



Tiroler Umweltschwaft

An
Bezirkshauptmannschaft Lienz
z. Hd. [REDACTED]

per Mail

DI Lukas Umgeher

Telefon 0512/508-3483

Fax 0512/508-3495

landesumweltschwaft@tirol.gv.at

DVR:0059463

UID: ATU36970505

_____ **Republik Österreich, vertreten durch das Militärkommando Tirol, Innsbruck;
Hubschrauberhochgebirgslandelehrgang 27.02. – 09.03.2012; Berufung**

Geschäftszahl LUA-7-3.8/3/26-2012

Innsbruck, 13.02.2012

Mit Bescheid vom 26.01.2012, Zl. 819-44/102, eingelangt in der Tiroler Umweltschwaft am 30.01.2012, hat die Bezirkshauptmannschaft Lienz der Republik Österreich, vertreten durch das Militärkommando Tirol, über deren Antrag die naturschutzrechtliche Bewilligung (Spruchpunkt A) zur Durchführung eines Hubschrauberhochgebirgs-Landelehrganges im Tiroler Anteil des Nationalparks Hohe Tauern vom 27.02.2012 bis 09.03.2012 erteilt.

Gegen Spruchpunkt A (naturschutzrechtliche Bewilligung) dieses Bescheides erhebt die Landesumweltschwaft binnen offener Frist das Rechtsmittel der

Berufung

mit folgender **Begründung**:

Der zitierte Bescheid wird wegen Mangelhaftigkeit und inhaltlicher Rechtswidrigkeit im Umfang seines Spruchpunktes A vollinhaltlich angefochten.

Dazu ergehen folgende Ausführungen:

I. Wesentliche Feststellungen zum Projekt:

Zur Beschreibung des Projektes wird aus der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzkommission vom 25.01.2012, LUA-7-3.8/3/25/2012, Seite 1f zitiert:

*„Im Übungsgebiet, welches Gebiete in Kärnten, Oberösterreich, Steiermark, Salzburg und Tirol umfasst, sollen während des Lehrgangs maximal 10 bis 12 Hubschrauber zum Einsatz kommen. Auch der Tiroler Anteil des Nationalparks Hohe Tauern ist Teil dieses Übungsgebietes, wobei sich die Flugzeiten im Nationalpark auf die Vormittags- und Nachmittagsstunden beschränken. Für jeden eingesetzten Hubschrauber kann laut Antrag eine maximale Tagesflugzeit von maximal 4 Stunden angenommen werden (Montag und Freitag je 2 Stunden). Als Maximalwerte für das gesamte Übungsgebiet sind 19 Flugstunden pro Hubschrauber und Lehrgangswoche mit rund 250 Landungen bzw. Landeanflügen angegeben, wovon 20 % auf den Nationalpark Hohe Tauern entfallen und davon wiederum 30 % auf den Tiroler Anteil des Nationalparks. Daraus errechnet sich ein Maximalwert von **360 Landungen** im Nationalpark [Tiroler Anteil, Anm.]“*

Zweck der Flüge bzw. Landungen im Hochgebirge ist laut Antrag vom 01.12.2011:

„In Erfüllung des verfassungsgesetzlichen Auftrags des Österreichischen Bundesheers (ÖBH) sind auch im Bereich der Militärluffahrt bereits in Friedenszeiten alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um im Einsatzfall gem. §2 Wehrgesetz bestehen zu können. Diese Maßnahmen beinhalten unter anderem eine entsprechende einsatzbezogene Aus-, Fort- und Weiterbildung der Militärpiloten auf HS.“ sowie die Erfüllung diverser Vorgaben für die Aus-, Fort- und Weiterbildung im Bereich Hochgebirgsfliegerei (siehe Antrag vom 01.12.2011, Seite 3).“

II. Wesentliche Feststellungen zum Projektgebiet nicht berücksichtigt:

Zur im angefochtenen Bescheid **nicht berücksichtigten nationalen und internationalen Bedeutung** des Projektgebietes wird aus der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzkommission vom 25.01.2012, LUA-7-3.8/3/25/2012, Seite 2f zitiert:

„Zum Nationalpark Hohe Tauern: Die Durchführung von Hubschrauberflügen bzw. Außenlandungen und -abflügen steht grundsätzlich in großem Widerspruch zu den Schutzzinhalten eines Nationalparks. Der Nationalpark Hohe Tauern als Vorzeige-Schutzgebiet und einziger Nationalpark Tirols ist mittlerweile nach IUCN Kriterien international anerkannt und somit dem Schutz und dem Erhalt der biologischen Vielfalt gewidmet. Der Nationalpark wird von der Europäischen Kommission als wichtiger Lebensraum für Vögel zu den „Important Bird Areas“ gezählt. In diesen ausgewiesenen Zonen werden auf der Roten Liste angeführte, vom Aussterben bedrohte und gefährdete Tierarten geschützt. Aufgrund seines Schutzstatus stellt der Nationalpark Hohe Tauern einen überaus wichtigen Rückzugsraum für seltene, gefährdete und vom Aussterben bedrohte Tierarten dar. So ist etwa das Etablieren einer selbstständigen Bartgeierpopulation in den Alpen sogar Ziel eines von der Europäischen Union und vom Lebensministerium getragenen und unterstützten LIFE Projektes. Dabei ist nicht außer Acht zu lassen, dass möglicherweise die Populationsentwicklung der seit dem Jahr 1986 freigesetzten Bartgeier durch die Landeübungen nachhaltig beeinträchtigt werden könnte. Dies wäre gerade für das Jahr 2012 von höchster Bedeutung, als dass für die anstehende Brutsaison die Chance einer Paarbildung besteht (siehe Stellungnahme [REDACTED] vom 24.11.2011, Seite 3). Weiters wird von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit Wissenschaftlern bzw. der Nationalparkverwaltung ebenso seit Jahren versucht die Steinadlerpopulation im Nationalpark Hohe Tauern zu fördern. Nicht zuletzt wurde der

*Nationalpark Hohe Tauern auch als Natura 2000 Schutzgebiet der Europäischen Kommission genannt, weshalb die Vereinbarkeit von Vorkommen EU-geschützter Tierarten mit den Hubschrauberübungen nicht gegeben sein kann. Dies deshalb, weil wie bereits in früheren Stellungnahmen und in diversen Gutachten dargelegt, die hohe Lärmentwicklung und das Annähern aus der Luft für zahlreiche Tierarten als Bedrohung angesehen wird und sich somit nachteilig auf das natürliche Verhalten auswirkt. Die Landeübungen sind vom Standpunkt der Tiroler Umweltschutzbehörde aus gesehen als absichtliche Störung während der Überwinterungs- und Fortpflanzungszeit im Sinne der Tiroler Naturschutzverordnung 2006 anzusehen. Logischerweise ist deshalb ein Nationalpark wie der **Nationalpark Hohe Tauern nicht als militärisches Übungsgelände für erheblich lärmerzeugende Maschinen geeignet.***

Der Tiroler Umweltschutzbehörde ist bekannt, dass das Bundesheer gemäß § 3 Abs. 2 lit. c des Tiroler Nationalparkgesetzes die Durchführung einsatzähnlicher Übungen des Bundesheeres vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen sind, jedoch nicht von den Schutzzinhalten des Natura 2000-Gebietes.

In diesem Zusammenhang steht auch der nachstehend zitierte Passus der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzbehörde vom 25.01.2012, Seite 3:

„Zur „Bedachtnahme auf die „Belange des Natur-/Umweltschutzes“: Der Anteil, welcher von den beantragten Außenlandungen auf den Tiroler Anteil des Nationalparks Hohe Tauern entfällt, wird im gegenständlichen Antrag mit einer theoretisch möglichen Höchstzahl an Außenlandungen von 360 angegeben. Die Höhe der beantragten Außenlandungen und der gewählte Zeitraum (Wintermonate) stehen jedoch im Widerspruch zu den im gegenständlichen Antrag angeführten „Vorgaben für die Aus-, Fort- und Weiterbildung im Bereich Hochgebirgsfliegerei“ die auch beinhalten, dass „Diesen Erfordernissen soll unter höchst möglicher Bedachtnahme auf die Belange des Natur-/Umweltschutzes und privater/wirtschaftlicher Interessen (z.B. Jägerschaft) Rechnung getragen werden.“ (Seite 3), weil durch erheblich lärmerzeugende Flugmanöver logischerweise keine „höchst mögliche Bedachtnahme auf die Belange des Natur- und Umweltschutzes“ gegeben ist.

Es ist nachvollziehbar, wenn von Seiten des Tiroler Militärkommandos aus ökonomischen Gründen Gebiete, welche im Nahbereich des Ausgangspunktes liegen, angeflogen werden. Nimmt man auf die Belange des Natur- und Umweltschutzes Rücksicht, erscheint ein Ausweichen auf weiter entfernt liegende Gebirgsregionen ebenfalls fragwürdig. Warum der Antragsteller auf diese Belange derart Rücksicht nimmt und ein Ausweichen in andere Gebiete nicht wahrgenommen wird aber auf die natur- und umweltrelevanten Grundsätze eines national und international bedeutsamen Schutzgebietes nicht im notwendigen Ausmaß Rücksicht nimmt, ist nicht nachvollziehbar.“

Die Fragestellung, inwieweit die Notwendigkeit der Durchführung von Übungsflügen im Nationalpark Hohe Tauern nach § 2 Wehrgesetz 2001 noch gegeben ist, bleibt bis dato unbeantwortet. Sie wird an dieser Stelle aus der Stellungnahme vom 25.01.2012 **erneut** vorgebracht, um geklärt werden zu können:

„In wie weit § 2 Wehrgesetz 2001 von Relevanz für Starts und Landungen von Hubschraubern im Nationalpark Hohe Tauern in Höhen von über 3.000 m ist müsste näher erklärt werden. Nicht angezweifelt wird die Notwendigkeit und Wichtigkeit der Hilfeleistung des Bundesheeres bei Katastropheneinsätzen bzw. Assistenzleistungen. Unverständlich ist jedoch warum die im § 2 Abs. 1 lit. c WG 2001 „Dem Bundesheer obliegen die Hilfeleistung bei Elementarereignissen und Unglücksfällen außergewöhnlichen Umfanges“ erwähnte Begründung in Verbindung mit den im Antrag angeführten Hilfs- und Assistenzleistungen in Galtür im Jahre 1999 gebracht wird, zumal die Übungsflüge auch in einem von Menschen unbewohnten Gebiet, in einer Seehöhe von über 3.000 m und auch in der Kernzone des Nationalparks stattfinden sollen. Welche Naturkatastrophen können in der Kernzone des Nationalparks Hohe Tauern in über 3.000 m Seehöhe entstehen, die für den menschlichen Siedlungsraum eine Bedrohung darstellen und vom Bundesheer bewältigt werden müssen? Fraglich ist zudem warum Piloten

des Bundesheeres Hilfs- und Assistenzleistungen (wie angeführt in Galtür 1999) in der oben genannten Höhe und Zone trainieren müssen und Piloten der Flugrettung nicht? Bekannt ist, dass Piloten des Bundesheeres auch für die Flugrettung fliegen, die Flugrettung selbst aber keine Trainingsflüge im Nationalpark Hohe Tauern durchführt. Zudem müsste angenommen werden, dass das betroffene Gebiet (Seile, Hochspannungsleitungen, Lifte) aufgrund bereits stattgefundener Flüge inzwischen bekannt sein müsste.“

III. Begründungsmangel:

Gemäß § 58 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (in der Folge kurz: AVG 1991) sind Bescheide zu begründen, wenn dem Standpunkt einer Partei nicht vollinhaltlich Rechnung getragen oder über Einwendungen oder Anträge von Beteiligten abgesprochen wird. Die Begründung hat nach § 60 AVG 1991 die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen zu enthalten. Weiters muss sich die Behörde zum Beweiswert der aufgenommenen Beweise äußern und schlüssig darlegen, warum sie auf Grund dieser Beweise zu ihrer Sachverhaltsannahme gelangt ist. Eine mangelhafte Begründung stellt einen Verfahrensmangel dar. **Die Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzkommission vom 25.01.2012 im hier angefochtenen Bescheid lediglich zu zitieren erachtet die Tiroler Umweltschutzkommission als nicht ausreichend, um die Entscheidungsfindung der Behörde zu begründen.** Die inhaltlich relevanten Vorbringungen der Tiroler Umweltschutzkommission wurden **nicht** behandelt.

IV. Mangelnde Alternativenprüfung:

Zur gemäß der §§ 43 Abs. 2 lit. b und 29 Abs. 4 des Tiroler Naturschutzgesetzes 2005 notwendigen Alternativenprüfung wird im Bescheid vom 26.01.2012, Zl. 819-44/102 unter Punkt A) c) seitens der Behörde erläutert:

„Die Ausbildung der Hubschrauberpiloten kann in Tirol nur im Bereich des Nationalparks Hohe Tauern aufgrund der klimatischen und topographischen Gegebenheiten erfolgen.“

Aus Sicht der Tiroler Umweltschutzkommission stellt dieser Satz **keine** ausreichende Prüfung von alternativen Möglichkeiten dar.

In der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzkommission vom 25.01.2012, LUA-7-3.8/3/25/2012, wird auf Seite 3 begründet, warum der Nationalpark Hohe Tauern nicht das einzige potenzielle Übungsgebiet zur Durchführung von Hubschrauberhochgebirgslandungen ist und Alternativen vorhanden sind:

*„Zur Wahl des Nationalparks Hohe Tauern als Übungsgebietes: Der Antragsteller begründet die Wahl des Nationalparks damit, dass der Nationalpark Hohe Tauern im hochalpinen Gelände liegt und damit spezielle meteorologische Bedingungen gegeben sind. Dazu muss klargestellt werden, dass auch in den umliegenden Bergregionen hochalpines Gelände existiert und dort ähnliche erwähnte meteorologischen Erscheinungen wie Föhn, Abwinde, schnell wechselnde Wettererscheinungen, etc. entstehen. Es besteht also kein Grund, spezielle meteorologische Erscheinungen ausschließlich im Nationalpark Hohe Tauern zu suchen. Dies wird durch die ähnliche Ansicht des Oberleutnants Gerhard Pfeifer, Kommandant des Tiroler Jägerbataillons 24 bekräftigt: „**Es gibt genug Übungsorte außerhalb der Schutzzonen, die extrem und schwierig genug sind**“ (Tiroler Tageszeitung vom 26.02.2011, online im Internet unter: <http://www.tt.com/csp/cms/sites/tt/%C3%9Cberblick/Chronik/ChronikTirol/2287371-6/wir-halten-uns-von-alle-schutzgebieten-fern.csp>, Stand: 25.01.2012).“*

V. Der gewählte Übungszeitraum ist aus naturkundlicher Sicht nicht geeignet:

Zur Beschreibung des Übungszeitraums wird aus der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzbehörde vom 25.01.2012, LUA-7-3.8/3/25/2012, Seite 4f zitiert:

„Zur Wahl des Übungszeitraums und der Auswirkung auf Wildtiere: Der Übungszeitraum ist auf Ende Februar bis Anfang März angedacht. Für diese Monate gibt [REDACTED] vom Nationalpark Hohe Tauern in seiner Stellungnahme vom 24.11.2011 auf Seite 3 an: „Der Spätwinter ist als kritischste Zeit für die meisten Wildtierarten anzusehen. Einerseits neigen sich die Energiereserven zahlreicher Arten dem Ende zu, andererseits findet bei Vogelarten wie dem streng geschützten Bartgeier zu dieser Zeit die Brut oder bereits die Aufzucht der Jungvögel statt.“ Als wichtiger Faktor ist der Energiehaushalt der Tiere hervorzuheben. Dieser wird von verschiedenen Tätigkeiten beeinflusst. So können etwa visuelle als auch akustische Reize ein Flucht- bzw. Meidungsverhalten auslösen, was sich negativ auf den Energiehaushalt auswirkt wie Polachowsky angibt: „Lärm kann panische Fluchtreaktionen auslösen [...] Eine Flucht ist immer auch mit Verlust von Energie verbunden, was schlechte Auswirkungen auf die Kondition der Tiere hat.“ (POLACHOWSKY, 2009, Seite 9). Zudem ist in den Wintermonaten der Energiehaushalt aufgrund des mäßigen Nahrungsangebotes und des Aufwands zur Erhaltung der Körpertemperatur bereits stark belastet und erfährt durch das Fluchtverhalten eine weitere Belastung. Bezüglich weiterer möglicher Folgen aufgrund von Flucht- bzw. Meidungsverhalten darf an dieser Stelle Leitner zitiert werden: „Des Weiteres ist nach Begegnung des Wildes mit Hubschraubern vom Aufsplittern sozialer Verbände, vom Verlassen oder Zertrampeln Neugeborener, von der Verminderung des Äseaufwandes, von Gewichtsverlust, von erhöhter Anfälligkeit gegenüber Krankheiten, von **Lungenblähung** nach Fluchtreaktion während kalter Witterungsperioden, von **Beinbrüchen, Abstürzen und Aborten** die Rede.“ (LEITNER zit. nach COTE 1996, STOCKWELL et al. 1991, GEIST zit. nach NERL 1995; ZHIGUNOV zit. nach KLEIN, in Weidwerk 2001, S. 8).“

Wie groß dabei die Fluchtdistanz sein kann ist bei INGOLD (2005) angeführt:

„Gämsen und Steinböcke können grundsätzlich gegenüber allen andern Luftfahrzeugen wie Segelflugzeugen, Motorflugzeugen, **Helikoptern**, Düsenjets und Heißluftballons mit Flucht reagieren, und zwar je nach Situation zum Teil auf erstaunlich große Distanz.“ (INGOLD, 2005, Seite 275).

Diese Distanz kann bei Gämsen nach BÖGEL et al. (2001) bis zu **760 m** betragen. Für Tirol wurde von Christumkopf und Kapelari eine Distanz von bis zu **500 m** ermittelt (vgl. INGOLD, 2005, Seite 275).

VI. Die Nebenbestimmung ist aus Sicht der Tiroler Umweltschutzbehörde fachlich nicht nachvollziehbar:

Die Nebenbestimmung Nummer 11 des Bescheides vom 26.01.2012, Zl. 819-44/102, Seite 2 lautet: „Zu Hängen ist ein Mindestabstand von 500 m einzuhalten.“ Diese ist darin begründet, dass durch einen ausreichend großen Abstand zwischen Hubschrauber und Hang gewährleistet wird, dass die vom Hubschrauber erzeugten visuellen und akustischen Reize keine schwerwiegenden Folgen für die sich im Gelände befindlichen Wildtiere mit sich bringen.

Der vorgegebene Mindestabstand von 500 m wird von der Tiroler Umweltschutzbehörde aufgrund der drei nachstehenden Punkte angezweifelt:

- [REDACTED] gibt in seiner Stellungnahme für den Nationalpark Hohe Tauern auf Seite 4 als zu berücksichtigenden Punkt an: „Wenn möglich ist ein Mindestabstand von 500 m zu Hängen (**wenn möglich 1.000 m**) einzuhalten.“ Dies kann so interpretiert werden, dass ein Mindestabstand von 1.000 m eine für Wildtiere günstigere Distanz zwischen Hubschrauber und Hang darstellt und damit einen höheren Schutz für Tiere bietet als ein Abstand von 500 m. Dieser

größere Mindestabstand von 1.000 m müsste basierend auf der vom Militärkommando Tirol angeführten Vorgabe für die Aus-, Fort- und Weiterbildung im Bereich der Hochgebirgsfliegerei auch im Sinne des Tiroler Militärkommandos und folglich auch der Republik Österreich sein: „Diesen Erfordernissen soll unter höchst möglicher Bedachtnahme auf die Belange des Natur-/ Umweltschutzes und privater/ wirtschaftlicher Interessen (z.B. Jägerschaft) getragen werden.“ (Antrag des Militärkommandos Tirol, 01.12.2012, Seite 3). Der Tiroler Umweltschutzverband ist daher nicht nachvollziehbar, warum seitens der bescheidlassenden Behörde der von [REDACTED] angeführte Punkt teilweise als Nebenbestimmung angenommen, der naturverträglichere Aspekt (Mindestabstand von 1.000 m) aber **nicht** übernommen wurde.

- Im Schreiben vom 26.02.2008, Zl. U-14.161/, gibt der naturkundliche Amtssachverständige an, dass ein „Abstand von mindestens 1 km zu südost- bis südwestexponierten Einhängen zum Schutz von Stein- und Gamswild“ nötig ist, um die Beeinträchtigungen der Naturschutzinteressen so gering als möglich zu halten. Warum der Mindestabstand mittlerweile auf lediglich 500 m reduziert werden soll ist nicht verständlich.
- Die Tiroler Umweltschutzverband zweifelt an, dass bei der Wahl des Mindestabstandes von 500 m die Lautstärke, welche ein Hubschrauber verursacht, berücksichtigt wurde. Dieser Zweifel gründet in der Tatsache, dass nicht bekannt ist, welche Hubschraubertypen zum Einsatz kommen werden, welche Lärmbelastungen diese erzeugen und welche gesundheitliche Schäden Wildtiere durch die Lärmbelastung erfahren können. Dazu wird aus der Stellungnahme der Tiroler Umweltschutzverband vom 25.01.2012, LUA-7-3.8/3/25/2012, Seite 3f zitiert:

*„Zur Lärmentwicklung und der Auswirkung auf Wildtiere: Der Antragsteller gibt in seinem Antrag nicht an, welcher Typ oder Typen von Hubschraubern eingesetzt werden. Da es mehrere Maschinentypen gibt, welche verwendet werden könnten, müsste dies bekannt sein, um genaue Aussagen über die akustischen Lärmbelastungen treffen zu können. So könnte eventuell ein „Bell OH-58 Kiowa“ (Turbinenleistung: 400 PS), eine „Alouette III - SA-316B“ (mit Turbinenleistung: 570 PS), ein „Agusta Bell 212“ (Turbinenleistung: 2 x 800 PS) oder der „S-70 Black Hawk“ (Turbinenleistung: 2 x 1940 PS) zur Verwendung kommen. Diese Hubschraubertypen unterscheiden sich in ihrem Erscheinungsbild und aufgrund ihrer Motorisierung ganz wesentlich in ihrer akustischen Geräusentwicklung. An dieser Stelle wird auf das schalltechnische Gutachten bezüglich der Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main aufmerksam gemacht: In diesem wird auf Seite 6 angegeben, dass ein Hubschrauber des Typs „Bell 430“ [Triebwerksleistung: 2 x 795 PS, Anm.] in 500 m Abstand einen Maximalpegel der Schallausbreitung ($L_{Amax,500m}$) von 60 dB(A) verursacht (vgl. ARGE BAADER-BOSCH, 2004). Zum Vergleich: 60 dB entsprechen etwa dem Schallpegel, welcher von Rundfunk und Fernsehen bei „Zimmerlautstärke“ verursacht wird (vgl. LEBENS MINISTERIUM, 2009). Im Schwebflug wird im Mittel für die „Bell 430“ ein Schalleistungspegel (L_{WA}) von **128 dB(A)** gemessen (vgl. ARGE BAADER-BOSCH, 2004). Zum Vergleich: 110 bis 130 dB werden beim Probelauf von Düsenflugzeugen oder vor den Lautsprechern von Rockkonzerten gemessen, Gehörschäden beim Menschen können bereits ab 115 dB eintreten (vgl. LEBENS MINISTERIUM, 2009). Eine Erhöhung der Schalleistung würde sich ergeben, wenn mehrere Hubschrauber gleichzeitig fliegen. So würden zwei mal 60 dB eine Pegelhöhe von 63 dB ergeben. Eine Pegelerhöhung von 10 dB nimmt der Mensch bereits als doppelte Lautstärke wahr (vgl. LEBENS MINISTERIUM, 2009). Diese empfundene Lautstärkerhöhung entstünde wahrscheinlich wenn 10 Maschinen nebeneinander fliegen und jede Maschine einen Schallpegel von 60 dB erzeugt. Naheliegender ist, dass ein „S-70 Black Hawk“ wegen seiner deutlich höheren Turbinenleistung auch höhere Pegelwerte erreicht. Es ist daher zu hinterfragen, ob ein Mindestabstand zu Hängen von 500 m ausreichend ist, um die sich dort*

befindenden Tiere nicht zu stören und welche Auswirkungen bzw. Folgen der auf die Tiere einwirkende Schalldruck verursacht.“

Eine andere Quelle zeigt, wie empfindlich Tiere auf den Lärm von Luftfahrzeugen reagieren. Dieser Aspekt wurde aus Sicht der Umweltschutzbehörde **bei der Beurteilung der Beeinträchtigungsintensität nur unzureichend berücksichtigt:**

*„In einer experimentellen Untersuchung, in denen in Gehege gehaltene Dickhornschafe und Schneeziegen Lärm von Militärjets ausgesetzt wurden, stieg die Herzschlagrate mit Zunahme des Pegels an (WEISENBERGER et al. 1996). Damit ist der **Nachweis erbracht, dass Lärm allein eine Wirkung haben kann**. Es gibt verschiedene Beobachtungen, die auf eine starke Wirkung von Lärm im Freiland schließen lassen, etwa das Aufmerken von Gämsen und das „angespannte Verharren“, wenn sich ein Helikopter nähert, den sie nicht sehen können, das fast panikartige Flüchten von Gämsen im Fall des Feuerns eines Heißluftballons oder des Überflugs eines Militärjets [...]. Wir beobachteten verschiedentlich, wie es bei Gämsen und Steinböcken zu besonders heftigen Reaktionen kam, wenn ein Luftfahrzeug sie **kurz nacheinander wiederholt** überflog. Kreisen über den Tieren scheint für diese besonders bedrohlich zu sein.“ (INGOLD, 2005, Seite 279).*

Nachdem beim gegenständlichen Vorhaben mehrere Maschinen zum Einsatz kommen und diese bis zu 360 Landungen durchführen werden, sind „kurz nacheinander wiederholt“ erfolgende Überflüge sehr wahrscheinlich. Die Wichtigkeit, den Einflussfaktor Lärm deutlich stärker berücksichtigen zu müssen, ergibt sich aus folgenden Zitaten:

*„Hang- und gratnahes Fliegen und das Überqueren von Graten in geringem Abstand, verbunden mit großer, **plötzlicher Lärmentwicklung sowohl von Helikoptern** aus auch von Sportflugzeugen lösen **heftige Reaktionen der Tiere** aus. Weil Helikopter sehr wendig sind, ausgesprochen hangnah fliegen können und von allen motorisierten Luftfahrzeugen (**vor allem wegen des Lärms**) die **stärksten Reaktionen erzeugen**, kann ihr **Einfluss vorwiegend auf Tiere in den offenen Gebieten stark** sein. [...] Vor allem **Helikopter**, weniger ausgeprägt Motorflugzeuge, haben ein **hohes Einflusspotenzial auf Tiere**.“ (INGOLD, 2005, Seite 350).*

*„Flugbetrieb, verbunden mit **starkem Lärm**, kann sich auf die körperliche Verfassung und den Fortpflanzungserfolg auswirken, wie Untersuchungen in Nordamerika an Karibus gezeigt haben. Auch wenn die Bedingungen, was den Flugbetrieb und die Tierart betrifft, nicht direkt auf die Verhältnisse im Alpenraum übertragen werden können, muss hier lokal möglicherweise mit ähnlichen Auswirkungen gerechnet werden.“ (INGOLD, 2005, Seite 303).*

*„Reaktionen, bei denen Vögel ein Luftfahrzeug hören, jedoch nicht sehen konnten – etwa wenn ein **Helikopter** auf der von den Brutfelsen abgewendeten Seite sich näherte –, lassen auf eine **entsprechende Wirkung des Lärms** schließen. [...] Die **Reaktionsstärke kann also von der Lautstärke abhängen**.“ (INGOLD, 2005, Seite 298).*

Dazu wird angemerkt, dass es aufgrund der Geländeform im Gebirge zu Schallreflexionen kommen kann, welche im oben zitierten Gutachten keinen Niederschlag gefunden haben, jedoch zu einer erhöhten Lärmbelastung beitragen können.

Außerdem ist nicht ersichtlich, wie von den Amtssachverständigen für Naturkunde die Lärmbeeinträchtigung auf die Tierwelt beurteilt werden kann, wenn nicht klar ist, welche Schalleistungen von den nicht bekannten Hubschraubern entstehen und nicht bekannt ist, welche Auswirkungen Schalleistungen von 120 dB und mehr auf den Gesundheitszustand von Wildtieren haben. Nach den obigen Zitaten ist aber anzunehmen, dass die Auswirkungen höher sind, als jene die von der Behörde angenommen werden. Ein detailliertes Wissen über diese Auswirkungen wäre aber für eine

umfassende Beurteilung sowie die Formulierung von Nebenbestimmungen unbedingt erforderlich. Um die Aussage des Amtsachverständigen für Naturkunde im Schreiben vom 26.02.2008, Zl. U-14.161/ „Bei Einhaltung oben genannter Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen der genannten Arten auszuschließen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes kann daher ausgeschlossen werden“ - womit in der Berufungserkenntnis vom 25.02.2011 unter anderem begründet wird, dass mit keinen erheblichen Auswirkungen auf geschützte Tierarten zu rechnen ist - fachlich rechtfertigen zu können, müsste auch belegt werden, dass Wildtiere durch eine erhöhte Lautstärke nicht geschädigt werden. Dies ist jedoch bislang nicht der Fall, wodurch also **erhebliche Auswirkungen auf geschützte Tierarten gegenwärtig nicht ausgeschlossen** werden können und somit **erhebliche Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes möglicherweise gegeben** sind.

VII. Tiroler Naturschutzverordnung 2006

Im angefochtenen Bescheid wird auf Seite 3 unter dem Punkt „Zur Tiroler Naturschutzverordnung 2006“ angeführt: „Dass es zu keiner Störung, Beeinträchtigung etc. von Vögeln jeglicher Art kommt, wird durch die Vorschreibung der oa. Nebenbestimmungen gewährleistet.“

Die genannten Nebenbestimmungen unterbinden aber keine Lärmbelastungen von 120 dB und mehr. Seitens der Tiroler Umweltschutzbehörde ist somit davon auszugehen, dass durch derartige Lärmbelastungen Vögel (zum Beispiel bodennahe lebende Raufußhühner) gestört und beeinträchtigt werden und damit die Aussagen im Bescheid falsch sind. Diese Annahme wird durch nachstehende Zitate bestärkt:

„Anlässlich unserer Untersuchungen **reagierten** brütende **Alpenschneehühner** beim **Vorbeiflug** eines **Helikopters** bis zu einer **Distanz von einem Kilometer** mit einem Rückgang der Herzschlagrate, was zeigt, wie **empfindlich sie reagieren** und **in welchem großem Umkreis ums Nest Ereignisse wahrgenommen werden!**“ (INGOLD, 2005, Seite 300).

„Eine **einzigste Flucht über eine große Strecke** kann einen erheblichen zusätzlichen Energieaufwand bedeuten, besonders ausgeprägt bei schweren Säugern (Beispiel Steinböcke) und bei **Vögeln**; Fliegen ist ausgesprochen energieaufwändig (zum Beispiel für **Raufußhühner**). [...] Bei Vögeln sind Einbußen bei der Fortpflanzung zum Beispiel wegen Überflügen durch Luftfahrzeuge (vielfach Helikopter) oft festgestellt worden, [...]“ (INGOLD, 2005, Seite 300).

VIII. Mangelnde Verträglichkeitsprüfung:

Da gegenwärtig keine Informationen über die zu erwartenden Lärmbelastungen vorliegen, können auch **erhebliche Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebiet nicht ausgeschlossen** werden. Eine genaue Beurteilung der Lärmbelastung ist als wesentlicher Teil der Verträglichkeitsprüfung im Sinne des § 14 Abs. 4 Tiroler Naturschutzgesetz 2005 anzusehen.

IX. Verletzung der Alpenkonvention

Aus den bisher ergangenen Überlegungen ergibt sich, dass das **Schutzgebiet mitunter erhebliche Beeinträchtigungen erfährt**. Dadurch werden die Artikel 11 Abs. 1 und Artikel 15 Abs. 1 des **Durchführungsprotokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ der Alpenkonvention verletzt**. Die Republik Österreich hat sich jedoch verpflichtet, die Protokolle der Alpenkonvention als Teil des österreichischen Rechtsbestandes zu berücksichtigen.

X. Einhaltung des durch Nebenbestimmungen und Abklärung mit der Jägerschaft festgelegten Übungsgebiets:

Aus den Nebenbestimmungen des Genehmigungsbescheids ergibt sich ein eingeschränktes Übungsgebiet für den Tiroler Anteil am Nationalpark Hohe Tauern, welches in Abbildung 1 schematisch dargestellt ist (siehe Abbildung 1). Die Tiroler Umweltschutzbehörde geht davon aus, dass bei Bewilligung des beantragten Vorhabens die im Bescheid vom 26.01.2012, Zl. 819-44/102 unter dem Spruchpunkt B) angeführten Nebenbestimmungen eingehalten werden und deshalb in den Gebieten im Sinne der hier dargestellten Karte nicht geflogen bzw. gelandet wird. Zusätzlich ist in der Karte die Flugtabuzone gemäß Tauern Geographisches Informationssystem (TAGIS, 2008), die in Absprache zwischen dem Bundesheer, Naturschutz und Jägerschaft erarbeitet wurde, dargestellt. Aus der Karte in Abbildung 1 ist ersichtlich, dass der Übungsraum, in welchem noch geflogen bzw. gelandet werden darf, äußerst eingeschränkt ist. Daraus ergibt sich die Frage, ob das Abhalten eines Hubschrauberhochgebirgs-Landelehrgangs in diesem Gebiet noch sinnvoll und effizient ist bzw. einen derart hohen Lerneffekt mit sich bringt, welcher in einem anderen Gebiet nicht erzielt werden kann.

In Anbetracht der Tatsache, dass aufgrund der Nebenbestimmungen das noch zu befliegende Übungsgebiet und die erlaubten Landeflächen einen hohen Grad der Komplexität erreicht haben, hat die Tiroler Umweltschutzbehörde begründete Zweifel, dass der Lehrgang unter tatsächlicher Einhaltung der Nebenbestimmungen sinnvoll durchführbar ist. Zudem hat die Behörde verabsäumt sicherzustellen, dass jedem Piloten und jeder Pilotin eine exakte Karte mit den zu vermeidenden Gebieten betraut wird.

Abbildung 1: Schematische Darstellung des Übungsgebietes im Tiroler Anteil am Nationalpark Hohe Tauern unter Berücksichtigung von Nebenbestimmungen und Flugtabuzone



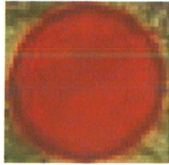
Meranerstr. 5, 6020 Innsbruck, ÖSTERREICH / AUSTRIA - <http://www.tiroler-umweltanwaltschaft.gv.at>

Bitte Geschäftszahl immer anführen!

Farb-Legende:



Jagdruhegebiet: Befliegen aus Sicht der Umweltanwaltschaft nicht erlaubt (unter der Annahme, dass Wildtiere nicht gestört/ bejagt werden dürfen)



Steinadlerhorst: Nebenbestimmung 6; Abstand zu Adlerhorst 1 km, Befliegen ist nicht erlaubt



Landeverbot: Nebenbestimmung 4; Außenlandung nur ab 200 Höhenmeter oberhalb der jeweils höchstgelegenen erkennbaren Bewuchszone



Flugverbot: Nebenbestimmung Nummer 11: 500 m Mindestabstand zu Hängen (unter der Annahme das Anflug über Tal erfolgt)



Flugtabuzone: laut TAGIS (2008) (beinhaltet Steinadlerhorste, Bartgeiergebiet, Interessen Jägerschaft), ein Befliegen ist nicht erlaubt

XI. Zusammenfassung:

Resümierend wird seitens der Tiroler Umwelthanwaltschaft festgestellt,

- dass die bescheiderlassende Behörde sich in keiner Weise mit den Einwendungen der Tiroler Umwelthanwaltschaft auseinander gesetzt hat,
- dass der Nationalpark Hohe Tauern als Übungsgebiet aufgrund seiner nationalen und internationalen Bedeutung bzw. seiner Schutzzinhalte für Trainingsflüge mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen nicht geeignet ist,
- dass keine örtliche Alternativenprüfung erfolgte,
- dass der beantragte Übungszeitraum aus naturkundlicher Sicht nicht geeignet ist (zeitliche Alternative),
- dass die Aussagen der bescheiderlassenden Behörde zur Tiroler Naturschutzverordnung 2006 nicht zutreffen,
- dass eine Verträglichkeitsprüfung nicht erfolgte,
- dass dem zitierten Durchführungsprotokoll „Naturschutz und Landschaftspflege“ der Alpenkonvention nicht entsprochen wird und
- dass die Sinnhaftigkeit und der Nutzen solcher Übungen, welche durch die Nebenbestimmungen in einem derart eingeschränkten Übungsgebiet stattfinden müssen, in Frage zu stellen sind (vgl. Abbildung 1), wenn davon ausgegangen wird, dass die Nebenbestimmungen in der Praxis im Detail eingehalten werden.

Aus Sicht der Tiroler Umwelthanwaltschaft wird erneut dargelegt, dass die Verwendung von motorbetriebenen Luftfahrzeugen innerhalb von Schutzgebieten grundsätzlich in höchstem Maße kritisch gesehen wird. Die Tiroler Umwelthanwaltschaft kann allerdings nachvollziehen und findet es sinnvoll, wenn Hubschrauberpiloten Landeübungen unter schwierigen Bedingungen üben können und richtet die hier angebrachte Kritik nicht gegen derartige Hubschrauberlandungen an sich, sondern deren Durchführung im Nationalpark Hohe Tauern.

Aus den wiederholt vorgebrachten Überlegungen und Schlussfolgerungen steht für die Tiroler Umwelthanwaltschaft nach wie vor fest, dass der Nationalpark Hohe Tauern als Übungsgelände für Hubschrauberlandungen ungeeignet ist, die Notwendigkeit der Durchführung von Hubschrauberflügen zu Übungszwecken im Nationalpark Hohe Tauern nicht gegeben ist, immer noch nicht bekannt ist, welche Hubschraubertypen verwendet werden und wo diese genau fliegen, weiterhin Wissenslücken bezüglich der Auswirkungen auf die lokale Tierwelt aufgrund der verwendeten Maschinen bestehen und der Übungszeitraum aus naturschutzfachlicher Sicht nicht vertretbar ist. Daher spricht sich die Tiroler Umwelthanwaltschaft gegen das Durchführen von Hubschrauberhochgebirgs-Landelehrgängen im Nationalpark Hohe Tauern und damit gegen die erfolgte Bewilligung aus.

Abschließend wird seitens der Tiroler Umwelthanwaltschaft die Anregung von [REDACTED], ein klärendes Gespräch im Vorfeld zwischen allen Beteiligten zu führen und ein unabhängiges Gutachten über die mögliche Verteilung der Flüge in Österreich im Rahmen der Hochgebirgslandelehrgänge einzuholen, vollinhaltlich unterstützt.

Auf Grund dieser Ausführungen spricht sich die Tiroler Umwelthanwaltschaft gegen die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung aus und stellt daher den

Berufungsantrag,

die Berufungsbehörde möge

1. den angefochtenen Bescheid beheben und die naturschutzrechtliche Bewilligung versagen, in eventu
2. den angefochtenen Bescheid beheben und die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung an die Naturschutzbehörde erster Instanz zurückzuverweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Der Landesumweltanwalt

Mag. Johannes Kostenzer

Verwendete Literatur:

ARGE BAADER-BOSCH (2004): „Ausbau Flughafen Frankfurt Main Gutachten G2,FFH- Verträglichkeitsstudie“.

INGOLD, Paul (2005): „Freizeitaktivitäten im Lebensraum der Alpentiere“, Haupt Berne.

LEITNER, Horst (2001): „Hubschrauberflüge, Wild & Wald“ in Weidwerk 2001, S. 8.

POLACHOWSKY, Katja (2009): „Tiere im Lärm – Auswirkungen und Anpassungsmöglichkeiten“, Fachstelle Lärmschutz, Baudirektion Kanton Zürich.