

TE Umse Bescheid 2006/9/15 US 6A/2004/18-53

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.09.2006

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §17

GewO 1994 §77 Abs2

1. UVP-G 2000 § 17 heute
 2. UVP-G 2000 § 17 gültig ab 23.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
 3. UVP-G 2000 § 17 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
 4. UVP-G 2000 § 17 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
 5. UVP-G 2000 § 17 gültig von 03.08.2012 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
 6. UVP-G 2000 § 17 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
 7. UVP-G 2000 § 17 gültig von 12.08.2006 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 149/2006
 8. UVP-G 2000 § 17 gültig von 01.01.2005 bis 11.08.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
 9. UVP-G 2000 § 17 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
 10. UVP-G 2000 § 17 gültig von 01.01.1997 bis 10.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 773/1996
 11. UVP-G 2000 § 17 gültig von 01.07.1994 bis 31.12.1996
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

Text

Betrifft: Berufungen gegen den Bewilligungsbescheid der NÖ Landesregierung bzgl. Errichtung und Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber für Sichtflugbetrieb bei Tag in der Marktgemeinde Großharras, KG Diepolz;

Leopold Reidinger

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Wolfgang Catharin als Vorsitzenden sowie Mag. Michaela Slama als Berichterin und Dr. Philipp Bauer als weiteres Mitglied über die Berufungen 1. der NÖ Umwelthanwaltschaft, 2. der Marktgemeinde Großharras, 3. des Herrn Heinrich u. der Frau Maria Müllner, 4. der Frau Elisabeth Sanz, 5. des Herrn Franz Baumgartner, 6. des Herrn Leopold und der Frau Paula Zehetner, 7. der Herrn Johann, Hannes, Christian und der Frau Theresia Müllner sowie 8. des Herrn Mag. Erich und der Frau Monika Waltner gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 16.11.2004, Zl. RU4-U-109/096, mit dem Herrn Leopold Reidinger die Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber für Sichtflugbetrieb bei Tag in der Marktgemeinde Großharras, KG Diepolz, unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen (Zivilflugplatz- u. Errichtungsbewilligung) erteilt wurde, zu Recht erkannt:

Spruch:

1. Den oben zu 1.-7. bezeichneten Berufungen wird Folge gegeben, der angefochtene Bescheid der NÖ Landesregierung vom 16.11.2004 wird – mit Ausnahme des Abspruches über die Kommissionsgebühren im Teil D dieses Bescheides – aufgehoben und der Antrag des Herrn Leopold Reidinger auf Erteilung der eingangs angeführten Bewilligung abgewiesen.

2. Die oben zu 8. bezeichnete Berufung des Herrn Mag. Erich und der Frau Monika Waltner werden als unzulässig zurückgewiesen.

Grundlagen:

* §§ 17 Abs. 1, 2 und 4, 19 Abs. 1 sowie 40 Abs. 1 iVm Anhang 1 Z 14 Paragraphen 17, Absatz eins, 2 und 4, 19 Absatz eins, sowie 40 Absatz eins, in Verbindung mit Anhang 1 Ziffer 14

lit. a UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF zuletzt BGBl. I Nr. 149/2006; Litera a, UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung zuletzt Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 149 aus 2006,;

§§ 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;

§§ 68, 71, 72, 78 und 79 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 Paragraphen 68, 71, 72, 78 und 79 des Luftfahrtgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957,

idGF;

§§ 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.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Mit Schreiben vom 6.8.2002 an das Amt der NÖ Landesregierung stellte Herr Ing. Herbert Kisser namens der Fa. Aerial Helicopter den Antrag zur Errichtung und den Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5.700 kg für Sichtflugbetrieb bei Tag nach § 5 UVP-G 2000 und legte die Umweltverträglichkeitserklärung mit den entsprechenden Plänen und Berichten vor. 1.1. Mit Schreiben vom 6.8.2002 an das Amt der NÖ Landesregierung stellte Herr Ing. Herbert Kisser namens der Fa. Aerial Helicopter den Antrag zur Errichtung und den Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5.700 kg für Sichtflugbetrieb bei Tag nach Paragraph 5, UVP-G 2000 und legte die Umweltverträglichkeitserklärung mit den entsprechenden Plänen und Berichten vor.

1.2. Die NÖ Landesregierung führte nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 das UVP-Verfahren mit öffentlicher Auflage der Projektsunterlagen nach § 9, Beauftragung von Sachverständigen mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens nach § 12, Information über dieses Gutachten nach § 13 sowie mündlicher Verhandlung gem. § 16 leg.cit. durch. 1.2. Die NÖ Landesregierung führte nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 das UVP-Verfahren mit öffentlicher Auflage der Projektsunterlagen nach Paragraph 9, Beauftragung von Sachverständigen mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens nach Paragraph 12, Information über dieses Gutachten nach Paragraph 13, sowie mündlicher Verhandlung gem. Paragraph 16, leg.cit. durch.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten enthielt als Gesamtschlussfolgerung die Aussage des Vorliegens der Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes.

1.3. Die mündliche Verhandlung wurde von der Behörde 1. Instanz mit Kundmachung vom 9.2.2004 für den 3.3.2004 anberaumt. Die im Spruch dieses Bescheides genannten Berufungswerber haben entsprechend der Bestimmung des § 42 Abs. 1 AVG teils zwischen Kundmachung der mündlichen Verhandlung und dem Tag vor Beginn der Verhandlung und teils während der Verhandlung Einwendungen erhoben. Diese bezogen sich im Wesentlichen auf Befürchtungen wegen unzumutbarer bzw. gesundheitsgefährdender Beeinträchtigungen durch den Hubschrauberbetrieb. 1.3. Die mündliche Verhandlung wurde von der Behörde 1. Instanz mit Kundmachung vom 9.2.2004 für den 3.3.2004 anberaumt. Die im Spruch dieses Bescheides genannten Berufungswerber haben entsprechend der Bestimmung des Paragraph 42, Absatz eins, AVG teils zwischen Kundmachung der mündlichen Verhandlung und dem Tag vor Beginn der Verhandlung und teils während der Verhandlung Einwendungen erhoben. Diese bezogen sich im Wesentlichen auf Befürchtungen wegen unzumutbarer bzw. gesundheitsgefährdender Beeinträchtigungen durch den Hubschrauberbetrieb.

1.4. Die NÖ Landesregierung führte danach noch einige ergänzende Verfahrensschritte durch. Unter anderem wurde ein ärztliches Ergänzungsgutachten eingeholt. Dieses enthält insbesondere die Aussage, dass die aus dem Hubschrauberbetrieb resultierende Geräuschcharakteristik nicht jenes Belästigungsniveau aufzuweisen pflegt, für welches ein entsprechender Belästigungszuschlag in Frage kommen würde.

Zu diesen Aussagen wurden ablehnende Stellungnahmen der NÖ Umweltanwaltschaft und von Nachbarn erstattet.

1.5. Mit Bescheid vom 16.11.2004 erteilte die NÖ Landesregierung Herrn Leopold Reidinger, Diepolz 45, 2034 Groß Harras (Firmenbezeichnung: Aerial Helicopter) die Zivilflugplatz- u. Errichtungsbewilligung für das beantragte Projekt auf Grundlage des § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm den einschlägigen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. 1.5. Mit Bescheid vom 16.11.2004 erteilte die NÖ Landesregierung Herrn Leopold Reidinger, Diepolz 45, 2034 Groß Harras (Firmenbezeichnung: Aerial Helicopter) die Zivilflugplatz- u. Errichtungsbewilligung für das beantragte Projekt auf Grundlage des Paragraph 17, Absatz eins, UVP-G 2000 in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes.

In der Begründung dieses Bescheides wurde nach einer Darstellung des Verfahrensablaufes und Wiedergabe der Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 3.3.2004 im Wesentlichen folgende rechtliche Beurteilung vorgenommen: Im Rahmen der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen gem. § 17 Abs. 2 UVP -G 2000 hätten die Auswirkungen des Betriebes der Anlage sowie der Flugbewegungen im Hinblick auf die künftige Lärmsituation besondere Beachtung gefunden. Aufgrund der Gutachten des Sachverständigen für Umwelthygiene könne davon ausgegangen werden, dass auch bei den nächstgelegenen Nachbarn keine unzumutbaren Lärmbelastigungen auftreten werden. Dies auch im Hinblick auf die antragsgemäß vorgesehenen bzw. bescheidmäßig vorgeschriebenen Einschränkungen für den Hubschrauberbetrieb. Die aus den (im Spruch des Bescheides der NÖ Landesregierung im Teil C/A) erwähnten Hubschraubertypen resultierenden Schallimmissionen würden sich unter realen Umweltbedingungen (kraftfahrzeugbedingter Verkehr auf der nahe gelegenen Ortsstraße, landwirtschaftlicher Betriebsverkehr) so in das landwirtschaftliche Ortsgebiet integrieren, dass das Gesamtgeräuschniveau dadurch nicht angehoben wird, die Ortüblichkeit bewahrt bleibt und keine erhebliche Belästigungswirkung, insbesondere bedingt durch eine ev. auffällige bzw. unangenehme Geräuschcharakteristik, auf die nächstgelegenen und beurteilungsrelevanten Wohnnachbarn resultieren wird. Der umweltmedizinische Sachverständige hat durch persönliche Hörproben die Geräusche der betroffenen Hubschraubertypen derart empfunden, dass seiner Ansicht nach die Hinzurechnung des Lästigkeitszuschlages bei den verwendeten Hubschraubertypen nicht erforderlich ist. Auch hinsichtlich der eingewendeten Abgasbelastigung wurden von der Behörde 1. Instanz keine Probleme gesehen. Es würden daher alle Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung vorliegen, weshalb spruchgemäß zu entscheiden gewesen sei. In der Begründung dieses Bescheides wurde nach einer Darstellung des Verfahrensablaufes und Wiedergabe der Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 3.3.2004 im Wesentlichen folgende rechtliche Beurteilung vorgenommen: Im Rahmen der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen gem. Paragraph 17, Absatz 2, UVP -G 2000 hätten die Auswirkungen des Betriebes der Anlage sowie der Flugbewegungen im Hinblick auf die künftige Lärmsituation besondere Beachtung gefunden. Aufgrund der Gutachten des Sachverständigen für Umwelthygiene könne davon ausgegangen werden, dass auch bei den nächstgelegenen Nachbarn keine unzumutbaren Lärmbelastigungen auftreten werden. Dies auch im Hinblick auf die antragsgemäß vorgesehenen bzw.

bescheidmäßig vorgeschriebenen Einschränkungen für den Hubschrauberbetrieb. Die aus den (im Spruch des Bescheides der NÖ Landesregierung im Teil C/A) erwähnten Hubschraubertypen resultierenden Schallimmissionen würden sich unter realen Umweltbedingungen (kraftfahrzeugbedingter Verkehr auf der nahe gelegenen Ortsstraße, landwirtschaftlicher Betriebsverkehr) so in das landwirtschaftliche Ortsgebiet integrieren, dass das Gesamtgeräuschniveau dadurch nicht angehoben wird, die Ortüblichkeit bewahrt bleibt und keine erhebliche Belästigungswirkung, insbesondere bedingt durch eine ev. auffällige bzw. unangenehme Geräuschcharakteristik, auf die nächstgelegenen und beurteilungsrelevanten Wohnnachbarn resultieren wird. Der umweltmedizinische Sachverständige hat durch persönliche Hörproben die Geräusche der betroffenen Hubschraubertypen derart empfunden, dass seiner Ansicht nach die Hinzurechnung des Lästigkeitszuschlages bei den verwendeten Hubschraubertypen nicht erforderlich ist. Auch hinsichtlich der eingewendeten Abgasbelastigung wurden von der Behörde 1. Instanz keine Probleme gesehen. Es würden daher alle Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung vorliegen, weshalb spruchgemäß zu entscheiden gewesen sei.

1.6. Gegen diesen Bescheid erhoben Berufungen mit folgenden wesentlichen Ausführungen:

- -Strichaufzählung
NÖ Umweltanwaltschaft: Es seien Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von 5.700 kg beantragt, der lärmtechnischen und medizinischen Beurteilung seien aber nur Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von ca. 1.750 kg zugrunde gelegt worden. Es sei zu erwarten, dass Hubschrauber mit einem höheren Abfluggewicht lärmintensiver sind. Der Lästigkeitszuschlag für Hubschrauber laut ÖAL-Richtlinie Nr. 24, Blatt 5, sei nicht berücksichtigt worden. Würde man diesen anwenden, käme es zu Grenzwertüberschreitungen. Alle für das gegenständliche Flugfeld vorgesehenen Hubschrauber wären diesbezüglich durch eine Gehörprobe zu überprüfen. Mit der im Bescheid der NÖ Landesregierung vorgesehen Bedingung, dass weitere Hubschrauber den Hubschrauberlandeplatz nur benützen dürfen, nachdem für diese der Behörde nachgewiesen wird, dass diese Hubschrauber die gleichen, der medizinischen Beurteilung zugrunde liegenden, Lärmimmissionswerte einhalten können, würde den Einwendungen der Umweltanwaltschaft keineswegs entsprochen. Diese Bedingung sei völlig unzureichend und würde der offensichtlichen lärmtechnischen bzw. umweltmedizinischen Intention nicht gerecht; es mangle ihr daher an der notwendigen inhaltlichen Konkretisierung, um ihre Vollstreckbarkeit sicher zu stellen. In der Beurteilung der 1. Instanz seien auch im Projekt vorgesehene Schwebeflüge usw. sowie Wartungsarbeiten im Hangar nicht erfasst. Zusammenfassend wurde von der NÖ Umweltanwaltschaft beantragt, den Bescheid der Landesregierung entweder zu beheben und an die Erstbehörde zurückzuverweisen oder Verfahrensergänzungen im Berufungsverfahren vorzunehmen.
- -Strichaufzählung
Marktgemeinde Großharras: Von dieser wurden im Wesentlichen gleichlautende Ausführungen wie in der Berufung der Umweltanwaltschaft vorgebracht.
- -Strichaufzählung
Johann und Theresia Müllner, auch in Vertretung von Hannes und Christian Müllner: Die Gehörprobe vom 11.4.2004 sei mit einem Hubschrauber durchgeführt worden, dessen Bezeichnung völlig unklar ist; von einem im Bescheid genannten Hubschrauber sei keine Gehörprobe durchgeführt worden; die Gehörprobe vom 11.3.2004 sei nicht am geplanten Landeplatz durchgeführt worden; die Messpunkte seien ungünstig für die Anrainer gewählt worden; Testläufe der Hubschrauber und zu erwartender Werkstättenlärm aus dem Hangar sei nicht berücksichtigt worden. Es werde daher die Aufhebung des Bescheides begehrt.
- -Strichaufzählung
Leopold und Paula Zehetner: Der Beurteilung der 1. Instanz seien nur Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von ca. 1.750 kg zugrunde gelegt worden. Im Hinblick auf die vorgesehenen 500 Flüge/Jahr ergäbe sich im Zusammenhang mit Auftanken, Aufwärmen, Probeläufen, Schwebeflügen und Nachlaufenlassen der Turbine eine zusätzliche Lärmbelästigung und Anhebung von Luftschadstoffen bzw. eine nicht unwesentliche Gefährdung der Anrainer durch den Flugbetrieb. Daher werde die Bewilligung abgelehnt.
- -Strichaufzählung
Franz Baumgartner: Die Objektivität der Lärmmessungen werde angezweifelt, da die angeführten Fluggeräte nicht am vorgesehenen Landeplatz gelandet seien und da andere Geräte als im Bescheid angeführt zum Einsatz kämen. Die Durchführung eines Lokalaugenscheines mit objektiven Hörproben sei erforderlich. Die Ausführungen der Landesumweltanwaltschaft betreffend Ergänzungsbedürftigkeit bei der Beurteilung der

Lärmbelästigung werde unterstützt. Um Aufhebung des Bescheides werde ersucht.

- -Strichaufzählung

Elisabeth Sanz: Es werde eine Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen und Belästigung durch den Betrieb (Wartungswerkstätte, Zubringerverkehr) befürchtet.

- -Strichaufzählung

Heinrich u. Maria Müllner: Die Lärmmessungen der 1. Instanz wären aufklärungsbedürftig. Sie seien nach wie vor gegen den Hubschrauberlandeplatz, der nur 150 m von den Schlafzimmern der Anrainer entfernt sei.

- -Strichaufzählung

Mag. Erich und Monika Waltner: Der Nachbarstaat Tschechien sei nicht in das Verfahren einbezogen worden. Die in der Rechtsmittelbelehrung angeführte Frist von 2 Wochen entspreche nicht der gesetzlich vorgesehenen Berufungsfrist von 4 Wochen. Widersprüchliche Angaben ließen die Anzahl der tatsächlichen bewilligten Flugbewegungen unklar erscheinen. Es seien Hubschrauber bis 5.700 kg bewilligt worden, für die keine Immissionsgutachten vorlägen. Es gäbe keine regelmäßige außerbetriebliche Kontrolle der Auflagen. Der Lästigkeitszuschlag der ÖAL-Richtlinie 24/5 sei nicht berücksichtigt worden.

1.7. Der Umweltsenat hat dem Projektwerber Leopold Reidinger, nunmehr vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Werner Heißig, sowie verschiedenen Dienststellen die unter 1.6. zitierten Berufungen mit Schreiben vom 1.5.2005 zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme innerhalb von 2 Wochen übermittelt. Zur Information wurde dieses Schreiben auch an die Berufungswerber gesendet.

In der vom ausgewiesenen Rechtsvertreter des Herrn Reidinger sodann vorgelegten Stellungnahme zu den Berufungen wird nach einer Darstellung des Zweckes der geplanten Flugplatzerrichtung (Anlieferung für regelmäßig durchzuführende Wartungs- u. Reparaturarbeiten) im Einzelnen ausgeführt:

Im Bescheid sei irrtümlicherweise statt Grundstück 307 das Grundstück 308 ausgewiesen. Es handle sich hiebei um einen korrekturfähigen Schreibfehler. Ebenso sei es ein Schreibfehler, wenn auf Seite 27 des Bescheides von 20 Flugbewegungen pro Tag gesprochen werde. Es sei nicht erkennbar, weshalb es der Auflage im angefochtenen Bescheid, dass weitere Hubschrauber den Hubschraubelandeplatz nur benützen dürfen, nachdem für diese der Behörde nachgewiesen wird, dass diese Hubschrauber die gleichen, der medizinischen Beurteilung zugrunde liegenden, Lärmimmissionswerte einhalten können, die notwendige Konkretisierung mangle. Die Möglichkeit eines Lästigkeitszuschlages nach ÖAL-Richtlinie 24/5 sei keineswegs eine zwingende Bestimmung. Im Verfahren sei durch eine Gehörprobe überprüft worden, dass von einem solchen Zuschlag abgesehen werden kann. Der von den Berufungswerbern im Hinblick auf die Bewilligung der Landung von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 5.700 kg gezogene Schluss schwerer ist gleich lauter sei technisch nicht haltbar. Es werde beantragt, den Berufungen keine Folge zu geben.

1.8. Nach einer internen Vorbesprechung des gegenständlichen Falles im Rahmen einer nicht öffentlichen Sitzung der zuständigen Kammer des Umweltsenates am 8.4.2005 bestellte dieser mit Bescheiden vom 9.5.2005 Frau Hon.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Judith Lang zur nichtamtlichen lärmtechnischen Sachverständigen und Herrn Landessanitätsdirektor HR Dr. Christoph König zum nichtamtlichen ärztlichen Sachverständigen. Weiters wurde Herr Ing. Ludwig Pichler dem Verfahren als luftfahrttechnischer Amtssachverständiger beigegeben.

1.9. Über Einladung des Umweltsenates gab der ausgewiesene Rechtsvertreter des Herrn Reidinger mit Schreiben vom 3.5. und 21.5.2005 einige Präzisierungen des Projektes bekannt, und zwar hinsichtlich des geplanten Wartungsbetriebes, der Probeflüge nach Wartung bzw. Reparatur und der Anflugsektoren vom Süden. Dabei wurde auch bekannt gegeben, dass gesonderte Probelaufe und Schwebeflüge nicht vorgesehen seien.

1.10. Der Umweltsenat hielt aufgrund der Feststellungen und Aussagen der Sachverständigen im erstinstanzlichen Verfahren und im angefochtenen Bescheid in Verbindung mit den Ausführungen in den Berufungsschriften die Durchführung eines Lokalaugenscheines mit neuerlichen Lärmmessungen für erforderlich. Es wurden daher mehrere alternative Termine für einen solchen Lokalaugenschein in Aussicht genommen (24.5., 8.6. und 29.6.2005) und allen Parteien des Verfahrens zur Kenntnis gebracht. Die beiden erstgenannten Termine mussten aus Witterungsgründen, der Termin 29.6.2005 musste über Ersuchen des Projektwerbers selbst abgesagt werden. Da das Messteam der lärmtechnischen Sachverständigen in den folgenden Sommermonaten nicht verfügbar war, konnte schließlich am 14.9.2005 der geplante Ortsaugenschein mit Lärmmessungen stattfinden.

An diesem nahmen außer den Mitgliedern der zuständigen Kammer des Umweltsenates, der Vertreterin der Geschäftsführung des Umweltsenates und den beigezogenen Sachverständigen samt dem Messteam der staatlichen Versuchsanstalt TGM (Abteilung Akustik und Bauphysik) der Projektwerber mit seinem Rechtsvertreter sowie fast alle Berufungswerber teil.

Nach einer Erörterung des Ablaufes der Lärmmessungen durch die Sachverständigen und einer Besichtigung der eingerichteten Lärmmessstationen erfolgten über Anordnung der Sachverständigen die Landeanflüge und Abflüge der einzelnen derzeit zum Einsatz vorgesehenen Hubschrauber des Projektwerbers und die entsprechenden Lärmmessungen. Hinsichtlich der Ergebnisse wird auf die nachfolgend wiedergegebenen Gutachten der privaten Sachverständigen verwiesen.

1.11. Frau Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Judith Lang legte dem Umweltsenat mit Schreiben vom 27.12.2005 ihr lärmtechnisches Gutachten über die zu erwartenden Schallimmissionen durch den geplanten Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber vor.

In diesem Gutachten wird ausgeführt:

1. Auftrag

Mit Bescheid vom 9. Mai 2005 wurde ich vom Umweltsenat zur nichtamtlichen lärmtechnischen Sachverständigen im Berufungsverfahren gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 16.11.04, ZI.RU4-U-109/096 bestellt. Mit diesem Bescheid der NÖ Landesregierung wurde die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber für Sichtflugbetrieb bei Tag i. d. KG Diepolz gem. §17 UVP-G 2000 unter Vorschreibung diverser Auflagen genehmigt. Gegen diesen Genehmigungsbescheid wurden Berufungen von der NÖ. Umweltschutzanwaltschaft, Marktgemeinde Großharras, Heinrich und Maria Müllner, Elisabeth Sanz, Franz Baumgartner, Paula u. Leopold Zehetner, Johann u. Theresia Müllner sowie Mag. Erich und Monika Waltner eingebracht.

Am 8. April 2005 fand beim Umweltsenat eine Vorbesprechung statt, bei der die Sachlage kurz erörtert wurde. Es sollten in dem lärmtechnischen Gutachten objektive Daten über die durch den Betrieb des Hubschrauber-Flugplatzes zu erwartende Schallimmission und die damit gegebene Belastung der Bewohner des Ortes Diepolz erstellt werden, die insbesondere auch die Grundlage für eine Begutachtung durch den medizinischen Sachverständigen liefern sollten.

Als Unterlagen wurden zur Verfügung gestellt:

Umweltverträglichkeitserklärung und Technischer Bericht, ausgearbeitet von TB Ing. Herbert Kisser vom Juli 2002
Umweltverträglichkeitsgutachten mit dem ausführlichen Teilgutachten Lärmschutz (Band 5) im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung vom Dezember 2003

Medizinisches Gutachten von Prof. Dr. Christian Wolf vom November 1999 und medizinisches Ergänzungsgutachten vom Amt der NÖ Landesregierung (nach der Verhandlung im März 2004) Schalltechnische Prüfberichte L-1950/1-98 vom August 1998, L-1950- 1/1-01 vom Juni 2001 und L-1950-1/2-01 vom Juni 2001 der NÖ. Umweltschutzanstalt

Niederschrift über die mündliche Verhandlung am 3. März 2004 mit Darstellung des Projektes, der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Erklärungen und einer Reihe von

Einwendungen

Genehmigungsbescheid 1. Instanz vom 16. November 2004

Berufungen von

NÖ Umweltschutzanwaltschaft

Marktgemeinde Großharras

Franz Baumgartner, Diepolz 77

Heinrich und Maria Müllner, Diepolz 30

Johann und Theresia Müllner, Diepolz 42

Elisabeth Sanz, Diepolz 40

Mag. Erich und Monika Waltner, Großharras 37

Paula und Leopold Zehetner, Diepolz 46

Stellungnahme von Leopold Reidinger, Firma Aerial Helicopter, vom 15. Februar 2005 zu den Berufungen

Stellungnahme des ASV für technische Luftfahrtangelegenheiten des Amts der NÖ Landesregierung, Ing. Pichler vom 26.4.2005 mit detaillierten Angaben zu den zum Einsatz vorgesehenen Hubschrauber-Typen.

2. Projekt

Gemäß den übersandten Unterlagen ist auf der Parzelle 307 KG Diepolz die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C für Sichtflugbetrieb bei Tag durch Herrn Leopold Reidinger geplant. Die Lage des geplanten Flugplatzes am als Agrarland gewidmeten südwestlichen Rand des Ortes Diepolz ist in Beilage 1 im Plan 1:1000 aus der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt. Der Flugplatz liegt auf dem Flugplatzbezugspunkt 48° 39' 33" nördliche

Breite und 16° 13' 24" östliche Länge. Die Piste soll eine Fläche

von 16,0 m ? 15,0 m erhalten und wird mit einem je 5m breiten Sicherheitsstreifen umfasst; an diese Fläche schließt ein Rollweg mit 5 m Breite bis zu der Abstellfläche mit 10 m ? 15 m vor dem Hangargebäude an. Das Hangargebäude soll aus dem bestehenden an der Agrarstraße liegenden Maschinenschuppen umgebaut werden. Der Anflug der Hubschrauber soll ausschließlich in der Richtung 10 Grad, der Abflug ausschließlich in der Richtung 190 Grad, mit einer Korridorbreite von beidseitig je 10 Grad erfolgen. Laut Angabe des Amtssachverständigen für technische Luftfahrtangelegenheiten kann diese An- und Abflugrichtung für Hubschrauber bei jeder herrschenden Windrichtung eingehalten werden.

Gemäß der Umweltverträglichkeitserklärung ist die Errichtung und der Betrieb eines privaten Flugfeldes für Hubschrauber mit einer Piste der Klasse C mit einem Abfluggewicht bis 5700kg für Sichtflugbetrieb bei Tag geplant.

Gemäß dem Technischen Bericht sollen die derzeit im Besitz des Betreibers stehenden Hubschrauber

EC 120 B Euro Copter, Starthöchstmasse (MTOM) 1715 kg

AB 206 B Jet Ranger, Agusta Bell, Starthöchstmasse (MTOM) 1450 Ausschussbericht 206 B Jet Ranger, Agusta Bell, Starthöchstmasse (MTOM) 1450

kg

Hughes 269 C Schweizer Aircraft Corporation, Starthöchstmasse (MTOM) 930 kg

zur Wartung anfliegen und nach der Wartung wieder abfliegen. Andere Bewegungen als die Flüge zur Wartung werden nicht erfolgen. Es sind auch keine gesonderten Probeläufe und keine Schwebeflüge vorgesehen.

An einem Tag werden maximal 5 An- und 5 Abflüge stattfinden, im ganzen Jahr maximal 500 Abflüge und 500 Anflüge. Die An- und Abflüge sollen ausschließlich am Tag, d.h. in der Zeit von 6 bis 19 Uhr stattfinden.

Die Wartungsarbeiten werden ausschließlich in der Halle stattfinden; der Transport der Hubschrauber zwischen Landeplatz und Abstellfläche vor dem Hangargebäude bzw. zum Hangargebäude erfolgt durch Ziehen mit Hilfe eines kleinen Motors (lt. Angabe etwa entsprechend einem Rasenmäher-Motor). Das Betanken der Hubschrauber erfolgt im allgemeinen bei den Einsatzflugplätzen; im Bedarfsfall kann das Betanken durch ein mobiles Tankfahrzeug mit ca. 900 l Tankvolumen vor Ort erfolgen.

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. Es wurden dazu Messflüge durchgeführt mit den zum Einsatz auf dem geplanten Flugplatz vorgesehenen 3 Hubschrauber-Typen mit den Kennzeichen OE-XST, OE-XRF und OE-XRI (Ersatz für den ursprünglich genannten OE-XRE). 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 240Grad (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 Diepolz waren damit günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben, d.h. die Schallpegelmesswerte lagen damit auf der sicheren Seite für die Anrainer. 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 mit den Kennzeichen OE-XST, OE-XRF und OE-XRI (Ersatz für den ursprünglich genannten OE-XRE). 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 240Grad (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 Diepolz 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 Immissions-Messpunkten 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 A-bewertet 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

Tabellen siehe Originalbescheid!

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 ONr.41 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 (ONr.41) bzw. 100 Hz (ONr.72) 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 (ONr.72). 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 (ONr.41) bzw. 100 Hz (ONr.72) 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 (ONr.72).

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.

Tabelle siehe Originalbescheid!

5. Umgebungsgeräusch (lärmschutztechnische Lage) in Diepolz 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.

Tabelle siehe Originalbescheid!

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 ONr.41 und einen sehr kleinen Wert mit 47 dB an der von der Straße entfernt liegenden ONr.64.

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

*) 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 ONr.41 und ONr.64 auch unter dem angeführten Planungsrichtwert für Kategorie 1; für die näher der Straße liegende ONr.72 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:

Tabellen siehe Originalbescheid!

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 entfernteren 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. Dabei wurde der Abflug in Richtung 190 Grad und der Anflug aus Richtung 190 Grad, jeweils mit einer Korridorbreite von 10 Grad zugrundegelegt. Es wurden sowohl die Zonen des maximalen Schallpegels als auch die Zonen des äquivalenten Dauerschallpegels für die beiden vorangeführten Betriebsfälle 5 Starts und 5 Landungen je Tag (d.s. 900 Starts und 900 Landungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten) und 333 Starts und 333 Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres berechnet .

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.

Sie sind in den Beilagen 2 bis 4 im Maßstab 1:5500 und im Maßstab 1:17500 auf Folien dargestellt und können damit unmittelbar auf die in der Gemeinde Großharras aufgelegten Pläne, die in Ausschnitten in der Beilage 5 angeschlossen sind, aufgelegt werden. Zur Beurteilung, wie weit Nachbargemeinden südlich von Diepolz betroffen sind, ist auch eine Karte im Maßstab 1:17500 als Beilage 6 angeschlossen, in welcher die Gemeinden südlich von Diepolz dargestellt sind.

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 werden⁹; 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 Umgebungsgeräusches⁹ 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 ONr. 72 bleibt der Beurteilungspegel unverändert.

Die vorstehende Beurteilung kann mit geringen Schwankungsbreiten als für das gesamte Ortsgebiet von Diepolz 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

8. Angaben zu den Berufungen aus schalltechnischer Sicht

8.1 NÖ Umweltanwaltschaft

Die gegenständlichen Messungen erfolgten mit den 3 lt. Angabe von Herrn Reidinger zur Wartung anfliegenden Hubschraubern. Der Zuschlag für Lästigkeit wird im gegenständlichen Gutachten angebracht und der damit ermittelte Beurteilungspegel angegeben. Die Terzbandanalysen, die zeigen, wie weit das Hubschraubergeräusch sich von dem Geräusch der üblichen Kraftfahrzeuge unterscheidet, sind angeschlossen.

Die Begrenzung des Betriebes auf die maximal 5 Landungen und 5 Starts pro Tag und insgesamt 500 Starts und 500 Landungen im Jahr und der Ausschluss von Probeflügen und Schwebeflügen sind im Bescheid festzulegen.

8.2 Marktgemeinde Großharras

Durch die Angaben in 8.1 behandelt.

8.3 Franz Baumgartner

Durch die Angaben in 8.1 behandelt.

8.4 Johann und Theresia Müllner

Mit den gegenständlichen Messungen sind die Einwendungen behandelt.

8.5 Heinrich und Maria Müllner

Die gegenständlichen Messungen erfolgten mit Landung und Start auf dem Landeplatz gemäß Plan.

8.6 Elisabeth Sanz

Die maximal zulässige Anzahl der Hubschrauberbewegungen ist in einem Bescheid festzulegen.

8.7 Mag. Erich und Monika Waltner

Die maximal zulässige Anzahl der Hubschrauberbewegungen ist in einem Bescheid festzulegen. Wie die Darstellungen der Fluglärmschutzzonen zeigen, ist bei dem zugrunde gelegten und im Bescheid festzulegenden An- und Abflug in der Richtung 10/190 keinesfalls eine Auswirkung auf den Nachbarstaat Tschechien gegeben.

Die behördliche Kontrolle der Einhaltung der maximal zulässigen Anzahl der Bewegungen ist wesentlich und im Bescheid festzulegen. Weiters wäre auch die Kontrolle der Einhaltung der An- und Abflugrichtung festzulegen.

Zu der bei den Messungen geäußerten Frage, wieweit das Siedlungsgebiet von Großharras selbst betroffen ist, kann auf die berechneten Fluglärmschutzzonen hingewiesen werden, die zeigen, dass das Gebiet von Großharras selbst weit (das Haus Nr. 37 der Familie Waltner 1,8 km vom Flugplatz) von den Fluglärmzonen entfernt liegt, sofern die vorgenannte An- und Abflugrichtung festgelegt und eingehalten wird.

8.8 Paula und Leopold Zehetner

In den vorstehenden Angaben behandelt.

9. Erläuterungen zu den schalltechnischen Begriffen und Messgrößen

Ein Luftschallereignis entsteht durch dem atmosphärischen Luftdruck überlagerte Druckschwankungen der Luft im Hörbereich des Menschen. Je stärker die Druckschwankungen sind, desto lauter wird das Schallereignis wahrgenommen. Da das menschliche Hörsinnessystem zwischen Hörschwelle (gerade wahrnehmbares Schallereignis) und Schmerzschwelle (Übergang der Hörempfindung in eine Schmerzempfindung) einen sehr großen Druckbereich verarbeiten kann, wird zur Bildung einer Skala mit handlichen Zahlen ein logarithmisches Verhältnismaß, der sogenannte Schallpegel eingesetzt, welcher in Dezibel angegeben wird. Die Bezugsgröße für dieses Maß ist jener Schalldruck, der erforderlich ist, um bei 1000 Hz gerade die Hörschwelle zu erreichen. Dieser Schalldruck beträgt 20 µPa (Mikropascal). Meist wird der Schalldruckpegel vereinfacht als Schallpegel bezeichnet. Das Norm-Formelzeichen für Schallpegelangaben ist L.

Das menschliche Ohr nimmt gleichen Schalldruck bei unterschiedlicher Frequenz unterschiedlich laut wahr (tiefe Töne werden bei gleichem Schalldruck leiser wahrgenommen als hohe Töne). Um die unterschiedliche Empfindlichkeit des menschlichen Ohres in Abhängigkeit von der Tonhöhe zu berücksichtigen, wird der A-bewertete Schalldruckpegel LA gemessen. Der A-bewertete Schallpegel hat sich für die Beschreibung von Schallimmissionen als zweckmäßig erwiesen.

Beim unmittelbaren Vergleich von Schallimmissionen mit ähnlichem Geräuschcharakter aber mit unterschiedlichem Schallpegel kann man näherungsweise annehmen, dass ein Unterschied von 1 dB kaum und ein Schallpegelunterschied von 3 dB deutlich wahrnehmbar ist; eine Erhöhung um 10 dB wird ungefähr als doppelt so laut empfunden. Zur Beschreibung eines Schallereignisses mit schwankendem oder unterbrochenem Schallpegel (z.B. Straßenverkehrslärm, Fluglärm) dient der energieäquivalente Dauerschallpegel LA_{eq}. Er wird errechnet als der Schallpegel, der bei dauernder konstanter Einwirkung dem schwankenden oder zeitlich unterbrochenen Schallpegel energieäquivalent ist. Der energieäquivalente Dauerschallpegel wird oft verkürzt als äquivalenter Dauerschallpegel bezeichnet.

Der Beurteilungspegel wird aus dem äquivalenten Dauerschallpegel abgeleitet mit Addition eines Anpassungswertes, der positiv oder negativ sein kann zur Beachtung verschiedener Einflüsse auf die durch den Menschen wahrgenommene Lästigkeit; so wird für eine Schallimmission mit Tonkomponenten oder eine Schallimmission durch Sprechen oder Musik ein positiver Anpassungswert angewendet. Auch der Fluglärm wird allgemein durch den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel beschrieben. Für Schallimmissionen durch Hubschrauber ist nach ÖAL-Richtlinie 24-5 wegen des Frequenzgangs und der Dynamik des Geräusches ein Zuschlag für Lästigkeit von 5 dB auf den berechneten Dauerschallpegel anzubringen und damit der Beurteilungspegel zu bilden.

Bei Schallimmissionen, die durch Einzelereignisse, wie z.B. Überflüge, entstehen, wird auch vielfach der maximale Schallpegel (LA_{max}) als kennzeichnend gemessen und angegeben. Der Index slow oder fast gibt an, mit welcher Zeitkonstanten der maximale Schallpegel gemessen wurde; diese ist für Überflüge mit slow genormt, für andere Schallereignisse, wie KFZ-Vorbeifahrten mit fast.

Vom Maximalpegel zu unterscheiden ist der Schallereignispegel (SEL). Dabei handelt es sich um eine Rechengröße, welche die Schallenergie eines gesamten Vorbeiflugs (Dauer je nach Abstand 10 bis 60 Sekunden) als energiegleichen Schallpegel für die Andauer von 1 Sekunde angibt. Da sich der energieäquivalente Dauerschallpegel aus der energetischen Summe aller Schallereignispegel einfach berechnen lässt, wird der Schallereignispegel häufig als Eingangsgröße für Berechnungen angegeben. Aufgrund der theoretischen Konzentration der Schallenergie des Ereignisses auf 1 Sekunde ergeben sich für den Schallereignispegel hohe Zahlenwerte, welche keinesfalls als kennzeichnend für die empfundene Lautstärke des Ereignisses interpretiert werden dürfen.

Der Grundgeräuschpegel LA,Gg ist der geringste an einem Ort zu einer

bestimmten Zeit gemessene Schallpegel, der durch entfernte Geräusche, wie Verkehr verursacht wird und bei dessen Einwirken Ruhe empfunden wird. Wenn eine Schallpegelhäufigkeitsverteilung gemessen wird, ist der 95% der Messzeit überschrittene Schallpegel LA/95, (Basispegel) als Grundgeräuschpegel einzusetzen.

1.12.Herr Sanitätsdirektor HR Dr. Christoph König legte dem Umweltsenat mit Schreiben vom 6.6.2006 sein ärztliches Gutachten über die Auswirkungen der vom geplanten privaten Flugfeld für Hubschrauber ausgehenden Emissionen bzw. Immissionen auf die Nachbarn vor.

In diesem werden in einem ausführlichen Befund zunächst der Beweisgegenstand, das medizinische Ergänzungsgutachten des ärztlichen Sachverständigen der 1. Instanz, die für die medizinische Beurteilung wesentlichen Ergebnisse der Schallpegelmessungen sowie des Gutachtens der lärmtechnischen Sachverständigen der 2. Instanz dargestellt und sodann über den Ortsaugenschein am 14.9.2005 folgende Feststellungen getroffen:

3.5. Lokalaugenschein am 14. 9. 2005 in Diepolz

Am 14. 9. 2005 wurde vom gefertigten Gutachter in der KG Diepolz 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 Diepolz 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 Johann und Theresia Müllner, Diepolz 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 Kleinweikersdorf - Mailberg

vereinzelt landwirtschaftliche Maschinen auf den umgebenden

Feldern

Hundegebell

An den einzelnen Messpunkten wurden folgende Hörempfindungen

wahrgenommen:

MP bei Diepolz 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 Baumgartner, Diepolz 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. Bauer bestätigt.

Messpunkt Diepolz 41 (Ortszentrum):

Hier wurde die Messanlage auf dem Nachbargrundstück der Liegenschaft

Theresia und Johann Müllner, Diepolz 42 aufgestellt. Während die Messungen für 41 als repräsentativ gesehen werden können,

war der Höreindruck im Hof Diepolz 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 Diepolz 72 (westlicher Ortsrand), in Anwesenheit Herrn

Rainer

Hanke's:

An diesem Punkt dominierte der Strassenverkehr auf der Strasse

Großharras – Mailberg.

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 Diepolz 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 Diepolz 63 und 64 (neben Baumgartner)

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. Pichler am 28. 11. 2005 werden die lautesten Geräusche von den Rotorblätterspitzen hervorgerufen, sind nicht triebwerkbedingt, daher seien keine Änderungen zu erwarten.

In dem auf dem Befund aufbauenden Gutachten des ärztlichen Sachverständigen wird schließlich ausgeführt:

4. GUTACHTEN

4.1 Medizinische Vorgutachten

4.1.1 Das medizinische Gutachten von Univ. Prof. Dr. Christian Wolf 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 Lokalausweis ist im Gutachten Prof. Wolf's 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 anderen aus den unterschiedlichen Messstellen, wobei die vom TGM gemeinsam mit Frau Hon. Prof. Dipl. Ing. Dr. Judith Lang 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. Wolf 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. Wolf 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. Wolf eine Gesundheitsschädigung und eine relevante Gesundheitsgefahr für die Einwohnerschaft von Diepolz 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. Alois Kickingeder vom 27. 11. 2003 sowie das UVP – Gutachten der NÖ Landesregierung vom Dezember 2003 –Schutzgut Gesundheit und Wohlbefinden sowie das medizinische Ergänzungsgutachten WHR Dr. Kickingeder 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 Belästigungs- zuschlag....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.

4.1. Berufungsvorbringen:

Die Berufungsvorbringen sind in Punkt 3.1.4 dieses Gutachten (Befund) aufgelistet. Sie betreffen:

die Nichtberücksichtigung der höchstzulässigen Abflugmasse bis 5700 kg,

das Fehlen des Lästigkeitszuschlages von 5 Dezibel auf den LA,eq das fehlende Verbot von Schwebeflügen

den unzulässigen Vergleich der Schallemissionen der Hubschrauber mit Straßenfahrzeugen, Traktoren und landwirtschaftlichen Maschinen,

Zweifel an der Objektivität der Lärmmessungen,

eine befürchtete Lärmbelästigung,
eine Zunahme der Luftschadstoffe,
eine unzumutbare Lärmbelästigung,
die unzureichende Hörprobe des med. Gutachters

4.1. Ergebnisse der Schallermittlungen:

Nach der Absage von mehreren anberaumten Terminen für einen Ortsaugenschein wegen meteorologisch und für den Flugverkehr ungeeigneter Rahmenbedingungen konnten am 14. September 2005 sowohl die Messungen durch das Technische Gewerbemuseum – Abteilung Akustik und Bauphysik als auch der Ortsaugenschein mit Hörprobe durch den gefertigten Gutachter durchgeführt werden.

4.3.1 Schallpegelmessungen

In Absprache zwischen den Technikern des TGM, der schalltechnischen Gutachterin, Frau Hon.Prof. Dipl. Ing. Dr. Judith Lang und dem gefertigten ärztliche Gutachter wurden die für die Berufungswerber repräsentativen Messpunkte vor den Objekten Diepolz 41 (zentrales Ortsgebiet-strassennahe) Diepolz 64 (östlicher Ortsrand)

Diepolz 72 (westlicher Ortsrand)

ausgewählt.

Die Sondersituation des Objektes Diepolz 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 Diepolz 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, Kurggebiete, 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, Kurggebiete, 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 ortsübliche 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. Lang 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. Lang 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 Diepolz 41, 64 und 72 wurden die Schallmessungen dahin gehend bestätigt, dass Diepolz 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 einzelnen 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 Hügelsuppe, 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 Diepolz 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. Lang), 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 Diepolz 63 und 64 während des Rundganges zu den drei Messstellen zweimal ein massiver Kerosingeruch wahrnehmbar war. Dies wurde vom Senatsmitglied Dr. Bauer und vom Vertreter der LUA Niederösterreich bestätigt.

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. Judith Lang, Stand November 2005 sowie den eigenen Ortsaugenschein und die eigene Hörprobe am 14. 9. 2005 in Diepolz wird die folgende umweltmedizinische Beurteilung abgegeben:

Das medizinische Gutachten von Univ. Prof. Dr. Christian Wolf im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und die Gutachten von WHR Dr. Alois Kickingeder gehen davon aus, dass Hubschrauberan- und -abflüge sowie Betriebsgeräusche vom geplanten Hubschrauberflugfeld sich in ihrer Lärmcharakteristik in den Umgebungslärm einfügen, die Hubschrauber-schallimmissionen landwirtschaftlichen Maschinen, wie Traktoren, gleichen und daher keine Änderung der ortsüblichen Verhältnisse einträte. Während Prof. Wolf nur auf die Gesundheitschädigung und die Gesundheitsgefährdung eingeht und diese ausschließt, geht Hofrat Kickingeder 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 Kickingeder auch einen – richtlinienkonformen – Lästigkeitszuschlag von 5 dB(A) nicht für erforderlich.

Auf Grund der Berufungen der NÖ Umweltschutzkommission und mehrerer Nachbarn sowie der Marktgemeinde Großharras (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. Judith Lang (Nov. 2005) erstellt und ein Ortsaugenschein mit Hörprobe am Tag der Schallmessung (durch das TGM) durch den gefertigten Gutachter mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

Diepolz ist ein kleiner ländlicher Ort mit einer sehr niedrigen Lärmbelastung. So liegt der Grundgeräuschpegel an allen drei repräsentativen Messpunkten vor den Objekten Diepolz 41, 64 und 72 unterhalb des Grundgeräuschpegels wie er für Kurgebiete, 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 Kurgebiete 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 Umgebungslärms, 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. Kickingereders 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. Pichler) gar nicht vermeidbar ist.

Im gegenständlichen Fall wird sich die erhebliche Störung für die Nachbarn, wobei am stärksten das Objekt bzw. der Innenhof Diepolz 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 Diepolz 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 belastigenden 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 belastigende 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 Geruchsbelästigungen Stressreaktionen der nächsten Nachbarn, sowohl der Kinder wie auch Erwachsener, die in der durch die 3 Messpunkte charakterisierten Nachbarschaft leben, zu erwarten.

Der Gutachter:

HR. Dr. med. univ. Christoph König

5 UMWELTMEDIZINISCHE BEGRIFFE ZU GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN (nach M. Haider et al.)

Gesundheit ist nicht nur Freisein von Krankheit, sondern ein Zustand völligen körperlichen, psychischen und sozialen Wohlbefindens. Dieser Gesundheitsbegriff der Weltgesundheitsorganisation sollte als Zielvorstellung angesehen werden.

Um diesem Ziel nahe zukommen und dem Motto Gesundheit für alle bis zum Jahr 2000 gerecht zu werden, hat die von der WHO ins Leben gerufene erste internationale Konferenz zur Gesundheitsförderung am 21. November 1986 die Ottawa Charta verabschiedet, die u.a. folgende Ziele verfolgt:

Gesundheitsförderung zielt auf einen Prozess, allen Menschen ein höheres Maß an Selbstbestimmung über ihre Gesundheit zu ermöglichen und sie damit zur Stärkung ihrer Gesundheit zu befähigen. Um ein umfassendes

körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden zu erlangen, ist es notwendig, dass sowohl einzelne als auch Gruppen ihre Bedürfnisse befriedigen, ihre Wünsche und Hoffnungen wahrnehmen und verwirklichen sowie ihre Umwelt meistern, bzw. sie verändern können. In diesem Sinne ist die Gesundheit als ein wesentlicher Bestandteil des alltäglichen Lebens zu verstehen und nicht als vorrangiges Lebensziel. Gesundheit steht für ein positives Konzept, das die Bedeutung sozialer und individueller Ressourcen für die Gesundheit ebenso betont, wie die körperlichen Fähigkeiten. Die Verantwortung für Gesundheitsförderung liegt deshalb nicht nur beim Gesundheitssektor, sondern bei allen Politikbereichen und zielt über die Entwicklung gesünderer Lebensweisen hinaus auf die Förderung von umfassendem Wohlbefinden.

Um eine medizinische Beurteilung hinsichtlich der Auswirkung verschiedener Immissionen vornehmen zu können, wurden von Haider et al. [Haider 1984] Begriffsdefinitionen erarbeitet, die im folgenden modifiziert wiedergegeben sind.

Gefährdung des Lebens

Eine drohende Gefahr für das Leben liegt vor, wenn nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaften eine Exposition eines Menschen gegenüber Noxen (gefährlichen Immissionen)

- -Strichaufzählung
nach ihrer Art
- -Strichaufzählung
nach ihrer Intensität
- -Strichaufzählung
nach ihrer Dauer
- -Strichaufzählung
nach Häufigkeit ihres Auftretens
- -Strichaufzählung
den Tod eines Menschen als adäquate Wirkung mit hoher Wahrscheinlichkeit hervorruft.

Gesundheitsschädigung

Als gesundheitsschädigend gilt eine Exposition gegenüber Immissionen, die Krankheitszustände, Organschäden oder krankhafte organische bzw. funktionelle Veränderungen, die die situationsgemäße Variationsbreite von Körper- und Organformen bzw. -funktionen signifikant überschreiten, herbeigeführt hat oder nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaften mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarten lässt.

Gesundheitsgefährdung

Als gesundheitsgefährdend gilt eine Exposition gegenüber Immissionen, durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Störungen, die die situationsgemäße Variationsbreite von Körper- und Organformen bzw. -funktionen signifikant überschreiten, bei Einzelpersonen oder Personengruppen auftreten.

Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß des Schadensereignisses bestimmen die Höhe des Risikos einer Gesundheitsgefährdung.

Belästigung

Belästigung ist ein Gefühl des Unbehagens, welches durch Immissionen oder Umstände hervorgerufen wird, denen nach Ansicht des Wirkungsempfängers meist negative Auswirkungen auf sich selbst, andere Individuen oder Gruppen zugeschrieben werden. Die Wahrnehmung einer Immission an sich stellt noch keine Belästigung dar. Neben dem persönlichen Erleben sind vor allem soziale Interaktionen von wesentlicher Bedeutung für die Verarbeitung der empfundenen Belästigung. Bei ungenügender Konfliktverarbeitung im Rahmen der initialen Angriffs- oder Fluchtreaktion können eine Sensibilisierung und/oder zunehmende Aggression oder aber Resignation und/oder Depression auftreten.

Wesentlich ist eine Belästigung, wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu psychosomatischen Beschwerden bzw. zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen kann oder über das ortsübliche Ausmaß hinausgeht, wobei in diesem Fall wegen der bestehenden Erwartungshaltung auch die für die Widmung von Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen sind.

1.13. Der Umweltsenat hat mit Schreiben vom 12.6.2006 allen Parteien des Berufungsverfahrens das (zu 1.11. und 1.12. zitierte) lärmtechnische und ärztliche Gutachten zur Kenntnisnahme und allfälligen Stellungnahme innerhalb von 3 Wochen übermittelt.

1.14. Stellungnahmen zu den Gutachten wurden von der NÖ Umwelthanwaltschaft und den Nachbarn Elisabeth Sanz sowie Johann, Theresia, Hannes u. Christian Müllner erstattet, in denen jeweils aufgrund der Sachverständigenbeurteilung der 2. Instanz eine Ablehnung des gegenständlichen Projektes verlangt wird.

Weiters wurde vom Rechtsvertreter des Projektwerbers zu den Gutachten der Sachverständigen mit Schreiben vom 4.7.2006 eine umfangreiche Stellungnahme vorgelegt. Da in dieser Stellungnahme auch eine Gegenäußerung zu den Feststellungen des ärztlichen Sachverständigen betreffend Kerosingeruch enthalten war, wurde der flugtechnische Sachverständige Ing. Pichler mit Schreiben des Umweltsenates vom 10.7.2006 um eine fachliche Beurteilung hiezu ersucht. Diese Beurteilung des flugtechnischen Sachverständigen wurde wiederum dem Rechtsvertreter des Projektwerbers gem. § 45 Abs. 1 AVG zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt. Eine solche Stellungnahme wurde schließlich mit Schreiben vom 22.8.2006 an den Umweltsenat übermittelt. Auf die in diesem Absatz erwähnten Stellungnahmen des Projektwerbers wird im Einzelnen noch näher eingegangen (siehe unter 2.7.). Weiters wurde vom Rechtsvertreter des Projektwerbers zu den Gutachten der Sachverständigen mit Schreiben vom 4.7.2006 eine umfangreiche Stellungnahme vorgelegt. Da in dieser Stellungnahme auch eine Gegenäußerung zu den Feststellungen des ärztlichen Sachverständigen betreffend Kerosingeruch enthalten war, wurde der flugtechnische Sachverständige Ing. Pichler mit Schreiben des Umweltsenates vom 10.7.2006 um eine fachliche Beurteilung hiezu ersucht. Diese Beurteilung des flugtechnischen Sachverständigen wurde wiederum dem Rechtsvertreter des Projektwerbers gem. Paragraph 45, Absatz eins, AVG zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt. Eine solche Stellungnahme wurde schließlich mit Schreiben vom 22.8.2006 an den Umweltsenat übermittelt. Auf die in diesem Absatz erwähnten Stellungnahmen des Projektwerbers wird im Einzelnen noch näher eingegangen (siehe unter 2.7.).

1.15. Die Berufungswerber haben in ihren Berufungen die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung gem. § 67d Abs. 3 AVG nicht beantragt. Dem Projektwerber wurde als Berufungsgegner mit Schreiben des Umweltsenates vom 1.2.2005 die Gelegenheit zur Stellung eines Antrages auf Durchführung einer solchen Verhandlung innerhalb von 2 Wochen gegeben. Er hat von dieser Gelegenheit keinen Gebrauch gemacht. 1.15. Die Berufungswerber haben in ihren Berufungen die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung gem. Paragraph 67 d, Absatz 3, AVG nicht beantragt. Dem Projektwerber wurde als Berufungsgegner mit Schreiben des Umweltsenates vom 1.2.2005 die Gelegenheit zur Stellung eines Antrages auf Durchführung einer solchen Verhandlung innerhalb von 2 Wochen gegeben. Er hat von dieser Gelegenheit keinen Gebrauch gemacht.

Der von berufungswerbenden Nachbarn erst in späteren Stellungnahmen (vom 9. u. 10.2.2005) gestellte Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung in Form eines Lokalaugenscheines am Standort Diepolz war im Sinne des zitierten § 67d Abs. 3 AVG verspätet. Dieser Antrag ist im Übrigen in seiner Formulierung aber ohnehin eher als Forderung nach einem Lokalaugenschein zu verstehen. Ein solcher wurde in Verbindung mit Lärmmessungen von Amts wegen angeordnet und dabei auch allen Parteien Gelegenheit zur Teilnahme samt Erörterung des Sachverhaltes gegeben. Der von berufungswerbenden Nachbarn erst in späteren Stellungnahmen (vom 9. u. 10.2.2005) gestellte Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung in Form eines Lokalaugenscheines am Standort Diepolz war im Sinne des zitierten Paragraph 67 d, Absatz 3, AVG verspätet. Dieser Antrag ist im Übrigen in seiner Formulierung aber ohnehin eher als Forderung nach einem Lokalaugenschein zu verstehen. Ein solcher wurde in Verbindung mit Lärmmessungen von Amts wegen angeordnet und dabei auch allen Parteien Gelegenheit zur Teilnahme samt Erörterung des Sachverhaltes gegeben.

Der Umweltsenat hielt daher auch von Amts wegen die zusätzliche Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung nicht für erforderlich.

2. Der Umweltsenat hat erwogen:

2.1. Formalrechtliche Fragen

2.1.1. Der das gegenständliche UVP-Verfahren einleitende Antrag vom 6.8.2002 wurde von Herrn Ing. Herbert Kisser (Ersteller der Projektsunterlagen) namens der Fa. Aerial Helicopter in Diepolz 45 gestellt. Eine Einsichtnahme in das Firmenbuch durch die Berufungsbehörde hat ergeben, dass unter der Firmenbezeichnung Aerial Helicopter GesmbH.

eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Diepolz 45 eingetragen ist. Als handelsrechtlicher Geschäftsführer dieser GesmbH. vertritt Herr Leopold Reidinger seit 16.2.2000 selbstständig. Dagegen war damals im Firmenbuch keine Firma des Herrn Leopold Reidinger als Einzelkaufmann mit der Firmenbezeichnung Aerial Helicopter eingetragen.

Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 16.11.2004 wurde die Zivilflugplatz- u. Errichtungsbewilligung Herrn Leopold Reidinger, Diepolz 45 (Firmenbezeichnung: Aerial Helicopter) erteilt.

Der Umweltsenat hat daher vor Prüfung materieller Rechtsfragen zunächst Herrn RA Dr. Heißig als Rechtsvertreter des Herrn Reidinger eingeladen, aus Sicht der Antragstellung klarzustellen, welche Rechtsperson unter der im Antrag genannten Bezeichnung Fa. Aerial Helicopter eingeschritten ist.

Dr. Heißig teilte daraufhin dem Umweltsenat namens des Herrn Reidinger mit, dass Antragsteller Herr Leopold Reidinger als nicht protokollierter Einzelunternehmer ist.

Da aber – wie oben ausgeführt – der Antrag auf Bewilligung des gegenständlichen Projektes ausschließlich unter der Bezeichnung einer nicht ins Firmenbuch eingetragenen Fa. Aerial Helicopter gestellt wurde, und diese Firma jedenfalls zum Zeitpunkt der Antragstellung wegen mangelnder Rechtsfähigkeit kein zu dieser Rechtshandlung befugtes Rechtssubjekt war, musste die Berufungsbehörde die Frage – die bereits durch die Behörde 1. Instanz zu prüfen gewesen wäre – klären, ob die zitierte Antragstellung Herrn Leopold Reidinger als physischer Person zugerechnet werden kann.

Anhaltspunkte dafür ergeben sich – abgesehen von der oben wiedergegebenen Bekanntgabe durch den Rechtsvertreter des Herrn Reidinger gegenüber der Berufungsbehörde – aus den dem Bewilligungsantrag beigelegten Projektunterlagen, in denen neben den stets variierenden Bezeichnungen Fa. Aerial Helicopter, Helicopter GmbH. gelegentlich auch die alleinige Nennung des Herrn Reidinger als Projektwerber aufscheint (so z.B. in dem Schriftsatz des Ing. Kisser vom 17.12.2002 an das Amt der NÖ Landesregierung, in dem von Herrn Reidinger als Projekteinreicher die Rede ist).

Nach Ansicht der Berufungsbehörde kann daher zusammenfassend davon ausgegangen werden, dass im vorliegenden Fall die ursprüngliche Antragstellung Herrn Reidinger als physischer Person und damit als zur Antragstellung befugten Rechtssubjekt zugerechnet werden kann (vgl. auch die – allerdings zu nicht unbedingt vergleichbaren Sachverhalten ergangene – Rechtsprechung des VwGH betreffend Berichtigung der Parteibezeichnung durch die Behörde, ua. Erkenntnis vom 27.11.2003, Zl. 2002/06/0075; 24.2.2005, Zl. 2004/07/0170) und dass in weiterer Folge die für die Zulässigkeit einer materiellen Behandlung der Rechtssache erforderliche Identität zwischen Antragsteller und Rechtssubjekt, über dessen Antrag bescheidmäßig abgesprochen wurde (wird), gegeben ist. Der im Spruch des Bescheides der 1. Instanz neben dem Namen des Herrn Reidinger gewählte Zusatz (Fa. Aerial Helicopter) war jedoch zu streichen. Nach Ansicht der Berufungsbehörde kann daher zusammenfassend davon ausgegangen werden, dass im vorliegenden Fall die ursprüngliche Antragstellung Herrn Reidinger als physischer Person und damit als zur Antragstellung befugten Rechtssubjekt zugerechnet werden kann vergleiche auch die – allerdings zu nicht unbedingt vergleichbaren Sachverhalten ergangene – Rechtsprechung des VwGH betreffend Berichtigung der Parteibezeichnung durch die Behörde, ua. Erkenntnis vom 27.11.2003, Zl. 2002/06/0075; 24.2.2005, Zl. 2004/07/0170) und dass in weiterer Folge die für die Zulässigkeit einer materiellen Behandlung der Rechtssache erforderliche Identität zwischen Antragsteller und Rechtssubjekt, über dessen Antrag bescheidmäßig abgesprochen wurde (wird), gegeben ist. Der im Spruch des Bescheides der 1. Instanz neben dem Namen des Herrn Reidinger gewählte Zusatz (Fa. Aerial Helicopter) war jedoch zu streichen.

2.1.2. In der Kundmachung der mündlichen Verhandlung der Behörde 1. Instanz vom 9.2.2004 wird unter Bezugnahme auf § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 darauf hingewiesen, dass (ua) Parteistellung haben 2.1.2. In der Kundmachung der mündlichen Verhandlung der Behörde 1. Instanz vom 9.2.2004 wird unter Bezugnahme auf Paragraph 19, Absatz eins, UVP-G 2000 darauf hingewiesen, dass (ua) Parteistellung haben

- alle jene Personen (Nachbarn), die durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Recht gefährdet werden können und die rechtzeitig Einwendungen erheben.

Dazu wird seitens der Berufungsbehörde darauf hingewiesen, dass gemäß dem zit. § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 den dort

bezeichneten Nachbarn bereits ex lege Parteistellung zukommt. Gemäß § 42 Abs. 1 AVG verlieren aber Personen ihre Stellung als Partei, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen erheben. Dazu wird seitens der Berufungsbehörde darauf hingewiesen, dass gemäß dem zit. Paragraph 19, Absatz eins, UVP-G 2000 den dort bezeichneten Nachbarn bereits ex lege Parteistellung zukommt. Gemäß Paragraph 42, Absatz eins, AVG verlieren aber Personen ihre Stellung als Partei, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen erheben.

Durch die ungenaue Zitierung der Rechtslage in der Kundmachung der mündlichen Verhandlung konnten aber nach Meinung der Berufungsbehörde Rechte der Nachbarn nicht verletzt werden, zumal die sich ebenfalls aus dem AVG ergebende zeitliche Befristung für die Erhebung von Einwendungen (bis spätestens am Tag vor Beginn der Verhandlung bei der Behörde oder während der Verhandlung) korrekt wiedergegeben wurde.

2.1.3. Der angefochtene Bescheid der Behörde 1. Instanz vom 16.11.2004 enthält insofern eine unrichtige Rechtsmittelbelehrung, als die Berufungsfrist mit zwei Wochen angegeben wurde. Die Frist zur Einbringung einer Berufung im UVP-Verfahren beträgt jedoch gem. der Sonderbestimmung des § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 vier Wochen. 2.1.3. Der angefochtene Bescheid der Behörde 1. Instanz vom 16.11.2004 enthält insofern eine unrichtige Rechtsmittelbelehrung, als die Berufungsfrist mit zwei Wochen angegeben wurde. Die Frist zur Einbringung einer Berufung im UVP-Verfahren beträgt jedoch gem. der Sonderbestimmung des Paragraph 40, Absatz 2, UVP-G 2000 vier Wochen.

Gibt ein Bescheid eine kürzere als die gesetzliche Rechtsmittelfrist an, so gilt das Rechtsmittel gem. § 61 Abs. 2 AVG als rechtzeitig eingebracht, wenn es innerhalb der gesetzlichen Frist (hier also innerhalb von vier Wochen) eingebracht wurde. Gibt ein Bescheid eine kürzere als die gesetzliche Rechtsmittelfrist an, so gilt das Rechtsmittel gem. Paragraph 61, Absatz 2, AVG als rechtzeitig eingebracht, wenn es innerhalb der gesetzlichen Frist (hier also innerhalb von vier Wochen) eingebracht wurde.

Die unrichtige Rechtsmittelbelehrung der 1. Instanz konnte daher keine Rechte der Parteien verletzen. Alle eingebrachten Berufungen gelten als rechtzeitig.

2.2. Die im vorliegenden Fall anzuwendenden Bestimmungen des UVP-G 2000 lauten:

§ 17 Abs. 1 erster Satz: Paragraph 17, Absatz eins, erster Satz:

(1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Absatz 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden.

§ 17 Abs. 2: Paragraph 17, Absatz 2 :

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des Paragraph 77, Absatz 2, der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

§ 17 Abs. 4: Paragraph 17, Absatz 4 :

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung,

Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach Paragraph 10,, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

§ 19 Abs. 1 Z 1: Paragraph 19, Absatz eins, Ziffer eins :

(1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit.

§ 40 Abs. 1: Paragraph 40, Absatz eins :

(1) In den Angelegenheiten des ersten und zweiten Abschnittes ist der Umweltsenat, auch im Fall einer Delegation gemäß § 39 Abs. 1 dritter Satz, Berufungsbehörde und sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinn der §§ 5, 68 und 73 AVG. Er entscheidet auch über Wiederaufnahmsanträge nach § 69 AVG.(1) In den Angelegenheiten des ersten und zweiten Abschnittes ist der Umweltsenat, auch im Fall einer Delegation gemäß Paragraph 39, Absatz eins, dritter Satz, Berufungsbehörde und sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinn der Paragraphen 5, 68 und 73 AVG. Er entscheidet auch über Wiederaufnahmsanträge nach Paragraph 69, AVG.

Aus dem Anhang 1 des UVP-G 2000:

Z 14 lit. a: Ziffer 14, lit. a:

Neubau von Flugplätzen, ausgenommen Segelfluggelände und Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungseinsätzen, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen.

Die im vorliegenden Fall aufgrund des Verweises im § 17 Abs. 2 Z 2 lit. c UVP-G 2000 ebenfalls anzuwendende Bestimmung des § 77 Abs. 2 GewO 1994 lautet: Die im vorliegenden Fall aufgrund des Verweises im Paragraph 17, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000 ebenfalls anzuwendende Bestimmung des Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 lautet:

(2) Ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 zumutbar sind, ist 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.(2) Ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des Paragraph 74, Absatz 2, Ziffer 2, zumutbar sind, ist 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.

2.3. Eine Reihe von Hinweisen in den unter 1.6. der Begründung dieses Bescheides näher dargestellten Ausführungen der einzelnen Berufungsschriften machten die Durchführung eines ergänzenden Ermittlungsverfahrens durch den Umweltsenat erforderlich; so insbesondere die Hinweise auf nach Meinung der Berufungswerber mangelhafte Lärmmessungen bzw. Gehörproben, die Unterlassung eines Lästigkeitszuschlages für die speziellen

Hubschraubergeräusche, die Einschränkung der Beurteilung auf Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von 1.750 kg entgegen der auf Hubschrauber mit einem Abfluggewicht von bis zu 5.700 kg lautenden Bewilligung und die Nichtberücksichtigung einer Anhebung von Luftschadstoffen, jeweils durch die Behörde 1. Instanz.

Der Umweltsenat bestellte daher die unter 1.8. der Begründung dieses Bescheides näher bezeichneten Sachverständigen und veranlasste die Durchführung der unter 1.10. beschriebenen Lärmmessungen im Rahmen eines Ortsaugenscheines.

2.4. Aus dem unter 1.11. dieses Bescheides wiedergegebenen Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen sind für die weitere Beurteilung des gegenständlichen Falles insbesondere folgende Feststellungen relevant:

2.4.1. Die am 14.9.2005 durchgeführten Lärmmessungen erfolgten im Rahmen von Messflügen der derzeit im Besitz des Projektwerbers stehenden Hubschrauber mit Starthöchstmassen zwischen 930 und 1.715 kg.

2.4.2. Der Lande- bzw. Startplatz wurde nach dem beim Ortsaugenschein vorliegenden Plan markiert und entsprach damit genau dem projektgemäß vorgesehenen Standort.

Einige Messungen erfolgten überdies auf einem zweiten Landeplatz (als einer vom Projektwerber und einzelnen Berufungswerbern bezeichneten möglichen Alternative) in einer um 25 Meter vergrößerten Entfernung gegenüber den Nachbarobjekten. Der Vergleich der Messergebnisse zeigte, dass die Schallpegel bei An- u. Abflug zum bzw. vom alternativen Landeplatz gleich oder etwas höher sind als bei An- u. Abflug zum bzw. vom plangemäßen Landeplatz.

2.4.3. 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 Diepolz waren damit günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben, d.h. die Schallpegelmesswerte lagen damit auf der sicheren Seite für die Anrainer.

2.4.4. Die drei gewählten Messpunkte können als kennzeichnend für die Gebäude und Grundstücke der einzelnen Berufungswerber angesehen werden; je nach event. örtlichen Reflexionen oder Abschirmungen können örtlich etwas unterschiedliche Schallpegel auftreten (etwa bis zu +3 dB und bis zu -10 dB).

2.4.5. Es wurden auch Terzbandanalysen der Schallpegel der Hubschrauberflüge und zusätzlich über Wunsch des ärztlichen Sachverständigen auch für die Vorbeifahrt eines Traktors ermittelt. Sie zeigen, dass das Geräusch des Traktors ausgesprochen tieffrequent ist, während das Geräusch der Hubschrauberüberflüge sehr hohe Frequenzanteile insbesondere im Bereich von 500 – 2.000 Hz aufweist. Auch der Vergleich der Terzbandanalysen des Hubschrauber-Geräusches mit anderen Straßenverkehrsgeräuschen zeigt, dass sich die Geräusche deutlich unterscheiden.

2.4.6. Die Messung des Umgebungsgeräusches im Bereich der Gebäude bzw. Grundstücke der berufungswerbenden Nachbarn ergab je nach Messstelle einen Basispegel LA,95 (Grundgeräuschpegel) von 30 – 33 dB bzw. einen äquivalenten Dauerschallpegel LA,eq von 37 bis 48 dB.

Ein informeller Vergleich mit den Planungsrichtwerten der ÖNORM S 5021 zeigt 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 ONr. 41 u. ONr. 64 auch unter dem angeführten Planungsrichtwert für Kategorie 1 liegt.

2.4.7. Die vom Betrieb der drei untersuchten Hubschrauber ausgehenden und gemessenen maximalen Schallpegel bzw. äquivalenten Dauerschallpegel und Beurteilungspegel sind unter Pkt. 4.1. und 4.2. des Gutachtens der lärmtechnischen Sachverständigen wiedergegeben.

Ein in diesem Gutachten unter Pkt. 7 zur Orientierung vorgenommener Vergleich mit Kriterien nach der ÖAL-Richtlinie 3 zeigt (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 Pkt. 7 vorgenommene Vergleich zwischen Beurteilungspegel des Hubschrauberbetriebes mit dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches zeigt, dass dieser Beurteilungspegel

- -Strichaufzählung
für den ungünstigsten Betriebsfall mit 5 An- bzw. Abflügen an einem Tag an zwei Messpunkten deutlich über dem äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches liegt, und
- -Strichaufzählung
über den Durchschnitt eines längeren Zeitraumes (für die verkehrsreichsten 6 Monate) an dem sehr ruhigen Messpunkt ONr. 64 deutlich über dem sehr geringen äquivalenten Dauerschallpegel des Umgebungsgeräusches liegt.

2.4.8. Aus der Summe des Umgebungsgeräuschpegels und des gemessenen Beurteilungspegels des Hubschraubergeräusches ergibt sich nach dem lärmtechnischen Gutachten ein Gesamt-Beurteilungspegel für ONr.41 von 45 dB, für ONr. 64 von 43 bis 44 dB und für ONr. 72 von 48 dB, und überschreitet damit an den beiden erstgenannten Messstellen den dzt. gegebenen äquivalenten Dauerschallpegel des tatsächlichen Umgebungsgeräusches.

Da aber der Projektantrag und auch die erteilte Bewilligung im Bescheid der 1. Instanz vom 16.11.2004 auf Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOW) von 5.700 kg gerichtet war, andererseits aber nur die derzeit beim Projektwerber vorhandenen Hubschrauber mit einem Abfluggewicht zwischen 930 und

1.715 kg für eine Lärmmessung zur Verfügung standen, wurde die lärmtechnische Sachverständige ersucht, auch eine Berechnung der Schallimmission beim Betrieb von Hubschraubern mit einer höheren Startmasse durchzuführen.

Im Gutachten wird hiezu unter Pkt. 7 letzter Absatz ausgeführt:

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.

2.4.9. Insgesamt werden die Feststellungen und Aussagen im lärmtechnischen Gutachten als durchwegs schlüssig beurteilt und stellen daher eine bestens geeignete Grundlage für das darauf aufbauende ärztliche Gutachten dar.

Zur rechtlichen Beurteilung von im Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen zitierten Ö-Normen und Richtlinien wird auf die Ausführungen unter 2.6.5. dieses Bescheides verwiesen.

2.5. Aus dem unter 1.12. dieses Bescheides (hinsichtlich der Beobachtungen beim Ortsaugenschein am 14.9.2005 und des Gutachtensteiles im engeren Sinn) wiedergegebenen Gutachten des ärztlichen Sachverständigen sind für die abschließende Beurteilung des gegenständlichen Falles insbesondere folgende Feststellungen und Beurteilungen relevant:

2.5.1. Die vom Messteam des TGM gemeinsam mit der lärmtechnischen Sachverständigen sowie in Abstimmung und nach Überprüfung durch den ärztlichen Sachverständigen festgelegten Messpunkte können als repräsentativ für die berufungswerbenden Nachbarn gelten.

2.5.2. Bei den vom ärztlichen Sachverständigen während des Lokalaugenscheines samt Lärmmessungen zusätzlich vorgenommenen Hörproben ergaben sich darüber hinaus speziell störende Höreindrücke im nach Südosten offenen Innenhof der Nachbarn Johann, Hannes, Christian und Theresia Müllner, Diepolz 42, durch starke Beeinflussung von Reflexionen. Beim östlichen Messpunkt 64 wurde das Anfluggeräusch des Hubschraubers 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 Franz Baumgartner, Diepolz 77 – offensichtlich wegen der vorherrschenden Windrichtung aus Süd/Südwest - massiver Kerosingeruch beim An- u. Abflug bemerkbar. Dies wurde auch vom Vertreter der NÖ Landesumweltanwaltschaft und vom Senatsmitglied Dr. Bauer bestätigt (Pkt. 3.5. des Gutachtens des ärztlichen Sachverständigen).

Eine nähere Beurteilung der subjektiven Wahrnehmungen durch den ärztlichen Sachverständigen enthält Pkt. 4.3.2. seines Gutachtens. Darin wird ua. ausgeführt, dass die Hörproben die Schallpegelmessungen dahingehend bestätigt

haben, dass Diepolz 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. In weiterer Folge wird hier auf die Charakteristika der Hubschraubergeräusche eingegangen, die sich erheblich von den ortsüblichen Immissionen abheben.

2.5.3. In der abschließenden gutachtlichen Beurteilung (Pkt. 4.4. des Gutachtens) führt der ärztliche Sachverständige im Wesentlichen aus:

2.5.3.1. Entsprechend den Messergebnissen und Feststellungen im Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen wird hier zunächst im Einzelnen zusammengefasst, welche Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse durch den geplanten Hubschrauberbetrieb auf der Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens zu erwarten sind (insbesondere Anhebung des energieäquivalenten Dauerschallpegels und auch der Maximalpegel; erhebliche Unterschiede in der Geräuschcharakteristik der Hubschraubergeräusche zu den Geräuschen ortsüblicher Fahrzeuge, eindeutig nachgewiesen durch die Terzbandanalysen der drei Hubschraubertypen, eines Traktors und von PKW's, LKW's und Motorrädern). Der ärztliche Sachverständige erläutert dann die Gründe, weshalb aus medizinischer Sicht der in der ÖAL-Richtlinie 24 Blatt 5 vorgesehene Lästigkeitszuschlag für Hubschraubergeräusche gerechtfertigt und erforderlich ist.

2.5.3.2. Aufbauend darauf legt der ärztliche Sachverständige dar, welche Auswirkungen die sohin zu erwartenden Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse im Falle der Errichtung und des Betriebes des gegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes auf den menschlichen Organismus (hier der Nachbarn) haben werden.

Insbesondere weist der Sachverständige in diesem Zusammenhang darauf hin, dass

- -Strichaufzählung
aufgrund der derzeit sehr niedrigen Grundbelastung im örtlichen Bereich die Hubschraubergeräusche praktisch bei jedem An- u. Abflug sowie zumindest in der Start- u. Warmlaufphase hörbar sein werden;
- -Strichaufzählung
aufgrund der Eigenart und Charakteristik der Hubschraubergeräusche diese nicht nur gesondert von allen anderen Schallereignissen wahrgenommen, sondern auch wegen des neuen Hinzukommens als störend empfunden werden;
- -Strichaufzählung
während der Spitzenbelastung durch die Hubschrauber die Kommunikation durch Gespräch im Freien, also auch z.B. im Garten und auf der Terrasse gestört sein wird;
- -Strichaufzählung
bei bestimmten Windrichtungen im Freien starker Kerosingeruch wahrnehmbar sein wird;
- -Strichaufzählung
die vom Hubschrauberbetrieb zu erwartenden Immissionen erheblich erscheinen und zu einer wesentlichen Veränderung der örtlichen Verhältnisse führen, insbesondere weil es sich sowohl bei den Schallimmissionen als auch den Geruchsmissionen mit Kerosin um neue, bisher in Diepolz nicht stattfindende und wahrnehmbare Immissionen handelt;
- -Strichaufzählung
aus dem bisher extrem ruhigen ländlichen Wohn- u. Landwirtschaftsgebiet während des Hubschrauberbetriebes ein durchschnittliches ländliches Wohngebiet wird;
- -Strichaufzählung
die Schallpegelspitzen durch die Hubschrauber bisher weder in dieser Höhe noch in der durch Knattern, Singen und Pfeifen besonders belästigenden Charakteristik auftraten;
- -Strichaufzählung
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 spielt.

Daher empfiehlt der ärztliche Sachverständige der Behörde abschließend,

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 belästigende 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- u. Abflügen von Hubschraubern. Bei einem Dauerbetrieb in der zur Bewilligung eingereichten Betriebsweise sind durch die Lärm- u. Geruchsbelästigungen Stressreaktionen der nächsten Nachbarn, sowohl der Kinder wie auch Erwachsener, die in der durch die 3 Messpunkte charakterisierten Nachbarschaft leben, zu erwarten.

Im Anhang zu seinem Gutachten erläutert der ärztliche Sachverständige (ua.) den von ihm verwendeten umweltmedizinischen Begriff der Belästigung in Bezug auf die negativen Auswirkungen auf Menschen. Darin wird eine Belästigung als wesentlich bezeichnet, wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu psychosomatischen Beschwerden bzw. zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen kann oder über das ortsübliche Ausmaß hinausgeht.

Eine Gesundheitsgefährdung aufgrund spezifischer Immissionen durch den Betrieb des Flugfeldes für Hubschrauber hielt der medizinische Sachverständige in seinem Gutachten derzeit für ausgeschlossen.

2.6. Die unter 2.5. dieses Bescheides zusammengefassten maßgebenden Darlegungen des ärztlichen Sachverständigen entsprechen in vollem Umfang den an das Gutachten eines ärztlichen Sachverständigen in einem Falle wie dem gegenständlichen zu stellenden Anforderungen (vgl. u.a. Erkenntnisse des VwGH vom 25.9.1990, Zl. 90/04/0035; 24.11.1992, Zl. 92/04/0119) und rechtfertigen aus folgenden rechtlichen Gründen den Schluss auf das Nichtvorliegen einer gesetzlichen Voraussetzung für die Bewilligung des gegenständlichen Vorhabens: 2.6. Die unter 2.5. dieses Bescheides zusammengefassten maßgebenden Darlegungen des ärztlichen Sachverständigen entsprechen in vollem Umfang den an das Gutachten eines ärztlichen Sachverständigen in einem Falle wie dem gegenständlichen zu stellenden Anforderungen vergleiche u.a. Erkenntnisse des VwGH vom 25.9.1990, Zl. 90/04/0035; 24.11.1992, Zl. 92/04/0119) und rechtfertigen aus folgenden rechtlichen Gründen den Schluss auf das Nichtvorliegen einer gesetzlichen Voraussetzung für die Bewilligung des gegenständlichen Vorhabens:

2.6.1. Nach § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 gilt für ein UVP-pflichtiges Vorhaben wie das gegenständliche im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich (ua) die Genehmigungsvoraussetzung, dass jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen (Z 2 lit. c). 2.6.1. Nach Paragraph 17, Absatz 2, UVP-G 2000 gilt für ein UVP-pflichtiges Vorhaben wie das gegenständliche im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich (ua) die Genehmigungsvoraussetzung, dass jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des Paragraph 77, Absatz 2, der Gewerbeordnung 1994 führen (Ziffer 2, Litera c.).

2.6.2. Ob Belästigungen der Nachbarn zumutbar sind, ist nach dem zitierten § 77 Abs. 2 GewO 1994 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. 2.6.2. Ob Belästigungen der Nachbarn zumutbar sind, ist nach dem zitierten Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 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.

Diese Bestimmung stellt als Beurteilungsmaßstab daher allein auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse ab, und zwar auf ihre möglichen Änderungen, die durch die konkrete Anlage verursacht werden. Die Lösung der Rechtsfrage, ob von einer Anlage ausgehende Emissionen eine unzumutbare Belästigung bewirken, hängt daher nicht von der Widmung des Betriebsstandortes im Flächenwidmungsplan ab (ua. VwGH 21.11.2001, Zl. 98/04/0075).

Der ärztliche Sachverständige hat sein Gutachten auf dem durch Lärmmessungen der lärmtechnischen Sachverständigen festgestellten Immissionsstand der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und deren durch die geplante Anlage zu erwartenden Änderungen aufgebaut.

2.6.3. Der Schutz der Nachbarn vor Lärmbelästigung ist hiebei nicht auf bestehende Gebäude oder Teile von diesen eingeschränkt. Die Beurteilung der Zumutbarkeit hat vielmehr auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei

es außerhalb eines Gebäudes, dienen kann (ua. VwGH 25.11.1997, Zl. 95/04/0058).

Der ärztliche Sachverständige hat daher zu Recht im Freien – auf zur geplanten Anlage räumlich hin orientierten Grundstücken der Nachbarn – gemessene Lärmeinwirkungen seiner Beurteilung zugrunde gelegt.

2.6.4. Wenn zu erwarten ist, dass von einer Betriebsanlage bei unterschiedlichen Betriebssituationen unterschiedlich hohe Immissionen auf die Nachbarn einwirken, ist der Beurteilung jene Betriebssituation zugrunde zu legen, die bei den Nachbarn die höchsten Immissionen erwarten lässt (ua. VwGH 29.6.2005, Zl.2004/04/0066; 7.11.2005, Zl. 2001/04/0040).

Durch die lärmtechnische Sachverständige wurden Lärmmessungen hinsichtlich unterschiedlicher Betriebssituationen veranlasst. Auf diesen Messergebnissen baut der ärztliche Sachverständige auf. An den meisten Messpunkten wurde – 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 gemessen. Dies gilt vor allem hinsichtlich der im Bereich der Messpunkte 41 und 64 wohnenden Nachbarn.

2.6.5. Der ärztliche Sachverständige nimmt auch Bezug auf die durch die lärmtechnische Sachverständige dargestellte mehrfache Überschreitung von in Richtlinien des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung (ÖAL) bzw. der ÖNORM S 5021 empfohlenen Richtwerten und die Erforderlichkeit einer Berücksichtigung der durch Terzbandanalysen nachgewiesenen besonderen Lästigkeit des Hubschrauberlärms.

Allgemeine Lärmbeurteilungsrichtlinien (hier: ÖAL-Richtlinien und ÖNORM S 5021) haben nur jene Bedeutung, die ihnen durch Gesetz (oder Verordnung) beigemessen wird; sie sind, wie andere Sachverhaltelemente, Gegenstand der Beweisaufnahme und der Beweiswürdigung und können ohne Darlegung der ihnen zugrunde liegenden fachlichen Prämissen nicht herangezogen werden (ua. VwGH 24.10.2001, Zl. 98/04/0181).

Hinsichtlich des in der ÖAL-Richtlinie 24 Blatt 5 vorgesehenen Lästigkeitszuschlages für Hubschraubergeräusche hat der ärztliche Sachverständige in seinem Gutachten ausführlich die der Zulässigkeit eines solchen Zuschlages zugrundeliegenden Prämissen (siehe Pkt. 2.5.3.1. dieses Bescheides) dargestellt.

Auch die Orientierung des ärztlichen Sachverständigen an der im lärmtechnischen Gutachten angesprochenen Überschreitung der Planungsrichtwerte für verschiedene Gebietskategorien nach ÖNORM S 5021 durch den gemessenen äquivalenten Dauerschallpegel der Hubschraubergeräusche wurde durch den ärztlichen Sachverständigen begründet und erscheint im Übrigen schon deshalb gerechtfertigt, weil 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 liegt. Zu Recht weist der ärztliche Sachverständige darauf hin, dass die Anhebung der Lärmeinwirkungen durch den geplanten Hubschrauberbetrieb als besonders belästigend einzustufen ist.

2.6.6. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn ist von einem objektiven Maßstab auszugehen. Dies gilt auch in Ansehung der kumulativen Tatbestandsmerkmale des § 77 Abs. 2 gesundes, normal empfindendes Kind und gesunder, normal empfindender Erwachsener, die als solche unabhängig von der Person des jeweiligen Nachbarn in ihrer Gesamtheit die von der Behörde bei Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit nach dieser Gesetzesstelle heranzuziehende Richtlinie darstellen (ua. VwGH 31.3.1992, Zl. 91/04/0306). 2.6.6. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn ist von einem objektiven Maßstab auszugehen. Dies gilt auch in Ansehung der kumulativen Tatbestandsmerkmale des Paragraph 77, Absatz 2, gesundes, normal empfindendes Kind und gesunder, normal empfindender Erwachsener, die als solche unabhängig von der Person des jeweiligen Nachbarn in ihrer Gesamtheit die von der Behörde bei Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit nach dieser Gesetzesstelle heranzuziehende Richtlinie darstellen (ua. VwGH 31.3.1992, Zl. 91/04/0306).

Der ärztliche Sachverständige hat in Übereinstimmung mit den Anforderungen des § 77 Abs. 2 GewO 1994 und der zitierten Judikatur des VwGH in seinem Gutachten die Auswirkungen der zu erwartenden Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf Menschen dargestellt. Er ist dabei von einem objektiven Maßstab ausgegangen. Der ärztliche Sachverständige hat in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Paragraph 77, Absatz

2, GewO 1994 und der zitierten Judikatur des VwGH in seinem Gutachten die Auswirkungen der zu erwartenden Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf Menschen dargestellt. Er ist dabei von einem objektiven Maßstab ausgegangen.

2.6.7. Der Projektantrag des Herrn Leopold Reidinger (und auch die Bewilligung des Vorhabens in 1. Instanz) lauten auf Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOW) von 5.700 kg. Bei der Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens ist von diesem unverändert gebliebenen Projektantrag auszugehen.

Lärmmessungen konnten jedoch nur hinsichtlich der derzeit beim Projektwerber vorhandenen Hubschraubertypen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 930 bis 1.715 kg durchgeführt werden. Die lärmtechnische Sachverständige hat daher über Ersuchen des Umweltsenates eine Berechnung der Schallimmissionen bei Betrieb von Hubschraubern mit einer höheren Startmasse durchgeführt. Entgegen den früheren Behauptungen des Projektwerbers und Annahmen der Behörde 1. Instanz ergab sich, dass die maximalen Schallpegel und die Beurteilungspegel für Hubschrauber der Luftfahrzeuggruppe H2 (Höchststartmasse über 2,5 t) um 10 dB höher sind als solche mit einer darunter liegenden Höchststartmasse. Diese Feststellung wurde in der abschließenden Stellungnahme des Projektwerbers zu den Gutachten der Sachverständigen der 2. Instanz auch nicht mehr in Frage gestellt.

Der ärztliche Sachverständige hat in seinem Gutachten auch auf diese Feststellung Bezug genommen. Da er bereits im Hinblick auf die gemessenen niedrigeren Lärmwerte (der für Lärmmessungen zur Verfügung gestandenen Hubschrauber) von erheblichen Belastungsauswirkungen auf die Nachbarn ausgeht, trifft dies logischerweise umso mehr auf den im Falle einer Bewilligung des Projektes zulässigen Einsatz von Hubschraubern mit einer größeren Abflugmasse (bis 5.700 kg) zu. (Siehe die Darstellung der errechneten höheren Beurteilungspegel in Pkt. 2.4.8. dieses Bescheides)

In diesem Zusammenhang zeigt sich im Übrigen, dass die im Bescheid der 1. Instanz vorgeschriebene Auflage, dass weitere Hubschrauber (also solche, die derzeit beim Projektwerber nicht vorhanden sind und deren Lärm daher nicht gemessen werden konnte) den Hubschrauberlandeplatz nur benützen dürfen, nachdem für diese der Behörde nachgewiesen wird, dass diese Hubschrauber die gleichen, der medizinischen Beurteilung zugrunde liegenden, Lärmimmissionswerte einhalten können, völlig unkonkret und auch ungeeignet wäre und praktisch in jedem solchen Anlassfall ein neuerliches Administrativverfahren erforderlich machen würde.

2.7. Zu einzelnen Hinweisen in der Stellungnahme des Projektwerbers zu den ihm nach § 45 Abs. 3 AVG vom Umweltsenat übermittelten Gutachten der Sachverständigen wird – soweit diese Hinweise nicht schon durch die vorstehenden Ausführungen dieses Bescheides beantwortet wurden – noch Folgendes bemerkt: 2.7. Zu einzelnen Hinweisen in der Stellungnahme des Projektwerbers zu den ihm nach Paragraph 45, Absatz 3, AVG vom Umweltsenat übermittelten Gutachten der Sachverständigen wird – soweit diese Hinweise nicht schon durch die vorstehenden Ausführungen dieses Bescheides beantwortet wurden – noch Folgendes bemerkt:

2.7.1. Bei der Durchführung der Messungen lagen korrekte meteorologische Verhältnisse vor. Dass bei einer Windgeschwindigkeit von 0 bis 4 km/h wegen schwachem Rückenwind aus Südwesten für die Wohnhäuser in Diepolz damit günstige Schallausbreitungsbedingungen gegeben waren, die Schallpegelmesswerte damit auf der sicheren Seite für die Anrainer lagen (siehe Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen), stellt im Hinblick auf die zu 2.6.4. zitierte Judikatur des VwGH kein Problem dar.

2.7.2. In weiteren Hinweisen der Stellungnahme betreffend Vergleich des Beurteilungspegels (LA_{eq}) des Hubschrauberbetriebes mit Planungsrichtwerten der ÖNORM S 5021 versucht der Projektwerber darzutun, dass unter bestimmten Betriebsbedingungen eine Unterschreitung dieser Planungsrichtwerte anzunehmen wäre, so insbesondere bei Einordnung des Gebietes Diepolz in Kategorie 2 oder sogar 3 gemäß der zitierten Ö-Norm.

Mit diesen Hinweisen unterliegt der Projektwerber einem grundsätzlichen rechtlichen Missverständnis. Wie oben in der Begründung dieses Bescheides ausführlich dargestellt, kommt es nach den zitierten gesetzlichen Bestimmungen bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Immissionen auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und nicht auf Planungsrichtwerte an. Der entscheidende Vergleich hat daher zwischen den Messwerten für das tatsächlich vorhandene Umgebungsgeräusch im Bereich der Nachbarhäuser und den Schallimmissionen, die vom Hubschrauberbetrieb zu erwarten sind, zu erfolgen. Maßgebend ist die daraus resultierende Erhöhung der Gesamtlärmbelastung und damit die Änderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse. Die Bezugnahme auf Planungsrichtwerte der zitierten Ö-Norm kann, wie schon ausgeführt wurde, der Orientierung dienen. Aber auch in

diesem Falle zeigt es sich, dass das Umgebungsgeräusch des gegenständlichen Gebietes hinsichtlich äquivalentem Dauerschallpegel und Basispegel an fast allen Messpunkten unter den Planungsrichtwerten sogar der Kategorie 1 der zit. Ö-Norm liegt und schon deshalb ein Vergleich mit den Planungsrichtwerten der Kategorien 2 oder 3 nicht in Frage kommt.

Im Übrigen wird in diesem Zusammenhang nochmals auf die oben unter Pkt. 2.6.3. und 2.6.4. zitierten Rechtsgrundsätze verwiesen, dass für die Beurteilung der Zumutbarkeit auf den der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil der Nachbargrundstücke abzustellen und ihr jene Betriebssituation zugrunde zu legen ist, die bei den Nachbarn die höchsten Immissionen erwarten lässt.

Aus dem Vergleich der relevanten Messergebnisse ergibt sich, dass selbst für den günstigsten Fall einer gleichmäßigen Verteilung der An- und Abflüge über die 6 verkehrsreichsten Monate am Messpunkt Diepolz 64 eine Anhebung des energieäquivalenten Dauerschallpegels des Umgebungsgeräusches durch den vom Hubschrauberbetrieb zu erwartenden Lärm um 5 bis 6 dB, bei ungünstigen Betriebssituationen dagegen eine Anhebung sogar um 9 bis 11 dB erfolgt, was tatsächlich in etwa der Verdoppelung der Lautheit entspricht. Beim Messpunkt Diepolz 41 kann die Anhebung im ungünstigsten Fall immerhin noch bis 5 dB betragen, was eben auch einer Steigerung um ca. 50 % entspricht. Dabei bleiben in all diesen Fällen die Einzelschallereignisse in ihrer Lautheit unberücksichtigt. Die Maximalpegel der Hubschrauber von 69 bis 70 dB am Messpunkt Diepolz 64 erheben sich nämlich um über 30 dB über den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 37 dB und beim Messpunkt Diepolz 41 (60 bis 69 dB) immerhin um 17 bis 26 dB über den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 43 dB. Dazu kommt noch die im Gutachten des ärztlichen Sachverständigen beschriebene Sondersituation im Innenhof der Berufungswerber Johann, Hannes, Christian und Theresia Müllner. (Siehe Pkt. 3.5. und 4.3.2. des ärztlichen Gutachtens)

Zusätzlich ist hier auf die Ausführungen zu Pkt. 2.4.8. hinzuweisen, dass der Projektantrag auf Hubschrauber mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 5.700 kg lautet und daher die Schallpegel bei Einsatz von Hubschraubern mit einer Höchststartmasse über 2.500 kg um 10 dB höher anzunehmen sind als bei Betrieb der dzt. eingesetzten Hubschrauber. Selbst für den günstigsten Fall einer gleichmäßigen Verteilung der Hubschrauberflüge über die verkehrsreichsten 6 Monate ergibt sich dann ein Gesamtbeurteilungspegel (Summe von dzt. Umgebungsgeräusch und Beurteilungspegel des Hubschrauberbetriebes) zwischen 52 und 53 dB je nach Messstelle, womit der derzeitige tatsächliche Schallpegel des Umgebungsgeräusches (von 37 bis 48 dB je nach Messstelle) wesentlich überschritten wird.

2.7.3. Zur Behauptung der angeblich nicht ausreichenden Berücksichtigung des Lärms der landwirtschaftlichen Nutzung der umliegenden Felder ist darauf hinzuweisen, dass in allen Pausen zwischen den einzelnen Messflügen die Schallpegel des Umgebungsgeräusches gemessen wurden. Als kennzeichnend für die lärmschutztechnische Lage wurde dabei der äquivalente Dauerschallpegel LA,eq, der Basispegel (Grundgeräuschpegel) LA,95 und

der mittlere Spitzenpegel LA,1 ermittelt. Es liegen keinerlei Hinweise dafür vor, dass ein zusätzlicher allfälliger Lärm der landwirtschaftlichen Nutzung hierbei ausgespart worden wäre. Zur Zeit der Lärmmessungen herrschte schönes und daher keinesfalls ein Wetter, bei dem eine allfällige landwirtschaftliche Nutzung üblicherweise nicht ausgeübt wird. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass nur wenige Felder unmittelbar an die Nachbarobjekte angrenzen, der Lärm mit dem Quadrat der Entfernung abnimmt und im übrigen allfälliger landwirtschaftlicher Maschinenlärm bodennahe Lärmemissionen verursacht, sodass in solchen Fällen für die Nachbarn günstigere Schallausbreitungsbedingungen herrschen.

Maßgeblich ist aber vor allem, dass der durch den beantragten Hubschrauberbetrieb verursachte Lärm sowohl in Charakteristik als auch im Schalldruck sich deutlich vom allfälligen Lärm, den landwirtschaftliche Maschinen erzeugen, unterscheidet, was durch entsprechende Terzbandanalysen eindeutig bestätigt wurde, und sich insbesondere auch daraus nach den Gutachten der Sachverständigen ein erhebliches Belästigungspotential ergibt.

2.7.4. Zum Hinweis in der Stellungnahme des Projektwerbers, dass der ärztliche Sachverständige im Gutachten auf Seite 15 ausführt, dass um 13:43 Uhr der Hubschrauber deutlich hörbar war und um 13:47 Uhr ein deutlich lauterer Hubschrauber angeflogen sei, und diese Ausführung jedenfalls unrichtig wäre, weil ein Wechsel des Hubschraubers wesentlich länger gedauert hätte:

Es kann durchaus sein, dass die Flugbewegungen um 13:43 Uhr und 13:47 Uhr mit demselben Hubschraubertyp durchgeführt wurden. Die Lautheitsempfindungen können durch den Wind (Mitwindsituation) erheblich differieren.

Das ist natürlich für die Wahrnehmungen der betroffenen Nachbarn von größter Bedeutung, weil dort ja nicht Messgeräte aufgestellt sind, sondern Menschen ihre Gärten und Wohnhäuser nutzen. Es handelt sich also um keinen Fehler des Sachverständigen, sondern schlechtestenfalls um eine nicht exakte Beschreibung der subjektiven Wahrnehmung.

2.7.5. Zum Hinweis in der Stellungnahme des Projektwerbers, dass der vom ärztlichen Sachverständigen wahrgenommene Kerosingeruch beim Betrieb eines Hubschraubers nicht auftreten könne, da Kerosin durch den Flugmotor verbrannt würde und dieser Geruch – dessen Wahrnehmung nicht bestritten wird – aus einem kurz nach den Lärmmessungen festgestellten Defekt der Treibstoffleitung am Hubschrauber EC 120 resultiere:

Der Umweltsenat hat den seinem Verfahren beigezogenen flugtechnischen Amtssachverständigen um eine fachliche Stellungnahme zu diesen Ausführungen des Projektwerbers ersucht. Der flugtechnische Sachverständige hat hiezu wie folgt Stellung genommen:

Wie auch bei Kolbenmotoren handelt es sich bei Turbinentriebwerken um Verbrennungskraftmaschinen. Obwohl Technologie und Forschung ständig bemüht sind, Wirkungsgrade zu maximieren und Schadstoffemissionen zu minimieren, ist der derzeitige Stand der Technik noch weit von diesem Ziel entfernt. Der Einbau von entsprechenden Filtern bei Luftfahrzeugen ist nach meinem Wissensstand nicht möglich.

Daher treten auch beim Betrieb von Hubschraubern durch die unvollständige Verbrennung Geruchsemissionen auf. Ob, wie vom Antragsteller angegeben, durch Defekt einer Treibstoffleitung eine erhöhte Geruchsemission stattgefunden hat, kann aus heutiger Sicht nicht mehr nachvollzogen werden. Aus meiner persönlichen Beobachtung war ein Kerosingeruch in einem Ausmaß wahrnehmbar, wie er beim Betrieb von turbinengetriebenen Hubschraubern üblich ist.

Der Behauptung des Herrn Reidinger kann daher nicht beigespflichtet werden.

Diese Stellungnahme des flugtechnischen Amtssachverständigen wurde wiederum dem Projektwerber unter Einräumung einer Frist zu einer allfälligen Gegenäußerung zur Kenntnis gebracht. In dieser Gegenäußerung vom 22.8.2006 führt der Projektwerber im Wesentlichen aus:

Aus der ergänzenden Stellungnahme des Herrn Ing. Pichler, dem Luftfahrtsachverständigen des Landes Niederösterreich vom 18.07.2006 ist zu entnehmen, dass dieser keinen starken Kerosingeruch wie der medizinische Sachverständige festgestellt hat. Dies war auch nicht möglich, da die vom medizinischen Sachverständigen festgestellte Geruchsbelastung nur an 2 Punkten bemerkbar war und sich Herr Ing. Pichler nicht an diesen Örtlichkeiten aufhielt. Die vom Sachverständigen Herrn Ing. Pichler festgestellten Geruchsimmissionen treten im Normalbetrieb auf. Es ist darauf hinzuweisen, dass die verwendeten Helikopter, insbesondere auch der der Type EC 120 den gesetzlichen Abgasbestimmungen entsprechen bzw. diese in vielen Punkten übertreffen. Wie bereits ausgeführt, wird das Triebwerk der EC 120 der Mark Arrius 2F auch bei den ÖAMTC Rettungshubschraubern verwendet. Trotz der zahlreichen Anflüge im sensiblen Spitalsbereich gab es bisher keine Beschwerden und Beanstandungen wegen Kerosingeruches. Zum Nachweis dafür, dass das verwendete Triebwerk die gesetzlichen Abgasvorschriften unterschreitet, wird das Schreiben der Turbomeca Germany GmbH vom 09.08.2006 samt Beilagen übermittelt. Es wird sohin abschließend nochmals darauf hingewiesen, dass die vom medizinischen Sachverständigen festgestellte Kerosinbelastung im Normalbetrieb nicht auftritt.

Zu dieser Problematik ist aus Sicht des Umweltsenates zu bemerken:

Durch die zitierte fachliche Stellungnahme des flugtechnischen Amtssachverständigen ist zunächst die Aussage in der ursprünglichen Stellungnahme des Projektwerbers, dass Kerosingeruch beim Betrieb eines Hubschraubers nicht auftreten könne, da es durch den Flugmotor verbrannt würde, widerlegt. Vielmehr treten sehr wohl durch die unvollständige Verbrennung von Kerosin Geruchsemissionen auf. Auch der flugtechnische Amtssachverständige hat solchen Geruch in einem Ausmaß wahrgenommen, wie er beim Betrieb von turbinengetriebenen Hubschraubern üblich ist.

Die sohin zweifelsfrei auch bei Normalbetrieb von Hubschraubern auftretenden üblichen Geruchsemissionen durch Kerosin sind aber im ländlichen, in großer Entfernung von Ballungsgebieten liegenden Gegenden ortsunüblich. Sohin können die diesbezüglichen Hinweise im ärztlichen Gutachten in Zusammenhang mit der Darstellung der belästigenden Auswirkung auch dieser Emissionen nicht unberücksichtigt bleiben.

Noch nähere und aufwändigere Untersuchungen des Umweltsenates zu dieser Problematik erübrigten sich jedoch, da bereits aus der ausführlich abgehandelten Lärmproblematik eine unzumutbare Belästigung der berufungswerbenden Nachbarn resultiert.

2.7.6. Was schließlich den Hinweis in der Stellungnahme des Projektwerbers anlangt, dass zu berücksichtigen sei, dass es sich nicht um ein Flugfeld zur privaten Nutzung oder Freizeitgestaltung handelt, sondern dass das Flugfeld notwendig ist, um einen Betrieb, der 18 Arbeitsplätze schafft ansiedeln zu können, ist zu bemerken, dass Fragen der Schaffung von Arbeitsplätzen und sonstige wirtschaftliche Überlegungen bei Beurteilung der Zumutbarkeit von Immissionen nach den eindeutigen gesetzlichen Bestimmungen außer Betracht bleiben müssen.

2.8. Zusammenfassend wird vom Umweltsenat festgestellt:

Die Gutachten der im Berufungsverfahren beigezogenen Sachverständigen haben in schlüssiger Weise bestätigt, dass das in 1. Instanz durchgeführte Verfahren ergänzungsbedürftig war, und sich entscheidende Feststellungen und Beurteilungen durch die Gutachter der 1. Instanz und damit die darauf aufbauenden Ergebnisse des angefochtenen Bescheides als nicht haltbar herausgestellt haben.

Die vom geplanten Hubschrauberprojekt verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse werden sich – unter Würdigung der im Berufungsverfahren eingeholten Gutachten und Stellungnahmen – so auf die Nachbarn auswirken, dass sie zu einer unzumutbaren Belästigung dieser Personen führen.

Auch durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen usw. ist eine Reduzierung der zu erwartenden Belästigungen auf ein zumutbares Maß nicht möglich. So hat etwa eine Messung der Lärmeinwirkungen im Falle der Verlegung des Landeplatzes in eine um 25 m vergrößerte Entfernung von den Nachbarobjekten (als möglich bezeichnete Alternative) ergeben, dass die Schallpegel bei An- u. Abflug zum bzw. vom alternativen Landeplatz gleich oder etwas höher sind als bei An- u. Abflug zum bzw. vom plangemäßen Landeplatz und die Verschiebung des Landeplatzes somit auch von der lärmtechnischen Sachverständigen nicht befürwortet werden konnte. Die allfällige Errichtung einer Schallschutzmauer wäre bei der örtlichen Situation in Verbindung mit der unvermeidlichen Anflughöhe der Hubschrauber und den daraus resultierenden Schallausbreitungsbedingungen ebenfalls keine geeignete Maßnahme. Aber auch weitere zeitliche Einschränkungen des Hubschrauberbetriebes kämen schon im Hinblick auf die ohnehin bereits im erstinstanzlichen Bescheid vorgesehenen diesbezüglichen Einschränkungen aus naturschutzfachlicher und wildökologischer Sicht (Abschnitt D dieses Bescheides) nicht in Frage, zumal auch solche Einschränkungen an der Unzumutbarkeit der Belästigungen durch die verbleibenden Betriebszeiten nichts ändern würden und im Übrigen auch von keiner Seite angeregt bzw. beantragt wurden.

Da sohin dem gegenständlichen Projekt eine zwingende Genehmigungsvoraussetzung fehlt (§ 17 Abs. 2 Z 2 lit. c UVP-G 2000), war spruchgemäß zu entscheiden. Da sohin dem gegenständlichen Projekt eine zwingende Genehmigungsvoraussetzung fehlt (Paragraph 17, Absatz 2, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000), war spruchgemäß zu entscheiden.

2.9. Zum Abspruch über die Unzulässigkeit der Berufung des Herrn Mag. Erich und der Frau Monika Waltner (Pkt. 2 des Spruches des Bescheides des Umweltsenates) ist noch begründend auszuführen:

Die Berufungswerber Mag. Erich und Monika Waltner wohnen nach eigenen unbestrittenen Angaben in Großharras 37 und damit 1,8 km vom geplanten Hubschrauberlandeplatz entfernt. Im Hinblick auf die berechneten Fluglärmschutzzonen (siehe Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen samt Beilagen) könnten sie von einem durch das geplante Projekt (bei Einhaltung des projektspezifischen Anflug- und Abflugkorridors) ausgehenden Fluglärm nicht belästigt werden. Sie sind daher keine Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000. Damit haben sie aber auch keine Parteistellung nach dieser gesetzlichen Bestimmung, weshalb ihre Berufung als unzulässig zurückzuweisen war. Die Berufungswerber Mag. Erich und Monika Waltner wohnen nach eigenen unbestrittenen Angaben in Großharras 37 und damit 1,8 km vom geplanten Hubschrauberlandeplatz entfernt. Im Hinblick auf die berechneten Fluglärmschutzzonen (siehe Gutachten der lärmtechnischen Sachverständigen samt Beilagen) könnten sie von einem durch das geplante Projekt (bei Einhaltung des projektspezifischen Anflug- und Abflugkorridors) ausgehenden Fluglärm nicht belästigt werden. Sie sind daher keine Nachbarn im Sinne des Paragraph 19, Absatz eins, Ziffer eins, UVP-G 2000. Damit haben sie aber auch keine Parteistellung nach dieser gesetzlichen Bestimmung, weshalb ihre Berufung als unzulässig zurückzuweisen war.

2.10. Eine Kostenentscheidung betreffend die Barauslagen für die Beiziehung der nichtamtlichen Sachverständigen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Schlagworte

Antragsteller, unterschiedliche Bezeichnung in 1. und 2. Instanz; Genehmigungsvoraussetzungen, unzumutbare Belästigungen; Genehmigungsvoraussetzungen, unzumutbare Belästigungen, Lästigkeitszuschlag für Hubschraubergeräusche

Zuletzt aktualisiert am

01.06.2011

Quelle: Umweltsenat UMSE, <https://www.ris.bka.gv.at/Umse>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at