauf abzustellen hat, ob mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzguts oder Schutzzwecks zu rechnen ist. Begriffen in der Lufttechnischen Untersuchung wie „vertretbare Auswirkung“ haben meines Erachtens in einer UVP-Einzelfallprüfung nichts verloren, da sie letztendlich auf die Zulässigkeit eines Vorhabens abstellen, nicht aber auf die Wesentlichkeit der Auswirkungen. (Eine wesentliche Beeinträchtigung eines Schutzguts kann durchaus noch eine „vertretbare Auswirkung“ darstellen.)“*

*„Die in der Lufttechnischen Untersuchung verwendeten Beurteilungsmaßstäbe stellen offensichtlich auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ab, nicht aber auf die Erheblichkeit bzw. Wesentlichkeit der Umweltauswirkungen. Eine solche Beurteilungsweise erscheint aus rechtlicher Sicht nicht zulässig.“*

Wie bereits oben in der Stellungnahme hingewiesen sind im ggst Verfahren zwingend die Anforderungen an ein Feststellungsverfahren mit den Anforderungen an ein Projekt-Genehmigungsverfahren auseinanderzuhalten.

Bereits das Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0013-V/1/2011 vom 16.2.2011 hält auf Seite 48 zu dieser Problematik unmissverständlich fest:

*„In jedem Fall wird sich die Behörde im Feststellungsverfahren auf eine Grobprüfung<sup>95</sup> (Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) beschränken. Dabei kommt den von der Projektwerberin zur Verfügung gestellten Unterlagen wesentliche Bedeutung zu<sup>96</sup>.“*

Die zitierten Fußnoten halten dazu die entsprechende Judikatur fest:

*„<sup>95</sup> In einem Feststellungsverfahren wird nicht über die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens entschieden, sondern nur in welchem Verfahren von welcher Behörde die Bewilligung zu erteilen ist. Auch die mit sechs Wochen äußerst knapp bemessene Entscheidungsfrist verlangt nach einer Grobprüfung. Vgl. Wiener Neustadt Ost II vom 10.11.2000, US 9/2000/9-23: Aufgabe der Einzelfallprüfung [...] kann nur eine sehr allgemeine Feststellung sein, ob mit „erheblichen“ Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den dafür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten. Vgl. weiters Pitztaler Gletscher vom 20.12.2002, US 6A/2002/7-43 und B1 Asten vom 6.4.2009, US 2A/2008/19-21.*

*<sup>96</sup> Entscheidung Nußdorf ob der Traisen vom 20.7.2010, US 9B/2010/9-16: Bei einem Änderungsvorhaben ist der Vergleich zwischen bestehenden und voraussichtlichen Umweltauswirkungen bei Realisierung des Vorhabens von zentraler Bedeutung. Dabei muss sich die Behörde auf eine Grobprüfung (Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) beschränken. Zu beurteilen sind demnach in*



*erster Linie die Umweltauswirkungen der Änderung, d.h. die damit verbundenen Zusatzbelastungen und nicht die Belastungen der bereits bewilligten Anlage.“*

Auch den einschlägigen Kommentaren zum UVP-G ist dazu keine andere Rechtsmeinung zu entnehmen. Die Einzelfallprüfung muss daher den Charakter einer Grobprüfung haben. Im Rahmen eines „Screening“ ist lediglich die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Umweltauswirkungen abzuschätzen, jedoch keine vorgezogene UVP durchzuführen (siehe Schmelz/Schwarzer mwN zu Literatur und Judikatur in Rz 72 zu §3 UVP-G).

Natürlich versuchen ProjektwerberInnen ihr Vorhaben schon so detailliert wie möglich darzustellen, dass dieses – nahezu und anscheinungsgemäß gleich geprüft wie im Genehmigungsverfahren – nicht in den Anwendungsbereich des UVP-G fällt. Gerade das ggst. Vorhaben zeigt aber auf, dass es hier nicht nur an der Detailliertheit des Vorhabens fehlt (derzeit fehlen u.a. noch die wichtigsten Zustimmungen der Grundeigentümer, weshalb die Lage des Stollens noch gar nicht fixiert werden kann; das Verbleiben einer Notzufahrt ist ungeklärt; insgesamt liegt nur ein grob umrissener Vorhabenswille vor, welcher noch gar nicht im Detail geprüft werden kann, was die Lufttechnische Stellungnahme aber bloß scheinbar gemacht hat), sondern es fehlt auch eine realitätsnahe und fachlich richtige Einschätzung der Umweltauswirkungen.

**Legt man aber die unter Berücksichtigung aller relevanten Daten und Unterlagen erzielten Ergebnisse der Grobprüfung des Fachbereichs Luft durch den Privatsachverständigen des Beschwerdeführers einer Entscheidung über die UVP-Frage zu Grunde, so muss diese in der Feststellung einer UVP-Pflicht münden.**

## **2. Stellungnahme zu den im Wege des Parteiengehörs übermittelten Schriftsätzen**

### Naturschutzbund Salzburg:

Den naturschutzfachlich renommierten und am Stand des Wissens ausgeführten Stellungnahmen des Naturschutzbundes Salzburg kann seitens des Beschwerdeführers nur vollinhaltlich zugestimmt werden.

### Stadt Salzburg Magistrat:

Zu den Schreiben vom 5.12. und 11.12.2014 wird generell auf das bisherige Beschwerdevorbringen verwiesen. Ergänzend wird dazu angemerkt, dass es absolut unerheblich ist, wie groß ein Schutzgebiet in Relation zum Eingriff ist. Diese immer wieder gerne von Laien angezogene Argumentation um das Ausmaß eines Eingriffs zu verniedlichen ist weder naturschutzfachlich noch rechtlich relevant oder gedeckt. Unter Hinweis auf EuGH C-258/11 vom 13.05.2011 kommt es eben nicht auf den Anteil des betroffenen geschützten Raumes im Gesamtgebiet an, sondern auf die im Bereich des Eingriffs stattfindenden Beeinträchtigungen. Diese Sichtweise ist aus naturschutzfachlichen Gründen generell auf die Schutzgüter anzuwenden. Andernfalls



wäre ja die Wesentlichkeit eines Eingriffs bloß von der Größe der Schutzgebietes und dessen Relation zum Eingriff abhängig. Demgegenüber ist naturschutzfachlich das Verbleiben von dauernden Beeinträchtigungen im Landschaftsschutzgebiet etwa am Beispiel einer Notzufahrt nicht geklärt. Die Stellungnahme des Magistrat ist daher insofern unbeachtlich.

### 3. Anträge

**Der Antrag des Beschwerdeführers, das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid aufheben und feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist, bleibt aufrecht.**

Mit freundlichen Grüßen



Umweltanwalt

