

TE Vwgh Erkenntnis 2009/5/29 2006/03/0156

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 29.05.2009

Index

14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/01 Gewerbeordnung;
83 Naturschutz Umweltschutz;

Norm

GewO 1994 §74 Abs2 Z2;

GewO 1994 §77 Abs2;

UVPG 2000 §17 Abs1;

UVPG 2000 §17 Abs2 Z2 litc;

1. GewO 1994 § 74 heute
2. GewO 1994 § 74 gültig ab 18.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2017
3. GewO 1994 § 74 gültig von 01.01.2010 bis 17.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 135/2009
4. GewO 1994 § 74 gültig von 01.12.2004 bis 31.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 131/2004
5. GewO 1994 § 74 gültig von 01.08.2002 bis 30.11.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
6. GewO 1994 § 74 gültig von 01.07.1997 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 63/1997
7. GewO 1994 § 74 gültig von 19.03.1994 bis 30.06.1997

1. GewO 1994 § 77 heute
2. GewO 1994 § 77 gültig ab 01.01.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 111/2010
3. GewO 1994 § 77 gültig von 19.08.2010 bis 31.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 66/2010
4. GewO 1994 § 77 gültig von 01.07.2006 bis 18.08.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 84/2006
5. GewO 1994 § 77 gültig von 01.09.2000 bis 30.06.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2000
6. GewO 1994 § 77 gültig von 11.08.2000 bis 31.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2000
7. GewO 1994 § 77 gültig von 02.02.2000 bis 10.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 7/2000
8. GewO 1994 § 77 gültig von 01.04.1998 bis 01.02.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/1997
9. GewO 1994 § 77 gültig von 01.07.1997 bis 31.03.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 63/1997
10. GewO 1994 § 77 gültig von 19.03.1994 bis 30.06.1997

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des LR in G, vertreten durch Dr. Werner Heissig, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Johannesgasse 14, gegen den Bescheid des

Umweltsenats vom 15. September 2006, ZI US 6A/2004/18-53, betreffend Abweisung eines Antrages auf Erteilung der Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb eines Flugfeldes für Hubschrauber, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1. Mit Bescheid vom 16. November 2004 erteilte die Niederösterreichische Landesregierung dem Beschwerdeführer über seinen Antrag vom 6. August 2002 unter Vorschreibung näherer Auflagen gemäß § 17 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm §§ 68, 71, 72, 78 und 79 Luftfahrtgesetz (LFG) iVm §§ 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 13, 16, 22, 36, 38, 45 und 46 der Zivilflugplatz-Verordnung (ZfV) die Zivilflugplatz- und die Errichtungsbewilligung für ein näher beschriebenes privates Flugfeld für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5700 kg. 1. Mit Bescheid vom 16. November 2004 erteilte die Niederösterreichische Landesregierung dem Beschwerdeführer über seinen Antrag vom 6. August 2002 unter Vorschreibung näherer Auflagen gemäß Paragraph 17, Absatz eins, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit Paragraphen 68, 71, 72, 78 und 79 Luftfahrtgesetz (LFG) in Verbindung mit Paragraphen 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 13, 16, 22, 36, 38, 45 und 46 der Zivilflugplatz-Verordnung (ZfV) die Zivilflugplatz- und die Errichtungsbewilligung für ein näher beschriebenes privates Flugfeld für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5700 kg.

In der Begründung dieses Bescheides wurde zunächst ausgeführt, dass der Beschwerdeführer nach mehreren Urgenzen die notwendigen Unterlagen zu seinem Ansuchen vorgelegt habe, dass im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektsunterlagen von betroffenen Anrainern Stellungnahmen abgegeben worden seien, wobei von den beigezogenen Sachverständigen auf Basis der vorgelegten Unterlagen unter Berücksichtigung der abgegebenen Stellungnahmen ihre Gutachten erstellt worden seien. Auf Grund der Gutachten des Sachverständigen für Umwelthygiene könne davon ausgegangen werden, dass auch bei den nächstgelegenen Nachbarn keine unzumutbaren Lärmbelastungen auftreten würden - dies auch im Hinblick auf die antragsgemäß vorgesehenen bzw bescheidmäßig vorgeschriebenen Einschränkungen für den Hubschrauberbetrieb. Die aus dem Einsatz der Hubschrauber resultierenden Schallimmissionen würden sich so in das landwirtschaftliche Ortsgebiet integrieren, dass das Gesamtgeräuschniveau dadurch nicht angehoben werde, die Ortsüblichkeit gewahrt bleibe und keine erhebliche Belästigungswirkung, insbesondere bedingt durch eine auffällige bzw unangenehme Geräuschcharakteristik, auf die nächstgelegenen und beurteilungsrelevanten Wohnnachbarn resultieren würde. Der umweltmedizinische Sachverständige habe durch persönliche Hörproben die Geräusche der betroffenen Hubschraubertypen derart empfunden, dass seiner Ansicht nach die Hinzurechnung "des Lästigkeitszuschlages" bei den verwendeten Hubschraubertypen nicht erforderlich sei. Auch hinsichtlich der eingewendeten Abgasbelastung würden "keine Probleme" gesehen. Da somit alle Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung vorlägen, sei diese zu erteilen gewesen.

2. In den gegen diesen Bescheid seitens der Niederösterreichischen Umweltschutzorganisation und von Nachbarn erhobenen Berufungen wurde im Wesentlichen eingewendet, die lärmtechnischen und medizinischen Sachverständigengutachten seien unschlüssig, weil ihrer Beurteilung nicht die tatsächlich (projektgemäß) eingesetzten Hubschrauber mit einem Abfluggewicht bis 5700 kg zugrunde gelegt worden seien, sondern lediglich ein Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von ca 1750 kg; dazu komme, dass die Messpunkte ungünstig für die Anrainer gewählt worden seien, und Hörproben nicht am geplanten Landeplatz durchgeführt worden seien. Weiters sei der "Lästigkeitszuschlag für Hubschrauber laut ÖAL-Richtlinie Nr 24, Blatt 5", nicht berücksichtigt worden und es sei die aus Auftanken, Aufwärmen, und Probelaufen sowie Nachlaufenlassen der Turbine resultierende zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung unberücksichtigt geblieben. Einzelne der vorgeschriebenen Auflagen seien, was näher ausgeführt wurde, schon deshalb unzureichend, weil sie nicht inhaltlich konkretisiert seien und daher nicht durchgesetzt werden könnten.

3. Der Beschwerdeführer hat zu den Berufungen eine Stellungnahme erstattet, in der er im Wesentlichen vorbrachte, dass die gerügte Auflage ausreichend konkretisiert sei. Die Möglichkeit eines Lästigkeitszuschlages nach der Richtlinie sei keine zwingende Bestimmung. Im Verfahren sei durch eine Hörprobe überprüft worden, dass von einem solchen

Zuschlag abgesehen werden könne. Die Argumentation der Berufungswerber, Hubschrauber mit einer schwereren Abflugmasse seien auch lauter, sei technisch nicht haltbar.

4.1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde gemäß

- -Strichaufzählung
"§§ 17 Abs 1, 2 und 4, 19 Abs 1 sowie 40 Abs 1 iVm Anhang 1§§ 17 Absatz eins, 2 und 4, 19 Absatz eins, sowie 40 Absatz eins, in Verbindung mit Anhang 1
Z 14 lit. a UVP-G 2000,BGBl Nr 697/1993 idF zuletzt BGBl I Nr 149/2006;Ziffer 14, Litera a, UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Nr 697 aus 1993, in der Fassung zuletzt Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 149 aus 2006,;
- -Strichaufzählung
§§ 5 und 12 USG 2000,BGBl I Nr 114/2000 idgF;Paragraphen 5 und 12 USG 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 114 aus 2000, idgF;
- -Strichaufzählung
§§ 68, 71, 72, 78 und 79 des Luftfahrtgesetzes,BGBl Nr 253/1957 idgF;Paragraphen 68, 71, 72, 78 und 79 des Luftfahrtgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr 253 aus 1957, idgF;
- -Strichaufzählung
§§ 66 Abs 4, 67d bis g AVG,BGBl Nr 51/1991 idgF"Paragraphen 66, Absatz 4, 67 d bis g AVG, Bundesgesetzblatt Nr 51 aus 1991, idgF"

den Berufungen Folge gegeben, der angefochtene Bescheid - mit Ausnahme einer Kostenentscheidung - aufgehoben und der Antrag des Beschwerdeführers auf Erteilung der in Rede stehenden Bewilligung abgewiesen.

4.2. Begründend führte die belangte Behörde - nach einer Darlegung des Verfahrensgangs - im Wesentlichen Folgendes aus:

Im Hinblick auf die Einwendungen in den Berufungen gegen Aussagen der Sachverständigen im erstinstanzlichen Verfahren sei die Durchführung eines Lokalaugenscheins mit neuerlichen Lärmmessungen für erforderlich erachtet worden. Der Ortsaugenschein mit Lärmmessungen habe am 14. September 2005 unter Beiziehung der Sachverständigen samt Messteam, des Projektwerbers und der (meisten der) Berufungswerber stattgefunden. Nach einer Erörterung des Ablaufs der Lärmmessungen durch die Sachverständigen und einer Besichtigung der eingerichteten Lärmmessstationen seien über Anordnung der Sachverständigen die Landeanflüge und Abflüge der einzelnen derzeit zum Einsatz vorgesehenen Hubschrauber des Beschwerdeführers und die entsprechenden Lärmmessungen erfolgt.

4.3. Im Gutachten der nichtamtlichen lärmtechnischen Sachverständigen Dipl. Ing. Dr. JL vom 27. Dezember 2005 werde (ua) Folgendes ausgeführt:

Der Beschwerdeführer plane auf der Parzelle 307 KG D die Errichtung und den Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C für Sichtflugbetrieb bei Tag. Die Lage des geplanten Flugplatzes am als Agrarland gewidmeten südwestlichen Rands des Ortes D sei in einem Plan näher dargestellt. Die Piste solle eine Fläche von 16 m x 15 m erhalten und werde mit einem je 5 m breiten Sicherheitsstreifen umfasst; an diese Fläche schließe ein Rollweg mit 5 m Breite bis zu der Abstellfläche mit 10 m x 15 m vor dem Hangargebäude an. Der Anflug der Hubschrauber solle ausschließlich in der Richtung 10 Grad, der Abflug ausschließlich in der Richtung 190 Grad, mit einer Korridorbreite von beidseitig je 10 Grad erfolgen (diese Richtung sei im Hinblick auf die Vermeidung eines Überfliegens des Siedlungsgebietes von D festgelegt worden). Die gewählte An- und Abflugrichtung könne bei jeder herrschenden Windrichtung eingehalten werden. Gemäß der Umweltverträglichkeitserklärung sei die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5.700 kg für Sichtflugbetrieb bei Tag geplant. Gemäß dem technischen Bericht sollten die derzeit im Besitz des Beschwerdeführers stehende Hubschrauber EC 120 B Euro Copter, Starthöchstmasse (MTOM) 1.715 kg, AB 206 B Jet Ranger, Agusta Bell, (MTOM) 1.450 kg, Hughes 269 C Schweizer Aircraft Corporation, MTOM 930 kg, zur Wartung anfliegen und nach der Wartung wieder abfliegen. Andere Bewegungen als die Flüge zur Wartung würden nicht erfolgen, es seien auch keine gesonderten Probeläufe oder Schwebeflüge vorgesehen. An einem Tag würden maximal fünf An- und fünf Abflüge stattfinden, im ganzen Jahr maximal 500 Abflüge und 500 Anflüge. Dies ausschließlich am Tag, in der Zeit von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Die Wartungsarbeiten würden ausschließlich in der Halle stattfinden, der Transport der Hubschrauber zwischen Landeplatz und Abstellfläche durch Ziehen erfolgen. Das Betanken der

Hubschrauber erfolge im Allgemeinen bei den Einsatzflugplätzen, im Bedarfsfall könne eine Betankung durch ein mobiles Tankfahrzeug vor Ort erfolgen. Der Beschwerdeführer plane auf der Parzelle 307 KG D die Errichtung und den Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C für Sichtflugbetrieb bei Tag. Die Lage des geplanten Flugplatzes am als Agrarland gewidmeten südwestlichen Rands des Ortes D sei in einem Plan näher dargestellt. Die Piste solle eine Fläche von 16 m x 15 m erhalten und werde mit einem je 5 m breiten Sicherheitsstreifen umfasst; an diese Fläche schließe ein Rollweg mit 5 m Breite bis zu der Abstellfläche mit 10 m x 15 m vor dem Hangargebäude an. Der Anflug der Hubschrauber solle ausschließlich in der Richtung 10 Grad, der Abflug ausschließlich in der Richtung 190 Grad, mit einer Korridorbreite von beidseitig je 10 Grad erfolgen (diese Richtung sei im Hinblick auf die Vermeidung eines Überfliegens des Siedlungsgebietes von D festgelegt worden). Die gewählte An- und Abflugrichtung könne bei jeder herrschenden Windrichtung eingehalten werden. Gemäß der Umweltverträglichkeitserklärung sei die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5.700 kg für Sichtflugbetrieb bei Tag geplant. Gemäß dem technischen Bericht sollten die derzeit im Besitz des Beschwerdeführers stehende Hubschrauber EC 120 B Euro Copter, Starthöchstmasse (MTOM) 1.715 kg, Ausschussbericht 206 B Jet Ranger, Agusta Bell, (MTOM) 1.450 kg, Hughes 269 C Schweizer Aircraft Corporation, MTOM 930 kg, zur Wartung anfliegen und nach der Wartung wieder abfliegen. Andere Bewegungen als die Flüge zur Wartung würden nicht erfolgen, es seien auch keine gesonderten Probeflüge oder Schwebeflüge vorgesehen. An einem Tag würden maximal fünf An- und fünf Abflüge stattfinden, im ganzen Jahr maximal 500 Abflüge und 500 Anflüge. Dies ausschließlich am Tag, in der Zeit von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Die Wartungsarbeiten würden ausschließlich in der Halle stattfinden, der Transport der Hubschrauber zwischen Landeplatz und Abstellfläche durch Ziehen erfolgen. Das Betanken der Hubschrauber erfolge im Allgemeinen bei den Einsatzflugplätzen, im Bedarfsfall könne eine Betankung durch ein mobiles Tankfahrzeug vor Ort erfolgen.

Hinsichtlich der Schallimmissionen habe die Sachverständige folgende Ausführungen getroffen:

"3. Schallpegelmessungen

Als Unterlage für die Beurteilung der durch den Hubschrauberbetrieb zu erwartenden Schallimmission wurden am 14. September 2005 Schallpegelmessungen durchgeführt. Der Prüfbericht TGM - VA AB 11079 der staatlichen Versuchsanstalt TGM, Abteilung Akustik und Bauphysik ist als Anlage 1 angeschlossen. Als Unterlage für die Beurteilung der durch den Hubschrauberbetrieb zu erwartenden Schallimmission wurden am 14. September 2005 Schallpegelmessungen durchgeführt. Der Prüfbericht TGM - VA Ausschussbericht 11079 der staatlichen Versuchsanstalt TGM, Abteilung Akustik und Bauphysik ist als Anlage 1 angeschlossen.

Es wurden dazu Messflüge durchgeführt mit den zum Einsatz auf dem geplanten Flugplatz vorgesehenen 3 Hubschrauber-Typen ... Der Landeplatz wurde nach einem vorliegenden Plan rd. 60 m von der Hallenrückwand auf der bestehenden Wiese markiert; ein zweiter Landeplatz wurde (als mögliche Alternative) in einer um 25 m vergrößerten Entfernung markiert. Der Anflug erfolgte nach Angabe des bei den Messungen anwesenden ASV für technische Luftfahrtangelegenheiten aus etwa 1000 ft über Grund in Richtung 10 Grad (aus Richtung 190 Grad) mit 75 % Leistung, der Start erfolgte in Richtung 190 Grad mit 95 % Leistung, die Drehzahl war in allen Fällen 100 %. Mit der Windrichtung aus etwa 240 Grad (Südwesten) bei einer Windgeschwindigkeit von 0 bis 4 km/h waren für den Anflug wegen schwachem Rückenwind eher ungünstige Bedingungen gegeben; im Hinblick auf die Schallimmission für die Wohnhäuser in D waren damit günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben, d.h. die Schallpegelmesswerte lagen damit 'auf der sicheren Seite' für die Anrainer.

Es wurden 3 Messpunkte ausgewählt, die einerseits direkt im Ortsgebiet (Nr 41), andererseits am östlichen (Nr 64) und westlichen (Nr 72) Rand des sich etwa von Ost nach West erstreckenden Dorfgebietes liegen. Dabei wurde darauf geachtet, dass möglichst freie Schallausbreitung vom Hubschrauber-Flugweg zu den Immissionsmesspunkten gegeben ist (ohne Abschirmung) und mit der Mikrofonhöhe von 3m einerseits der Einfluss der Bodendämpfung möglichst klein gehalten und andererseits etwa die Höhe der Wohnhäuser nicht überschritten wird.

Es wurden jeweils für den Anflug und für den Abflug die maximalen Schallpegel A-bewertet und in Terzbändern, die Schallereignispegel A-bewertet und in Terzbändern und für die Abkühl- und Warmlaufphase der äquivalente Dauerschallpegel Abewertet und in Terzbändern gemessen. Die detaillierten Messergebnisse sind im Prüfbericht in Anlage 1 dargestellt.

In der nachstehenden Tabelle sind die Ergebnisse zusammengefasst (jeweils energetischer Mittelwert).

Landungen und Abflüge

Hubschrauber -typ

A-bewerteter Schallereignisspiegel LA,E

(dB)

A-bewerteter

Maximalpegel LA,max,slow

(dB)

Messpunkt

ONr

. 41

ONr

. 64

ONr

. 72

ONr

. 41

ONr

. 64

ONr

.72

Landungen

EC 120 B

80

79

76

69

69

66

EC 120 B alternativer Platz

81

78

71

66

AB 206 BAusschussbericht 206 B

77

74

64

63

269 C

76

73

63

60

Abflüge

EC 120 B

77

79

73

67

70

66

EC 120 B alternativer Platz

78

74

68

67

AB 206 BAusschussbericht 206 B

75

72

62

62

269 C

73

69

60

58

Abkühl- und Warmlaufphase

Hubschraubertyp

A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq

Messpunkt

D 41

D 64

EC 120 B

49

50

EC 120 B alternativer

49

--

AB 206 BAusschussbericht 206 B

48

--

269 C

44

--

Diese in der Tabelle angeführten Messergebnisse gelten für den Stand des Hubschraubers auf der Wiese. Bei Stand des Hubschraubers auf der vorgesehenen betonierten Piste erfolgt eine Schallreflexion und die durch den Betrieb des auf dem Boden stehenden Hubschraubers verursachte Schallimmission wird um 3 dB höher; dies wurde bei der Berechnung des Beurteilungspegels eingesetzt.

4. Schallimmission durch den Hubschrauber-Betrieb

Aus den Messergebnissen kann die durch den vorgesehenen Hubschrauber-Betrieb zu erwartende Schallimmission abgeleitet werden.

4.1 Maximale Schallpegel

Die maximalen Schallpegel liegen für die drei untersuchten Hubschraubertypen im Bereich von 63 bis 69 dB beim Anflug und von 60 bis 67 dB beim Abflug an der dem Landeplatz nächst liegenden Messstelle ONr41

bei 69 dB beim Anflug und 70 dB beim Abflug an der Messstelle ONr 64 (es wurde nur der Schallpegel der lautesten Type gemessen)

im Bereich von 60 bis 66 dB beim Anflug und 58 bis 66 dB beim Abflug an der Messstelle ONr 72 (etwas geringer, bedingt durch das zur Messstelle hin etwas abfallende Gelände).

Es ist abzuschätzen, dass die mit den 3 Messstellen erfassten Pegel auch für andere Gebäude im Ort als kennzeichnend angesehen werden können; allerdings können an einzelnen Punkten zwischen den Gebäuden durch Reflexion und Abschirmwirkung der Gebäude in der An- und Abflugphase örtliche Abweichungen etwa bis +3 dB und bis - 10 dB auftreten.

Die Terzbandanalysen der maximalen Schallpegel in den Beilagen 12 bis 20 im angeschlossenen Prüfbericht zeigen je nach Hubschraubertyp und Art der Bewegung ausgeprägte Spitzen in einzelnen Terzen im tiefen Frequenzbereich. So zeigt sich beim EC 120 B eine ausgeprägte Spitze in der Terz 63 Hz, beim AB 206 B beim Anflug eine ausgeprägte Spitze in der Terz 80 Hz (ONr41) bzw 100 Hz (ONr72) und beim 269 C in der Terz 63 Hz bei An- und Abflug (ONr 41) bzw in der

Terz 100 Hz bei An- und Abflug (ONr72). Die Terzbandanalysen der maximalen Schallpegel in den Beilagen 12 bis 20 im angeschlossenen Prüfbericht zeigen je nach Hubschraubertyp und Art der Bewegung ausgeprägte Spitzen in einzelnen Terzen im tiefen Frequenzbereich. So zeigt sich beim EC 120 B eine ausgeprägte Spitze in der Terz 63 Hz, beim Ausschussbericht 206 B beim Anflug eine ausgeprägte Spitze in der Terz 80 Hz (ONr41) bzw 100 Hz (ONr72) und beim 269 C in der Terz 63 Hz bei An- und Abflug (ONr 41) bzw in der Terz 100 Hz bei An- und Abflug (ONr72).

Der Vergleich der Messergebnisse für die Bewegungen von und zu dem alternativen Landeplatz zeigt, dass die Schallpegel bei An- und Abflug vom alternativen Landeplatz gleich oder etwas höher sind als bei An- und Abflug auf dem plangemäßen Landeplatz. Die Verschiebung des Landeplatzes ist somit aus schalltechnischer Sicht nicht zu befürworten.

4.2 Äquivalenter Dauerschallpegel und Beurteilungspegel

Mit dem äquivalenten Dauerschallpegel wird die durch die Flugbewegungen mit ansteigendem und abfallendem Schallpegel je nach ihrer Anzahl gegebene Gesamtlärmbelastung beschrieben. Er kann aus dem Schallereignispegel der einzelnen Flugbewegungen, der Gesamtzahl der Flugbewegungen und mit Berücksichtigung des Betriebs für Auskühlen und Warmlaufen berechnet werden.

Im Bescheid des Amtes der NÖ Landesregierung ist das Ausmaß des geplanten Flugbetriebes wie folgt angegeben: Sichtflugbetrieb bei Tag, maximal 5 Starts und maximal 5 Landungen pro Tag, maximal 500 Flüge (500 Starts und 500 Landungen) pro Jahr. Es ist abzuschätzen, dass von diesen 500 Flügen 2/3 in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres stattfinden; damit ergibt sich, dass in den 6 verkehrsreichsten Monaten 333 Starts und 333 Landungen, d.s. durchschnittlich 1,85 Starts und 1,85 Landungen pro Tag, stattfinden.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass zur Ermittlung des Beurteilungspegels auf den berechneten äquivalenten Dauerschallpegel des Hubschrauberverkehrs nach ÖAL-Richtlinie 24-5 ein Zuschlag für Lästigkeit von 5 dB anzubringen ist. Der Nachweis der Erfordernis dieses Zuschlages wurde durch die Terzbandanalysen, die das Auftreten von Tonkomponenten zeigten, erbracht (vgl. die Angaben in 4.1). Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass zur Ermittlung des Beurteilungspegels auf den berechneten äquivalenten Dauerschallpegel des Hubschrauberverkehrs nach ÖAL-Richtlinie 24-5 ein Zuschlag für Lästigkeit von 5 dB anzubringen ist. Der Nachweis der Erfordernis dieses Zuschlages wurde durch die Terzbandanalysen, die das Auftreten von Tonkomponenten zeigten, erbracht vergleiche die Angaben in 4.1).

In der nachfolgenden Tabelle ist der Beurteilungspegel für verschiedene Betriebs-Varianten angegeben: Durchschnittsbetrieb über die 6 verkehrsreichsten Monate unter Zugrundelegung der Angabe des Vertreters des Antragstellers, dass die 3 gemessenen Hubschraubertypen etwa gleichen Anteil an den Bewegungen haben und ungünstigster Betriebsfall mit 5 Anflügen und 5 Abflügen an einem Tag sowohl mit der Annahme, dass auch an dem einzelnen Tag die 3 gemessenen Hubschrauber gleichen Anteil haben als auch (zur Information des Arztes für das medizinische Gutachten) unter der Annahme, dass im ungünstigsten Fall alle 5 An- und Abflüge an einem Tag mit dem lautesten Hubschrauber EC 120 B erfolgen.

Messpunkt

Beurteilungspegel (dB)

5 Anflüge und 5 Abflüge pro Tag

333 Anflüge und 333 Abflüge in den 6 verkehrsreichsten Monaten

EC 120 B, AB 206 B, Hughes 269 EC 120 B, Ausschussbericht 206 B, Hughes 269 C

EC 120 B, AB 206 B, Hughes 269 EC 120 B, Ausschussbericht 206 B, Hughes 269

C

EC 120 B

ONr 41

48

42

ONr 64

46- 47*)

48

42-43*)

ONr 72

43

44

39

*)abgeleitet aus Vergleich der Messwerte für EC120 B 5. Umgebungsgeräusch (lärmschutztechnische Lage) in D Während der Pausen zwischen den Messflügen wurde auch der Schallpegel des Umgebungsgeräusches an den Messstellen gemessen. Als kennzeichnend für die lärmschutztechnische Lage werden für das Umgebungsgeräusch (dessen Schallpegel ständig schwankt je nach ortsüblichen Schallquellen wie Straßenverkehr, Tierlaute und ähnl.) 3 Größen ermittelt:

der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel LA_{eq} als energetischer Mittelwert über die verschiedenen Umgebungsgeräusche mit unterschiedlichem Schallpegel

der 95 % der Zeit überschrittene A-bewertete Schallpegel LA_{95} 'Basispegel' als kennzeichnend für die 'Ruhe'

der 1 % der Zeit überschrittene A-bewertete Schallpegel LA_{1} als kennzeichnend für die mittleren Spitzenpegel.

In der nachfolgenden Tabelle sind die gemessenen Schallpegel des Umgebungsgeräusches gemäß dem angeschlossenen Prüfbericht dargestellt.

Messstelle

Uhrzeit

A- bewerteter Schallpegel in dB

LA_{eq}

LA_{95}

LA_{1}

D 41

14:00-14:30

43

33

52

D 64

12:20-12:40

37

30

47

D 72

14:00-14:30

48

32

61

Die Schallpegel sind, wie zu erwarten, je nach der Lage zu der durch den Ort verlaufenden Straße etwas unterschiedlich: der äquivalente Dauerschallpegel ist mit 48 dB am höchsten an der Messstelle ONr 72 am nächsten der Straße, mit 43 dB etwas geringer an der Messstelle ONr 41, die auf dem unbebauten Grundstück, etwa in der Mitte, etwas entfernter von der Straße lag und mit 37 dB noch etwas geringer an der ONr 64, die entfernter von der Straße liegt. Der Basispegel ist an allen drei Messstellen mit 30 bis 33 dB ähnlich. Die Spitzenpegel zeigen, wie zu erwarten den höchsten Wert 61 dB an ONr 72 nahe der Straße, einen etwas geringeren Wert mit 52 dB an der von der Straße etwas entfernteren ONr41 und einen sehr kleinen Wert mit 47 dB an der von der Straße entfernt liegenden ONr64.

Mit den Messergebnissen für das Umgebungsgeräusch ist das Gebiet von D als sehr ruhig einzustufen. Zum Vergleich sind in nachstehender Tabelle die Planungsrichtwerte für die verschiedenen Gebietskategorien nach ÖNORM S 5021 angeführt.

Kategorie

Gebiet und Standplatz

Planungsrichtwert tags (A-bewerteter Immissionsgrenzwert)dB

LA,eq *)

LA,95

1

Ruhegebiet, Kurgebiet, Krankenhaus

45

35

2

Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet, Schulen

50

40

3

städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen

55

45

4

Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltung ohne wesentliche Emission störenden Schalls, Wohnungen) Gebiet für Betriebe ohne Schallemission

60

50

5

Gebiet für Betriebe mit geringer Schallemission (Verteilung, Erzeugung, Dienstleistung, Verwaltung)

65

55

*) in der ÖNORM mit LA,Gg für Grundgeräuschpegel bezeichnet. Ersichtlich liegt der Basispegel LA,95 an allen 3 Messstellen.

unter dem für die Kategorie 1 (Ruhegebiet, Kurgebiet) angeführten Planungsrichtwert und der äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen ONr41 und ONr64 auch unter dem angeführten Planungsrichtwert für Kategorie 1; für die näher der Straße liegende ONr72 liegt der äquivalente Dauerschallpegel unter dem Planungsrichtwert für Kategorie 2 (Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet).

Zum Vergleich mit dem Schallpegel der Hubschrauber-Überflüge wurden auch die maximalen Schallpegel der Kraftfahrzeuge und sonstiger ortsüblicher Ereignisse gemessen. Die Tabelle auf Seite 7 des angeschlossenen Prüfberichts zeigt die maximalen Schallpegel in den folgenden Bereichen:

Ereignis

A-bewerteter Maximalpegel

(dB)

LA,max,fast

ONr 41

ONr 72

PKW-Vorbeifahren

Bereich

48 - 62

56 - 66

energetischer

Mittelwert

54

62

LKW-Vorbeifahrt

56

63

Traktor-Vorbeifahrt

53

-- -

Motorrad-

Vorbeifahrt

57

63

Tauben

Die maximalen Schallpegel der ortsüblichen Ereignisse liegen im Bereich von 48 bis 62 dB (ONr 41, etwa Mitte des Grundstücks) und 56 bis 66 dB (ONr 72, näher der Straße); auf dem von der Straße entfernten Grundstück ONr 64 traten keine besonderen Ereignisse auf. In der Beilage 21 des angeschlossenen Prüfberichts sind Terzbandanalysen des Maximalpegels von vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen dargestellt. Beim PKW treten keine Spitzen in einzelnen Terzbereichen hervor, bei LKW ist eine Spitze im Terzbereich 200 Hz und beim Motorrad bei 100 Hz erkennbar. Über Wunsch des medizinischen Sachverständigen wurde ergänzend zu dem Prüfbericht auch die Terzbandanalyse für die Vorbeifahrt eines Traktors ermittelt; diese ist dem Prüfbericht als Anlage 1a angeschlossen. Sie zeigt, dass das Geräusch des Traktors ausgesprochen tieffrequent ist, während das Geräusch der Hubschrauberüberflüge sehr hohe Frequenzanteile insbesondere im Bereich von 500 bis 2000 Hz aufweist. Auch der Vergleich der Terzbandanalysen des Hubschrauber-Geräusches mit den anderen Straßenverkehrsgeräuschen zeigt, dass sich die Geräusche deutlich unterscheiden.

6. Berechnung der Schallimmission des Hubschrauber-Betriebes

Zur Beschreibung der Schallbelastung für das gesamte betroffene Gebiet wurde auch eine Berechnung der Fluglärmschutzzonen nach ÖAL-Richtlinie 24-2 unter Zugrundelegung der Daten für die Emission und die performance (Profil, Geschwindigkeit) nach ÖAL-Richtlinie 24-5 durchgeführt. ...

6.1 Hubschrauber der Luftfahrzeuggruppe H1 (Höchststartmasse MTOM bis 2,5 t)

Zum Vergleich mit den derzeit gemäß dem Technischen Bericht im Besitz des Betreibers stehenden Hubschraubern, die auch für die Messungen eingesetzt wurden, wurden die Fluglärmschutzzonen für die Hubschraubertypen H1 (d.s. Hubschrauber bis zu einer maximalen Abflugmasse von 2,5 t) berechnet.

...

Der Vergleich der Rechenwerte mit den gemessenen Schallpegeln zeigt, dass die Maximalpegel des lautesten Hubschraubers an ONr 41 um 2 bis 4 dB geringer sind, an ONr 64 etwa übereinstimmen und an ONr 72 um 4 dB geringer sind. Bei dem Vergleich ist zu berücksichtigen, dass für die ONr 41 eine Abschirmwirkung durch die umgebenden Gebäude angenommen werden kann, bei ONr 72 eine Minderung durch das fallende Gelände angenommen werden kann und bei ONr 64 eine ungehinderte freie Schallausbreitung wirksam ist. Die berechneten Beurteilungspegel sind an allen drei Messpunkten höher als die aus den gemessenen Werten berechneten; dies ist insbesondere dadurch bedingt, dass in die Berechnung des Beurteilungspegels aus den Messwerten des Schallereignispegels die Messwerte der drei Hubschraubertypen zu gleichen Anteilen eingesetzt wurden, wobei die leichteren Typen um 2 bis 4 dB geringere Pegel aufweisen als die lauteste Type. Die aus den Messwerten für den Einsatz nur des EC 120 B berechneten Werte stimmen etwa mit den berechneten Zonen überein. Die berechneten Zonen können somit als jedenfalls auf der sicheren Seite liegend angesehen werden; sie können insbesondere zur Darstellung des gesamten durch die Schallimmission des Hubschrauberbetriebs betroffenen Gebietes herangezogen werden.

6.2 Hubschrauber der Luftfahrzeuggruppe H2 (Höchststartmasse MTOM über 2,5 t)

Im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitserklärung, in der die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5700 kg genannt ist, wurde zur Information der Juristen und Mediziner auch eine Berechnung der Schallimmission bei Betrieb von Hubschraubern mit einer höheren Startmasse durchgeführt. Es ergibt sich, dass die maximalen Schallpegel und die Beurteilungspegel um 10 dB höher sind. Die in den Beilagen 2 bis 4 dargestellten Zonen können mit der Erhöhung der angeführten Schallpegel jeweils um 10 dB als für den Betrieb mit Hubschraubern mit einer Höchststartmasse über 2,5 t gültig angesehen werden.

7. Kriterien zur Beurteilung der Schallimmission

Die Beurteilung der Wirkung der Schallimmission auf den Menschen erfolgt durch den medizinischen Sachverständigen. Nachstehend werden die wichtigsten Kriterien, die zur Beurteilung der physikalischen Größen eingesetzt werden, angegeben.

Es ist sowohl der maximale Schallpegel, der die einzelnen Flüge kennzeichnet, als auch der Beurteilungspegel, der sich aus dem äquivalenten Dauerschallpegel für die Gesamtheit der Flugereignisse über einen längeren Zeitraum ableitet, zur Beurteilung heranzuziehen.

Die Messung des Umgebungsgeräusches kennzeichnet das Gebiet als sehr ruhig (Kategorie 1 bzw 2 in Nähe der Straße, nach ÖNORM S 5021). Daraus können auch Kriterien abgeleitet werden.

Zur Orientierung können als Beispiel Kriterien nach ÖAL-Richtlinie 3 zitiert werden; demnach ist für Kategorie 1 der Grenzwert für die Schallpegelspitzen aus dem Grundgeräuschpegel +30 dB abzuleiten bzw maximal 70 dB; für Kategorie 2 ist der Grenzwert aus dem Grundgeräuschpegel + 35 dB abzuleiten bzw maximal 75 dB.

Legt man den Grenzwert 70 dB zugrunde, so ergibt sich, dass dieser an keinem der 3 Messpunkte überschritten wird. Legt man den schärferen Grenzwert für Kategorie 1 mit $33 + 30 = 63$ dB für ONr 41, mit $30 + 30 = 60$ dB für ONr 64 und für Kategorie 2 mit $32 + 35 = 67$ dB für ONr 72 zugrunde, so ergibt sich eine Überschreitung dieser sehr niedrigen Kriterien durch die gemessenen maximalen Schallpegel für die lauteste Type EC 120 B. Die beiden leiseren Hubschraubertypen überschreiten die strengen Kriterien an den Messpunkten ONr 41 und ONr 72 nicht. Für den Messpunkt ONr 64 liegen Messwerte für die leiseren Typen nicht vor, aus dem Vergleich mit den anderen Messwerten kann eine kleine Überschreitung des sehr strengen Kriteriums abgeschätzt werden.

Die Angaben in Punkt 5 für die Maximalpegel des Umgebungsgeräusches zeigen, dass die üblichen Spitzen geringer sind als die der Hubschrauberflüge und die Hubschrauberflüge auch einen anderen Frequenzgang aufweisen als die ortsüblichen Geräusche (insbesondere Kraftfahrzeuge)

Der Beurteilungspegel des Hubschrauberbetriebes kann mit dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches verglichen werden. Der Beurteilungspegel für den ungünstigsten Betriebsfall mit 5 An- und 5 Abflügen an einem Tage wird nur fallweise auftreten. Er liegt mit 46 (bis 48) dB an den Messpunkten ONr 41 und ONr 64 deutlich über dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches und wird daher wahrnehmbar sein. An dem etwas näher der Verkehrsstraße liegenden Messpunkt ONr 72 liegt der Beurteilungspegel mit 43 (bis 44) dB deutlich unter dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches.

Der Beurteilungspegel über den Durchschnitt eines längeren Zeitraumes - üblich werden für Fluglärm die verkehrsreichsten 6 Monate eingesetzt - ergibt sich für die Messpunkte ONr 41 und ONr 72 im Bereich bzw deutlich unter dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches, an dem sehr ruhigen Messpunkt ONr 64 liegt er deutlich über dem sehr geringen äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches. Aus der Summe des Umgebungsgeräuschpegels und des Beurteilungspegels des Hubschrauberbetriebs ergibt sich der Gesamt-Beurteilungspegel wie folgt:

ONr 41: 45 dB

ONr 64: 43-44 dB

ONr 72: 48 dB

Für die Messpunkte ONr. 41 und ONr 64 ergibt sich zwar der Summen-Beurteilungspegel etwas höher als der derzeitige äquivalente Dauerschallpegel, überschreitet jedoch nicht den Planungsrichtwert von 45 dB für die Kategorie 1. Für den Messpunkt ONr72 bleibt der Beurteilungspegel unverändert.

Die vorstehende Beurteilung kann mit geringen Schwankungsbreiten als für das gesamte Ortsgebiet von D zutreffend angesehen werden, wie auch aus der Form der berechneten Lärmschutzzonen abgeleitet werden kann.

Die Ergebnisse der Berechnungen der Schallimmission mit Hubschraubern mit einer Höchststartmasse über 2,5 t zeigen, dass die Schallpegel 10 dB höher sind als bei Betrieb der derzeit eingesetzten Hubschrauber unter 2,5 t. Für den Gesamt-Beurteilungspegel aus Umgebungsgeräusch plus Hubschrauberbetrieb über den Durchschnitt für die verkehrsreichsten 6 Monate kann dann (unter Zugrundelegung des um 10 dB erhöhten aus den Messwerten mit den 3 Typen berechneten Beurteilungspegels) für

ONr 41: 53 dB

ONr 64: 53 dB

ONr 72: 52 dB

abgeleitet werden. Damit wird der derzeit gegebene Schallpegel des Umgebungsgeräusches wesentlich überschritten."

Im Folgenden habe die Sachverständige ihre "Angaben zu den Berufungen aus schalltechnischer Sicht" dargelegt und ausgeführt, dass die Messungen mit den drei laut Angaben des Beschwerdeführers zur Wartung anfliegenden Hubschraubern erfolgt seien. Der "Zuschlag für Lästigkeit" werde im gegenständlichen Gutachten angebracht und der damit ermittelte Beurteilungspegel angegeben. Die "Terzbandanalysen", die zeigten, wie weit das Hubschraubergeräusch sich von dem Geräusch der üblichen Kraftfahrzeuge unterscheide, seien angeschlossen.

4.4. Der medizinische Sachverständige HR Dr. CK habe in seinem Gutachten vom 6. Juni 2006 zunächst den Beweisgegenstand, das medizinische Ergänzungsgutachten des im erstinstanzlichen Verfahren beigezogenen ärztlichen Sachverständigen, die für die medizinische Beurteilung wesentlichen Ergebnisse der Schallpegelmessungen sowie das Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen dargestellt, und dann über den Ortsaugenschein am 14. September 2005 folgende Feststellungen getroffen:

"3.5. Lokalaugenschein am 14. 9. 2005 in D

Am 14. 9. 2005 wurde vom gefertigten Gutachter in der KG D in der Zeit zwischen 11:30 und 15:00 Uhr vor, während und nach der vom TGM durchgeführten Schallmessungen (an den Messpunkten vor den Objekten D 41, 64 und 72) auch bei weiteren benachbarten Objekten ein Lokalaugenschein durchgeführt. Dabei wurde auch die Repräsentativität der Messpunkte überprüft und wurden diese mit Ausnahme der nach Südosten offenen Innenhofsituation bei J und TM, D 42, als repräsentativ befunden.

Bei bedecktem Himmel wehte ein leichter bis mittelstarker Wind (mit Fortdauer der Messungen leicht verstärkt) aus Süd/Südwest.

Bei der Zufahrt zum geplanten Standort und am Standort selbst waren als typische Geräusche durch den gefertigten Sachverständigen hörbar:

KFZ - Vorbeifahrten auf der Strasse K - M

vereinzelt landwirtschaftliche Maschinen auf den umgebenden

Feldern

Hundegebell

An den einzelnen Messpunkten wurden folgende Hörempfindungen

wahrgenommen:

MP bei D 64 (östlicher MP):

Bei Hubschrauberanflug aus Süd wurde das Hubschraubergeräusch bereits aus mehreren hundert Metern als dominierendes Geräusch hörbar.

Beim Anflug war vor allem das typische Knattern hörbar, beim Abflug ein hochfrequentes Singen.

Als Nebeneffekt machte sich in der Nähe dieses Messpunktes, im Garten und auf der Terrasse des Objektes B, D 77 - offensichtlich wegen der vorherrschenden Windrichtung aus Süd/Südwest massiver Kerosingeruch beim An- und Abflug bemerkbar. Dies wurde auch vom Vertreter der NÖ Landesumweltanwaltschaft und vom Senatsmitglied Dr. B bestätigt.

Messpunkt D 41 (Ortszentrum):

Hier wurde die Messanlage auf dem Nachbargrundstück der Liegenschaft T und J M, D 42 aufgestellt. Während die Messungen für 41 als repräsentativ gesehen werden können, war der Höreindruck im Hof D 42 zwischen Garage (ehem. Feuerwehrgarage) , Stallgebäude und Wohntrakt sowohl beim Anflug als auch dem Abflug der Hubschrauber sehr stark von Reflexionen beeinflusst, da gerade zwischen Garage und Stallgebäude eine große Baulücke die freie Schallausbreitung von Süden her und dann diese Reflexionen auf drei Seiten ermöglicht.

Messpunkt D 72 (westlicher Ortsrand), in Anwesenheit Herrn R H: An diesem Punkt dominierte der Strassenverkehr auf der Strasse G - M.

Während des Rundgangs waren verschiedene durch entfernte KFZ und Landmaschinen bedingte Geräusche wahrnehmbar. Auch das Taubengurren war an mehreren Stellen beim Ortsrundgang und entlang der Strasse hörbar.

Entlang der Hauptstrasse war um 13:43 auf Höhe D 42 der Hubschrauber deutlich hörbar und das Geräusch als typisches Hubschraubergeräusch zuordenbar, jedoch der KFZ - Verkehr (am Strassenrand) erkennbar lauter hörbar.

Um 13:47 flog ein deutlich lauterer Hubschrauber an. Wieder war jetzt bei den Objekten D 63 und 64 (neben B) deutlich Kerosingeruch wahrnehmbar.

Der Höreindruck des unterschiedlichen Hubschraubergeräusches ist der eines Mischgeräusches aus einem breitbandigen hochfrequenten Turbinengeräusch, zeitweise überlagert von einem Knattern, das von den Hauptrotorblättern herzurühren scheint (vor allem beim Anflug) und von einem Pfeifen und Singen beim Abflug. Im Stand sind die Hubschrauber vergleichsweise leise und erzeugen ein wenig belästigendes Maschinengeräusch. Nach Aussage des flugtechnischen ASV Ing. P am 28. 11. 2005 werden die lautesten Geräusche von den Rotorblätterspitzen hervorgerufen, sind nicht triebwerkbedingt, daher seien keine Änderungen zu erwarten."

Im Gutachten des ärztlichen Sachverständigen werde Folgendes ausgeführt:

"...

4.1 Medizinische Vorgutachten

4.1.1 Das medizinische Gutachten von Univ. Prof. Dr. CW vom 16. 11. 1999 im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung stützt sich in der Beurteilung der Schallimmissionen durch den Hubschrauberbetrieb auf das schalltechn. Gutachten des TB Ing. Herbert Kisser vom 18. 8. 1997 und den schalltechnischen Prüfbericht der NÖ Umweltschutzanstalt.

Ein Lokalausganschein ist im Gutachten Prof. W nicht erwähnt.

In den Angaben zu den zu erwartenden Schallimmissionen weichen die Schallpegelwerte z. T. erheblich von jenen der Messung durch die Staatliche Versuchsanstalt - TGM - Akustik und Bauphysik vom 14. 9. 2005 ab. Die Abweichungen ergeben sich zum einen aus den anders gewählten, damals angegebenen An- und Abflugrouten, zum andern aus den unterschiedlichen Messstellen, wobei die vom TGM gemeinsam mit Frau Hon. Prof. Dipl. Ing. Dr. JL und in Abstimmung und nach Überprüfung durch den gefertigten Sachverständigen festgelegten Messpunkte als repräsentativ für die berufenden Nachbarn gelten können.

Nicht unmittelbar vergleichbar sind auch die Angaben zu den maximalen Schalldruckpegeln, da die Spitzenwerte(LA,max) von der NUA mit fast (schnell), vom TGM aber mit slow (langsam) gemessen wurden.

Prof. W vermeint, 'dass sich die Geräuschimmissionen durch den Hubschrauberbetrieb in der Geräuschart und in der Höhe nicht wesentlich von den sonst in der Umgebung auftretenden Geräuschen von Verkehr und Landwirtschaft unterscheiden. Die Fluggeräusche waren zwar auf Grund der relativ ruhigen Umgebungsgeräuschsituation auch in größeren Entfernungen von 500 - 1000 m noch schwach hörbar, konnten aber erst bei Erreichen des Landeplatzes eindeutig als Hubschraubergeräusch erkannt werden.....'.

Prof. W schreibt in der Bewertung u. a.:

'Verglichen mit anderen Lärmquellen kommt der Schallbelastung durch Hubschrauber in der untersuchten Messanordnung Straßenfahrzeugen und landwirtschaftlichen Maschinen gleich. Es ist daher nicht begründbar, dass der Schallimmission von Hubschraubern in dieser Messanordnung ein anderer Belastungsfaktor zukäme als Straßenverkehrsfahrzeugen oder landwirtschaftlichen Maschinen'.

In seiner Zusammenfassung schließt Prof. W eine Gesundheitsschädigung und eine relevante Gesundheitsgefahr für die Einwohnerschaft von D aus. Er äußert sich nicht zum Ausmaß einer eventuellen Belästigung. Auch auf eine allfällige Geruchsbelästigung geht er nicht ein.

4.1.2. Die UVP Teilgutachten Umwelthygiene von WHR Dr. A K vom 27. 11. 2003 sowie das UVP - Gutachten der NÖ Landesregierung vom Dezember 2003 -Schutzgut Gesundheit und Wohlbefinden sowie das medizinische Ergänzungsgutachten WHR Dr. K vom April 2004 wurden im Bewilligungsbescheid als 'schlüssige und nachvollziehbare gutachterliche Aussagen' (Seiten 27 und 28 des Bescheides) für die behördliche Entscheidung herangezogen.

Als wesentlich für die Entscheidung erscheinen aus ärztlicher Gutachtersicht die Aussage über die Hörprobe vom 20. Juni 2001:

'...mit dem Ergebnis, dass an keinem der belästigungsrelevanten Immissionsstandorte erhebliche Belästigungswirkungen mit Störungen des Wohlbefindens festgestellt werden konnten.....'

sowie:

'Allerdings wurde im Rahmen der gegenständlichen medizinischen Beurteilung kein Zuschlag für unangenehme Geräuschcharakteristika, wie er von der ÖAL Richtlinie 24 Blatt 5 für Hubschraubergeräusche empfohlen wird, berücksichtigt.....'

sowie:

'.....beiden Hubschraubertypen hinsichtlich der Geräuschcharakteristik jedoch jene Auffälligkeiten beizumessen sind, welche bei einem gesunden, normal empfindenden Erwachsenen bzw bei einem gesunden, normal empfindenden Kind ohne besondere Überempfindlichkeit unangenehme Sensationen auslösen würden.keine Anhaltspunkte für Belästigungszuschlag....So kann die den beiden Hubschraubertypen zugrunde liegende Geräuschcharakteristik mit jener verglichen werden, welche aus Straßenfahrzeugen und landwirtschaftlichen Maschinen resultiert.'

sowie:

'...sich so in das landwirtschaftlich geprägte Ortsgebiet integrieren werden, dass das Gesamtgeräuschniveau dadurch nicht angehoben wird, die Ortsüblichkeit gewahrt bleibt und keine erhebliche Belästigungswirkung, insbesondere bedingt durch eine ev. auffällige bzw unangenehme Geräuschcharakteristik, auf die nächstgelegenen und beurteilungsrelevanten Wohnnachbarn resultieren wird.'

...

4.3.1 Schallpegelmessungen

In Absprache zwischen den Technikern des TGM, der schalltechnischen Gutachterin, Frau Hon.Prof. Dipl. Ing. Dr. JL und dem gefertigten ärztlichen Gutachter wurden die für die Berufungswerber repräsentativen Messpunkte vor den Objekten D 41 (zentrales Ortsgebiet-strassennahe)

D 64 (östlicher Ortsrand)

D 72 (westlicher Ortsrand)

ausgewählt.

Die Sondersituation des Objektes D 42 wird im Gutachten behandelt.

Die Messwerte werden unter Punkt 3.4 dieses Gutachtens

wiedergegeben.

Energieäquivalenter Dauerschallpegel:

Hier ist zu beachten, dass der Bezugszeitraum für das Umgebungsgeräusch kurz ist (20 bzw 30 Minuten).

Von der schalltechn. Gutachterin wurde bereits der Lästigkeitszuschlag für die Hubschrauber in den Beurteilungspegel eingerechnet (= plus 5 Dezibel (A)).

Bei einem Vergleich des LA,eq des Umgebungslärms mit dem zusätzlichen Hubschrauberlärm wird der LA,eq an den Messpunkte D 41, 64 und 72 bei Verwendung nur des lautesten (gemessenen) Hubschraubers um 5 bzw 11 dB, an MP 72 nur um 1 dB (durch Additionseffekt) angehoben.

Bei Verwendung eines wahrscheinliche Hubschraubermixes der drei gemessenen Hubschrauber würde die Anhebung 3 bzw 9 und 1 dB(A) betragen.

Die gemessene tatsächliche örtliche Dauerschallbelastung liegt mit 43 dB an MP 41 und 37 dB an Messpunkt 64 unterhalb der Immissionsgrenzwerte der Planungsnorm ÖNORM S 5021 von LA,eq 45 dB(A) für Ruhegebiete, Kurgebiete, Krankenhäuser.

45 dB werden auch als anzustrebende Außenpegel in Wohngebieten sowie am Wochenende angegeben (Nationaler Umweltplan - Umweltwissenschaftliche Grundlagen, Kapitel 6.6.3 Qualitätsziele für bestimmte Umwelten).

An beiden Punkten würde sich eine Verschlechterung der Lärmsituation gegenüber den tatsächlichen örtlichen Verhältnissen um ein bis zwei Widmungskategorien ergeben, d. h. es würde etwa 50 bis 100 % lauter werden als bisher.

Grundgeräuschpegel - Basispegel

Hinsichtlich der durch den Schallpegel in 95 % der Zeit (Basis- bzw Grundgeräuschpegel) liegen alle drei Messpunkte mit 33, 30 und 32 dB unterhalb des Planungsrichtwertes für Ruhegebiete, Kurgebiete, Krankenhäuser von 35 dB(A), womit nochmals die außergewöhnlich ruhige, selbst für ein Wohngebiet niedrige Schallbelastung bestätigt wird.

Schallpegelspitzen:

Da die Maximalschalldruckpegel unterschiedlich gemessen wurden, ist ein Vergleich nur mit Einschränkungen möglich: Die Spitzenpegel wurden an den Messpunkten 41,64 und 72 als LA,1, also Spitzen in 1 % der Zeit mit 52,47 und 61 dB(A) gemessen.

Die absoluten Spitzen, LA,max, fast gemessen, betrugen bei den Messpunkten 41 und 72 zwischen 48 und 62 bzw 56 und 66 dB(A).

Da die Messrichtlinie für Hubschrauberflüge den modus für LA,max, also die absolute Spitze mit slow vorsieht, wurde eben so gemessen.

Die Werte waren: 60 bis 69, 69 bis 70 und 58 bis 66 je nach Hubschraubertyp. Das würde also Schallimmissionen (auf die Schallpegelspitzen wird kein Lästigkeitszuschlag berechnet) an den Messpunkten 41, 64 und 72 ergeben, die um bis zu ca 7 bis 21 dB(A), 22 bis 23 dB(A) bzw 2 bis 10 dB (A) höher liegen als die maximalen Spitzenpegel durch PKW's, LKW's , Traktoren, Motorräder und sonstige ortübliche Geräusche, wobei an Messpunkt 64 nur der lauteste Hubschraubertyp gemessen wurde.

Einen Sonderaspekt stellen die gravierenden Unterschiede der maximalen Schallpegel in Abhängigkeit von der höchstzulässigen Abflugmasse der Hubschrauber dar:

Laut Gutachten Prof. L würden die maximalen Schallpegel bei Hubschraubern von über 2,5 t Abflugmasse, wie sie antragsgemäß eingesetzt werden könnten, nämlich bis 5,7 t, um 10 Dezibel über jenen der Hubschrauber von unter 2,5 t Abflugmasse liegen.

Die Auflage im erstinstanzlichen Bescheid (siehe Seite 6) über die Beschränkung auf HS mit vergleichbaren Schallimmissionen erscheint nicht ausreichend konkret und nicht nachvollziehbar, da dies eine dauerregistrierende Messstelle bei den Nachbarn erforderlich machen würde. Es fehlen nämlich in allen technischen Beschreibungen und Zertifikaten Angaben über maximal Schallimmissionen der einzelnen Hubschraubertypen.

Geräuschcharakteristika - Terzbandanalysen

Für die drei am 14. September 2005 eingesetzten Hubschraubertypen wurden am selben Tag auch Terzbandanalysen durchgeführt und dabei Spitzen bei 63, 80 und 100 Hertz nachgewiesen.

Insgesamt wird die Terzbandanalyse auf Seite 7 des Gutachtens Prof. L folgendermaßen kommentiert:

'In der Beilage des Prüfberichtes sind Terzbandanalysen des Maximalpegels von vorbeifahrenden Kraftfahrzeugen dargestellt. Beim PKW treten keine Spitzen in den einzelnen Terzbereichen hervor, bei LKW ist die Spitze im Terzbereich 200 Hz und beim Motorrad bei 100 Hz erkennbar.

Über Wunsch des medizinischen Sachverständigen wurde ergänzend zu dem Prüfbericht auch die Terzbandanalyse für die Vorbeifahrt eines Traktors ermittelt; diese ist dem Prüfbericht als Anlage 1a angeschlossen.

Sie zeigt, dass das Geräusch des Traktors ausgesprochen tieffrequent ist, während das Geräusch der Hubschrauberüberflüge sehr hohe Frequenzanteile insbesondere im Bereich 500 bis 2000 Hz aufweist.

Auch der Vergleich der Terzbandanalysen des Hubschraubergeräusches mit den anderen Straßenverkehrsgeräuschen zeigt, dass sich diese Geräusche deutlich unterscheiden.'

4.3.2 Eigene Hörprobe - subjektive Wahrnehmung

Das Ergebnis der Hörprobe vom 14. 9. 2005 ist in Punkt 3.5 (Befund) dargestellt. Als wesentliche Wahrnehmungen werden zusammengefasst:

An allen drei - für die örtliche Schallbelastung und für die geplanten Hubschrauberflüge repräsentativen - Messpunkten D 41, 64 und 72 wurden die Schallmessungen dahin gehend bestätigt, dass D eine außergewöhnlich niedrige Grundbelastung aufweist.

Sie entspricht einem ländlichen, landwirtschaftlich extensiv genutzten Gebiet, das nicht nur am Wochenende, sondern auch an Werktagen zur Erholung und Rekreation einlädt. Auch die lauten Schallereignisse durch den Straßenverkehr, die Landwirtschaft und Tiere (Hundegebell, Taubengurren) gehören zu den auf dem Lande ortsüblichen Immissionen. Ortsfremde Schallereignisse konnten bis zu den simulierten Hubschrauberflügen nicht wahrgenommen werden.

Da die Ruhepausen zwischen den einzeln wahrnehmbaren Schallereignissen sehr lange sind, ist jedes Fremdgeräusch sofort wahrnehmbar und wird bereits bei niedrigen Schallpegeln hörbar.

Daher waren auch die Hubschraubergeräusche schon zu hören, wenn der Hubschrauber über der Hügelkuppe, über die die An- und Abflüge erfolgen, sichtbar wurde. Dabei hob sich das Hubschraubergeräusch ganz deutlich von allen anderen Geräuschen, also auch von den durch den Straßenverkehr und durch die landwirtschaftlichen Maschinen verursachten Schallpegelspitzen, ab. Während beim Anflug vor allem das typische Knattern der Rotorblätter als sehr störend empfunden wurde, trat beim Abflug ein hochfrequentes Singen als besonders störend hervor. Bei allen Hubschraubern wurde das Motorengeräusch als wenig störend empfunden, während das deutlich dominierende Geräusch der Rotorblätter (Knattern und Singen) als völlig ortsunüblich und daher besonders störend empfunden wurde.

Dies gilt auch für das Objekt bzw den Innenhof D 42, wo auch das Motorengeräusch deutlicher als an den anderen Messpunkten wahrzunehmen war. Die von der schalltechnischen Gutachterin angesprochene Möglichkeit, dass hier die Schallpegel um bis zu 10 dB über jenen des nächstgelegenen Messpunktes 41 liegen können (GA Prof. L), wurde hier bestätigt gefunden. Es wurden die Hubschraubergeräusche hier durch die Reflexionen von drei Seiten als besonders laut und störend wahrgenommen.

Als gesonderte Beobachtung bzw Wahrnehmung soll noch erwähnt werden, dass vor den Objekten D 63 und 64 während des Rundganges zu den drei Messstellen zweimal ein massiver Kerosingeruch wahrnehmbar war.

...

4.4 Beurteilung

Aufbauend auf den Schallmessungen vom 14. 9. 2005 durch die Staatliche Versuchsanstalt - Technisches Gewerbe Museum, Abteilung Akustik und Bauphysik, die gesonderte Terzbandanalyse eines Traktors, das schalltechnische Gutachten von Frau Honorarprofessor Dipl. Ing. Dr. JL, Stand November 2005 sowie den eigenen Ortsaugenschein und die eigene Hörprobe am 14. 9. 2005 in D wird die folgende umweltmedizinische Beurteilung abgegeben:

Das medizinische Gutachten von Univ. Prof. Dr. CW im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und die Gutachten von WHR Dr. AK gehen davon aus, dass Hubschrauberan- und -abflüge sowie Betriebsgeräusche vom geplanten Hubschrauberflugfeld sich in ihrer Lärmcharakteristik in den Umgebungslärm einfügen, die Hubschrauberschallimmissionen landwirtschaftlichen Maschinen, wie Traktoren, gleichen und daher keine Änderung der ortsüblichen Verhältnisse einträte. Während Prof. W nur auf die Gesundheitschädigung und die Gesundheitsgefährdung eingeht und diese ausschließt, geht Hofrat K davon aus, dass 'die Hubschrauberschallimmissionen sich so in das landwirtschaftlich geprägte Ortsgebiet integrieren werden, dass das Gesamtgeräuschniveau dadurch nicht angehoben wird, die Ortsüblichkeit gewahrt bleibt und keine erhebliche Belästigungswirkung, insbesondere bedingt durch eine ev. auffällige bzw unangenehme Geräuschcharakteristik, auf die nächstgelegenen und beurteilungsrelevanten Wohnnachbarn resultieren wird.'

Auf Grund der von ihm durchgeführten Hörproben hält Hofrat K auch einen - richtlinienkonformen - Lästigkeitszuschlag von 5 dB(A) nicht für erforderlich.

Auf Grund der Berufungen der NÖ Umweltschutzkommission und mehrerer Nachbarn sowie der Marktgemeinde G (Befund Punkt 3.1.4) hielt der Umweltsenat eine neue Sachverhaltsermittlung für erforderlich. Zu diesem Zweck wurden Schallmessungen durch das TGM durchgeführt, ein schalltechnisches Gutachten von Frau Hon.Prof. Dipl. Ing. Dr. JL

(Nov. 2005) erstellt und ein Ortsaugenschein mit Hörprobe am Tag der Schallmessung (durch das TGM) durch den gefertigten Gutachter mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

D ist ein kleiner ländlicher Ort mit einer sehr niedrigen Lärmbelastung. So liegt der Grundgeräuschpegel an allen drei repräsentativen Messpunkten vor den Objekten D 41, 64 und 72 unterhalb des Grundgeräuschpegels wie er für Kurbgebiete, Ruhegebiete und Krankenhäuser in einschlägigen Normen und Richtlinien als Planungsrichtwert genannt wird (also unter 35 dB(A)). Auch der energieäquivalente Dauerschallpegel (ein rechnerisch gemittelter Wert über eine definierte Zeit) liegt an den MP 41 und 64 unter den Richtwerten für Ruhegebiete bzw für ländliche Wohngebiete (LA_{eq} unter 45 bzw 50 dB(A)). Schließlich liegen auch die maximalen Spitzenpegel mit bis zu LA_{max} bis zu 66 dB(A) durch den Straßenverkehr selbst am lautesten Messpunkt deutlich unterhalb des in den wissenschaftlichen Grundlagen zum Nationalen Umweltplan empfohlenen Qualitätsziel zum Schutz vor Belästigung im Wohngebiet von 75 dB(A) im Freien. Lediglich der Beurteilungspegel von 60-70 dB(A) für Schulen, Kindergärten sowie Ruhegebiete und Kurbgebiete laut NUP wird vereinzelt überschritten.

Durch die geplanten Flüge der vorhandenen und gemessenen Hubschrauber sind folgende Änderungen zu erwarten:

In den Ruhephasen, in denen der Grundgeräuschpegel herrscht, werden die An- und Abflüge von Hubschraubern deutlich hörbar und bestimmen in dieser Zeit den energieäquivalenten Dauerschallpegel. Dieser wird an den Messpunkten 41 um 5 dB(A), am MP 64 um bis zu 11 dB(A), am MP 72 um 1 dB(A) angehoben. Das bedeutet, dass es an MP 41 um 50 % lauter wird, am MP 64 mehr als doppelt so laut wie durch die Umgebungsgeräusche. Der Eindruck der Ruhe ist in dieser Zeit nicht gegeben.

In diese Pegel ist der Lästigkeitszuschlag für Hubschraubergeräusche laut Richtlinie Nr 24, Blatt 5 des Österr. Arbeitsrings für Lärmbekämpfung bereits eingerechnet. Die Begründung findet sich unter der noch folgenden Beurteilung der Terzanalysen. Auch die Maximalpegel, die für die Hubschrauber ermittelt wurden, liegen sowohl in der absoluten Höhe (bis 70 dB(A) an den drei Messpunkten) mehr als 4 dB(A) über den Spitzen des Umgebungs-lärms, weisen aber zusätzlich eine wesentlich andere Geräuschcharakteristik auf, sodass sie auch von den anderen Spitzen hörbar zu unterscheiden sind.

Durch Hubschrauber über einer hzl. Abflugmasse von über 2,5 t sind um bis zu 10 dB(A) höhere Spitzenpegel zu erwarten.

Auf Grund der Terzbandanalysen der drei Hubschraubertypen, eines Traktors und von PKW's, LKW's und Motorrädern kann eindeutig nachgewiesen werden, dass sich die Hubschraubergeräusche erheblich in ihrer Geräuschcharakteristik unterscheiden. Während für den Traktor, die LKW's und die Motorräder dominierende Frequenzen im tieffrequenten Bereich unter 100, um 100 bzw bis 200 Hz nachgewiesen wurden, liegen die dominierenden und störenden Frequenzen der Hubschrauber zwischen 500 und 2000 Hz.

Es ist keineswegs ein Zufall, dass in der ÖAL-Richtlinie 24 Blatt 5 ein Lästigkeitszuschlag von 5 dB für Hubschraubergeräusche vorgesehen ist. Die menschliche Kommunikation durch die Sprache erfolgt gerade im Bereich zwischen 500 und 5000 Hz, mit einem Schwerpunkt um 1000 Hz. Daher ist auch der Korrekturfaktor für die A-Bewertung, um damit dem menschlichen Gehör besonders gerecht zu werden auf eine Frequenz von 1000 Hz bezogen. Aus dem gleichen Grund werden tiefe Frequenzen wesentlich schwächer bewertet als hohe - hochfrequente Geräusche sind wesentlich lästiger als niederfrequente.

Neben der Frequenzkorrektur (u. a. A- Bewertung) ist bei anderen Geräuschcharakteristika, wie Tonhaltigkeit ein weiterer Pegelzuschlag üblich. Im Falle der Hubschraubergeräusche würde dies jedenfalls auf das Singen der Rotorblätterspitzen zutreffen. Schließlich ist mit der klaren Zuordenbarkeit des Geräusches zum Betrieb eines Hubschraubers auch eine Information verbunden, sodass auch hier ein Zuschlag gerechtfertigt wäre.

Der Forderung HR. Dr. K in seinem ergänzenden Gutachten vom April 2004 ("Dennoch sollte aber auf das Ruhebedürfnis der Bevölkerung Bedacht genommen werden, indem die An- und Abflugrouten korrekt geflogen und mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, welche die Schallbelastung auf ein Minimum herabsetzt und weiters auch so geflogen wird, dass zusätzlich z. B. durch das Schlagen der Rotorblätter verursachte Schallbelastungen vermieden werden") kann schon deshalb nicht entsprochen werden, weil dieses Schlagen der Rotorblätter nicht nur bei allen Anflügen charakteristischer Weise wahrnehmbar war, sondern nach Aussage des flugtechnischen Sachverständigen (Ing. P) gar nicht vermeidbar ist.

Im gegenständlichen Fall wird sich die erhebliche Störung für die Nachbarn, wobei am stärksten das Objekt bzw der Innenhof D 42 betroffen sein wird, folgendermaßen auswirken:

Aufgrund der sehr niedrigen Grundbelastung werden die Hubschraubergeräusche praktisch bei jedem An- und Abflug sowie zumindest in der Start- und Warmlaufphase hörbar sein. Dies besonders an schönen Tagen, da hier die Flugbedingungen günstiger sind, auch an Sonn- und Feiertagen bzw an Wochenenden sowie in Ruhezeiten mittags.

Der energieäquivalente Dauerschallpegel wird durch die Hubschrauberflüge angehoben werden, wobei allerdings die Zahl und Dauer der Einzelereignisse mit maximal 5 An- und 5 Abflügen pro Tag eher gering sein wird.

Auf Grund der Eigenart und Charakteristik der Hubschraubergeräusche werden diese nicht nur gesondert von allen anderen Schallereignissen wahrgenommen, sondern auch wegen des neuen Hinzukommens als störend empfunden werden.

Während der Spitzenbelastung durch die Hubschrauber wird die Kommunikation durch Gespräch im Freien, also z. B. im Garten und auf der Terrasse gestört sein.

Bei bestimmten Windrichtungen wird im Freien starker Kerosingeruch wahrnehmbar sein.

Aus folgenden Gründen erscheinen die durch das Hubschrauberflugfeld und den Betrieb der Hubschrauber verursachten Immissionen erheblich und führen damit zu einer wesentlichen Veränderung der örtlichen Verhältnisse:

Es handelt sich sowohl bei den Schallimmissionen als auch den Geruchsmissionen mit Kerosin um neue, bisher in D nicht stattfindende und wahrnehmbare Immissionen.

Aus dem bisher extrem ruhigen ländlichen Wohn- und Landwirtschaftsgebiet wird während des Hubschrauberbetriebs ein durchschnittliches ländliches Wohngebiet.

Die Schallpegelspitzen durch die Hubschrauber traten bisher weder in dieser Höhe noch in der durch Knattern, Singen, Pfeifen besonders belastenden Charakteristik auf.

In der beantragten Form wäre ein Betrieb in den vorgesehenen Betriebszeiten besonders störend. Dabei spielt die eingeschränkte Nutzbarkeit der Gärten und Terrassen für die Erholung eine wesentliche Rolle.

In der beantragten Form wären Hubschrauber bis zu 5700 kg Abflugmasse zulässig ohne dass die Nachbarn ein geeignetes Kontrollinstrument an der Hand hätten.

In der beantragten Form wäre ein Warmlaufenlassen ohne Einschränkungen möglich.

Die bisher von den med. Sachverständigen in der UVE und im erstinstanzlichen UVP - Verfahren angeführten Argumente der Umweltverträglichkeit, wie keine Änderung der örtlichen Verhältnisse, Gleichartigkeit der Hubschraubergeräusche mit Kraftfahrzeugen und Landmaschinen müssen auf Grund der Messungen des TGM als falsch bewertet werden, sodass eine wesentliche Voraussetzung fehlt.

Die Änderungen sehen einzig den Nutzen des künftigen Betreibers vor, während die medizinisch zu begründenden Einwände und Anliegen der Nachbarn unberücksichtigt geblieben sind. Auch im regionalen Entwicklungskonzept findet sich kein Hinweis auf einen Planungswillen, der ein Hubschrauberfeld vorsieht.

Daher wird der Behörde empfohlen die Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse durch die Errichtung und den Betrieb des Hubschrauberfeldes als wesentlich und die zu erwartenden Immissionen als ortsunüblich zu bewerten, da damit neue, erheblich belastende Wirkungen durch andersartige, lautere, häufigere Schallimmissionen verbunden sein werden.

Hinzu kommen bei bestimmten Windverhältnissen völlig ortsunübliche Geruchsmissionen durch Kerosin beim Laufen am Stand sowie bei An- und Abflügen von Hubschraubern.

Eine Gesundheitsgefährdung und eine Gesundheitsschädigung auf Grund spezifischer Immissionen durch den Betrieb des Flugfeldes für Hubschrauber kann derzeit ausgeschlossen werden.

Bei einem Dauerbetrieb in der zur Bewilligung eingereichten Betriebsweise sind durch die Lärm- und Geruchsbelastungen Stressreaktionen der nächsten Nachbarn, sowohl der Kinder wie auch Erwachsener, die in der durch die 3 Messpunkte charakterisierten Nachbarschaft leben, zu erwarten."

Die Gutachten seien den Parteien zur allfälligen Stellungnahme übermittelt worden, wobei der Beschwerdeführer mit Schreiben vom 4. Juli 2006 eine umfangreiche Stellungnahme samt Gegenäußerung erstattet habe, zu welcher der flugtechnische Sachverständige Ing. P um fachliche Beurteilung ersucht worden sei.

4.5. Im Folgenden führte die belangte Behörde - nach einer Darlegung der Antragslegitimation des Beschwerdeführers und einer Darstellung der maßgebenden Bestimmungen - im Wesentlichen Folgendes aus:

Die am 14. September 2005 durchgeführten Lärmmessungen seien im Rahmen von Messflügen der derzeit im Besitz des Beschwerdeführers stehenden Hubschrauber mit Starthöchstmassen zwischen 930 und 1.715 kg erfolgt. Der Lande- bzw Startplatz sei nach dem beim Ortsaugenschein vorliegenden Plan markiert worden und habe damit genau dem Projekt gemäß vorgesehenen Standort entsprochen. Einige Messungen seien überdies auf einem zweiten - vom Beschwerdeführer und einzelnen Berufungswerber als mögliche Alternative bezeichneten - Landeplatz in einer um 25 m vergrößerten Entfernung gegenüber den Nachbarobjekten erfolgt. Der Vergleich der Messergebnisse habe gezeigt, dass hier die Schallpegel gleich oder etwas höher seien als bei An- und Abflug zum bzw vom plangemäßen Landeplatz.

Mit der Windrichtung aus etwa 240 Grad (Südwesten) bei einer Windgeschwindigkeit von 0 bis 4 km/h seien für den Anflug wegen schwachen Rückenwindes eher ungünstige Bedingungen gegeben gewesen; im Hinblick auf die Schallemission für die Wohnhäuser in D seien damit günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben gewesen, die Schallpegelmesswerte damit "auf der sicheren Seite" für die Anrainer gelegen. Die drei gewählten Messpunkte könnten als Kennzeichen für die Gebäude und Grundstücke der einzelnen Berufungswerber angesehen werden; je nach eventuellen örtlichen Reflexionen oder Abschirmungen könnten örtlich etwas unterschiedliche Schallpegel auftreten (etwa bis zu +3dB und bis zu -10 dB).

Es seien auch Terzbandanalysen der Schallpegel der Hubschrauberflüge und zusätzlich auch für die Vorbeifahrt eines Traktors ermittelt worden. Diese zeigten, dass das Geräusch des Traktors ausgesprochen tieffrequent sei, während das Geräusch der Hubschrauberüberflüge sehr hohe Frequenzanteile, insbesondere im Bereich von 500 bis 2000 Hz aufweise. Auch der Vergleich der Terzbandanalysen des Hubschraubergeräusches mit anderen Straßenverkehrsgeräuschen zeige, dass sich die Geräusche deutlich unterschieden.

Die Messung des Umgebungsgeräusches im Bereich der Gebäude bzw Grundstücke der Berufungswerber habe je nach Messstelle einen Basispegel LA,95 (Grundgeräuschpegel) von 30 bis 33 dB bzw einen äquivalenten Dauerschallpegel LA,eq von 37 bis 48 dB ergeben. Ein informeller Vergleich mit den "Planungsrichtwerten" der Ö-Norm S 5021 zeige daher, dass der Basispegel des Umgebungsgeräusches an allen drei Messstellen unter dem für Kategorie 1 (Ruhegebiet, Kurgebiet) angeführten Planungsrichtwert und der äquivalente Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches an den Messstellen ON 41 und ON 64 auch unter dem angeführten Planungsrichtwert für Kategorie 1 liege.

Ein im Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen zur Orientierung vorgenommener Vergleich mit Kriterien nach der ÖAL-Richtlinie 3 zeige (bei Zugrundelegung des "schärferen" Grenzwertes von Grundgeräuschpegel + 30 dB für Kategorie 1) eine Überschreitung dieses Grenzwertes durch die gemessenen maximalen Schallpegel jedenfalls hinsichtlich des lautesten zur Lärmmessung zur Verfügung gestandenen Hubschraubers.

Der weitere im lärmtechnischen Gutachten unter Punkt 7 vorgenommene Vergleich zwischen Beurteilungspegel des Hubschrauberbetriebes mit dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches zeigt, dass dieser Beurteilungspegel für den ungünstigsten Betriebsfall mit 5 An- bzw Abflügen an einem Tag an zwei Messpunkten deutlich über dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches liege und über den Durchschnitt eines längeren Zeitraumes (für die verkehrsreichsten sechs Monate) an dem sehr ruhigen Messpunkt ON 64 deutlich über dem sehr geringen äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches liege.

Aus der Summe des Umgebungsgeräuschpegels und des gemessenen Beurteilungspegels des Hubschraubergeräusches ergebe sich nach dem lärmtechnischen Gutachten ein Gesamt-Beurteilungspegel für ON 41 von 45 dB, für ON 64 von 43 - 44 dB und für ON 72 von 48 dB; dieser überschreite damit an den beiden erstgenannten Messstellen den derzeit gegebenen äquivalenten Dauerschallpegel des tatsächlichen Umgebungsgeräusches.

Mit Blick darauf, dass der Projektantrag und auch die im erstinstanzlichen Bescheid erteilte Bewilligung auf Hubschrauber "bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM von 5700 kg" gerichtet gewesen sei, andererseits aber nur die derzeit beim Beschwerdeführer vorhandenen Hubschrauber mit einem Abfluggewicht zwischen 930 kg

und 1715 kg für eine Lärmmessung zur Verfügung gestanden seien, sei die lärmtechnische Sachverständige beauftragt worden, auch eine Berechnung der Schallimmission beim Betrieb von Hubschraubern mit einer höheren Startmasse durchzuführen. Dazu habe die Sachverständige ausgeführt, dass bei Betrieb von Hubschraubern mit einer Höchststartmasse über 2,5 t die Schallpegel um 10 dB höher seien als bei Betrieb der derzeit eingesetzten Hubschrauber. Für den Gesamtbeurteilungspegel aus Umgebungsgeräusch plus Hubschrauberbetrieb über den Durchschnitt für die verkehrsreichsten sechs Monate könne dann (unter Zugrundelegung des um 10 dB erhöhten aus den Messwerten mit den drei Hubschraubertypen berechneten Beurteilungspegels) für ON 41 53 dB, für ON 64 53 dB und für ON 72 52 dB abgeleitet werden. Damit würde der derzeit gegebene Schallpegel des Umgebungsgeräusches wesentlich überschritten.

Der ärztliche Sachverständige habe während des Lokalausgleichs samt Hörmessungen zusätzlich Hörproben vorgenommen. Dabei hätten sich speziell störende Höreindrücke im nach Südosten offenen Innenhof der Nachbarn M, D 42, durch starke Beeinflussung von Reflexionen ergeben. Beim östlichen Messpunkt 64 sei das Anfluggeräusch des Hubschraubers bereits aus mehreren hundert Metern als dominierendes Geräusch hörbar. Beim Anflug sei vor allem das typische Knattern hörbar, beim Abflug ein hochfrequentes Singen. Als Nebeneffekt habe sich in der Nähe dieses Messpunktes, im Garten und auf der Terrasse des Objektes D 77 - offensichtlich wegen der vorherrschenden Windrichtung aus Süd/Südwest - massiver Kerosingeruch beim An- und Abflug bemerkbar gemacht, was auch vom Vertreter der Niederösterreichischen Landesumweltanwaltschaft und vom Senatsmitglied Dr. B bestätigt worden sei.

Hinsichtlich der Auswirkungen der zu erwartenden Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse im Falle der Errichtung und des Betriebes des gegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes habe der Sachverständige auf folgende Umstände hingewiesen:

Auf Grund der derzeit sehr niedrigen Grundbelastung im örtlichen Bereich würden nun die Hubschraubergeräusche praktisch bei jedem An- und Abflug sowie zumindest in der Start- und Warmlaufphase hörbar sein werden.

Auf Grund der Eigenart und Charakteristik der Hubschraubergeräusche würden diese nicht nur gesondert von allen anderen Schallereignissen wahrgenommen, sondern auch wegen des Neuhinzukommens als störend empfunden werden.

Während der Spitzenbelastung durch die Hubschrauber würde die Kommunikation durch Gespräch im Freien, etwa im Garten oder auf der Terrasse gestört sein.

Bei bestimmten Windrichtungen würde im Freien starker Kerosingeruch wahrnehmbar sein.

Die vom Hubschrauberbetrieb zu erwartenden Immissionen erschienen erheblich und führten zu einer wesentlichen Veränderung der örtlichen Verhältnisse, insbesondere weil es sich bei den Geruchsmissionen mit Kerosin um neue, bislang in D nicht wahrnehmbare Immissionen handle, weil aus dem bisher extrem ruhigen ländlichen Wohn- und Landschaftsgebiet während des Hubschrauberbetriebes ein durchschnittliches ländliches Wohngebiet würde, weil die Schallpegelspitzen durch die Hubschrauber bisher weder in dieser Höhe noch in der durch Knattern, Singen und Pfeifen besonderen belästigenden Charakteristik aufgetreten seien, und weil in der beantragten Form der Betrieb auch deshalb besonders störend wäre, weil auch die eingeschränkte Nutzbarkeit der Gärten und Terrassen für die Erholung eine wesentliche Rolle spiele.

Die zusammengefassten maßgebenden Darlegungen des ärztlichen Sachverständigengutachtens hätten in vollem Umfang den Anforderungen an ein solches Gutachten entsprochen und aus folgenden Gründen den Schluss auf das Nichtvorliegen einer gesetzlichen Voraussetzung für die Bewilligung des gegenständlichen Vorhabens gerechtfertigt:

Gemäß § 17 Abs 2 UVP-G 2000 gelte für ein UVP-pflichtiges Vorhaben wie das gegenständliche als Genehmigungsvoraussetzung, dass jedenfalls Immissionen zu vermeiden seien, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs 2 Gewerbeordnung 1994 führten (Z 2 lit c). Gemäß Paragraph 17, Absatz 2, UVP-G 2000 gelte für ein UVP-pflichtiges Vorhaben wie das gegenständliche als Genehmigungsvoraussetzung, dass jedenfalls Immissionen zu vermeiden seien, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, Gewerbeordnung 1994 führten (Ziffer 2, Litera c).

Ob Belästigungen der Nachbarn zumutbar seien, sei danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken. Beurteilungsmaßstab seien allein die

tatsächlichen örtlichen Verhältnisse, und die durch die konkrete Anlage ausgehenden möglichen Änderungen.

Der ärztliche Sachverständige habe sein Gutachten auf den durch Lärmmessungen der lärmtechnischen Sachverständigen festgestellten Immissionsstand der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und die durch die geplante Anlage zu erwartenden Änderungen aufgebaut. Der Schutz des Nachbarn vor Lärmbelästigung sei nicht auf bestehende Gebäude eingeschränkt, vielmehr habe die Beurteilung der Zumutbarkeit auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstücks abzustellen, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es auch außerhalb eines Gebäudes, diene. Der ärztliche Sachverständige habe daher zu Recht im Freien gemessene Lärmentwicklungen in seiner Beurteilung zu Grunde gelegt.

Wenn zu erwarten sei, dass von einer Betriebsanlage bei unterschiedlichen Betriebssituationen unterschiedlich hohe Immissionen auf den Nachbarn einwirkten, sei der Beurteilung jene Betriebssituation zugrunde zu legen, die bei den Nachbarn die höchsten Immissionen erwarten ließe. Die Lärmmessungen hätten an den meisten Messpunkten - insbesondere bei den für die Nachbarn ungünstigeren Betriebssituationen - eine wesentliche Erhöhung der derzeit gegebenen tatsächlichen örtlichen Lärmpegel durch den vom Hubschrauberbetrieb zu erwartenden äquivalenten Dauerschallpegel und auch die zu erwartenden Maximalpegel ergeben. Was den "Lästigkeitszuschlag" anlange, habe der ärztliche Sachverständige die der Zulässigkeit eines solchen Zuschlages zu Grunde liegenden Prämissen - untermauert durch die aufgenommenen "Terzbandanalysen" - dargestellt. Mit Blick darauf, dass der Basispegel ("Grundgeräuschpegel") an allen drei Messstellen und der äquivalente Dauerschallpegel des derzeitigen Umgebungsgeräusches an zwei Messstellen sogar noch unter dem für die ruhigste Kategorie 1 (Ruhegebiet, Kurgebiet, Krankenhaus) angeführten Planungsrichtwert liege, weise der ärztliche Sachverständige zu Recht darauf hin, dass die Anhebung der Lärmeinwirkungen durch den geplanten Hubschrauberbetrieb als besonders belästigend einzustufen seien.

Der ärztliche Sachverständige habe in seinem Gutachten auch auf die Feststellung, dass bei Einsatz von Hubschraubern mit einer Höchststartmasse über 2,5 t die maximalen Schallpegel und die Beurteilungspegel um 10 dB höher seien als solche mit einer darunter liegenden Höchststartmasse Bezug genommen und dargelegt, dass die schon im Hinblick auf die gemessenen niedrigeren Lärmwerte ausgehenden erheblichen Belästigungsauswirkungen dadurch noch deutlich verstärkt würden.

Unberechtigt seien die Einwendungen des Beschwerdeführers in seiner Stellungnahme zu den ihm übermittelten Gutachten:

Bei der Durchführung der Messungen hätten korrekte meteorologische Verhältnisse bestanden, auch wenn bei den gegebenen Windverhältnissen günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben gewesen seien. Der Hinweis in der Stellungnahme des Beschwerdeführers auf Planungsrichtwerte der ÖNORM S 5021, wonach unter bestimmten Betriebsbedingungen eine Unterschreitung der Planungsrichtwerte anzunehmen wäre, so insbesondere bei Einordnung des Gebietes D in Kategorie 2 oder 3 der ÖNORM, übersehe, dass es bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Immissionen auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und nicht auf Planungsrichtwerte ankomme. Allerdings zeige sich ohnehin, dass das Umgebungsgeräusch des gegenständlichen Gebietes hinsichtlich des äquivalenten Dauerschallpegels und des Basispegels an fast allen Messpunkten unter den Planungsrichtwerten sogar der Kategorie 1 liege und schon deshalb ein Vergleich mit den Planungsrichtwerten der Kategorie 2 oder 3 nicht in Frage komme.

Aus dem Vergleich der relevanten Messergebnisse zeige sich, dass selbst für den günstigsten Fall einer gleichmäßigen Verteilung der An- und Abflüge über die sechs verkehrsreichsten Monate am Messpunkt D 64 eine Anhebung des energieäquivalenten Dauerschallpegels des Umgebungsgeräusches um 5 bis 6 dB, bei ungünstigen Betriebssituationen dagegen eine Anhebung sogar um 9 bis 11 dB erfolge, was tatsächlich in etwa einer Verdoppelung der Lautheit entspreche. Beim Messpunkt D 41 könne die Anhebung im ungünstigsten Fall immerhin noch bis 5 dB betragen, was einer Steigerung um ca 50 % entspreche. Dabei blieben in all diesen Fällen die Einzelschallereignisse in ihrer Lautheit unberücksichtigt. Die Maximalpegel der Hubschrauber von 69 bis 70 dB am Messpunkt D 64 würden sich nämlich um über 30 dB über den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 37 dB erheben und beim Messpunkt D 41 (60 bis 69 dB) immerhin um 17 bis 26 dB über dem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 43 dB. Dazu komme noch die im Gutachten beschriebene Sondersituation im Innenhof der Familie M.

Der Beschwerdeführer habe zwar geltend gemacht, dass aus landwirtschaftlicher Nutzung der umliegenden Felder resultierender Lärm nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Doch sei in allen Pausen zwischen den einzelnen

Messflügen der Schallpegel des Umgebungsgeräusches gemessen worden. Als kennzeichnend für die lärmschutztechnische Lage sei dabei der äquivalente Dauerschallpegel, der Basispegel und der mittlere Spitzenpegel ermittelt worden. Dabei lägen keinerlei Hinweise dafür vor, dass ein allfälliger zusätzlicher Lärm der landwirtschaftlichen Nutzung ausgespart worden wäre. Zur Zeit der Lärmmessungen habe schönes Wetter geherrscht und nicht etwa ein solches, bei dem eine allfällige landwirtschaftliche Nutzung üblicherweise nicht ausgeübt werde. Zudem sei darauf hinzuweisen, dass nur wenige Felder unmittelbar an die Nachbarobjekte angrenzten, dass der Lärm mit dem Quadrat der Entfernung abnehme und im Übrigen allfälliger landwirtschaftlicher Maschinenlärm bodennahe Lärmimmissionen verursache, sodass in solchen Fällen für die Nachbarn günstigere Schallausbreitungsbedingungen herrschten. Maßgeblich sei aber vor allem, dass durch den beantragten Hubschrauberbetrieb verursachter Lärm sowohl in Charakteristik als auch im Schalldruck sich deutlich vom allfälligen Lärm, der durch landwirtschaftliche Maschinen erzeugt werde, unterscheide, was durch entsprechende Terzbandanalysen eindeutig bestätigt worden sei.

Der Beschwerdeführer habe darauf hingewiesen, dass die Ausführung des medizinischen Sachverständigen im Gutachten, um

13.43 Uhr sei ein Hubschrauber deutlich hörbar gewesen und um

13.47 Uhr ein deutlich lauterer Hubschrauber angefliegen, jedenfalls unrichtig wäre, weil ein Wechsel des Hubschraubers in diesem Zeitraum nicht stattgefunden habe. Es könne - so die belangte Behörde - durchaus sein, dass die Flugbewegungen um

13.43 Uhr und 13.47 Uhr mit dem selben Hubschraubertyp durchgeführt worden seien. Die Lautheitsempfindungen würden durch den Wind allerdings erheblich differieren. Dies sei für die Wahrnehmungen der betroffenen Nachbarn von größter Bedeutung, zumal dort nicht Messgeräte aufgestellt seien, sondern durch Menschen ihre Gärten und Wohnhäuser genutzt würden. Es handle sich daher nicht um einen "Fehler des Sachverständigen, sondern schlechtestenfalls um eine nicht exakte Beschreibung der subjektiven Wahrnehmung."

Was den Kerosingeruch anlange, habe der Beschwerdeführer zunächst bestritten, dass dieser beim Betrieb des Hubschraubers auftreten könne, und geltend gemacht, der wahrgenommene Geruch habe aus einem kurz nach den Lärmmessungen festgestellten Defekt der Treibstoffleitungen am Hubschrauber resultiert. Der zu diesem Vorbringen um Stellungnahme ersuchte flugtechnische Sachverständige habe dazu ausgeführt, dass auch beim Betrieb von Hubschraubern durch die unvollständige Verbrennung Geruchsimmissionen auftreten, was trotz der Versuche, Wirkungsgrade zu maximieren und Schadstoffimmissionen zu minimieren, beim Betrieb nicht vermeidbar sei. Aus heutiger Sicht könne nicht mehr nachvollzogen werden, ob der anlässlich des Ortsaugenscheins wahrgenommene Kerosingeruch auf Grund eines Defekts an der Treibstoffleitung entstanden sei; seiner persönlichen Beobachtung nach sei Kerosingeruch in einem Ausmaß wahrnehmbar gewesen, wie er beim Betrieb von Turbinengetriebe in den Hubschraubern üblich sei.

In seiner ergänzenden Stellungnahme habe der Beschwerdeführer dazu ausgeführt, dass Geruchsemissionen zwar auch im Normalbetrieb auftreten, die geltenden Abgasbestimmungen aber eingehalten bzw. übertroffen würden.

Damit sei - so die belangte Behörde - zunächst klargestellt, dass entgegen den ursprünglichen Ausführungen des Beschwerdeführers Geruchsimmissionen auf Grund unvollständiger Verbrennung von Kerosin auch im Normalbetrieb auftreten. Die derart auch beim Normalbetrieb von Hubschraubern auftretenden üblichen Geruchsimmissionen durch Kerosin seien aber in ländlichen, in großer Entfernung von Ballungsgebieten liegenden Gegenden ortsunüblich. Zutreffend habe daher der medizinische Sachverständige dargestellt, dass die belästigenden Auswirkungen dieses Kerosingeruchs nicht unberücksichtigt bleiben dürften. Allerdings erübrigten sich nähere und aufwendigere Untersuchungen zu dieser Problematik, weil schon auf Grund der Lärmimmissionen eine unzumutbare Belästigung der berufungswerbenden Nachbarn resultiere.

Zusammenfassend führte die belangte Behörde aus, dass die Gutachten der im Berufungsverfahren beigezogenen Sachverständigen schlüssig bestätigt hätten, dass das erstinstanzliche Verfahren ergänzungsbedürftig gewesen sei und sich entscheidende Feststellungen der im erstinstanzlichen Verfahren beigezogenen Gutachter als nicht haltbar herausgestellt hätten. Die vom geplanten Projekt verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse würden sich so auf die Nachbarn auswirken, dass sie zu einer unzumutbaren Belästigung dieser Personen führen würden. Eine Reduzierung der zu erwartenden Belästigungen auf ein zumutbares Maß sei auch durch Auflagen nicht möglich. Die belangte Behörde verwies dazu auf die erwogene Verlegung des Landeplatzes und auf die örtliche

Situation, die in Verbindung mit der unvermeidlichen Anflughöhe der Hubschrauber und den daraus resultierenden Schallausbreitungsbedingungen auch die allfällige Errichtung einer Schallschutzmauer als nicht zielführend erscheinen ließen. Weitere zeitliche Einschränkungen kämen ohnehin nicht in Betracht, würden aber an der Unzumutbarkeit der Belästigungen durch die verbleibenden Betriebszeiten nichts ändern, und seien auch gar nicht angeregt bzw beantragt worden.

Da dem Projekt eine zwingende Genehmigungsvoraussetzung fehle, sei der Antrag abzuweisen gewesen.

5. Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde nach Vorlagen der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde erwogen:

5.1. Gemäß § 17 Abs 1 5.1. Gemäß Paragraph 17, Absatz eins

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I Nr 149/2006 (UVP-G 2000), hat die Behörde bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und in § 17 Abs 2 bis 6 UVP-G 2000 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bundesgesetzblatt Nr 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 149 aus 2006, (UVP-G 2000), hat die Behörde bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und in Paragraph 17, Absatz 2 bis 6 UVP-G 2000 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden.

Gemäß § 17 Abs 2 UVP-G 2000 gelten - soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist - im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen: Gemäß Paragraph 17, Absatz 2, UVP-G 2000 gelten - soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist - im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

"...

Z 2: die Immissionsbelastung zu schützender Güte ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die Ziffer 2 ;, die Immissionsbelastung zu schützender Güte ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

...

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen." c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, der Gewerbeordnung 1994 führen."

Gemäß § 77 Abs 2 Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994) ist die Frage, ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 zumutbar sind, danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken. Gemäß Paragraph 77, Absatz 2, Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994) ist die Frage, ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 2, GewO 1994 zumutbar sind, danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

5.2. Durch § 77 Abs 2 GewO 1994 werden hinsichtlich der Zumutbarkeit der Belästigungen der Nachbarn Maßstäbe festgesetzt. Ausgangspunkt für die Beurteilung sind danach die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse, sodass es präziser, auf sachverständiger Grundlage zu treffender Feststellungen über die Immissionssituation vor Inbetriebnahme des zu genehmigenden Projekts bedarf, der die auf Grund des zu genehmigenden Projekts zu erwartenden Immissionen gegenüber zu stellen sind. 5.2. Durch Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 werden hinsichtlich der Zumutbarkeit der Belästigungen der Nachbarn Maßstäbe festgesetzt. Ausgangspunkt für die Beurteilung sind danach die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse, sodass es präziser, auf sachverständiger Grundlage zu treffender Feststellungen über die Immissionssituation vor Inbetriebnahme des zu genehmigenden Projekts bedarf, der die auf Grund des zu genehmigenden Projekts zu erwartenden Immissionen gegenüber zu stellen sind.

Der Schutz der Nachbarn vor Belästigungen ist nach § 77 Abs 2 leg cit nicht auf bestehende Gebäude oder Teile von diesen eingeschränkt, vielmehr hat die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, der bei Bedachtnahme auf die im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde geltenden Vorschriften dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbars dienen kann. Der Schutz der Nachbarn vor Belästigungen ist nach Paragraph 77, Absatz 2, leg cit nicht auf bestehende Gebäude oder Teile von diesen eingeschränkt, vielmehr hat die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, der bei Bedachtnahme auf die im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde geltenden Vorschriften dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbars dienen kann.

In Fällen, in denen die akustische Umgebungssituation während der in Betracht zu ziehenden Zeiträume starken Schwankungen unterliegt, sind die Auswirkungen der vom zu genehmigenden Projekt ausgehenden Immissionen unter Zugrundelegung jener Situation zu beurteilen, in der diese Immissionen für den Nachbarn am ungünstigsten, also am belastendsten, sind (vgl die bei Grabler/Stolzlechner/Wendl, Gewerbeordnung² (2003), Rz 35 ff zu § 74 GewO 1994 wiedergegebene hg Rechtsprechung). In Fällen, in denen die akustische Umgebungssituation während der in Betracht zu ziehenden Zeiträume starken Schwankungen unterliegt, sind die Auswirkungen der vom zu genehmigenden Projekt ausgehenden Immissionen unter Zugrundelegung jener Situation zu beurteilen, in der diese Immissionen für den Nachbarn am ungünstigsten, also am belastendsten, sind vergleiche die bei Grabler/Stolzlechner/Wendl, Gewerbeordnung² (2003), Rz 35 ff zu Paragraph 74, GewO 1994 wiedergegebene hg Rechtsprechung).

5.3. Den sich vor diesem Hintergrund ergebenden Anforderungen an eine schlüssige Begründung dafür, dass die Genehmigungsvoraussetzung des § 17 Abs 2 Z 2 lit c UVP-G 2000 nicht erfüllt ist, weil die zu erwartenden Belästigungen für die Nachbarn im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 unzumutbar sein würden (nur dies ist im Beschwerdefall strittig), ist die belangte Behörde entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nachgekommen:
5.3. Den sich vor diesem Hintergrund ergebenden Anforderungen an eine schlüssige Begründung dafür, dass die Genehmigungsvoraussetzung des Paragraph 17, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000 nicht erfüllt ist, weil die zu erwartenden Belästigungen für die Nachbarn im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 unzumutbar sein würden (nur dies ist im Beschwerdefall strittig), ist die belangte Behörde entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers nachgekommen:

Die Beschwerde stützt sich zunächst darauf, dass ausgehend von dem im erstinstanzlichen Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten unzulässige Lärm- oder Abgasbelästigungen durch das Projekt nicht eintreten würden. Das Verfahren vor der belangten Behörde sei insofern mangelhaft geblieben, als verabsäumt worden sei, auch die Ergebnisse des erstinstanzlichen Verfahrens zu berücksichtigen.

Dieser Vorwurf ist angesichts der wiedergegebenen Bescheidbegründung der belangten Behörde nicht nachvollziehbar:

Zunächst ist festzustellen, dass die von der belangten Behörde beigezogenen Sachverständigen nicht nur die schon vorliegenden Gutachten des erstinstanzlichen Verfahrens berücksichtigt haben, sondern auch aufgezeigt haben, aus welchen Gründen die im erstinstanzlichen Verfahren von den Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen unzutreffend sind (im Wesentlichen:

Unterlassung der Verwendung der projektgemäß eingesetzten Hubschrauber bei den Probeflügen, nicht repräsentative Messstellen).

Mit dem weiteren Vorbringen, für die Feststellung des Grundgeräuschpegels sowie des energieäquivalenten Dauerschallpegels reichten die durchgeführten Messungen deshalb nicht aus, weil D ein ausschließlich landwirtschaftlich genutztes Gebiet sei und rund um die Häuser sich landwirtschaftlich genutzte Flächen befänden, während zum Zeitpunkt der Messungen zur Mittagszeit - jahreszeitbedingt - überhaupt keine landwirtschaftliche Tätigkeit gegeben gewesen sei, zeigt der Beschwerdeführer vor dem Hintergrund der eingehenden Beweiswürdigung der belangten Behörde (im Wesentlichen: Messung des Umgebungsgeräusches in allen Pausen zwischen den Messflügen, nicht nur in der Mittagszeit, sondern auch zwischen 14.00 Uhr und

14.30 Uhr, keine Hinweise auf "ausgesparten" Lärm, "schönes" Wetter während der Messungen, nur wenige unmittelbar angrenzende Felder) keinen relevanten Verfahrensmangel auf.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang auf den bereits dargestellten Grundsatz hinzuweisen, dass bei stark schwankender akustischer Umgebungssituation die "ungünstigste" Variante zu Grunde zu legen ist. Dies ist auch dem sich auf die "vorherrschende Windrichtung" beziehenden Einwand des Beschwerdeführers, der geltend macht, unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung sei von einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung auszugehen, zu entgegnen.

Ein näheres Eingehen auf Art, Ausmaß und Herkunft des anlässlich der Probeflüge wahrgenommenen Kerosingeruchs erübrigt sich schon deshalb, weil die belangte Behörde ihre Entscheidung im Wesentlichen nicht auf Geruchs-, sondern auf Lärmimmissionen gestützt hat.

Vor dem Hintergrund, dass im Verfahren vor der belangten Behörde zunächst ein lärmtechnisches Gutachten eingeholt wurde (nichtamtliche Sachverständige Dipl. Ing. Dr. JL), wobei der Beschwerdeführer "hinsichtlich der Art und Durchführung der Messungen sowie der Ergebnisse ... keine Einwände" erhoben hat (Stellungnahme vom 4. Juli 2006), während im erstinstanzlichen Verfahren unrepräsentative Messstellen eingerichtet worden waren, und angesichts der Beiziehung eines medizinischen Sachverständigen, der auf dem lärmtechnischen Gutachten fußend sein Gutachten erstattet hat, ist der Vorwurf des Beschwerdeführers, die belangte Behörde habe "die subjektiven Empfindungen eines einzigen am Verfahren beteiligten Sachverständigen", nicht aber die "objektiven Ergebnisse" herangezogen, nicht nachvollziehbar.

In welcher Weise schließlich, wie der Beschwerdeführer geltend macht, durch die Vorschreibung von Auflagen eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn durch das Projekt hintangehalten hätte werden können, wird vom Beschwerdeführer nicht konkretisiert.

5.4. Die Beschwerde erweist sich somit insgesamt als unbegründet, sie war deshalb gemäß § 42 Abs 1 VwGG abzuweisen. 5.4. Die Beschwerde erweist sich somit insgesamt als unbegründet, sie war deshalb gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt römisch zwei Nr 455.

Wien, am 29. Mai 2009

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2009:2006030156.X00

Im RIS seit

02.07.2009

Zuletzt aktualisiert am

22.07.2009

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at