jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Bvwg Erkenntnis 2021/5/28 W118 2235701-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 28.05.2021

Entscheidungsdatum

28.05.2021

Norm

B-VG Art133 Abs4
LFG §71 Abs1
LFG §72
LFG §9 Abs2
UVP-G 2000 Anh1 Z14
UVP-G 2000 §1 Abs1 Z1
UVP-G 2000 §19 Abs1 Z1
UVP-G 2000 §2 Abs2
UVP-G 2000 §3 Abs1
UVP-G 2000 §3 Abs4
UVP-G 2000 §3 Abs5
UVP-G 2000 §3 Abs7
UVP-G 2000 §3a
UVP-G 2000 §40 Abs1
VwGVG §24
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

Spruch

W118 2235701-1/30E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Mag. Gernot ECKHARDT über die Beschwerden von

1. XXXX ,
2. XXXX ,
3. XXXX ,
4. XXXX ,

5. XXXX ,
6. XXXX ,
7. XXXX ,
8. XXXX ,
9. XXXX ,
10. XXXX ,
11. XXXX ,
12. XXXX ,
13. XXXX ,
14. XXXX ,
15. XXXX ,
16. XXXX ,
17. XXXX ,
18. XXXX ,
19. XXXX ,
20. XXXX ,
21. XXXX ,
22. XXXX ,
23. XXXX ,
24. XXXX ,
25. XXXX ,
26. XXXX ,
27. XXXX ,
28. XXXX ,
29. XXXX ,
30. XXXX ,
31. XXXX ,
32. XXXX ,
33. XXXX ,
34. XXXX ,
35. XXXX ,
36. XXXX ,
37. XXXX ,
38. XXXX ,
39. XXXX ,
40. XXXX ,
41. XXXX ,
42. XXXX ,

43. XXXX ,

44. XXXX ,

45. XXXX ,

46. XXXX ,

47. XXXX ,

48. XXXX ,

49. XXXX ,

50. XXXX ,

51. XXXX ,

52. XXXX ,

53. XXXX ,

54. XXXX ,

55. XXXX ,

56. XXXX ,

57. XXXX ,

58. XXXX ,

59. XXXX ,

60. XXXX ,

61. XXXX ,

62. XXXX ,

63. XXXX ,

64. Landeshauptstadt Klagenfurt a. W., vertreten durch Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH, 9020 Klagenfurt, und

65. Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltanwalt,

gegen den Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 14.07.2020, Zl. 07-A-UVP-1125/23-2020, betreffend die Feststellung, dass das beabsichtigte Vorhaben „ XXXX landeplatz XXXX " des Herrn XXXX , 9061 Wölfnitz, vertreten durch die JuS Rechtsanwälte/Mag. Herbert Juri in 9400 Wolfsberg, nicht den Tatbestand der Z 14 lit. j) des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und daher nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, zu Recht:

A)

Die Beschwerden werden abgewiesen.

B)

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

Text

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang

1. Mit Eingabe vom 18.02.2019 beantragte Herr XXXX (im Folgenden: Projektwerber) bei der Landeshauptstadt Klagenfurt a. W. als Luftfahrtbehörde die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung und die Betriebsaufnahmebewilligung für den bestehenden privaten XXXX landeplatz bei XXXX , Grdst.-Nr. XXXX .

2. Mit Schreiben vom 24.06.2019 ersuchte das Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt a. W. als Luftfahrtbehörde die Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität des Amtes der Kärntner Landesregierung um Feststellung, ob für den vom Projektwerber geplanten Privathubschrauberlandeplatz XXXX ein UVP-Verfahren durchzuführen sei.

3. Die Kärntner Landesregierung (im Folgenden: belangte Behörde) führte in der Folge eine Einzelfallprüfung (EFP) nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 durch und stellte nach Befassung eines lärm- und schalltechnischen sowie einer humanmedizinischen Sachverständigen und der Gewährung von Parteiengehör fest, dass für das geplante Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 durchzuführen sei.

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, der bestehende Landeplatz werde bereits seit mehreren Jahren auf Grundlage entsprechender Außenlandebewilligungen nach § 9 Abs. 2 LFG als Hubschrauberlandeplatz genutzt, wobei diese Bewilligungen jeweils für „maximal 30 Landungen und 30 Abflüge pro Jahr insgesamt, jedoch nicht mehr als 2 Landungen und 2 Abflüge pro Tag“ erteilt worden seien und die Flugbewegungen nur während des Zeitraums „Tag“ im Sinn der luftfahrrechtlichen Bestimmungen mit einer Mittagsruhezeit zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr erfolgen dürften.

Im Rahmen des gegenständlichen Antrags auf Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung würden die derzeit (befristet) genehmigten Rahmenbedingungen (Anzahl der Landungen und Zeiten) unverändert übernommen, sodass im Vergleich zu den bereits erteilten Außenlandebewilligungen keine Änderungen einträten, sondern ausschließlich eine Umwandlung der derzeit jeweils befristet erteilten Außenlandebewilligungen in eine unbefristete Zivilflugplatz-Bewilligung erfolgen solle.

Das gegenständliche Projekt sei rechtlich als „Neubau eines Flugplatzes“ im Sinne der Z 14 des Anhangs 1 UVP-G 2000 zu qualifizieren, da die Benutzung einer Teilfläche des Grundstücks Nr. XXXX , für Starts und Landungen derzeit nur auf Basis von Außenabflugs- und Außenlandegenehmigungen nach § 9 Abs. 2 LFG erfolge. Da mit solchen Genehmigungen nur eine eingeschränkte und zeitlich befristete Verfügbarkeit dieser Fläche für Abflüge und Landungen gewährleistet werde, liege diesbezüglich keine dauernde Widmung der betreffenden Fläche als Flugplatz vor und sei - trotz der derzeitigen (befristet genehmigten) Nutzung der betreffenden Grundstücksfläche für luftfahrtbehördlich genehmigte Außenabflüge und Außenlandungen - rechtlich von einer anderen bzw. neuen Nutzung dieser Grundstücksfläche als (dauernder) Flugplatz für Hubschrauber iSd Z 14 Anhang 1 UVP-G 2000 auszugehen.

Das gegenständliche Vorhaben komme weiters in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (Siedlungsgebiet) zu liegen, da sich innerhalb des relevanten Nahbereiches (300-Meter-Radius) u.a. Grundstücksflächen befänden, die als Bauland festgelegt seien, in dem Wohnbauten errichtet werden dürften bzw. die für eine Volksschulnutzung vorbehalten seien.

Eine Gesundheitsgefährdung für die Anrainer durch Schallimmissionen könne auf Basis der Ausführungen des Amtssachverständigen ausgeschlossen werden. Da die voraussichtliche Dauerschallbelastung nur an den ungünstigsten Tagen, die aber mit einer Anzahl von maximal 15 Tagen/Jahr begrenzt seien, signifikant erhöht werde und die Lautstärke der spezifischen Schallpegelspitzen unter den gängigen Grenzwerten angesiedelt sei, könne davon ausgegangen werden, dass auch keine erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, die im Umfeld von 300 m leben, und keine relevanten Belästigungsreaktionen zu erwarten seien.

Unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der vom gegenständlichen Vorhaben ausgehenden Auswirkungen sei daher nicht davon auszugehen, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet E des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (Siedlungsgebiet) festgelegt wurde, durch die Verwirklichung des gegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes wesentlich beeinträchtigt werde.

4. Gegen den angeführten Bescheid erhoben die Landeshauptstadt Klagenfurt a. W., vertreten durch Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH in 9020 Klagenfurt, der Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltanwalt sowie diverse Anrainer Beschwerde.

4.1. Die Stadt Klagenfurt führte dazu im Wesentlichen aus, § 3 iZm mit Anhang 1 zum UVP-G 2000 sei unrichtig ausgelegt worden, weil das Gesetz im konkreten Fall die Durchführung einer EFP nicht vorsehe. Selbst wenn man wider Erwarten die Notwendigkeit der Durchführung einer EFP bejahen sollte, so sei diese grob mangelhaft erfolgt.

Anhang 1 Z 14 lit. j) UVP-G 2000 enthalte folgendes Vorhaben: „Neubau von Flugplätzen für Hubschauer in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E“. Ein Schwellenwert oder weitere besondere Voraussetzungen seien nicht normiert.

Die belangte Behörde gehe im angefochtenen Bescheid davon aus, bei Z 14 lit. j) sei von einem Schwellenwert von „0“ auszugehen und daher § 3 Abs. 4 UVP-G anzuwenden. Nach dieser Bestimmung sei eine EFP durchzuführen. Diese Ansicht stehe mit dem Gesetz nicht im Einklang.

Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 seien Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt seien, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen einer UVP zu unterziehen. Weiters bestimme Abs. 1, dass für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhangs 1 angeführt seien, das vereinfachte Verfahren durchzuführen sei.

Die folgenden Absätze des § 3 UVP-G 2000 regelten, dass unter bestimmten Voraussetzungen eine EFP durchzuführen sei. Abs. 4 beziehe sich dabei auf Vorhaben in Spalte 3 des Anhangs 1, die einen Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten vorsähen. Abs. 4a beziehe sich auf Vorhaben in Spalte 3, für die andere, besondere Voraussetzungen festgelegt seien. In diesen beiden Fällen - und nur in diesen - sei für Vorhaben der Spalte 3 eine EFP durchzuführen. Die EFP nach Abs. 4 und 4a sei abweichend ausgestaltet.

Seien kein Schwellenwert und keine besonderen Voraussetzungen für ein Vorhaben in Spalte 3 vorgesehen, sei jedenfalls eine UVP durchzuführen. Dies ergebe sich schon in Zusammenschau mit Abs. 1, der diese Vorhaben generell dem vereinfachten Verfahren unterwerfe, sollte nachfolgend nichts Abweichendes geregelt worden sein. Das treffe auf den Tatbestand der Z 14 lit. j) zu.

Die belangte Behörde habe daher insoweit die Rechtslage verkannt, als sie eine EFP durchgeführt habe, obwohl das Vorhaben schon von vornherein einer UVP zu unterziehen sei. Würde man der Ansicht der belangten Behörde folgen, dass in jedem Fall eine EFP durchzuführen sei, stünde man vor der unlösbaren Frage der Anwendbarkeit des Abs. 4 oder 4a, da weder besondere Voraussetzungen noch ein Schwellenwert festgelegt worden seien. Daraus sei abzuleiten, dass der Gesetzgeber dieses Vorhaben eben jedenfalls einer UVP unterzogen haben wollte.

Sollte man wider Erwarten zur Ansicht gelangen, die belangte Behörde hätte zu Recht eine EFP durchzuführen gehabt (die Frage sei nach Abs. 4 oder 4a), so sei diese jedenfalls mangelhaft geblieben.

Die belangte Behörde habe es unterlassen, die möglichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ausreichend zu prüfen. Das Vorhaben komme in einem Schutzgebiet der Kategorie E des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (Siedlungsgebiet) zu liegen. Nach der Rechtsprechung beschränke sich die Prüfung im Rahmen der EFP des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 auf den Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt worden sei (mit Verweis auf VwGH 11.05.2017, Ra 2017/04/0006; BVwG 21.02.2018, W118 2152039-1). Bei schutzwürdigen Gebieten der Kategorie E seien in diesem Sinn die Auswirkungen auf das schutzwürdige Siedlungsgebiet als schützenswerter Lebensraum des Menschen maßgeblich. Zu prüfen sei, ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährliche bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen, die vom beantragten Vorhaben ausgingen, wesentlich beeinträchtigt würde (mit Verweis auf BVwG 21.02.2018, W118 2152039-1; 23.10.2015, W155 2108728-1). Daher seien beim gegenständlichen Vorhaben, einem Hubschrauberlandeplatz, neben Auswirkungen auf die Lärmsituation zweifellos insbesondere auch solche auf die Luftgüte zu prüfen.

Eine derartige Prüfung habe nicht ausreichend stattgefunden. So seien z.B. mögliche Luftverschmutzungen und Beeinträchtigungen durch Abgase durch das Vorhaben im Verfahren nicht geprüft worden.

Eine luftreinhaltetechnische Stellungnahme sei erst am 14.07.2020, dem Datum des Bescheids, in Auftrag gegeben worden; sie sei erst am 17.07.2020 und somit nach Erstellung des Bescheides eingelangt. Insoweit habe dieses „Gutachten“ auch gar keinen Einzug mehr in die Bescheidbegründung gefunden.

Der erteilte Gutachtensauftrag habe lediglich auf die Bestätigung der bereits gefassten und sogar schriftlich formulierten Ansicht der Behörde abgezielt, wonach durch das Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Luft bewirkt werden könnten. Dem Amtssachverständigen sei sohin das Ergebnis bereits vorgegeben worden. Eine eigene Prüfung sei erst gar nicht durchgeführt worden.

Festzuhalten sei ferner, dass schon die Einreichunterlagen ursprünglich grob mangelhaft gewesen seien. Der ASV für Schalltechnik habe dazu festgestellt, dass zunächst weder die angegebenen ortsüblichen Schallimmissionen noch das angeführte Emissionsausmaß des gegenständlichen Hubschraubers schlüssig und nachvollziehbar gewesen seien. Die mitbeteiligte Partei sei dem Verbesserungsauftrag auch erst weit nach der ursprünglich eingeräumten Verbesserungsfrist nachgekommen. Insofern sei davon auszugeben, dass das Vorhaben von Anfang an nicht entsprechend den anzuwendenden Richtlinien und Vorschriften geplant worden sei.

Aufgrund der überarbeiteten Unterlagen sei der schalltechnische ASV zu dem Ergebnis gelangt, dass die Ist-Situation mehrfach relevant erhöht werde. Beim IP06 sogar um 9 dB im Abendzeitraum. In der von der mitbeteiligten Partei nachgereichten lärmtechnischen Untersuchung sei für den IP06 sogar ein Maximalpegel von über 90 dB am ungünstigsten Tag berechnet worden.

Die eingeholte umweltmedizinische Stellungnahme sei zudem nicht nachvollziehbar. Nach der Begründung werde der Dauerschallpegel nur an ungünstigen Tagen, die aber mit einer Anzahl von maximal 15/Jahr eng begrenzt seien, signifikant erhöht, sodass die Grenzwerte der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz „fast durchgehend eingehalten“ würden. Zudem seien die spezifischen Schallpegelspitzen „unter den gängigen Grenzwerten“ angesiedelt und durch den langjährigen Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes „bekannt und gewohnt“. Diese Begründungen, nämlich insbesondere die lediglich fast durchgehende Einhaltung von Grenzwerten sowie eine allenfalls erfolgte Gewöhnung an eine (zu hohe) Lärmbelastung reichten nicht aus, um nachvollziehbar und schlüssig darzulegen, warum eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen und Belästigungen nicht zu erwarten seien. Immerhin komme es durch das Vorhaben zu signifikanten Erhöhungen der ortsüblichen Schallimmission um bis zu 9 dB sowie Schallpegelspitzen von bis zu 72 dB – bzw. nach der nachgereichten lärmtechnischen Untersuchung sogar von über 90 dB - und könne auch eine „gewohnte“, zu hohe Lärmbelastung zu einer Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung führen.

In jedem Fall habe die belangte Behörde es verabsäumt, kumulierende Auswirkungen mit dem nahe gelegenen Flughafen Klagenfurt sowie den Landeplätzen beim Landeskrankenhaus Klagenfurt zu prüfen. Dies betreffe insbesondere die erhöhte Anzahl an Schallpegelspitzen, die dann nicht mehr tolerierbar seien, aber auch luftreinhaltetechnische Aspekte, die gesamt gesehen problematisch werden könnten.

Abschließend wurde u.a. die Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt.

4.2. Der Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltanwalt nach § 61 Abs. 4 K-NSG 2002 führte im Wesentlichen aus, für das gegenständliche Vorhaben sei bereits in der Vergangenheit (bis 2010) ein UVP-Genehmigungsverfahren (nach der Rechtslage vor der UVP-Novelle BGBl. I Nr. 80/2018) anhängig gewesen. Dabei sei man von einer realistischen Anzahl von Flugbewegungen (ca. 312 pro Jahr) ausgegangen (mit Verweis auf die UVP-Dokumentation, https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/uvDSUD/uvDoesterreich1/uvp-dokumentation).

Nachdem der seinerzeitige UVP-Genehmigungsantrag zurückgezogen worden sei, seien wiederholt Außenabflüge und Außenlandungen gemäß § 9 Abs. 2 LFG auf dem oben bezeichneten Grundstück bewilligt worden (zuletzt auf zwei Jahre befristet, max. je 30 Abflüge und Landungen pro Jahr mit weiteren Beschränkungen).

Ohne die gesetzliche Prüfpflicht des BVwG einschränken zu wollen, weise der Kärntner Naturschutzbeirat insbesondere darauf hin, dass die belangte Behörde zutreffend vom Neubau eines Hubschrauberlandeplatzes ausgegangen sei (mit Verweis auf VwGH 10.10.2006, 2004/03/0086).

Mit der Novelle zum UVP-G, BGBl. I Nr. 80 /2018, sei in Anhang 1 Z 14 (Spalte 3) nach der lit. i) eine neue lit. j) eingefügt worden. Damit sei bis zum Inkrafttreten der genannten Novelle ein obligatorisches UVP-Genehmigungsverfahren für private Hubschrauberlandeplätze vorgesehen gewesen. Der erklärte Wille des Gesetzgebers ziele eindeutig darauf ab, für den Tatbestand „Neubau von (privaten) Flugplätzen für Hubschrauber" die Verpflichtung zur Durchführung eines (vereinfachten) UVP-Verfahrens auf zwei besonders sensible Kategorien von schutzwürdigen Gebieten einzuschränken (mit Verweis auf die parlamentarischen Materialien).

Eine weitergehende Einschränkung durch die Vorschaltung einer Einzelfallprüfung verbiete sich schon aus dem klaren Wortlaut dieser Gesetzesbestimmung bzw. der Bezug habenden Erläuterungen.

Gemäß § 3 Abs. 1, zweiter Satz UVP-G 2000 sei für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt seien, das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 habe die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte

3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt sei, bei Zutreffen dieses Tatbestandes eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Ferner bestimme Anhang 1, in Spalte 3 seien jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterlägen. Für diese Vorhaben habe ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergebe diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so sei nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Aufgrund des klaren Gesetzeswortlautes habe im konkreten Fall eine Einzelfallprüfung zu unterbleiben, weil der Gesetzgeber - ganz bewusst - keinen Schwellenwert in Z 14 lit. j) festgelegt habe, sondern bereits durch die Erfüllung des Kriteriums (hier: Lage in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E) die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren bestehe. In Ermangelung eines festgelegten Schwellenwertes sei daher keine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G durchzuführen.

Zum selben Ergebnis komme man auch bei der (gebotenen) richtlinienkonformen Interpretation der oben zitierten Gesetzesstellen. Es sei zwar gemäß Art. 4 Abs. 2 der UVP-RL zulässig, dass die Mitgliedstaaten selbst bestimmten, ob sie Vorhaben, die - wie gegenständlich der Fall - in Anhang 2 der Richtlinie genannt seien, entweder nach einer Einzelfalluntersuchung oder aufgrund von festgelegten Schwellenwerten bzw. Kriterien einer UVP unterziehen wollten.

Grundsätzlich bestünden keine gemeinschaftsrechtlichen Bedenken gegen die innerstaatliche Lösung in Form einer Kombination von Schwellenwert und Einzelfallprüfung, wenn dies gesetzlich so geregelt sei. In den allermeisten Fällen (Tatbeständen) der Spalte 3 sei eine derartige Einzelfallprüfung ab Erreichen des festgelegten Schwellenwerts im UVP-G 2000 auch vorgesehen.

Wenn allerdings wie hier für einen bestimmten Tatbestand - ausnahmsweise - bloß ein Kriterium (Lage in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A oder E) festgelegt sei, sei bei der Erfüllung desselben ohne Weiteres eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen; es sei denn, es sei gesetzlich etwas Anderes normiert. Eine Analogie oder gar eine Unterstellung eines Schwellenwerts mit der Menge Null („Schwellenwert 0") verbiete sich auch im gemeinschaftsrechtlichen Zusammenhang von selbst.

Der Gesetzgeber habe aus gutem Grund, nämlich der besonderen Sensibilität der schutzwürdigen Gebiete der Kategorie A oder E, beschlossen, private Hubschrauberlandeplätze (weiterhin) einer obligatorischen Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen, wenn das Kriterium (Lage) durch das konkrete Vorhaben erfüllt werde.

Nur im Rahmen einer UVP könne das Vorhaben einer Alternativenprüfung unterzogen werden. Gerade im Fall des Flugplatzes XXXX sei eine derartige Prüfung von praktischer Bedeutung, da der vollwertige Flughafen Klagenfurt in einer Entfernung von rund 6 Kilometer gelegen und in ca. 10 Minuten Autofahrt erreichbar sei.

Im Ergebnis seien weder § 3 Abs. 4 noch § 3 Abs. 4 a UVP-G 2000 anwendbar.

Es könne aber auch aus der gutachterlichen Feststellung der umweltmedizinischen Sachverständigen, dass eine Gesundheitsgefährdung für die Anrainer durch Schallimmissionen ausgeschlossen werden könne, nicht ohne Weiteres abgeleitet werden, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen, die vom gegenständlichen Vorhaben ausgingen, (auch) nicht zu erwarten sei, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Siedlungsgebiet, Kategorie E des Anhanges 2) festgelegt worden sei, wesentlich beeinträchtigt würde (= Prüfkriterium des § 3 Abs. 4 UVP-G).

Bei einer allfälligen Entscheidung im Einzelfall gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 seien vielmehr die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen bzw. Abs. 7 und 8 anzuwenden.

Im Zuge der Prüfung der Umweltauswirkungen seien auch keinerlei Untersuchungen zum Schutzgut „Luft“ im Hinblick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen desselben durch Staub und sonstige schädliche oder belastende Luftschadstoffe angestellt worden.

Das UVP-G 2000 gehe erkennbar davon aus, dass es sich bei der Luft um ein eigenständiges Schutzgut handle, sodass eine diesbezügliche Einzelfallprüfung darauf abzustellen habe, ob das Vorhaben Einfluss auf die Luftqualität haben könne (mit Verweis auf VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061).

Indem die Behörde es gänzlich unterlassen habe, hinsichtlich des Schutzgutes Luft Ermittlungen anzustellen, leide der Bescheid an schwerwiegenden Verfahrensmängeln.

IZm der schalltechnischen Befundung sei ein überdurchschnittlicher Tag bzw. Woche im Jahreslauf zur Durchführung der Messungen gewählt worden. Einerseits falle dieser Tag bereits in die Sommerferien der bevölkerungsreichen Bundesländer Ostösterreichs, zum anderen in die letzte Schulwoche in Kärnten, die erfahrungsgemäß von außergewöhnlicher Betriebsamkeit geprägt sei.

Die dadurch gewonnenen Daten, die als Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens herangezogen worden seien, seien damit keineswegs repräsentativ und eigneten sich nicht als solide Basis für darauf aufbauende Berechnungen.

Die tatsächlichen Lärmverhältnisse im betroffenen Siedlungsgebiet seien insgesamt viel geringer als dargestellt.

Auch der lärmschutztechnische Amtssachverständige sei in seiner Stellungnahme vom 28.10.2019 davon ausgegangen, dass die herangezogene ortsübliche Schallimmission in ihrer ausgewiesenen Höhe weder plausibel bzw. repräsentativ für das Siedlungsgebiet scheine, noch deren Ermittlung bzw. Berechnung schlüssig und vollständig nachvollziehbar dargelegt sei.

Darüber hinaus sehe § 72 LFG einen eingeschränkten Flugbetrieb nicht vor. Die ebenfalls beantragte Betriebsaufnahmebewilligung gemäß § 73 LFG sei überhaupt bedingungsfeindlich. Dazu sei anzumerken, dass diese auch uneingeschränkt beantragt worden sei.

Daraus ergebe sich eindeutig, dass die Einzelfallprüfung auf einer unzulässigen und unrealistischen Annahme (Szenario) erfolgt sei. Im Gegensatz zu einer gewerblichen Betriebsanlage könne bei einem Flugplatz nicht mit technischen Mitteln sichergestellt und überprüft werden, dass eine grundsätzlich mögliche Überschreitung eines (Kapazitäts-)Schwellenwertes nicht erfolge.

Abschließend beantragt der Naturschutzbeirat u.a. die Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

4.3. Seitens einer Mehrzahl von Anrainern wurden im Wesentlichen gleichlautende Beschwerden erhoben, in denen ergänzend im Wesentlichen vorgebracht wurde, der Projektwerber habe vor zehn Jahren (2010) im Rahmen eines UVP-Verfahrens einen Hubschrauberlandeplatz zur Bewilligung beantragt. Aufgrund der fachlich begründeten Einwände der Anrainer und der allgemeinen öffentlichen Ablehnung mit fast 1.000 Unterstützern sei der Antrag zurückgezogen worden. Die danach zeitlich begrenzt bewilligte Außenlandefläche sei offensichtlich nur mit den unmittelbaren Anrainern verhandelt worden. Eine Mitwirkung aller mittelbar betroffenen Anrainer sei umgangen und damit ein für die Beschwerdeführer unbefriedigender Zustand geschaffen worden.

Die Prüfung des angefochtenen Bescheids habe ergeben, dass die Entscheidung der belangten Behörde aufgrund von unvollständigen und teilweise unzureichenden Einreichunterlagen getroffen worden sei, weshalb eine nochmalige Prüfung seitens der Behörde indiziert sei, in der der Bescheid insofern revidiert werden müsse, dass die UVP-Pflicht sehr wohl gegeben sei.

Das Gebiet sei mit Golf- und Pferdesport sowie landwirtschaftlicher Nutzung ein wichtiges Naherholungsgebiet in der Landeshauptstadt Klagenfurt. Es werde befürchtet, dass die Zahl der Flugbewegungen mittelfristig mit weiteren Ansuchen ausgeweitet werden könnte, ohne dass eine Möglichkeit zur Kontrolle bestünde. Sicherlich könne der Zweck des Ansuchens nicht nur in der Verminderung des bürokratischen Aufwandes für die Außenlandungen liegen.

Sollte eine Einzelfallprüfung rechtlich abgedeckt sein, was sicherlich nicht dem Sinn des UVP-G 2000 entspreche, müsste diese wohl alle in § 1 des UVP-Gesetzes benannten Kriterien umfassen.

In Zeiten des Klimaschutzes sei jede Ausweitung des Luftverkehrs immer – im allgemeinen öffentlichen Interesse – Aufgabe einer UVP und bedürfe einer umfassenden Prüfung.

Ein wichtiger Faktor im UVP-Verfahren sei die Alternativenprüfung, die auch zum Entfall des Ansuchens führen könnte und die in der gegenständlichen Beurteilung gänzlich missachtet worden sei. Für den beantragten Flugplatz gebe es in 8 km (10 Minuten Fahrzeit) Entfernung die Alternative „Flughafen Klagenfurt a.W." mit allen Genehmigungen und Sicherheitseinrichtungen. Die Begründung, dass der Flugplatz aus wirtschaftlichen Gründen seitens der Fa. XXXX genutzt werden müsse, sei aufgrund der Tatsache, dass es sich gegenständlich um den Wohnsitz des Projektwerbers handle, während die Firma ihren Hauptsitz am XXXX in XXXX habe, nicht nachvollziehbar. Insbesondere könne auch

aus dem letzten Verfahren (2010) geschlossen werden, dass Zollabfertigungen, die aufgrund des Anflugs aus dem Nicht-EU-Raum erfolgten, wesentlich länger dauerten, da der Projektwerber vor Ort auf die Zollabfertigung warten müsse.

Im UVP-Gesetz werde von einem Vorhaben gesprochen. Das Vorhaben bestehe aus Landeplatz, zwei Einflugsektoren (2 x Trapez 1 km Länge bis zu 320 m Breite, 10 % Neigung ab Landefläche) und Sicherheitszone (400 m). Es sei nicht erklärlich, weshalb zwei von drei wichtigen Faktoren bei der Beurteilung der Abstandsregel keine Rolle spielten. Unverständlich sei vor allem, dass die im Kataster einzuzeichnenden Einflugschneisen (Anflugsektoren mit 10% Neigung) für die Betrachtung der Beeinflussung eines Siedlungsgebietes und Naherholungsgebietes unberücksichtigt geblieben seien, zumal die Überflughöhe nach Südosten zwischen 27 m und 127 m (bei XXXX) liege. Bei einer erforderlichen zweiten Einflugschneise nach Norden ergäbe sich aufgrund der Hanglage eine sehr geringe Überflughöhe. Damit seien de facto die betroffenen Grundstücke mit einem Überflugsrecht eines Hubschraubers mit über 130 dB (lt. Bescheid) belastet. Die mittelbar Betroffenen könnten sich aber dann nicht mehr dagegen wehren, da kein vollständiges Verfahren durchgeführt worden sei.

Die Einreichunterlagen wiesen gegenüber der aktuell gültigen Flugplatzverordnung große Abweichungen auf. Es fehlten zum Bespiel die 400 m Sicherheitszone und eine zweite Einflugschneise. Beides sei für alle Landeplätze zwingend erforderlich. Unverständlich erscheine daher, dass kein Sachverständiger hinzugezogen worden sei.

? Einflugschneise: Allgemein bekannt sei, dass Hubschrauber wie alle Luftfahrtzeuge gegen den Wind landen und starten müssten. Nachdem nur eine Einflugschneise von Osten beantragt worden sei, sei eine Landung bei Ost-Nordostwind gar nicht möglich. Aufgrund der Topografie der Umgebung sei ein Nord- und Ostwind regelmäßig gegeben. Schon dadurch sei eine zweite Einflugrichtung immer einzuplanen.

? Die Notwendigkeit für nur eine Einflugschneise werde im vorliegenden Gutachten mit dem vorhandenen einmotorigen Hubschrauber begründet, die kein Durchstarten bei Ausfall des Motors, sondern nur eine Notlandung vorsehe. Folgerichtig müsste dann die Lande- und Flugplatzberechtigung entzogen werden, wenn eine andere Maschine, wie beantragt lande, für die dann z.B. zum Durchstarten im Landevorgang auf jeden Fall eine „Ausflugschneise“ benötigt werde.

? Sicherheitszone: Die Sicherheitszone von 400 m um einen Landeplatz sei lt. Flugplatzverordnung obligatorisch einzurichten. Im gegebenen Fall sei sie insbesondere notwendig, da sich direkt am Fuß des Landeplatzes ein Golfplatz mit Parkplätzen, Driving Range, einer 18-Lochanlage und einem Übungsbereich für das Putten befinde. Warum eine Notlandung, die binnen Sekunden durchzuführen sei, in einem gut besuchten Bereich über relativ dichtem Baumbestand kein Problem darstellen solle, sei nicht nachvollziehbar.

? Nicht zu vernachlässigen sei, dass bei Landeanflug in 27 m Höhe über dem Golfplatz und der Straße ein deutlicher „downwash“-Effekt spürbar sei. Dieser starke Abwind (bis zu 100 km/h), der von den Rotoren erzeugt werde, führe zu starken Verwirbelungen am Boden und damit zur Gefährdung von Passanten.

Im Schallschutzgutachten des Projektwerbers werde von einem Dauerschallpegel von 55 dB ausgegangen, begründet mit einem aktiven Flugverkehr Richtung Flughafen Klagenfurt a.W., dem PKW- und LKW Verkehr. Bemerkenswert sei hierbei, dass in der XXXX ein LKW-Fahrverbot über 3,5 t bestehe und die Unterkröllstraße keine Durchfahrtsstraße sei, sondern nur zu wenigen Häusern führe. Die Messung sei damit nicht nachvollziehbar. Im Zuge der Einreichung 2010 sei festgestellt worden, dass der Dauerschallpegel in der Umgebung bei 35 bis max. 45 dB liege. Das Schallgutachten baue zudem auf der einen angesuchten Einflugschneise auf. Da diese durch eine zweite Einflugschneise zu ergänzen sein werde, fehle für diesen Sektor das Gutachten.

Die Anzahl der aktuellen Flugbewegungen sei zwar lt. Aussage des Projektwerbers noch ausgeschöpft, bedeute aber bereits eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung; ein Gewöhnungseffekt könne ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Antrag werde der Umstand, dass Helikopter zwischen 100 und 400 l Kerosin pro Stunde verbrauchten und damit zu den wichtigsten Klimaschadensverursachern gehörten, nicht berücksichtigt. Der zentrale Grünraum zwischen dem Innenstadtgebiet und dem Stadtentwicklungsgebiet von XXXX über XXXX entlang der XXXX stelle die „zu beschützende Luftreserve" (grüne Lunge) der Stadt Klagenfurt dar, die mit gegenständlichem Ansuchen stark gefährdet werde.

Das Vorhaben bedeute eine erhebliche Verminderung der Lebensqualität und einen nicht unerheblichen Wertverlust der Liegenschaften, während eine einzige Immobilie aufgewertet werde.

Die Errichtung eines privaten Flugplatzes in unmittelbarer Nähe zum Flughafen sei zur Erreichung der Klimaziele kontraproduktiv. Daraus könne nur geschlossen werden, dass es nicht nur direkte AnrainerInneninteressen, sondern auch übergeordnete Interessen vor allem aufgrund des notwendigen Klimaschutzes gebe und eine rechtskonforme Errichtung dieses Zivilflugplatzes nur mittels eines UVP-Verfahrens gewährleistet werden könne.

Neben den betroffenen Menschen würde auch der angrenzende sensible Wildtierlebensraum beeinträchtigt.

Befürchtet werde insbesondere eine unkrontrollierte Ausweitung der derzeitig genehmigten Fluganzahl, ohne dass sich die Betroffenen dagegen zur Wehr setzen könnten.

Die Beschwerdeführer hätten sich in einem Naherholungsgebiet angesiedelt, um „in Ruhe" leben zu können und keinen schädlichen Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt zu sein. Wer sich abseits einer Stadt ansiedle, komme in den Genuss einer intakten Umwelt, nehme dafür aber längere Wegzeiten in Kauf.

Die Beschwerdeführer seien Eigentümer von Liegenschaften und hätten dem Projektwerber keine Erlaubnis erteilt, diese zu überfliegen. Für die erforderliche Sicherheitszone fehle es an einer grundbücherlichen Eintragung. Eine Überfliegung in weniger als 100 m Höhe stelle eine Missachtung des Rechts auf Datenschutz dar.

Die Beschwerdeführer seien teilweise im Schichtdienst tätig. Die außerordentliche Lärmbelastung stelle ein Problem in Zusammenhang mit deren Erholungsbedarf dar.

5. Im Rahmen der Aktenvorlage erläuterte die belangte Behörde unter Verweis auf die Bescheidbegründung ihre Vorgangsweise und führte ergänzend im Wesentlichen aus, hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft sei eine ergänzende Stellungnahme des ASV für Luftreinhaltung eingeholt worden.

6. Mit Schreiben vom 19.10.2020 erfolgte die Beschwerdemitteilung.

7. Mit Schriftsatz vom 03.11.2020 nahm die Projektwerberin zu den Beschwerden Stellung und führte im Wesentlichen aus, die belangte Behörde hätte bereits vorab feststellen müssen, dass eine UVP-Pflicht auch mangels Vorliegen eines schutzwürdigen Gebietes nicht gegeben sei. Die belangte Behörde begründe das Vorliegen eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) mit einer raumordnungsfachlichen Stellungnahme vom 17.04.2019, in der angeführt sei, dass sich im Umkreis von 300 m Grundstücksflächen befänden, die als Bauland festgelegt seien, in dem Wohnbauten errichtet werden dürften bzw. die für eine Volksschulnutzung vorbehalten seien. Hinsichtlich der Volksschulnutzung sei festzuhalten, dass diese seit Jahren nicht mehr erfolge, andernorts ein entsprechendes Schulzentrum für den gegenständlichen Bereich bestehe und ausgehend davon sowie aufgrund allgemein bekannter Schulschließungen insbesondere im Volksschulbereich nicht zu erwarten sei, dass die Volksschulnutzung im gegenständlichen Bereich wieder reaktiviert werde.

Hinsichtlich der Bereiche, die als Bauland gewidmet seien, handle es sich um Einzelgehöfte oder Einzelbauten. Diese seien vom Tatbestand der Z 14 lit. j) (Spalte 3) des Anhanges I zum UVP-G 2000 ausdrücklich ausgenommen. Somit liege auch kein schutzwürdiges Gebiet vor.

Die Aussagen der Standortgemeinde seien widersprüchlich. Diese habe die Prüfung der UVP-Pflicht beantragt, bezweifle nun aber die Rechtsansicht der belangten Behörde. Darüber hinaus sei die Standortgemeinde mangels rechtzeitiger Erhebung von Einwendungen präkludiert.

Die von der belangten Behörde eingeholten Gutachten seien schlüssig und nachvollziehbar und sei diesen nicht auf gleicher fachlicher Ebene, also durch Vorlage entsprechender Gutachten, entgegengetreten worden. Das UVP-Feststellungsverfahren diene nicht der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens. Die Ausführungen des Kärntner Naturschutzbeirats als Umweltanwalt im Zusammenhang mit dem LFG seien unbeachtlich.

Die beschwerdeführenden Anrainer hätten keine schlüssigen Ausführungen zu ihrer behaupteten Nachbareigenschaft erstattet. Dadurch, dass bereits seit Jahren eine Außenlandebewilligung bestehe und keine Änderungen zu den bestehenden Außenlandebewilligungen eintreten sollten, seien Rechtsgutbeeinträchtigungen von vornherein ausgeschlossen und werde dies auch von den Sachverständigen bestätigt. Eine Stellung als Partei sei somit von vornherein ausgeschlossen. Die Häuser der Personen, die ihre Beschwerden auf vermeintlich nachbarschaftliche Verhältnisse aufbauten, seien außerhalb eines Umkreises von 300 Meter angesiedelt. Weiters sei festzuhalten, dass

sich zwischen dem Hubschrauberlandeplatz und den Häusern der Beschwerdeführer das im Eigentum der mitbeteiligten Partei stehende XXXX befinde. Auch durch die Lage des Hubschrauberlandeplatzes sei daher eine Rechtsgutbeeinträchtigung der Nachbarn, die Beschwerde erhoben hätten, von vornherein ausgeschlossen. Im Übrigen sei auf das zu den anderen Beschwerdeführern Gesagte zu verweisen.

8. Mit Schreiben vom 05.11.2020 vertiefte der Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltanwalt im Wesentlichen sein bisheriges Vorbringen.

9. Mit Beschlüssen vom 09.11. und 10.11.2020 bestellte das BVwG Sachverständige aus den Fachbereichen Luftreinhaltung, Schalltechnik und Humanmedizin.

10. Mit Schreiben vom 14.01.2021 erteilte das BVwG der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung.

11. Mit Schreiben vom 09.02.2021 erteilte das BVwG der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag betreffend den Fachbereich Schalltechnik.

12. Mit Schriftsatz vom 11.02.2021 übermittelte die Projektwerberin auftragsgemäß nähere Spezifikationen zu den verwendeten Hubschraubertypen, zu Flugzeiten und -routen sowie zum Abgasaufkommen.

13. Mit Schriftsatz vom 23.02.2021 übermittelte die Projektwerberin eine schalltechnische Stellungnahme und führte erneut aus, dass den Beschwerdeführern aus dem Siedlungsgebiet „ XXXX “ eine aus „Nachbarschaft“ im Sinn des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 begründete Parteistellung schon aufgrund der Entfernung zum Vorhaben (alle weit außerhalb des Umkreises von 300 m) nicht zukomme. Weiters sei nochmals festzuhalten, dass – wie schon die belangte Behörde festgestellt habe - nicht zu erwarten sei, dass durch das gegenständliche Vorhaben der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt werde. Die subjektive Beurteilung einzelner Nachbarn bilde im Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 keinen Maßstab.

14. Mit Datum vom 11.03.3021 übermittelte der Sachverständige für den Fachbereich Luftreinhaltung sein Gutachten.

15. Mit Datum vom 23.03.2021 übermittelte der Sachverständige für den Fachbereich Schalltechnik sein Gutachten.

16. Mit Datum vom 25.03.2021 übermittelte der humanmedizinische Sachverständige sein Gutachten.

17. Mit Datum vom 07.04.2021 erfolgte eine Ladung zur mündlichen Verhandlung vor dem BVwG. Im Rahmen der Ladung wurden verschiedene vorläufige Rechtsstandpunkte dargelegt.

18. Mit Schreiben vom 07.05.2011 übermittelte das BVwG das Erkenntnis des VwGH 29.03.2021, Ro 2020/03/0023 bis 0040-5.

19. Mit Datum vom 27.05.2021 erfolgte eine mündliche Verhandlung vor dem BVwG, in deren Rahmen im Beisein der bestellten Sachverständigen die Sach- und Rechtslage erörtert wurde.

20. Mit Schreiben vom 25.05.2021 teilte der Kärntner Naturschutzbeirat im Wesentlichen mit, aus terminlichen Gründen werde kein Vertreter an der Verhandlung teilnehmen. Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass das Erkenntnis des VwGH 29.03.2021, Ro 2020/03/0023 bis 0040-5, für den vorliegenden Fall nicht einschlägig sei. Im Übrigen wiederholte der Naturschutzbeirat im Wesentlichen seine bisherige Argumentation. Insbesondere verbiete sich in Zusammenhang mit der Annahme eines Schwellenwerts von „0“ aufgrund es klaren Gesetzeswortlauts eine systematische Interpretation. Diesbezüglich werde die Zulassung der ordentlichen Revision angeregt. Auf Sachverhaltsebene werde in Frage gestellt, ob das vom Projektwerber angegebene Hubschraubermodell überhaupt repräsentativ sei und ob der humanmedizinische Gutachter die RL (EU) 2020/367 beachtet habe. Darüber hinaus sei der Sachverständige für Luftreinhaltung eine Beurteilung der Beeinträchtigung der einzelnen Beschwerdeführer schuldig geblieben.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

Zum Vorhaben:

Der gegenständliche Privathubschrauberlandeplatz soll auf dem Grdst.-Nr. XXXX der KG XXXX , östlich dem XXXX auf einer vormalig als „ XXXX “ genutzten Teilfläche verwirklicht werden.

Der bestehende Platz wird bereits seit mehreren Jahren auf Grundlage entsprechender Außenlandebewilligungen nach § 9 Abs. 2 LFG als Hubschrauberlandeplatz genutzt, wobei diese Bewilligungen jeweils für „maximal 30 Landungen und 30 Abflüge pro Jahr insgesamt, jedoch nicht mehr als 2 Landungen und 2 Abflüge pro Tag“ erteilt wurden und die Flugbewegungen nur während des Zeitraumes „Tag“ im Sinne der luftfahrrechtlichen Bestimmungen mit einer Mittagsruhezeit zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr erfolgen dürfen.

Im Rahmen des gegenständlichen Antrages auf Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung werden die derzeit (befristet) genehmigten Rahmenbedingungen (Anzahl der Landungen und Zeiten) unverändert übernommen, sodass im Vergleich zu den bereits erteilten Außenlandebewilligungen keine Änderungen eintreten, sondern ausschließlich eine Umwandlung der derzeit jeweils befristet erteilten Außenlandebewilligungen in eine unbefristete Zivilflugplatz-Bewilligung erfolgen soll.

Das gegenständliche Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (Siedlungsgebiet) zu liegen, da sich innerhalb des relevanten Nahbereiches (300-Meter-Radius) u.a. Grundstücksflächen befinden, die als Bauland festgelegt sind, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen bzw. die für eine Volksschulnutzung vorbehalten sind.

Das Bauland-Wohngebiet und die Vorbehaltsfläche Volksschule befinden sich in östlicher Richtung ca. 200 m entfernt. Die folgenden Wohnobjekte in dieser Richtung liegen mehr als 380 m entfernt. Südwestlich beginnt das Siedlungsgebiet XXXX in mehr als 400 m Entfernung. Im 300 m-Radius befinden noch weitere Wohnobjekte teilweise im Bauland, teilweise im land- forstwirtschaftlichen Grünland, die Einzelbauten darstellen bzw. keine Bauland- Widmung mit entsprechender Wohnnutzung besitzen.

Zu den Auswirkungen des Vorhabens:

Luft:

Die Stickstoffoxidemissionen sind derart gering, dass ein Erreichen des im Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L) festgelegten Grenzwerts zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit (200 ?g NO2/m³ als Halbstundenmittelwert) ausgeschlossen werden kann.

Für Kohlenwasserstoffe existieren keine gesetzlichen Grenzwerte, wohingegen die Grenzwerte von Einzelstoffen dieser Schadstoffgruppe durchwegs als Jahresmittelwerte definiert sind.

Der IG-L-Grenzwert für Kohlenmonoxid ist als Achtstundenmittelwert definiert. Trotz kurzfristiger hoher Emissionen ist ein Erreichen des Grenzwertes aufgrund der langen Grenzwert-Mittelungszeit nicht zu erwarten.

Schall:

Bei einer Flughäufigkeit von 24 Flugbewegungen (12 im Tagzeitraum, 12 im Abendzeitraum) ergibt sich in den verkehrsreichsten 3 Monaten, dass die Erhöhungen der ortsüblichen Schallimmission aller Immissionspunkte unter 3 dB bleiben und somit der Planungstechnische Grundsatz der Bewertung von Fluglärm eingehalten wird.

In der Betrachtung des ungünstigen Tages ergeben sich durch die ausgewiesene Immissionssituation für die herangezogenen Immissionspunkte der einzelnen Siedlungsbereiche relevante Erhöhungen (z.B. Immissionspunkt IP 4 im Abendzeitraum um 3 dB). Aufgrund der geringen Entfernung des Immissionspunktes IP 6 Grundstück Nr. 337/2 (Punktwidmung) treten Erhöhungen im Tagzeitraum von +3 dB und im Abendzeitraum von +9 dB auf.

In der jährlichen Betrachtung (365 Tage) ergeben sich bei keinen Immissionspunkten relevante Erhöhungen der ortsüblichen Schallimmission.

Kumulierende Auswirkungen mit dem Flughafen Klagenfurt sind aufgrund der geringen Höhe der spezifischen Schallimmissionen nicht zu erwarten.

Bei allen betrachteten Immissionspunkten in Siedlungsbereichen mit einer Wohnnutzung wird das Spitzenpegelkriterium (Spitzenpegel der Überflüge < 75 dB) gemäß der Beurteilungsrichtlinie ÖAL Nr. 3 Blatt 1 eingehalten. Auch in Bezug auf die Anzahl der auftretenden Pegelspitzen kann, aufgrund der niedrigen Flugfrequenzen von einer geringen Häufigkeit gesprochen werden.

Humanmedizin:

Für den ungünstigsten Immissionspunkt (IP2) berechnet sich für den ungünstigsten Tag (mit jeweils einem Start und

einer Landung am Tag und am Abend) ein Ld von 42 und ein Le von 48 dB(A). In der Nachtzeit finden keine Flüge statt. Daraus errechnet sich ein Lden von 46 dB(A). Der tageszeitgewichtete Dauerschallpegel am ungünstigsten Tag am höchstbelasteten Wohnnachbarn überschreitet daher den Richtwert der WHO, welcher als Jahresmittelwert definiert ist, selbst unter Einrechnung eines Zuschlages von 5 dB nur unwesentlich. Eine Gesundheitsgefährdung der Anrainer durch Lärmeinwirkung kann daher mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Bereits im Istzustand und ohne Berücksichtigung von Flugbewegungen treten im Untersuchungsgebiet Schallpegelspitzen bis zu und teilweise auch über 70 dB(A) auf. Auch Fluglärm (Flughafen Klagenfurt, LKH Klagenfurt) wird fallweise wahrgenommen. Seltene Fluglärmereignisse mit Spitzenpegeln, wie sie bereits derzeit gelegentlich durch andere Quellen auftreten, sind grundsätzlich als ortsüblich zu kategorisieren. Vergleichbare Geräusche sind insbesondere andere Motorengeräusche in der näheren Umgebung, wie zum Beispiel durch Rasenmäher am Golfplatz oder auch Kraftfahrzeuge in unmittelbarer Nähe zum Wohngebäude.

Zusammenfassend kann ausgeführt werden, dass die ungünstigsten Tage, bei denen der tageszeitgewichtete projektbezogene Dauerschallpegel am ungünstigsten Punkt 46 dB(A) erreicht, maximal 15-mal im Jahr auftreten können. Die zu erwartenden Spitzenpegel bei den Anrainern bewegen sich in der gleichen Größenordnung, in der auch jetzt schon vergleichbare Lärmpegelspitzen auftreten können und sind in ihrer Lautheit als ortsüblich zu betrachten.

Durch das Vorhaben im beantragten Umfang kommt es zu keinen erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die meistbetroffenen Anrainer.

2. Beweiswürdigung:

Die angeführten Feststellungen zum Vorhaben, die im Wesentlichen jenen der belangten Behörde entsprechen, ergeben sich aus dem vorgelegten Verfahrensakt und erweisen sich als unstrittig. Die Feststellungen und die Abbildung zum Siedlungsgebiet fußen auf der raumordnungsfachlichen Stellungnahme aus dem Behördenverfahren und wurden dem lärmschutzfachlichen Gutachten aus dem Verfahren vor dem BVwG entnommen.

Zu den Umweltauswirkungen:

Luft:

Die Feststellungen zum Fachbereich Luft ergeben sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Luftreinhaltung. Den schlüssigen Angaben des Sachverständigen sind die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Soweit der Kärntner Naturschutzbeirat darauf hinweist, dass der Sachverständige verabsäumt habe, auf die konkreten Auswirkungen auf die Beschwerdeführer einzugehen, ist darauf hinzuweisen, dass der Sachverständige nachvollziehbar begründet hat, dass sich eine solche Auseinandersetzung aufgrund der Geringfügigkeit der Auswirkungen erübrigt. Im Übrigen konnte der Projektwerber nachvollziehbar darlegen, dass das angegebene Modell den Dimensionen des Flugfeldes entspricht. Da private Flugfelder keiner Betriebspflicht unterliegen und damit nicht öffentlich zugänglich sind (vgl. dazu näher unten Pkt. „Rechtliche Würdigung“), ist auch nicht ersichtlich, weshalb das vom Projektwerber angegebene Hubschrauber-Modell für den Betrieb nicht „repräsentativ“ sein sollte.

Schalltechnik:

Die Feststellungen zum Fachbereich Schalltechnik ergeben sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für den Fachbereich Schalltechnik. Den schlüssigen Angaben des Sachverständigen sind die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Im Verfahren vor dem BVwG wurde der Prüfradius über die Pufferzone von 300 m hinaus ausgedehnt. Der Sachverständige setzte bei seinen Ausführungen auf die aus seiner Warte (nach Ergänzung) vollständigen und plausiblen Angaben des Projektwerbers auf. Bei der Ermittlung der Auswirkungen kamen die Richtlinien ÖAL Nr. 24 Blatt 2 „Lärmschutzzonen in der Umgebung von Flugfeldern – Planungs- und Berechnungsgrundlangen“ und der ÖAL Nr. 3 „Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich“ sowie das Immissionsberechnungsprogramms IMMI 2016 zur Anwendung, die den Stand der Technik darstellen. Bei der Beurteilung des Immissionseinflusses wurden Prognosen für den ungünstigsten Tag, die verkehrsreichsten 90 Tage (3 Monate) und eine jährliche Betrachtung (365 Tage) erstellt. Für die Prüfung der Einhaltung des Planungstechnischen Grundsatzes wurden gemäß ÖAL RL Nr. 3 die drei verkehrsreichsten Monate herangezogen.

Im Gegensatz zu den Ausführungen der Beschwerdeführer wurden die ortsüblichen Schallemissionen nicht unterschätzt. Die verwendeten Verkehrszahlen und die daraus resultierende ortsübliche Immission, verursacht durch den Straßenverkehr, waren als repräsentativ zu werten. Im Gegenteil wurde durch Beschränkung der erfassten Lärmquellen auf den Verkehrslärm des örtlichen Straßennetzes die Zusatzbelastung sogar unterschätzt.

Dass mit keinen kumulierenden Auswirkung mit dem Flughafen Klagenfurt zu rechnen ist, ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass die spezifischen Immissionen des Hubschrauberlandeplatzes im Vergleich zur örtlichen Schallimmission nach Maßgabe des Schall-Immissionskatasters der Stadt Klagenfurt maßgeblich geringer zu liegen kommen, sodass relevante Erhöhungen bzw. erhebliche schalltechnische Auswirkungen auf die gegenständlichen Siedlungsgebiete nicht gegeben sind. Ein kumulierender Einfluss der Landeplätze des LKH Klagenfurt kann schon aufgrund der großen Entfernung (> 5 km Luftlinie) nicht angenommen werden.

Humanmedizin:

Die Feststellungen zum Fachbereich Humanmedizin ergeben sich aus dem Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Humanmedizin. Den schlüssigen Angaben des Sachverständigen sind die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Soweit der Kärntner Naturschutzbeirat ins Treffen führt, der humanmedizinische Sachverständige habe es verabsäumt, die RL (EU) 2020/367 hinreichend zu würdigen, ist darauf hinzuweisen, dass die angeführte RL fordert, dass die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf Basis von in den aktuellen Lärmrichtlinien der WHO Europa (2018) quantifizierten Dosis-Wirkungsbeziehungen dargestellt und beurteilt werden. Gerade auf diese WHO-Richtlinien ist der Sachverständige in seinem Gutachten ausführlich eingegangen und hat sich gerade auf diese bezogen.

Der Sachverständige konnte auch nachvollziehbar darlegen, dass die Schallspitzen etwa im Rahmen eines allfälligen Schulbetriebs durch einfache Vorkehrungen handhabbar sein sollten und sich nicht wesentlich von anderen Störquellen unterschieden. Entsprechendes gelte für Friedhof/Kirche, die sich in unmittelbarer Nähe (aber knapp außerhalb des 300 m-Radius) befinden. Im Hinblick auf die allfällige Aufwirbelung von Sporen wies der Sachverständige darauf hin, dass in diesem Zusammenhang eine allfällige Spitzenbelastung über wenige Minuten eine geringere Rolle spielt als eine langfristige Aufnahme. Relevante Zunahmen seien nicht zu erwarten.

3. Rechtliche Beurteilung:

3.1. Zur Zuständigkeit:

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

Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Für UVP-Feststellungsverfahren nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist keine Senatszuständigkeit vorgesehen (§ 40 Abs. 2 UVP-G 2000).

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

3.2. Rechtliche Beurteilung:

a) Maßgebliche Rechtsgrundlagen in der für den vorliegenden Fall maßgeblichen Fassung:

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. [...].

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine

Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, die Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, https://www.bvwg.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at