



Abteilung 13

GZ: ABT13-11.10-576/2019-27

Ggst.: Matschy Stein & Design Gmbh., Kapfenberg  
Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter  
UVP-Feststellungsverfahren

→ **Umwelt und  
Raumordnung**

**Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bearbeiterin: Dr. Katharina Kanz  
Tel.: (0316) 877-2716  
Fax: (0316) 877-3490  
E-Mail: [abteilung13@stmk.gv.at](mailto:abteilung13@stmk.gv.at)

Graz, am 6. Februar 2020

**Matschy Stein & Design Gmbh., Kapfenberg  
Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter**

*Umweltverträglichkeitsprüfung*

**Feststellungsbescheid**

# Bescheid

## Spruch

Auf Grund des Antrages vom 1. August 2019 der Matschy Stein & Design Gmbh. mit dem Sitz in Kapfenberg (FN 245703 d des Landesgerichtes Leoben) wird festgestellt, dass für das Vorhaben der Matschy Stein & Design Gmbh. „Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

### Rechtsgrundlagen:

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 80/2018:

§ 2 Abs. 2

§ 3 Abs. 1, 4, 5 und 7

Anhang 1 Z 14 lit. j) Spalte 3 UVP-G 2000

## Kosten

Gemäß §§ 76 bis 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991, i.d.g.F. hat die Matschy Stein & Design Gmbh. mit dem Sitz in Kapfenberg (FN 245703 d des Landesgerichtes Leoben) folgende Kosten zu tragen:

Landesverwaltungsabgaben gemäß der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2016, LGBl. 73/2016 i.d.F. LGBl. 76/2018:

a) für diesen Bescheid nach Tarifpost A 2 € 13,50

b) für den Sichtvermerk auf den eingereichten  
10 Unterlagen nach Tarifpost A 7 (je € 6,20) € 62,00

**Gesamtsumme:** € **75,50**

Dieser Betrag ist mittels beiliegender Gebührenschriftung binnen 2 Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides zu entrichten.

Gebühren nach dem Gebührengesetz, BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.:

Gebühren:	1x € 14,30	€ 14,30	für den Antrag vom 1. August 2019
	10x € 3,90	€ 39,00	für die Beilagen 1, 3, 4 und 5
	<u>2x € 7,80</u>	<u>€ 15,60</u>	für die Beilage 2

**Gesamtsumme:** € **68,90**

Diese Gebühren sind bereits in der ausgewiesenen Gesamtsumme berücksichtigt.

## **Begründung**

### **A) Verfahrensgang**

I. Mit der Eingabe vom 1. August 2019 hat die Matschy Stein & Design GmbH. mit dem Sitz in Kapfenberg (FN 245703 d des Landesgerichtes Leoben) bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben „Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter“ in der Gemeinde Kapfenberg eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Am 4. September 2019 hat die Projektwerberin folgende Unterlagen übermittelt:

- Projektbeschreibung vom 3. September 2019 (Beilage 1)
- Planliche Darstellung - Grundriss/Ansichten/Schnitte/Lage vom 3. April 2019, Bestandteil des Baubescheides vom 5. Juli 2019, GZ: 2390-2017 (Beilage 2)
- Einverständniserklärungen (Beilage 3)

Mit der Eingabe vom 12. September 2019 hat die Projektwerberin eine ergänzende Projektbeschreibung vorgelegt (Beilage 4).

Am 8. November 2019 hat die Projektwerberin die für die Erstellung der luftreinhalte- und schalltechnischen Stellungnahme erforderlichen Unterlagen (Beilage 5) übermittelt.

II. Zur Frage des Vorliegens von schutzwürdigen Gebieten im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 wurden folgende Stellungnahmen eingeholt:

- Stellungnahme des Amtssachverständigen für Naturschutz betreffend das Vorliegen eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie A (vgl. Punkt B) III.)
- Stellungnahme des Amtssachverständigen für örtliche Raumplanung betreffend das Vorliegen eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (vgl. Punkt B) II.)

III. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung hat am 11. November 2019 folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Mit Schreiben vom 12. September 2019 sowie 11. November 2019 haben Sie Unterlagen der Matschy Stein & Design GmbH zum UVP-Feststellungsverfahren für das Projekt der Errichtung und des Betriebs eines Privatflugplatzes für Helikopter in Kapfenberg am Grundstück Nr. .544, KG St. Martin, übermittelt.*

*Dazu ersuchen Sie um Stellungnahme zur Frage, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des dortigen Siedlungsgebietes durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird. Dieser Schutzzweck ist als Schutz der Wohnbevölkerung vor gesundheitsgefährlichen bzw. lebensbedrohenden oder das Wohlbefinden erheblich einschränkenden Immissionen definiert.*

*Für den Beurteilungsgegenstand Luftreinhaltung sind die Emissionen und Immissionen durch den bei Realisierung zu erwartenden Flugbetrieb abzuschätzen. Alle übrigen Emissionen sind für die Fragestellung unerheblich.*

*Gemäß Einreichunterlagen ist von 10 Flugbewegungen des Hubschraubertyps Airbus Helicopter H 120 pro Jahr auszugehen, wobei der Startvorgang ca. 2 Minuten, der Leerlauf nach Landung ca. 0,5 Minuten betragen soll. Emissionsdaten konnten von Antragstellerseite nicht geliefert werden. Die Emissionen werden daher mangels belastbarer Angaben von Seiten des Projektanten mittels Internetrecherchen abgeschätzt.*

*Geplant ist die Verwendung des Hubschraubertyps Airbus Helicopter H 120, der gemäß Recherche von einer Turbine des Typs Turboméca Arrius 2F mit 375 kW bzw. 511 PS Start- (~Maximal)leistung betrieben wird. Die Emissionsabschätzung wurde über die ‚Anleitung zur Abschätzung von Helikopteremissionen‘ des Schweizer Bundesamtes für Zivilluftfahrt vorgenommen. (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/regulation-und->*

[grundlagen/umwelt/schadstoffemissionen/triebwirkemissionen/anleitung-zur-abschaetzung-von-helikopteremissionen.html](#))

*Dabei wurde für einen Lande/Startzyklus im Sinne eines immissionsseitig realistischen und gleichzeitig konservativen Ansatzes von 2 Minuten Landezeit, 5 Minuten Leerlauf am Boden und 2 Minuten Startzeit ausgegangen. Der verwendeten Anleitung zufolge werden dabei rund 22,7 g Stickstoffoxide, 144 g unverbrannte Kohlenwasserstoffe und 13,7 kg Kohlenmonoxid freigesetzt.*

*Da das Emissionsereignis also nur sehr kurz und zudem nur 10 Mal pro Jahr eintritt (keine Auswirkungen auf Jahresmittelwerte), sind diese Emissionen wie folgt immissionsseitig zu beurteilen:*

- *Die Stickstoffoxidemissionen sind so gering, dass ein Erreichen des Grenzwertes zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit des Immissionsschutzgesetzes – Luft (200 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> als Halbstundenmittelwert) ausgeschlossen werden kann.*
- *Für Kohlenwasserstoffe existieren keine gesetzlichen Grenzwerte, die Grenzwerte von Einzelstoffen dieser Schadstoffgruppe sind durchwegs als Jahresmittelwerte definiert.*
- *Der IG-L – Grenzwert für Kohlenmonoxid ist als Achtstundenmittelwert definiert. Trotz kurzfristiger hoher Emissionen ist ein Erreichen des Grenzwertes aufgrund der langen Grenzwert-Mittelungszeit nicht zu erwarten.*

*Aus diesen Gründen erübrigt sich eine rechnerische Abschätzung der Immissionen.*

*Luftschadstoffseitig ist also nicht zu erwarten, dass der oben beschriebene Schutzzweck des Siedlungsgebietes durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.“*

**IV.** Der schalltechnische Amtssachverständige hat am 2. Dezember 2019 wie folgt Stellung genommen:

*„Mit Schreiben vom 12. September 2019 sowie 11. November 2019 haben Sie Unterlagen der Matschy Stein & Design GmbH zum VVP-Feststellungsverfahren für das Projekt der Errichtung und des Betriebs eines Privatflugplatzes für Helikopter in Kapfenberg am Grundstück Nr. .544, KG St. Martin übermittelt. Dazu ersuchen Sie um Stellungnahme zur Frage, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des dortigen Siedlungsgebietes durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.*

*Gemäß Einreichunterlagen ist von 10 Flugbewegungen des Hubschraubertyps Airbus Helicopter H 120 pro Jahr auszugehen, wobei der Startvorgang ca. 2 Minuten, der Leerlauf nach Landung ca. 0,5 Minuten betragen soll. Emissionsdaten wurden im Projekt nicht bekanntgegeben. Die Emissionen werden daher mangels Angaben auf Basis von Messungen eines Rettungshubschraubers abgeschätzt. Das nächste Siedlungsgebiet ist vom geplanten Landeplatz rund 50 m entfernt. Bei einem Rettungshubschrauber wurden Messungen für Starts und Landungen durchgeführt. Dabei konnte eine Schalleistung von rund LW 120 dB ermittelt werden. Folglich der Einwirkzeit von rund 3 Minuten und der Entfernung ergibt dies einen Beurteilungspegel gemäß Iso 9613 von L<sub>r</sub> = 54 dB. Dieser Beurteilungspegel unterschreitet den Planungsrichtwert für ein Wohngebiet für die Tageszeit von 55 dB.*

*Da das Emissionsereignis nur sehr kurz und zudem nur 10 Mal pro Jahr Eintritt, ist dieses aus schalltechnischer Sicht nicht geeignet, die örtlichen Verhältnisse über den Tageszeitraum wesentlich zu verändern.*

*Schalltechnisch ist folglich nicht zu erwarten, dass das naheliegende Siedlungsgebiet durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.“*

**V.** Mit Schreiben vom 3. Dezember 2019 wurden die Verfahrensparteien sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Gegenstand des Verfahrens und dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

## VI. Die Umweltschützerin hat am 9. Dezember 2019 folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Mit Schreiben vom 3. Dezember 2019 wurde ich über das Ergebnis der Beweisaufnahme zum Vorhaben der Matschy Stein & Design GmbH informiert, auf Gst. Nr. 554 KG St. Martin einen Flugplatz für Helikopter zu errichten. Der Flugplatz soll im zentralen Stadtgebiet von Kapfenberg betrieben werden und beansprucht daher ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E. Der Neubau von Flugplätzen für Hubschrauber in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie E ist einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, in deren Rahmen festzustellen ist, ob wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzwecks des Siedlungsgebietes zu besorgen sind.*

*Aus der Projektbeschreibung geht hervor, dass für den geplanten Flugplatz 10 Flugbewegungen pro Jahr geplant sind. Die von der Behörde eingeholten Stellungnahmen der ASV für Schallschutz und für Luftreinhaltung stellen daher hinsichtlich ihrer Beurteilung der Auswirkungen des Hubschrauberflugplatzes auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Siedlungsgebietes ebenfalls auf 10 Flugbewegungen pro Jahr ab. Unter Zugrundelegung dieser äußerst geringen Anzahl an Hubschrauberflügen kommen die ASV nachvollziehbar zu dem Schluss, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Siedlungsgebietes zu erwarten sind.*

*Aus der im Informationsschreiben der Behörde enthaltenen Projektbeschreibung und den gutachterlichen Stellungnahmen war für mich der Zweck des Hubschrauberflugplatzes nicht ableitbar, weshalb ich diesbezüglich bei der Behörde nachgefragt habe. Die in diesem Telefonat erhaltenen Informationen lassen für mich keinesfalls den Schluss zu, dass für die geplanten Zwecke mit der angegebenen Anzahl an Flugbewegungen das Auslangen gefunden werden kann. Aus meiner Sicht scheint die Anzahl an Flugbewegungen bewusst niedrig angegeben worden zu sein, um der Feststellung einer UVP-Pflicht zu entgehen.*

*Zur Verifizierung der Auswirkungen des geplanten Flugplatzes auf den Schutzzweck des Siedlungsgebietes darf daher der höfliche Antrag gestellt werden, die Matschy Stein & Design GmbH zu einer Konkretisierung des Betriebszwecks des Flugplatzes und der geplanten Flugbewegungen aufzufordern, aus der nachvollziehbar hervorgeht, dass tatsächlich mit 10 Flugbewegungen pro Jahr das Auslangen gefunden werden kann. Sollten sich daraus zusätzliche Flugbewegungen ergeben, wird weiters der Antrag gestellt, die ASV für Schallschutz und für Luftreinhaltung auf Basis der (realistischen) Anzahl von Flugbewegungen neuerlich zu befassen.“*

## VII. Die Luftfahrtbehörde hat am 11. Dezember 2019 wie folgt Stellung genommen:

*Zum Feststellungsantrag der Matschy Stein & Design GmbH bzw. der mit Schreiben der Abteilung 13, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, zur Stellungnahme übermittelten Kurzbeschreibung des Vorhabens ‚Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter‘ in der Gemeinde Kapfenberg nimmt die Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Verkehrsbehörde, wie folgt Stellung:*

*Grundsätzlich ist die Abteilung 16, Verkehrsbehörde, der Ansicht, dass sie bezüglich des verfahrensgegenständlichen Antrages nicht mitwirkende Behörde ist. Gemäß § 68 Abs. 2 LFG liegt die Zuständigkeit für Zivilflugplatzbewilligungen bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde.*

*Der Landeshauptmann ist lediglich für Außenlandungen zuständig, wobei angemerkt wird, dass diese in Siedlungsgebieten äußerst restriktiv erteilt werden, was bedeutet, dass für kommerzielle Flüge, bei denen kein öffentliches Interesse besteht, nur sehr selten und sehr eingeschränkt Genehmigungen erteilt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei derartigen Landungen (ohne öffentliches Interesse) massive Anrainerbeschwerden zu erwarten sind, weil dabei nicht gemittelte Lärmgrenzwerte entscheidend sind, sondern die Spitzengrenzwerte als äußerst unangenehm empfunden werden. Außerdem ist für den An- und Abflug in stark besiedeltem Gebiet die Frage der Luftfahrtsicherheit zu berücksichtigen. Es wird jedenfalls eine Stellungnahme eines luftfahrttechnischen Sachverständigen angeraten.*

*Besonders hingewiesen wird darauf, dass sich in einer Entfernung von 2 bis 2,5 km Entfernung (Luftlinie) der Flugplatz Kapfenberg befindet, der eine gute Alternative zum beantragten Flugplatz darstellen würde und den Vorteil hätte, dass die Belästigung der Anrainer überhaupt wegfallen würde.*

*Festzuhalten ist, dass mit einer Einschränkung auf 10 Landungen im Feststellungsbescheid absolut nichts gewonnen ist, da die Rechtskraft eines Feststellungsbescheids immer nur für den entschiedenen Sachverhalt, d.h. für eine im Wesentlichen unveränderte Sach- und Rechtslage gilt. Bei der Beurteilung der Bindungswirkung eines Feststellungsbescheids nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist maßgeblich, ob das zu beurteilende Vorhaben mit dem im Feststellungsverfahren gegenständlichen Projekt hinsichtlich der für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkte identisch ist. Das festgestellte Nichtbestehen einer UVP-Pflicht für ein bestimmtes Vorhaben bindet weder den Antragsteller, noch die Luftfahrtbehörde (Bezirksverwaltungsbehörde) in einem anschließenden Bewilligungsverfahren nach § 68 LFG an die im Feststellungsverfahren nach dem UVP-G geprüften maximalen 10 Flugbewegungen. Vielmehr ist die Bezirksverwaltungsbehörde bei z.B. Antragstellung von 20 oder 30 Luftbewegungen an diesen Antrag gebunden und hat darüber abzusprechen, ob die Voraussetzungen für die Bewilligung vorliegen (verfahrenseinleitender Antrag). Voraussetzung einer Zivilflugplatz-Bewilligung ist gemäß § 71 Abs. 1 lit. d LFG ua., dass dem Vorhaben sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Dazu zählt u.a. eine allfällige Lärm- bzw. Staub-/Abgasbelastung der Nachbarschaft. Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, ist die Bewilligung zu versagen bzw. nach Gewährung des Parteiengehörs der Antrag entsprechend zu ändern (wozu auch die Einschränkung der Luftbewegungen durch den Antragsteller zählen kann).*

*Die vorgebrachten Bedenken der Umweltschutzorganisation werden leider geteilt, da erfahrungsgemäß auch bei Außenlandungen immer wieder versucht wird, die Anzahl der Landungen schrittweise auszuweiten.“*

**VIII.** Die Standortgemeinde hat am 18. Dezember 2019 wie folgt Stellung genommen:

*„Unter Punkt A) II. wird festgestellt, dass das Vorhaben in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) zur Ausführung kommen soll. Wie ebenfalls richtig festgestellt wird, befindet sich der geplante Hubschrauberlandeplatz im Bereich des zentralen Stadtgebietes von Kapfenberg mit durchmischter Nutzung, in der das Wohnen immer noch einen Schwerpunkt darstellt. So befinden sich in unmittelbarer Nähe meist 2- bis 3-geschoßige Gebäude mit Wohnungen und Höhen von 6 bis 10 m. Dann erfolgt eine Staffelung von 4- bis 6-geschoßigen Gebäuden (Gebäudehöhe von 12 bis 20 m), bis hin zum sogenannten ‚Kapfenberger Hochhaus‘ mit 11 Geschoßen oder über 30 m Höhe in einem Abstand vom geplanten Flugplatz von nur 400 m. Da die Landeplattform auf einer Höhe von rd. 9 m liegen soll, ergibt sich hier ein kesselartiges Szenario an dessen Tiefpunkt die Lärmquelle liegen wird.*

*Es kommt nicht von ungefähr, dass unter Punkt A) IV. der Neubau von Flugplätzen für Hubschrauber in schutzwürdigen Gebieten wie der Kategorie E UVP-pflichtig ist und nur solche Flugplätze für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinne des § 2 der ZARV 1985, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen, davon ausgenommen sind. Hier handelt es sich um eine rein private Nutzung mitten in der Stadt, wo vorerst nur 10 Flugbewegungen bei Tageslicht angegeben wurden. Selbst bei den zitierten Ausnahmen in Siedlungsgebieten ist es meist unüblich auf dem tiefsten Punkt zu landen, sondern (siehe Krankenhäuser) auf dem höchsten Punkt des Gebäudekomplexes.*

*Auch sind die Stromversorgungsleitungen der im Norden gelegenen ÖBB-Südbahnstrecke auf ähnlicher Höhe wie der Landeplatz und es verwundert die Stadtgemeinde Kapfenberg sehr, dass die ÖBB in diesem Verfahren keine Parteistellung hat.*

*Außerdem betreibt das Steinmetzunternehmen Matschy auf dem Betriebsgelände auch einen Steh-Dreh-Kran, dessen Einfluss auf die Sicherheit bei Start und Landung zu prüfen wäre.*

*In Bezug auf den Punkt A) V. ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie E) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird, wurden zwei amtliche Gutachten in Bezug*

*auf Luftreinhaltung und ein schalltechnisches Gutachten der Information beigelegt. Irritierend für die Stadtgemeinde Kapfenberg ist, dass aufgrund fehlender Angaben durch die Bauwerberin aufgrund des jeweiligen Fachgebietes andere Annahmen bzw. nicht korrekte Annahmen zur Beurteilung getroffen wurden. So wird im Gutachten für die Luftreinhaltung ein Emissionszeitraum von 2 Minuten Landezeit, 5 Minuten Leerlauf am Boden und 2 Minuten Startzeit, also 9 Minuten Emissionszeit angenommen. Im schalltechnischen Gutachten aber nur eine Einwirkzeit von rd. 3 Minuten. Als nächst gelegenes Siedlungsgebiet zum Landeplatz wird eine Entfernung von rd. 50 m angenommen. Lt. Beilage 1 befindet sich aber das nächst bewohnte Gebäude in einem Abstand von rd. 35 m. Daher wird unsererseits die Frage gestellt, ob bei korrigierter Annahme des Szenarios das schalltechnische Gutachten in Bezug auf das naheliegende Siedlungsgebiet durch das gegenständliche Vorhaben nicht doch wesentlich beeinträchtigt wird?*

*Für die Standortgemeinde stellen sich daher die Fragen, die wir gerne von der zuständigen Behörde im Vorfeld der Entscheidung beantwortet haben möchten: Ist die UVP-Pflicht einmal für die Genehmigung dieses Flugplatzes für 10 Flugbewegungen des angegebenen Hubschraubertyps einmal ausgeschlossen, wie verhält sich dies, bei Aufstockungen der Flugbewegungen und eines anderen Hubschraubertyps? Ändern sich somit die Voraussetzungen für das UVP-Feststellungsverfahren? Wie einfach bzw. welche Verfahrensschritte sind bei einem einmal genehmigten Flugplatz für Helikopter mitten im Zentrum einer Stadt dann notwendig, die Flugbewegungen aufzustocken und einen anderen Helikoptertyp zu verwenden?*

*Abschließend möchte die Standortgemeinde feststellen, dass die Stadtgemeinde Kapfenberg über einen nur 3 bis 5 Minuten Fahrzeit entfernten Flugplatz, geeignet für jeden Hubschraubertyp, verfügt. Es ist daher unserer Meinung nach nicht notwendig und dem Wohlbefinden unserer Bevölkerung nicht zumutbar, private Flugplätze innerhalb von Siedlungsgebieten zu errichten, schon gar nicht in so zentraler und ungeeigneter Lage, wie dies die Projektwerberin wünscht. Außerdem hat die Standortgemeinde berechtigten Zweifel daran, dass es bei diesem privaten Flugplatz nicht bei 10 Flugbewegungen pro Jahr bleiben wird, und die Betreiberin des Flugplatzes nach erstmaliger Genehmigung, die Flugfrequenz deutlich überschreiten wird. So hat die Projektwerberin die Konstruktion für den Flugplatz - trotz ablehnender Haltung der Standortgemeinde - bereits als ‚Dachkonstruktion mit auskragendem Vordach über dem bestehenden 2-geschoßigen Gebäude mit Stiegenanlage‘ baubehördlich genehmigen lassen, und ist auch aufgrund des bereits realisierten Bauvorhabens davon auszugehen, dass es nicht bei der angegebenen geringen Flugfrequenz bleiben wird. Vielmehr ist aufgrund der bereits gesetzten Schritte und dem bisher gezeigten Verhalten der Projektwerberin davon auszugehen, dass nach Genehmigung des Flugplatzes für den eigenen Helikoptertyp auf kurz oder lang der Wunsch nach massiv mehr Flugbewegungen und fremden weiteren noch nicht definierten Helikoptern kommen wird.*

*Die Standortgemeinde ersucht die zuständige Behörde die vorgebrachten Argumente entsprechend zu prüfen und im Sinne des Wohlbefindens der Bevölkerung von Kapfenberg zu entscheiden.“*

**IX.** Zur Eingabe der Standortgemeinde vom 18. Dezember 2019 hat der Amtssachverständige für Luftreinhaltung am 8. Jänner 2020 wie folgt Stellung genommen:

*„Mit Schreiben vom 3. Jänner 2020 haben Sie die Eingabe der Stadtgemeinde Kapfenberg vom 20. Dezember 2019 mit dem Ersuchen um Stellungnahme zum Vorbringen auf Seite 2, 3. Absatz, übermittelt. Darin wird ausgeführt, dass in den beiden Fachgutachten Luftreinhaltung und Schalltechnik unterschiedliche Beurteilungszeiträume betrachtet wurden. Für die Luftreinhaltung wurden insgesamt rund 9 Minuten Emissionszeit, für die Schalltechnik 3 Minuten angenommen.*

*Grundsätzlich entstammen diese zeitlichen Annahmen aus je nach Beurteilungsgegenstand unterschiedlichen fachlichen Überlegungen bzw. Fachliteraturstellen. So begründet sich die Abschätzung der Luftschadstoffemissionen auf die zu erwartende mittlere Andauer von Emissionsfreisetzungen, die auch als relevant für die unmittelbare Nachbarschaft anzusehen sind. Für den Bereich Schallschutz*

*können hier andere Überlegungen bzw. Abgrenzungen fachlich notwendig und sinnvoll sein, eine Übereinstimmung der Beurteilungszeiträume ist nicht zwingend erforderlich.*

*Weiters wird von der Stadtgemeinde vorgebracht, dass gutachtensseitig größere Entfernungen zur Wohnnachbarschaft angenommen wurden als in der Realität gegeben sind. Im luftreinhaltetechnischen Gutachten finden sich keine Angaben zu den Abständen zu den nächsten Nachbarn. Die getroffenen Annahmen sind unabhängig davon, ob sich diese in 50 m oder 35 m Entfernung befinden.“*

**X.** Am 9. Jänner 2020 hat der Amtssachverständige für Schallschutz zur Eingabe der Standortgemeinde vom 18. Dezember 2019 wie folgt Stellung genommen:

*„Mit Schreiben vom 3. Jänner 2020 wurde die Eingabe der Stadtgemeinde Kapfenberg vom 20. Dezember 2019 mit dem Ersuchen um Stellungnahme zum Vorbringen auf Seite 2, 3. Absatz, übermittelt.*

*Darin wird ausgeführt, dass in den beiden Fachgutachten Luftreinhaltung und Schalltechnik unterschiedliche Beurteilungszeiträume betrachtet wurden. Für die Luftreinhaltung wurden insgesamt rund 9 Minuten Emissionszeit, für die Schalltechnik 3 Minuten angenommen. Dazu ist aus schalltechnischer Sicht festzustellen, dass sich die angenommenen 3 Minuten auf die Messungen beim Start eines Rettungshubschraubers beziehen. Unter der Annahme, dass der Hubschrauber abgestellt wird und am gleichen Tag wieder wegfliegt (Einwirkzeit 6 Minuten pro Tag) erhöht sich der nachfolgend angeführte Beurteilungspegel um 0,1 dB, was vernachlässigt werden kann.*

*Einen größeren Einfluss auf den berechneten Beurteilungspegel hat der Abstand zur Nachbarschaft.*

*Bei einer Reduktion des Abstandes zur Nachbarschaft vom 50 m auf 35 m, wie im Schreiben der Stadtgemeinde Kapfenberg angeführt, erhöht sich der Beurteilungspegel auf 55,9 dB. Folglich wird der Planungsrichtwert für ein Wohngebiet um rund 1 dB überschritten, welcher bei dieser groben Prognose sicherlich im Bereich der Berechnungstoleranz liegt und vernachlässigt werden kann (keine Berücksichtigung von Anflugrichtung und Anflughöhe). Während des Starts sind kurzfristig Pegel von rund 80 dB bei der nächsten Wohnnachbarschaft im Freien zu erwarten.*

*Da die Emissionsereignisse nur sehr kurz und zudem nur 10 x pro Jahr eintreten sollen, sind diese aus schalltechnischer Sicht nicht geeignet, die örtlichen Verhältnisse über den Tageszeitraum wesentlich zu verändern bzw. die Nachbarschaft zu gefährden. Eine Belästigung der nahen Wohnnachbarschaft ist allerdings zu erwarten, welche exakt im luftfahrtrechtlichen Verfahren zu prüfen sein wird.“*

**XI.** Die Umweltsachverständige hat am 15. Jänner 2020 wie folgt Stellung genommen:

*„Die Matschy Stein & Design GmbH plant die Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin, Stadtgemeinde Kapfenberg. Der Flugplatz soll mitten im Siedlungsgebiet im Nahbereich des Bahnhofsgeländes zur Ausführung gelangen. Laut Angabe der Antragstellerin sollen 10 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Auch wenn diese Angabe aus meiner Sicht wenig glaubwürdig ist, ist die Behörde bei ihrer Entscheidung dennoch an diesen Antragsgegenstand gebunden. Festzuhalten ist, dass jedoch auch die Entscheidung im Feststellungsverfahren ausschließlich für angegebenen 10 Flugbewegungen pro Jahr gilt. Ein geänderter Antragsgegenstand in einem luftfahrtbehördlichen Verfahren bei der BH würde ein erneutes Feststellungsverfahren erforderlich machen.*

*Aufgrund der Einwendungen der Stadtgemeinde Kapfenberg als Standortgemeinde wurden von der Behörde die ASV für Luftreinhaltung und Schalltechnik erneut mit der Frage befasst, ob der geplante Flugplatz für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) wesentlich beeinträchtigt. Der ASV für Luftreinhaltung verweist im Wesentlichen auf seine Stellungnahme vom 11.11.2019. Auch aus Sicht des schallschutztechnischen ASV ändern die Einwendungen der Standortgemeinde nichts an seiner ursprünglichen Beurteilung; er weist jedoch darauf hin, dass eine Belästigung der nahen Wohnnachbarschaft zu erwarten ist. Es stellt sich daher die Frage, ob diese Belästigung allenfalls eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des*



*Siedlungsgebietes bewirken kann. Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 3 UVP -G (Stand 01.07.2011), Rz. 69 führen dazu Folgendes aus: „Allen EFP-Tatbeständen gemeinsam ist, dass nur erhebliche Auswirkungen zur UVP-Pflicht führen (§ 3 Abs 4 spricht von einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks oder schützenswerten Lebensraums). Dabei sind das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Auch wenn die Begriffe „erheblich“ und „wesentlich“ in der gesprochenen Sprache häufig synonym verwendet werden, kommt ihnen im Kontext des UVP-G eine unterschiedliche Bedeutung zu. So formt das UVP-G zwei Begriffspaare („erhebliche Auswirkungen“ und „wesentliche Beeinträchtigung“), die miteinander in einer besonderen Beziehung stehen: Eine Auswirkung ist immer dann erheblich und bewirkt eine UVP-Pflicht des Vorhabens, wenn zu erwarten ist, dass durch das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen entweder das Schutzgut in der Form von schädlichen, belästigenden oder belastenden Einwirkungen oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird (US 12. 03. 2010, 4A/2010/1-9 Wulkaprodersdorf; US 21. 12. 2009, 7A/2009/20-11 St. Veit/Vogau; US 06. 04. 2009, 2A/2008/19-21 B 1 Asten; US 09. 07. 2008, 7A/2008/7-10 Phyra III; US 16. 08. 2007, 5B/2006/24-21 Wien Aderklaaerstrasse; US 04. 07. 2007, 7A/2007/9-6 Ernstbrunn; US 18. 10. 2005, 8A/2005/15 – 20 Halbenrain III; US 26. 01. 2004, 9A/2003/19-30 Maishofen; US 23. 08. 2001, 1B/2001/2-28 Ort/Innkreis II).*

*Bspw. ist für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten konkret zu beurteilen, ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährliche bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist (US 27. 05. 2002, 7B/2001/10-18 Sommerein).“ Wie vom schalltechnischen ASV dargelegt, führen 10 (jeweils für sich) belästigende Flugbewegungen pro Jahr zu keiner wesentlichen Veränderung der örtlichen Verhältnisse über den Tageszeitraum und damit zu keinen unzumutbaren Belästigungen der Anrainer.*

*Für den geplanten Flugplatz für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin, Stadtgemeinde Kapfenberg mit 10 Flugbewegungen pro Jahr ist daher keine UVP erforderlich. Jede Änderung des Antragsgegenstandes macht jedoch aus meiner Sicht ein neuerliches Feststellungsverfahren erforderlich.“*

**XII.** Mit Schreiben vom 13. Jänner 2020 wurden die Verfahrensparteien, die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Ergebnis der ergänzend durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

**XIII.** Die Umweltschützerin hat am 15. Jänner 2020 wie folgt Stellung genommen:

*„Die Matschy Stein & Design GmbH plant die Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin, Stadtgemeinde Kapfenberg. Der Flugplatz soll mitten im Siedlungsgebiet im Nahbereich des Bahnhofsgeländes zur Ausführung gelangen. Laut Angabe der Antragstellerin sollen 10 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Auch wenn diese Angabe aus meiner Sicht wenig glaubwürdig ist, ist die Behörde bei ihrer Entscheidung dennoch an diesen Antragsgegenstand gebunden. Festzuhalten ist, dass jedoch auch die Entscheidung im Feststellungsverfahren ausschließlich für angegebenen 10 Flugbewegungen pro Jahr gilt. Ein geänderter Antragsgegenstand in einem luftfahrtbehördlichen Verfahren bei der BH würde ein erneutes Feststellungsverfahren erforderlich machen.*

*Aufgrund der Einwendungen der Stadtgemeinde Kapfenberg als Standortgemeinde wurden von der Behörde die ASV für Luftreinhaltung und Schalltechnik erneut mit der Frage befasst, ob der geplante Flugplatz für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) wesentlich beeinträchtigt. Der ASV für Luftreinhaltung verweist im Wesentlichen auf seine Stellungnahme vom 11. November 2019. Auch aus Sicht des schallschutztechnischen ASV ändern die Einwendungen der Standortgemeinde nichts an seiner ursprünglichen Beurteilung; er weist jedoch darauf hin, dass eine Belästigung der nahen Wohnnachbarschaft zu erwarten ist. Es stellt sich daher die Frage, ob diese Belästigung allenfalls eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des Siedlungsgebietes bewirken kann.*

*Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 3 UVP -G (Stand 01.07.2011), Rz. 69 führen dazu Folgendes aus: „Allen EFP-Tatbeständen gemeinsam ist, dass nur erhebliche Auswirkungen zur UVP-Pflicht führen (§ 3 Abs. 4 spricht von einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks oder schützenswerten Lebensraums). Dabei sind das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Auch wenn die Begriffe ‚erheblich‘ und ‚wesentlich‘ in der gesprochenen Sprache häufig synonym verwendet werden, kommt ihnen im Kontext des UVP-G eine unterschiedliche Bedeutung zu. So formt das UVP-G zwei Begriffspaare (‚erhebliche Auswirkungen‘ und ‚wesentliche Beeinträchtigung‘), die miteinander in einer besonderen Beziehung stehen: Eine Auswirkung ist immer dann erheblich und bewirkt eine UVP-Pflicht des Vorhabens, wenn zu erwarten ist, dass durch das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen entweder das Schutzgut in der Form von schädlichen, belästigenden oder belastenden Einwirkungen oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird (US 12.03.2010, 4A/2010/1-9 Wulkaprodersdorf; US 21.12.2009, 7A/2009/20-11 St. Veit/Vogau; US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 B 1 Asten; US 09.07.2008, 7A/2008/7-10 Phyrä III; US 16. 08. 2007, 5B/2006/24-21 Wien Aderklaaerstrasse; US 04.07.2007, 7A/2007/9-6 Ernstbrunn; US 18.10.2005, 8A/2005/15 – 20 Halbenrain III; US 26.01.2004, 9A/2003/19-30 Maishofen; US 23.08.2001, 1B/2001/2-28 Ort/Innkreis II).*

*Bspw. ist für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten konkret zu beurteilen, ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährliche bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 Sommerein). Wie vom schalltechnischen ASV dargelegt, führen 10 (jeweils für sich) belästigende Flugbewegungen pro Jahr zu keiner wesentlichen Veränderung der örtlichen Verhältnisse über den Tageszeitraum und damit zu keinen unzumutbaren Belästigungen der Anrainer.*

*Für den geplanten Flugplatz für Helikopter auf Gst. Nr. .554 KG St. Martin, Stadtgemeinde Kapfenberg, mit 10 Flugbewegungen pro Jahr ist daher keine UVP erforderlich. Jede Änderung des Antragsgegenstandes macht jedoch aus meiner Sicht ein neuerliches Feststellungsverfahren erforderlich.“*

**XIV.** Die Projektwerberin hat am 27. Jänner 2020 folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Wie wir den Stellungnahmen entnehmen, werden Anrainerbeschwerden befürchtet, auf den Flugplatz im Nahebereich verwiesen, eine „rein private Nutzung“ unterstellt, das Projekt als nicht notwendig und dem Wohlbefinden der Bevölkerung nicht zumutbar bezeichnet und auch die Vermutung geäußert, dass die Anzahl der angegebenen Flugbewegungen bewusst niedrig gehalten worden sei.*

*Bei sachlicher Betrachtung haben die Beurteilungen der ASV für Schallschutz und für Luftreinhaltung aber nachvollziehbar zum Ergebnis geführt, dass keine relevante Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens der Bevölkerung der Industriestadt Kapfenberg lässt sich daher bei objektiver Betrachtung nicht nachvollziehen.*

*Auch die bereits vorgelegten Zustimmungserklärungen belegen, dass Anrainerbeschwerden tatsächlich nicht zu befürchten sind.*

*Unverständlich erscheint auch die unsachliche Kritik am „bisher gezeigten Verhalten“, zumal hier in völlig legaler Weise eine Baubewilligung erwirkt und das Bauvorhaben, welches in seiner Gesamtheit zu sehen ist und aufgrund der Betriebsentwicklung unaufschiebbar war, ausgeführt wurde, wobei hinsichtlich des zusätzlichen Zwecks mit dem gegenständlichen Verfahren die korrekte Vorgehensweise gewählt wurde, um eine Genehmigung für eine weitere Nutzung zu erlangen.*

*Die unterstellte ‚rein private Nutzung‘ ist überhaupt nicht vorgesehen und ergibt sich dafür auch kein Anhaltspunkt.*

*Tatsächlich verhält es sich so, dass sich unser Betrieb als qualifiziert hochwertiges Unternehmen der steinverarbeitenden Branche mit der Fähigkeit zur Durchführung anspruchsvoller Sonderwünsche*

etabliert hat. Einerseits werden wir mit anspruchsvollen Restaurierungen im Hochbau beauftragt, andererseits sind wir auch in der Lage Natursteinböden in Privatflugzeugen einzubauen.

Die diesbezüglichen Kunden reisen mit ihren eigenen Luftfahrzeugen zum Flughafen in Wien oder Graz an und erwarten den Hubschraubertransfer nach Kapfenberg. Der Flughafen in Kapfenberg ist aber nur bedingt in der Lage diesen Bedarf zu decken, zumal kein ständig überwachter Betrieb gegeben ist. Um hier die Anforderungen anspruchsvoller Kunden befriedigen zu können, ist es erforderlich die alternative Abwicklung über den eigenen Landeplatz anbieten zu können. Nur so können konkurrenzfähig in diesem Segment Leistungen angeboten und abgewickelt werden.

In Restaurierungsfällen ist in Ausnahmefällen eine Beurteilung oder Montage „aus der Luft“ erforderlich, wobei auch hier ein Transport zunächst über LKW mit anschließender Verladung am Flughafen Kapfenberg nicht nur eine weit höhere Belastung aufgrund des mehrfachen Maschineneinsatzes erfordert, sondern auch die logistische Abwicklung maßgeblich erschwert.

Es ist nachvollziehbar, dass in beiden Fällen der Bedarf nur ein sehr eingeschränkter ist, sodass jedenfalls mit den angegebenen jährlichen Flugbewegungen das Auslangen gefunden werden kann.

Unter Berücksichtigung der fachlichen Stellungnahmen der ASV und bei objektiver emotionsloser Beurteilung erscheinen daher die Voraussetzungen gegeben, um das Vorhaben als nicht UVP-pflichtig zu erachten.“

## **B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt**

**I.** Die Matschy Stein & Design Gmbh. mit dem Sitz in Kapfenberg (FN 245703 d des Landesgerichtes Leoben) plant die Errichtung eines Flugplatzes für Helikopter auf Gst. Nr. .554, KG St. Martin, in der Gemeinde Kapfenberg.

Projektgegenständlich sind 10 Flugbewegungen des Hubschraubertyps Airbus Helicopter H 120 pro Jahr.

Die Flugbewegungen finden bei Tageslicht unter Sichtflugbedingungen in der Zeit von Montag bis Freitag: 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr und Samstag von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr statt.

**II.** Das Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) im Sinne des Anhangs 2 UVP-G 2000 zur Ausführung. Das vorhabensgegenständliche Grundstück befindet sich im Bereich des zentralen Stadtgebietes und ist im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan 1.0 als Kerngebiet mit einer Bebauungsdichte von 0,5-2,5 ausgewiesen (vgl. die Stellungnahme des Amtssachverständigen für örtliche Raumplanung vom 19. August bzw. 2. Dezember 2019).

**III.** Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A im Sinne des Anhangs 2 UVP-G 2000 sind gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Naturschutz vom 12. November 2019 nicht betroffen.

**IV.** Bezüglich einer detaillierten Projektbeschreibung wird auf die Beilagen 1 bis 5 verwiesen.

**V.** Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

## **C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung**

**I.** Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

**II.** Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

**III.** Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

**IV.** Gemäß Anhang 1 Z 14 lit. j) Spalte 3 UVP-G 2000 ist der Neubau von Flugplätzen<sup>1b)</sup> für Hubschrauber in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder E, ausgenommen Segelflugfelder und Flugplätze<sup>1b)</sup> für Hubschrauber, die überwiegend Rettungs- und Ambulanzflügen im Sinne des § 2 der ZARV 1985, Einsätzen der Sicherheitsverwaltung, der Erfüllung von Aufgaben der Landesverteidigung oder der Verkehrsüberwachung mit Hubschraubern dienen, UVP-pflichtig.

<sup>1b)</sup> Ein Flugplatz ist ein festgelegtes Gebiet zu Land oder zu Wasser (einschließlich der Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen), das entweder ganz oder teilweise für die Ankunft, den Abflug oder die Bewegungen von Luftfahrzeugen am Boden bestimmt ist.

**V.** Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Gemäß § 3 Abs. 5 UVP-G 2000 hat die Behörde bei der Entscheidung im Einzelfall folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

Der Schutzzweck des Siedlungsgebietes wird wie folgt definiert: „Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährliche bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist (US 27.5.2002, 7B/2001/10-18 Sommerein).“

**VI.** Das gegenständliche Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E zur Ausführung, sodass zu prüfen war, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des Siedlungsgebietes durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.

Zur Klärung dieser Frage wurden Stellungnahmen aus den Fachbereichen Luftreinhaltung und Schallschutz eingeholt (vgl. Punkt A) III. und IV. sowie die Ergänzungen unter Punkt A) IX. und X.). Aus diesen Stellungnahmen geht schlüssig und nachvollziehbar hervor, dass bei 10 Flugbewegungen pro Jahr weder luftschadstoffseitig noch schalltechnisch eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des Siedlungsgebietes zu erwarten ist.

Zu den eingelangten Stellungnahmen der Umweltschützerin (vgl. Punkt A) VI. und XIII.), der Luftfahrtbehörde (vgl. Punkt A) VII.) und der Standortgemeinde (vgl. Punkt A) VIII.) ist in diesem Zusammenhang Folgendes auszuführen:

Ein Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat den Zweck, die Behördenzuständigkeit und das anzuwendende Verfahrensrecht festzustellen. Die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eines Projektes ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Ob das Vorhaben genehmigungsfähig ist, ist von der Luftfahrt- und der Baubehörde in den materienrechtlichen Verfahren zu prüfen.

Projektgegenständlich sind 10 Flugbewegungen des Hubschraubertyps Airbus Helicopter H 120 pro Jahr, die bei Tageslicht unter Sichtflugbedingungen in der Zeit von Montag bis Freitag: 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr und Samstag von 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr stattfinden. Sollte bei der Luftfahrtbehörde ein hiervon abweichendes Projekt eingereicht oder zu einem späteren Zeitpunkt Änderungen insbesondere im Sinne einer Ausweitung der Flugbewegungen oder Flugzeiten beantragt werden, ist das Projekt aus UVP-rechtlicher Sicht erneut zu prüfen. Sollte diese Prüfung ergeben, dass von einem geänderten Sachverhalt auszugehen ist, ist erneut eine Einzelfallprüfung durchzuführen. Die mitwirkenden Behörden nach dem Luftfahrtgesetz und dem Stmk. BauG sind gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 berechtigt, einen Feststellungsantrag bei der UVP-Behörde zu stellen und gemäß § 6 AVG verpflichtet, ihre Zuständigkeit von Amts wegen wahrzunehmen. Auf die Möglichkeit der Nichtigerklärung von Genehmigungen gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 wird hingewiesen.

**VII.** Das gegenständliche Vorhaben ist daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

**IX.** Die Kostenentscheidung gründet sich auf die genannten Gesetzesstellen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich bei uns** einzubringen.

Sie haben auch die Möglichkeit, die Beschwerde über das **Internet** mit Hilfe eines Web-Formulars einzubringen (<https://egov.stmk.gv.at/rmbe>). Bitte beachten Sie: Dies ist derzeit die einzige Form, mit der Sie eine beweiskräftige Zustellbestätigung erhalten.

Weitere technische Einbringungsmöglichkeiten für die Beschwerde (z.B. Telefax, E-Mail) können Sie dem Briefkopf entnehmen. Der Absender trägt dabei die mit diesen Übermittlungsarten verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes).

**Bitte beachten Sie**, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde zu enthalten:

- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 30,- zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht im Zeitpunkt der Einbringung der Beschwerde und ist sofort fällig. Sie müssen daher bereits bei der Eingabe der Beschwerde die Zahlung nachweisen; Sie können dazu einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung der Eingabe anschließen.

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl – GZ: von der ersten Seite) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtszahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

**Hinweis:**

*Wenn Sie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wünschen, müssen Sie diese gleichzeitig mit der Erhebung der Beschwerde beantragen. **Bitte beachten Sie**, dass Sie, falls die Behörde von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.*

Für die Steiermärkische Landesregierung:  
Die Abteilungsleiterin:  
i. V. Dr. Katharina Kanz