



An das  
Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien  
vorweg per e-mail

Salzburg, am 09.12.2014

**GZ: W113 2011751-1/5Z**

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

zum Schriftsatz der mitbeteiligten Partei vom 10.10.2014



Mit Schreiben vom 18.11.2014 mit der Zahl W113 2011751-1/5Z hat das Bundesverwaltungsgericht eine Stellungnahme der mitbeteiligten Partei/Konsenswerberin vom 10.10.2014 samt Beilagen unter Einräumung einer zweiwöchigen Stellungnahmefrist ab Zustellung übermittelt. Die Zustellung erfolgte am 25.11.2014, weshalb die Frist am 09.12.2014 endet und die ggst. Stellungnahme rechtzeitig erfolgt.

## **S t e l l u n g n a h m e**

Den nachfolgenden Ausführungen, Erwiderungen und Richtigstellungen ist vorzuschicken, dass die Stellungnahme der Konsenswerberin primär aus Wiederholungen des bisherigen Vorbringens besteht, welches den Beschwerdeausführungen aber nicht substantiell entgegenzutreten vermag. Bedauerlicher Weise wird stattdessen versucht den Inhalt der Beschwerde als ideologisch und umweltpolitisch motiviert darzustellen, ihr damit implizit Unsachlichkeit zu unterstellen, um so den Beschwerdeführer gegenüber dem Gericht zu diskreditieren. Form, Inhalt und Begründung der Beschwerde einerseits, sowie die nachfolgenden sachlichen Erwiderungen andererseits beweisen das Gegenteil und werden gerichtlich zu würdigen sein.

### **Zu Punkt I. der Stellungnahme der Konsenswerberin:**

1. Die Stellungnahme der Konsenswerberin zur Beschwerde des Landesumweltanwalts verweist in Punkt I. zunächst auf die Sachverhaltsdarstellung der Beschwerde, welche aus ihrer Sicht einseitig und subjektiv gefärbt sei und unterstellt in der Folge, es seien Sachverhalte verschwiegen worden.

Dazu ist lediglich anzumerken, dass es nach den Verfahrensbestimmungen und ständiger Rspr. Sache des Beschwerdeführers ist, den aus seiner fachlichen und rechtlichen Sichtweise entscheidungswesentlichen Sachverhalt hinsichtlich der jeweiligen Beschwerdepunkte darzustellen. Es ist aber nicht Aufgabe der Sachverhaltsdarstellung Punkt für Punkt eine historische Aufarbeitung aller Ereignisse bis weit vor den Verfahrensbeginn zu erstellen.

Wenn die Konsenswerberin aber schon unterstellt, es wäre Entscheidungswesentliches aus der Genese des Vorhabens verschwiegen worden, so ist dies vielmehr ihrem eigenen Vorbringen anzulasten: Richtig ist, dass es mehrere Vorbesprechungen mit Lokalaugenschein gegeben hat. Dabei hat der Umweltanwalt von Beginn an die Förderband-Variante zum Verkehrsknoten Fürstenallee/Sinnhubstraße als die umweltverträglichste Variante favorisiert. Der Konsenswerber HR Dr. Denk wiederum behauptete in der Besprechung vom 07.08.2013 vor politischen Entscheidungsträgern und vor der UVP-Behörde der Umweltanwalt hätte der anderen, nun eingereichten Variante bereits zugestimmt. Da der Umweltanwalt an dieser Besprechung aber nicht teilnehmen konnte, wurde dies von der teilnehmenden Vertretung des Umweltanwalts, Frau Mag. Werner, in Abrede gestellt, fand so aber nicht Eingang in das entsprechende Protokoll. Der Umweltanwalt hat dies später gegenüber dem Konsenswerber richtiggestellt.



Nicht richtig ist daher, dass die nun eingereichte Variante „nach übereinstimmender fachlicher Bewertung [...] als die nach allen umweltfachlichen Aspekten optimierte, schonendste Variante“ gewesen sei. Die damit implizierte Darstellung, es wäre hier eine umfassende fachliche, also auf Basis von Gutachten erfolgte, Bewertung aller umweltfachlichen Aspekte für jede Variante erfolgt, ist nicht richtig.

Eine Nachfrage bei den Naturschutz-Planern (Institut für Ökologie) unmittelbar nach der Besprechung vom 07.08.2013 hat bspw. ergeben, dass diese keine Kenntnis davon hatten, dass nun von der Förderband-Variante zum Verkehrsknoten Fürstenallee/Sinnhubstraße abgewichen werden solle.

Auch die verfahrensgegenständliche Einreichplanung, wozu auch der Plan „Eingriffsmindernde Maßnahmen“, Plan Nr 349\_FGA\_02, Plandatum 18.10.2013, Verfasser: Institut für Ökologie, gehört, berücksichtigt die eingereichte Variante C6 und diesbezüglich insbesondere das 5.900 m<sup>2</sup> große Zwischenlager/Umladeplatz, auf welchem der Ausbruch nun abgeladen, zwischengelagert und umgeladen werden soll, nicht.

Auch bei einer Besprechung in der Landesumweltanwaltschaft am 20.11.2013 zwischen HR Dr. Denk und Dr. Helmut Wittmann einerseits und Umweltschutzanwalt Dr. Wiener und den MitarbeiterInnen Mag. Werner und Mag. Pointinger andererseits wusste der Naturschutzplaner Dr. Wittmann darauf angesprochen noch nichts von der Zwischenlagerfläche. Dabei war nach dem Feststellungsantrag vom 09.10.2012 die Projektmodifikation bereits im Mai 2013 bei der Behörde eingereicht worden.

Ebenso wenig war dem Naturschutz-Planer bekannt, dass eine „Rettungszufahrt über den Baustellen in Form einer geschotterten Möglichkeit einer Zufahrt verbleiben“ solle. Diese Aussagen wurden vom Konsenswerber HR. Dr. Denk in der zitierten Form bei dieser Besprechung so getroffen und können auch entsprechend bezeugt werden.

Die eingereichte Variante ist daher weder im Variantenstudium noch im ggst. Einreichprojekt naturschutzfachlich jemals als solche näher geprüft worden.

Auch andere fachliche Prüfungen hinsichtlich umweltfachlich zu beurteilender Schutzgüter sind nicht bekannt. Es existiert lediglich eine „Baukonzept – Variantenuntersuchung“ der SPP – Spirk und Partner Ziviltechnikergesellschaft vom 23.08.2012, welche nach eigenen Angaben aber lediglich einen „Vergleich und bauwirtschaftliche Beurteilung der einzelnen Varianten“ beinhaltet. Auch wenn darin auf entsprechende RVS verwiesen wird, liegt zu einzelnen Fachbereichen aber keine gutachterliche Bewertung vor, welche überprüfbar wäre.

Die getroffene Entscheidung, welche Variante letztendlich zur Einreichung käme, war daher nicht fachlich abgestimmt, sondern eine rein wirtschaftliche Entscheidung der Konsenswerberin, welche rein verfahrensrechtlich zur Kenntnis zu nehmen war. D.h. aber nicht, dass diese Variante, abgehend von der ursprünglichen fachlichen Einschätzung des Beschwerdeführers, jemals akzeptiert worden wäre.

Um nichts zu „verschweigen“ musste dieser Punkt der Stellungnahme der Konsenswerberin daher hiermit richtig gestellt werden.



2. Die Stellungnahme der Konsenswerberin hebt im zweiten Gedankenstrich des Punktes I. weiters als besondere Planungs- und Optimierungsleistung hervor, dass die Haupttätigkeiten der Bauarbeiten in das Berginnere verlegt werden konnten.

Nun ist es das Wesen eines derartigen Garagenbaus, dass die Hauptarbeiten des Gesteinsabbaus im Berginneren stattfinden. Wenn damit auch eine Zerkleinerung des anfallenden Gesteinsmaterials gemeint sein soll, so wäre die Durchführung dieser Arbeiten im Freien – im zentralen Lebens-, Freizeit- und Naturschutzbereich der Anrainer und Bürger der Stadt Salzburg – ohnedies niemals bewilligungsfähig gewesen.

Die Ausführungen verkennen aber auch das eigene Projekt, wenn nur verharmlosend von einer temporären Baustraße und einer Baustelleneinrichtung die Rede ist. Denn über mindesten 18 Monate erfolgen dort nicht nur Zu- und Abfahrten, sondern auch Ablagerungen und Umladungen von Gesteinsmaterial auf LKWs mit beträchtlichen Auswirkungen, für welche eine erhebliche Beeinträchtigung iSd UVP-G hinsichtlich des Schutzzwecks der Schutzgebiete nachgewiesen wurde (vgl. ASV-GA Dr. Oberfeld)

3. Der dritte und letzte Gedankenstrich zum Punkt I. der Stellungnahme überhöht das eingereichte Vorhaben mit der Ausführung, *„dass diese Planungsleistung von allen beteiligten Stellen während des erstinstanzlichen Ermittlungsverfahrens anerkannt und gewürdigt wurde.“*

Gleichzeitig erniedrigt er die Einwendungen und damit die Beschwerden als *„lokalpolitische Debatten“*, *„die freilich mit der Projektkonzeption selbst wenig zu tun haben, sondern eher aus einer prinzipiellen ideologischen Ablehnung des Individualverkehrs heraus motiviert sind.“* (Diese Einwendungen kamen im übrigen auch von beteiligten Stellen des Verfahrens erster Instanz...).

Die Führung einer derartigen Argumentation durch die Konsenswerberin kann nur damit begründet werden, dass ein auf der Kippe stehendes Vorhaben damit gerettet werden soll, indem den Beschwerden deren Sachlichkeit abgesprochen wird.

Davon abgesehen, dass in der Beschwerde an keiner Stelle eine prinzipielle ideologische Aussage enthalten ist, gehört es unter anderem auch zu den Aufgaben der Landesumweltanwaltschaft, den gesetzlichen Zielsetzungen im Sinne des § 1 LUA-Gesetz (1. Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen; 2. Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt und Verminderung von bestehenden solchen Einwirkungen; 3. Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes und Verbesserung bestehender Beeinträchtigungen) zur Durchsetzung zu verhelfen. Wenn daher nun – wie in der Stadt Salzburg – bereits Luftbelastungen über den Grenzwerten vorliegen, woran der Verkehr einen nicht unerheblichen Anteil hat, so ist es die Aufgabe einer Landesumweltanwaltschaft auf die Konsequenzen zusätzlich generierten Verkehrs im belasteten Gebiet Luft (+1.000 Kfz am maximalen Tag im dicht besiedelten Wohngebiet) aufmerksam zu machen. Können daraus ja auch Konsequenzen aus europäischen Verpflichtungen erwachsen.



Dem wiederholten Argument, dass die Planungsleistung schon während des erstinstanzlichen Verfahrens von allen beteiligten Stellen gewürdigt wurde, ist bereits unter Punkt 2. entgegnet worden.

Es sei aber nochmals darauf hingewiesen, dass der wahre und mehrfach artikulierte Projektwille der Konsenswerberin, eine Notzufahrt zu belassen, bisher behördlich nicht ausreichend geklärt und abschließend gewürdigt wurde.

Darüber hinaus ist zu ergänzen, dass die Konsenswerberin nach wie vor nicht über die für die Lage des Stollens ausschlaggebende Grundeigentümer-Zustimmung verfügt und das Vorhaben in der beantragten bzw. gewollten Form daher gar nicht umsetzen kann. Nach letztem Kenntnisstand ist der entscheidende Grundeigentümer auch weiterhin nicht bereit, seine Unterschrift zu leisten. Das bedeutet, dass das Vorhaben in entscheidungswesentlichen Punkten fraglich ist und allenfalls umzuplanen wäre, wobei dazu die Frage der Projektidentität zu stellen wäre.

#### **Zu Punkt II. der Stellungnahme der Konsenswerberin:**

Im Folgenden wird aufgrund der vorwiegend als Wiederholung des bisherigen Vorbringens zu identifizierenden Ausführungen, welche der Beschwerde nichts Substantielles entgegenzusetzen haben, kurz auf einzelne Aussagen eingegangen.

#### **4. Brandschutzkonzept – Wahrer Projektwille: bleibende Notzufahrt**

Mit der Beilage ./1, brandschutztechnische Bestätigung des Ing. Kössler, versucht die Konsenswerberin die Diskussion um den wahren Projektwillen hinsichtlich des Verbleibs oder Nichtverbleibs einer Notzufahrt zu entkräften.

Dazu ist aber zu entgegnen, dass es sich bei dieser Bestätigung um ein e-mail des Herrn Ing. Kössler vom 07.10.2014 handelt, in welchem er ein Brandschutz- und Fluchtwegkonzept vom 02.12.2013 bestätigt. Darin sei der Baustollen Richtung Nonntal kein Bestandteil. Dieses Konzept wurde bisher im Parteiengehör nicht vorgelegt und wird dessen Vorlage nunmehr beantragt.

Der Inhalt dieses Vorbringens weicht wiederum von den Willenserklärungen des Herrn HR Dr. Denk vom 20.11.2013 gegenüber dem Umweltsanwalt sowie vom 26.05.2014 gegenüber den Anrainern bei der dortigen Anrainer-Information ab (siehe dazu die Beilage zur Beschwerde „Ergebnis-Protokoll einer Anrainer-Information vom 26.05.2014“, wobei dazu berichtigen ist, dass diese nicht – wie irrtümlich angeführt – von der Anrainerin Elke Stolhofer angefertigt wurde, sondern vielmehr von der Salzburger Parkgaragen GesmbH selbst, was auch die Rechtserheblichkeit des Inhalts in ein anderes Licht rückt).

Die Beilage ./1 bestätigt daher lediglich die bereits bisher vorgelegenen Projektunterlagen, vermag aber nichts an der parallel durch die Konsenswerberin selbst mehrfach entfachten Diskussion über den wahren Projektwillen zu ändern oder diese Frage klären. Fakt ist, dass diese Frage im bisherigen Verfahren niemals einer Klärung durch zu befassende einschlägige Sachverständige und für die Bewilligung zuständige Behörden zugeführt wurde.





## 5. **Vollständige Wiederherstellung der Oberfläche oder verbleibende Notzufahrt? Diese UVP-entscheidende Frage ist vorab zu klären.**

Den zu ad 3) der Stellungnahme gemachten wiederholenden Ausführungen über die „*Unerheblichkeit der kurzfristigen*“ Eingriffswirkung und die „*vollständige Wiederherstellung der betroffenen Naturflächen*“ ist im gegebenen Zusammenhang noch anzufügen, dass die Möglichkeit einer im Projekt dargestellten tatsächlichen vollständigen Wiederherstellung aber von jenem endgültigen Projektumfang abhängt, wie er – im UVP- oder Materienverfahren – samt zwingend erforderlicher Vorschriften bewilligt werden wird. Gerade der Projektumfang ist ggst. aber gerade höchst fraglich. Er bestimmt auch die Frage der UVP-Pflicht und damit den Verfahrensausgang wesentlich mit.

Die Haupt-Zielrichtung des UVP-Rechts ist die Zusammenschau aller betroffenen Fachgebiete und die Beurteilung von Umweltauswirkungen über die jeweiligen Fachbereichsgrenzen hinaus. Dabei sollen die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen ermittelt werden. Dazu gehören auch jene Auswirkungen, welche sich aufgrund von Anforderungen eines Fachbereichs auf das Projekt ergeben und dadurch mittelbar in anderen Fachbereichen geänderte Auswirkungen herbeiführen.

Eben diese Gesamtschau ist das Wesen des UVP-Rechts, welches den Mehrwert gegenüber den voneinander unabhängigen Einzelverfahren darstellt.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist diese auch für die ggst. UVP-Frage relevante Gesamtschau aber nicht möglich, weshalb aus Sicht des Beschwerdeführers die Beschwerde auch berechtigt ist und eine vollständige Klärung im Rahmen des Einzelfallprüfungsverfahrens herbeizuführen ist.

## 6. **Umweltmedizinische Beurteilungsgrundlagen**

Den verkürzten Ausführungen der Konsenswerberin zu ad 4) zum Thema „Landschaftsästhetik“ ist der nähere Sinn nicht zu entnehmen und wurde darauf bereits in der Beschwerde ausführlich eingegangen.

Zum weiteren Vorbringen, es wäre neben dem Gutachten des ASV Dr Oberfeld schon eine weitere umweltmedizinische Beurteilungsgrundlage im erstinstanzlichen Verfahren vorgelegen, weil sich die beauftragten Planer bzw SV an die ÖAL-Richtlinie gehalten hätten, ist zu entgegnen, dass die Anwendung diverser Normen und Richtlinien dem Stand des Wissens und dem Stand der Technik entspricht und daher vorauszusetzen ist. Auch der ASV Dr. Oberfeld hat sich als einschlägig versierter Umweltmediziner in seinem Gutachten unzweifelhaft an diesen Richtlinien orientiert. Gerade als Ergebnis dessen ist er unter Anwendung seiner umweltmedizinischen Kenntnis aber auch zu dem Schluss gelangt, dass das Vorhaben in den von ihm bezeichneten Bereichen erhebliche schädliche, belastende bzw belästigende Auswirkungen auf die Umwelt impliziert, was im Ergebnis eine UVP-Pflicht auslöst. Die voraussetzende Anwendung von Normen und Richtlinien durch ein Technisches Büro vermag ein umweltmedizinisches Gutachten daher nicht zu ersetzen.



## 7. Verkehrsdaten

Mit der Beilage ./5 vermeint die Konsenswerberin einen Rückgang der Verkehrsfrequenz auf der Sinnhubstraße nachweisen zu können.

Diese Beilage ./5 stellt ein Schreiben der Salzburger Parkgaragen GesmbH, also der Konsenswerberin dar, welches sich auf eine „Verkehrsuntersuchung Salzburg Innenstadt 2013“ bezieht. Darin wird ein Wert von 22.000 Kfz/24h pro Werktag dem von der Beschwerdeführerin in der Beschwerde nachgewiesenen Wert von 24.100 Kfz/24h gegenübergestellt. Dieser letzte Wert ist im übrigen auch Projektsbestandteil in der Verkehrsuntersuchung AXIS vom 12.10.2012.

Bei näherer Betrachtung ist diese Gegenüberstellung aber deshalb nicht zulässig, da es sich bei dem Wert von 22.000 Kfz/24h um den DTVw handelt, welcher nur Werktage berücksichtigt, während der Wert in Projekt und Beschwerde den vollständigen DTV abbildet.

Überdies ist nicht bekannt, ob die zitierte Verkehrsuntersuchung hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen überhaupt für einen Vergleich mit den veröffentlichten Zahlen zulässig ist. Ohne Vorlage dieser Verkehrsuntersuchung ist daher kein entscheidungswesentlicher Schluss aus der Beilage ./5 zu ziehen.

Zur Einwendung der Konsenswerberin, es handle sich bei der Sinnhubstraße nicht um eine der am meisten belasteten Straßen „im Salzburger Bereich“ ist zu entgegnen, dass diese Aussage so nicht getroffen wurde und einer Unterstellung gleichkommt.

Richtig wurde ausgeführt: *„Die Sinnhubstraße als Zu- und Abfahrtsstraße in der Bauphase ist noch dazu die hier innerstädtisch mit 24.100 Kfz/24h am meisten befahrene und belastete Straße, während deren Zubringer nur zwischen 12.000-16.000 Kfz/24h aufweisen. Nur die Haupteinfahrtsstraßen der Stadt Salzburg Alpenstraße (31.200 Kfz/24h) und Innsbrucker Bundesstraße (16.000-25.000 Kfz/24h) weisen etwas mehr an Fahrbewegungen auf.“*

Dazu wäre als einziges zu konkretisieren, dass mit „innerstädtisch“ der zentrumsnahe Bereich gemeint war. Wie sich aus der Beilage zur Beschwerde (Stadt Salzburg Magistrat – Kfz-Belastung im Straßennetz, Mai 2006) unschwer erkennen lässt, ist das Zentrum der Salzburger Altstadt, in dessen Herzen das Vorhaben verwirklicht werden soll,

- im Süden und Südwesten von Sinnhubstraße (24.000) und Leopoldskronstraße
- im Nordwesten von Neutorstraße (15.000),
- im Norden von Rudolfskai (19.000) und Imbergstraße (18.000)
- und im Osten von Erzabt-Klotz und Petersbrunnstraße (20.000) umrahmt.

In diesem Gefüge, an dessen östlichem Rand auch die Luftgüte-Messstelle Rudolfsplatz mit den in der Stadt Salzburg höchsten gemessenen Luftbelastungswerten liegt, stellt die Sinnhubstraße die am meisten befahrene und damit belastete Straße dar.

Die Sinnhubstraße ist dabei die einzige Straße, welche oberirdisch durch ein Landschaftsschutzgebiet führt.



Die weiteren Auflistungen von Straßen und ihren Verkehrsstärken beweist weiters, dass die Sinnhubstraße jedenfalls zu am Stärksten befahrenen Straßen Salzburgs gehört und trotz ihrer Zweispurigkeit auch mit

→ der vierspurigen Hauptverkehrsader Alpenstraße (25.000),

→ der zentralen dreispurigen Staatsbrücke (25.000)

→ und der schwerverkehrlastigen, teilweise dreispurigen Nord-Ein- und Ausfahrt Vogelweiderstraße (25.000) nahezu gleich auf ist.

Die Sinnhubstraße stellt daher einen zweispurigen Hotspot im zentrumsnahen Bereich der Stadt Salzburg dar.

## 8. Bindungswirkung und Rechtsprechung zum Schwellenwertkonzept

Zu der in der Stellungnahme angeführten „*vermeintlichen Bindungswirkung*“ von Schwellenwertkonzepten verkennt die Konsenswerberin, dass zu dieser Frage bereits ausreichend Judikatur von Verwaltungsgerichten vorliegt. Diesbezüglich wird auf die Beschwerdeausführungen verwiesen.

## 9. Lufttechnische Stellungnahme von TAS vom 10.10.2014

**Zur Beilage ./6 „Lufttechnische Stellungnahme“ von TAS vom 10.10.2014 muss eine ausführliche Auseinandersetzung vorbehalten werden.** Die Stellungnahmefrist von 2 Wochen hat nicht ausgereicht, um eine sachverständige Erwiderung zu ermöglichen. Derzeit kann seitens des Beschwerdeführers erst die (zeitliche, personelle und finanzielle) Möglichkeit einer sachverständigen Erwiderung geprüft werden, bevor eine Auftragserteilung erfolgen kann. **Es wird daher beantragt eine angemessene Frist bis Ende Jänner 2015 für eine ergänzende fachliche Stellungnahme zu gewähren.**

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt können aber folgende, die einzelnen Beschwerdepunkte betreffende bzw bestätigende Aussagen getroffen werden:

Wie in der Beschwerde eingewendet stellen die Verkehrsdaten die relevanten Eingangsdaten für die darauf aufbauenden fachlichen Beurteilung von Lärm und Luft dar. Diese können auch von TAS nicht bestätigt werden können und sind daher weiterhin unbelegt.

Weiters hat sich als richtig erwiesen, dass die Begriffe „Fahrten“ und „Fahrbewegungen“ in den Projektunterlagen unterschiedlich und falsch gehandhabt wurden. Auf die Konsequenzen dessen geht TAS aber nicht ein.

Das Vorbringen von TAS zum Schwellenwertkonzept stellt keine Entgegnung oder gar Entkräftung dar, sondern ist eine reine Wiederholung der bisherigen Rechtfertigung, warum eine Abweichung vom UBA-Leitfaden zulässig sein soll. Die Aussage von TAS, die Werte der Irrelevanzschwellen seien bloß beispielhaft zu sehen, ist eine reine Behauptung und durch die Judikatur widerlegt.





Zur Behauptung, die angewandten RVS für Autobahnen und Schnellstraßen seien auch sonst anzuwenden, liegen weder Beweis noch Judikatur vor. Es mag sein, dass man sich an solchen Regelwerken orientieren kann, im Speziellen ist aber hier von einer Einzelfallbeurteilung auszugehen, welche nicht mit Autobahnen und Schnellstraßen gleichgesetzt werden kann.

Auch die Ausführungen zu Linien- und Punktquellen, lassen keine substantielle, insbesondere die Beschwerdeausführungen wiederlegende Auseinandersetzung erkennen. Die Behauptung, die Ausführungen in der Beschwerde wären falsch, bleibt zur Gänze ohne Begründung und ist daher unbeachtlich.

Hinsichtlich der Frage, ob es sich bei den Auswirkungen der Bauphase um irrelevante Auswirkungen auf das Schutzgut Luft handle, gesteht die Lufttechnische Stellungnahme TAS auf Seite 5 aber jedenfalls zu, dass die zu erwartenden Schadstoffwerte über dem Irrelevanzkriterium liegen werden und damit relevant sind.

Das weitere Vorbringen, das von TAS angewandte Schwellenwertkonzept von Puxbaum et.al. widerspreche nicht jenem des Leitfadens UVP und IG-L des UBA, sondern stelle eine „*Interpretation*“ dar, ist falsch. Wie nämlich in der Beschwerde bereits ausgeführt, stammt dieses Konzept aus 2006, während der Leitfaden des UBA aus 2007 stammt. Das Schwellenwertkonzept gemäß UBA-Leitfaden weicht aber gerade nach Auseinandersetzung mit allen vorhandenen Konzepten bewusst auch von Puxbaum et.al. ab und fand nachfolgend auch in der Judikatur seinen Niederschlag. Aufgrund der dargestellten zeitlichen Abfolge kann daher gar keine Interpretation vorliegen.

Weiters führt TAS tlw Rechtfertigungen des ASV-Gutachtens durch, welche ihr gar nicht zustehen.

Die Bemängelung von TAS, die Beschwerde enthalte auf S 29 unrichtige Ausführungen, wonach sich die Zunahme um 1000 Kfz bei der Garageneinfahrt auf den max Tag und nicht auf die max Stunde beziehe, ist hinsichtlich dieser einen zitierten Stelle richtig und stellt ein Versehen dar. Im übrigen Beschwerdevorbringen wurde zu dieser Zahl immer richtig auf den max Tag verwiesen.

Die Angabe auf Seite 9 der lufttechnischen Stellungnahme, dass das Schwellenwertkonzept gemäß dem Leitfaden UVP und IG-L verwendet wurde ist falsch, widersprüchlich zu den bisherigen Ausführungen von TAS und bereits widerlegt.

Die auf Seite 10 folgende Behauptung, aus der Überschreitung der Irrelevanz in der Bauphase lasse sich keine UVP-Pflicht ableiten, ist unbelegt und nicht nachvollziehbar.

Weiters ist aus den auf Seite 10 folgenden Ausführungen weiterhin nicht die Frage nach der unmittelbaren Belastung der direkt an die Baustraße und das Zwischenlager angrenzenden Anrainer, insbesondere an der Sinnhubstraße, beantwortet.

Als „interessant“ zu bezeichnen sind die Ausführungen von TAS auf S 12, wonach 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.“*

In einem Verfahren gegen die EU-Kommission zur Umsetzung der entsprechenden Richtlinien argumentierte das Land Salzburg nämlich – als Rechtfertigung für die Überschreitungen und zur Abwendung einer Klage – damit, dass diese Überschreitungen auch in erster Linie durch diese Baustellen verursacht waren. Diese Darstellung würde sich damit nun aber relativieren.

**Ergänzende Ausführungen bleiben nach Behandlung des Fristerstreckungsantrages vorbehalten.**

10. Die Stellungnahme der Konsenswerberin schließt auf den Seiten 6 bis 10 bedauerlicherweise wie sie begonnen hat: mit der Unterstellung unsachlicher Motive und „Mythenbildung“. Dazu wird auf die bisherigen Ausführungen verwiesen.

**11. Anträge:**

**Bezugnehmend auf Punkt 9. dieser Stellungnahme wird eine Fristerstreckung zur Vorlage einer Sachverständigen-Stellungnahme zur Lufttechnischen Stellungnahme TAS vom 10.10.2014 bis 30. Jänner 2015 beantragt.**

**Der Antrag auf Durchführung eines Lokalausweises, vorzugsweise im Frühling, bleibt aufrecht, da ein Eindruck des Raumes nur vor Ort gewonnen werden kann.**

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

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Wiener

Umweltanwalt

