

TE Vwgh Erkenntnis 2014/8/27 2012/05/0183

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 27.08.2014

Index

L37153 Anliegerbeitrag Aufschließungsbeitrag Interessentenbeitrag

Niederösterreich;

L82003 Bauordnung Niederösterreich;

001 Verwaltungsrecht allgemein;

10/07 Verwaltungsgerichtshof;

40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §§2;

AVG §59 Abs1;

BauO NÖ 1996 §23 Abs1;

BauO NÖ 1996 §23 Abs2;

BauO NÖ 1996 §48 Abs1;

BauO NÖ 1996 §48 Abs2;

BauO NÖ 1996 §48;

VwGG §42 Abs2 Z1;

VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Enzenhofer und Dr. Moritz sowie die Hofrätin Dr. Pollak und Mag. Rehak als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Sußner, über die Beschwerde 1. der H B und 2. des F B, beide in M, beide vertreten durch Dr. Wolfgang Miller, Rechtsanwalt in 1080 Wien, Feldgasse 10/9, gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 7. September 2012, Zi. RU1-BR-301/2008-2012, betreffend Einwendungen gegen ein Bauvorhaben (mitbeteiligte Parteien: 1. Marktgemeinde M, vertreten durch DDr. Christian F. Schneider, Rechtsanwalt in 1220 Wien, ARES Tower, Donau-City-Straße 11; 2. M A in M; 3. G G in M), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Das Land Niederösterreich hat den Beschwerdeführern Aufwendungen in der Höhe von insgesamt EUR 1.326,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Zur Vorgeschichte ist auf das hg. Erkenntnis vom 13. April 2010, Zl. 2008/05/0160, zu verweisen. Daraus ist Folgendes festzuhalten:

Im gegenständlichen Fall geht es um ein Bauvorhaben der zweit- und drittmitbeteiligten Parteien im Bau- und Wohngebiet betreffend die Errichtung eines Mehrfamilienwohnhauses für sechs Wohnungen, wobei in der Tiefgarage 12 Kfz-Stellplätze geplant sind. Die Tiefgarage ist von der öffentlichen Verkehrsfläche H Straße über eine Rampe an der Südseite des Baugrundstückes erreichbar. An der H Straße seitlich benachbart ist die Liegenschaft der Beschwerdeführer. Deren Wohngebäude grenzt unmittelbar an die Grundstücksgrenze an. Die geplante Einfahrt zur Tiefgarage ist unmittelbar an dieser Grundgrenze situiert.

Mit dem genannten hg. Erkenntnis vom 13. April 2010 wurde der Vorstellungsbescheid der belangten Behörde vom 26. Juni 2008 wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, im Hinblick auf § 48 der Niederösterreichischen Bauordnung 1996 (BO) sei es von Bedeutung, ob durch die Ausgestaltung des Bauvorhabens Immissionsbelastungen entstehen können, die über eine örtlich zumutbare Belästigung hinausgehen. Das Vorbringen der Beschwerdeführer, durch die Notwendigkeit des Rückwärtsfahrens aus der Tiefgarage entstünden über das sonst übliche Maß hinausgehende Lärm- und Schallimmissionen, die ein Übersteigen der örtlich zumutbaren Belästigungen mit sich brächten, könne daher nicht von vornherein als unbedeutlich abqualifiziert werden. Gegebenenfalls wäre näher darauf einzugehen, ob sich an der Immissionsbelastung an der Grundstücksgrenze der Beschwerdeführer auf Grund erhöhter Spitzenpegelwerte Entscheidendes änderte, ob also Belästigungen für die Beschwerdeführer an der Grundstücksgrenze entstünden, die für sie örtlich unzumutbar wären. Die Immissionsbelastungen seien im Übrigen bereits an der Grundgrenze des Nachbarn relevant, und es dürften schon an dieser Grundgrenze keine unzulässigen Immissionen auftreten.

In der Folge behob die belangte Behörde mit Bescheid vom 19. Mai 2010 den Bescheid des Gemeinderates (richtig: des Gemeindevorstandes) der mitbeteiligten Marktgemeinde vom 5. Februar 2008 und wies die Angelegenheit zur neuerlichen Entscheidung an die mitbeteiligte Marktgemeinde zurück.

Im weiteren Verfahrensverlauf erstattete der gemäß § 52 Abs. 2 AVG bestellte nichtamtliche Sachverständige Dipl. Ing. S ein Gutachten vom 1. September 2010 ("Schleppkurvenüberprüfung"), in dem er zu dem Schluss kam, dass es nicht notwendig sei, dass über die Rampe rückwärts aus der Garage ausgefahren werde.

Ferner legte Dipl. Ing. S ein Gutachten von September 2010 ("Schalluntersuchung Tiefgarage") vor. Darin wurde unter anderem ausgeführt, dass die Immissionen bereits an der Grundgrenze zu ermitteln seien. Die maßgebenden Immissionspunkte befänden sich an der eigenen Bebauung, den umliegenden Objekten sowie an der Grundgrenze zur Liegenschaft H Straße 42 (der Liegenschaft der Beschwerdeführer). In der Folge finden sich im Gutachten bei der Immissionsberechnung Lärm sowie beim Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen auch Angaben für die Grundgrenze zur Liegenschaft H Straße 42. In der Zusammenfassung des Gutachtens ist ausdrücklich festgehalten, dass die Immissionen an der Grundgrenze ermittelt worden seien (Immissionspunkt H Straße 42, Grundgrenze). An kennzeichnenden Pegelspitzen nennt das Gutachten nach der Parkplatzlärmstudie (Anmerkung: gemeint offenbar jene des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, 6. Auflage, 2007) für anfahrende Pkw 84 dB(A), für die Garagentorbewegung 74 dB(A) und für die Fahrt auf der Rampe in der Garage 64 dB(A). Das Gutachten gelangt zu dem Schluss, dass sich aus den angesetzten Spitzenpegeln der Einzelereignisse an der Grundstücksgrenze zu ON 42 maximale Immissionen in der Höhe von 69 dB(A) für die Vorbeifahrt, 59 dB(A) für die Garagentorbewegung und 49 dB(A) für die Fahrt auf der Rampe ergäben.

Die gemäß § 52 Abs. 2 AVG zur nichtamtlichen Sachverständigen bestellte Dr. W erstattete ein humanmedizinisches Gutachten vom 17. Dezember 2010. Darin gelangte sie zu dem Schluss, durch das Projekt würden als Emissionsquellen für den Schall zu den ortsüblichen Lärmquellen die zusätzlichen Fahrbewegungen in die und aus der Garage hinzutreten. Diese zusätzliche Lärmquelle setze sich aus Ein- und Ausfahrt aus der Garage, Öffnen und Schließen des Garagentores und dem beschleunigten Anfahren zusammen. Bei genauer Analyse der Schallpegelspitzen sei lediglich das beschleunigte Anfahren mit 69 dB in der Lage, eine Aufwachreaktion bzw. eine Änderung der Schlafsituation herbeizuführen. Die beiden anderen Ereignisse seien nach den medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht dazu geeignet, eine Aufwachreaktion hervorzurufen. Da die medizinisch wissenschaftlichen Daten hier nur sehr vage seien und eine (gemeint: keine) genaue Aussage zuließen, könne aus der linearen Beziehung von Dosis-Wirkung lediglich die Wahrscheinlichkeit einer Aufwachreaktion abgeleitet werden. Diese Wahrscheinlichkeit liege aber bei

diesen Spitzenpegeln durch die Kürze und Seltenheit (eine Fahrbewegung pro Nachtstunde) bei null. Der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes von maximal 80 dB sei durch diesen Wert nicht erreicht, es könne lediglich bei empfindlichen Individuen zu einer Änderung der Schlafstadien kommen. Diese Änderungen seien vor allem gekennzeichnet durch eine Verkürzung der Tiefschlafphasen und eine Verlängerung der REM Phasen. Aus medizinischer und umwelthygienischer Sicht sei das Projekt als umweltverträglich einzustufen.

Die Beschwerdeführer erstatteten Stellungnahmen vom 11. Jänner 2011 und vom 17. Februar 2011, mit der auch eine Stellungnahme der P Umweltforschung und Engineering GmbH vom 9. Februar 2011 vorgelegt wurde (erstellt von DI J als Sachverständigem für Bauakustik und DI B als Sachverständiger für Maßnahmen zur Vermeidung überhöhter Lärmentfaltung), ebenso ein Gutachten des Dr. P (Sachverständiger für Verkehrssicherheit, Kfz-Reparaturen, Straßen und Eisenbahnen) vom 28. Jänner 2011.

Im Gutachten der P GmbH wird im Wesentlichen ausgeführt, in der Untersuchung von Dipl. Ing. S seien Schallpegelmessungen durchgeführt worden, die aber mangels entsprechender Verkehrszählung nicht kontrollierbar seien. Es lägen auch keine Pegelschriebe vor, die Rückschlüsse auf die Ergebnisse ermöglichen. Messungen während der Abendzeit seien nicht durchgeführt worden. Betreffend die Planungswerte für die spezifische Schallimmission sei die ÖAL-Richtlinie Nr. 3/2008 herangezogen worden, die eine Erhöhung um 5 dB zulasse, wenn die Messungen um mehr als 5 dB höhere Werte lieferten als jene, die sich aus der Flächenwidmung ergäben. Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1986 habe diese Regelung nicht beinhaltet. Die Erhöhung sei im vorliegenden Fall vorgenommen worden. Bezuglich des Garagentores werde der planungstechnische Grundsatz nur für den Tageszeitraum erfüllt, und auch dies nur dann, wenn nicht der maximale Schallleistungspegel gemäß der Parkplatzlärmstudie, sondern der durch Messungen ermittelte Wert von 90 dB(A) der Ausbreitungsrechnung zugrunde gelegt werde. Betreffend die Fahrt auf der Rampe sei der Schallleistungspegel von 64 dB nicht nachvollziehbar. Die Parkplatzlärmstudie empfehle für beschleunigte Abfahrten einen mittleren Wert von rund 92 dB. Auch das Zuschlagen von Türen liefere sehr hohe Geräuschspitzen. Die Parkplatzlärmstudie gebe für ein solches Ereignis 97,5 dB an. Für den Fall, dass ein Pkw im Einfahrtsbereich der Tiefgarage kurzfristig abgestellt und die Türen zugeschlagen würden, könnten an der Grundstücksgrenze entsprechend hohe Maximalpegel bis zu 84 dB prognostiziert werden. Im Gutachten von Dipl. Ing. S werde der planungstechnische Grundsatz gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3 trotz Heranziehen der 5 dB Regelung für die Nacht nicht eingehalten. Der maßgebende Beurteilungspegel für den Nachtzeitraum werde mit 47 dB prognostiziert, somit liege eine Überschreitung von 2 dB vor. In der Beurteilung werde kurz darauf eingegangen, in der folgenden Zusammenfassung sei diese relevante Überschreitung nicht mehr angeführt, obwohl die Nacht den maßgebenden Zeitraum darstelle. Die Pegelspitzen aus den Garagentorbewegungen, einer beschleunigten Abfahrt und Fahrten auf der Tiefgaragenrampe könnten um bis zu 23 dB sehr deutlich über jenen liegen, die im Gutachten von Dipl. Ing. S prognostiziert würden. Bedingt durch die Nähe des Schlafzimmerfensters des Hauses H Straße 42 zur Grundstücksgrenze und damit zu den Lärmquellen könnten zufolge der Garagentorbewegungen Maximalpegel von 80 dB auftreten. Damit wäre der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes erreicht. Zufolge der Garagentorschallemission werde der planungstechnische Grundsatz gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3/2008 weder für die Nacht noch für den Tag- und den Abendzeitraum eingehalten. Auch für den gemessenen Schallleistungspegel des Garagentores und die beschleunigte Abfahrt greife das Pegelspitzenkriterium. Damit werde der planungstechnische Grundsatz in der Nacht um 5 dB bis 7 dB überschritten. Zufolge der beschleunigten Abfahrten könne auch im Abendzeitraum eine Überschreitung um 2 dB prognostiziert werden. Für den Fall, dass ein Pkw im Einfahrtsbereich der Tiefgarage kurzfristig abgestellt und die Türen zugeschlagen würden, könnten an der Grundstücksgrenze entsprechend hohe Maximalpegel von bis zu 84 dB prognostiziert werden. Dies bedeute, dass beim Schlafzimmerfenster des Hauses H Straße 42 Maximalpegel von mehr als 80 dB zu erwarten wären.

Dr. P führte im Wesentlichen aus, bei fünf Stellflächen müssten in der Praxis fünf bis acht Reversiermanöver erfolgen, um vorwärts ausfahren zu können. Die theoretisch zur Verfügung stehende Reversierstrecke würde wegen der Abschätzungsmöglichkeit vom Fahrersitz aus durchschnittlich nur zu 75 % ausgeschöpft. Auch der Einschlagwinkel werde in der Praxis kaum präzise erreicht. Es ergäbe sich daher eine wesentlich höhere Zahl an Reversievorgängen, als ein theoretischer Schleppkurvenverlauf erforderte. Ausfahrten mit fünf bis acht Reversiermanövern würden im Mittel 30 bis 60 Sekunden dauern, was das Drei- bis Sechsfache eines normalen Ausfahrens aus einer ausreichend großen Garage sei und 300 bis 600 % höhere Abgasemissionsmengen ergebe, die sich gerade in der Kaltlaufphase des Motors quantitativ besonders stark auswirken.

In einer Stellungnahme vom 13. April 2011 führte Dipl. Ing. S aus, die durchgeführte Lärmessung entspreche der zum Zeitpunkt der Messung gültigen Norm und dem technischen Regelwerk (ÖN S 5004:1998). Zu diesem Zeitpunkt sei eine separate Ausweisung der Abendzeit nicht gefordert gewesen. Die ermittelten Messergebnisse stimmten sehr gut mit den Rechenergebnissen der Umgebungslärmkarte überein. Eine erneute Messung des Umgebungslärms sei nicht notwendig, da die Werte der Umgebungslärmkarte die Messung bestätigten. Die Messung sei daher für die lärmtechnische Beurteilung des Projektes ausreichend. Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 von 2008 stelle den aktuellen und anerkannten Stand der Technik im Bereich der Lärmbeurteilung dar. Die Heranziehung einer alten Richtlinie (hier: ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1986) wäre zu begründen, vor allem wenn die Richtlinie inzwischen aktualisiert worden sei und eine neue Ausgabe vorliege. Die Begründung für den um 5 dB erhöhten Richtwert der Flächenwidmung sei in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3/2008 ausreichend und detailliert enthalten. Die von der P GmbH zitierten Werte für das Garagentor würden in der Parkplatzlärmstudie selbst als "nicht Stand der Technik" angeführt. Der von der P GmbH zitierte Spitzenpegel aus der Parkplatzlärmstudie für die Fahrt auf der Rampe von 87,2 dB sei ein Emissionswert mit Bezug auf eine Rampe im Freien. Dieser Umstand sei im gegenständlichen Fall nicht gegeben, da die Rampe hinter dem Garagentor liege. Im Gutachten werde von der Abstrahlung aus der Öffnung (nach der sich die Rampe befindet) ausgegangen. Der angesetzte Wert von 64 dB sei auf 74 dB zu korrigieren, dieser Irrtum sei durch einen Schreibfehler entstanden. Die 74 dB setzten sich aus dem Hallpegel und der Reduktion auf Grund des hinter der Rampe befindlichen Garagenvolumens zusammen. Das Ereignis sei am Beginn der Rampe in der Garage anzusetzen, da aus verkehrstechnischer Sicht bei derart kurzen Rampen nicht mit einer Beschleunigung mitten auf der Rampe, sondern mit einer zu Beginn der Rampe (bei der Ausfahrt bergauf) zu rechnen sei. Die so berechnete Emission für den Spitzenpegel in der Garage liege an der Garagenöffnung deutlich unter den für die Vorbeifahrt im Freien angesetzten 84 dB. Auf Grund der örtlichen Lage und der verkehrstechnischen Situation könne eine beschleunigte Abfahrt von Fahrzeugen nur im öffentlichen Straßenraum erfolgen. Der Spitzenpegel für die Vorbeifahrt im Freien sei von der P GmbH bestätigt worden. Die Werte für die Spitzenpegel aus der Stellungnahme der P GmbH seien im gegenständlichen Fall nicht anzuwenden, da sie für das Projekt nicht repräsentativ seien.

Des weiteren erstattete Dipl. Ing. S ein Gutachten ("Luftschadstoffuntersuchung und Aussagen zu Geruchs- und Blendwirkungen") vom April 2011. Zum Untersuchungsvorgang ist darin festgehalten, unabhängig vom Ergebnis der Schleppkurvensimulation würden gemäß der "Technischen Grundlage des BMWA/4" bei der Zufahrt zu den Stellplätzen 9, 10, 11 und 12 sowie bei der Abfahrt von den Stellplätzen 1, 2 und 3 zusätzlich je 15 Stauereignisse (berücksichtigend das Halten und Wiederanfahren) infolge der angesetzten acht Reversivorgänge in der Emissionsberechnung berücksichtigt. Mit den Stauereignissen werde das Halten und Wiederanfahren bei Reversivorgängen berücksichtigt. Ein Reversiermanöver bestehe aus zwei Halte- und Anfahrvorgängen, abzüglich eines Vorganges, welcher in den Emissionsfaktoren für Parkvorgänge bereits enthalten sei.

Die Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass die Geruchsschwellenkonzentrationen für die Geruchsstoffe NO₂ und Benzol unterschritten würden. Es sei mit keinen geruchsbelasteten Stunden zu rechnen. Die Zusatzimmissionen für PM10 unterschritten die jeweiligen Grenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft. Durch die Zusatzimmissionen seien keine zusätzlichen Tage mit Überschreitung des Tagesmittelwertes zu erwarten. Auch die Zusatzimmissionen für NO₂ unterschritten bei Kurzzeitimmissionen die Grenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft. Die Gesamtimmissionen von NO₂ lägen unter den Grenzwerten des Immissionsschutzgesetzes-Luft. Auch die Gesamtimmissionen für CO, PM_{2,5}, Benzol und Benzo(a)pyren unterschritten die Grenz- bzw. Zielwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft. Diese Ergebnisse gälichen unabhängig davon, ob für die Vorbelastung für Stickoxide und PM10 die Messstelle Mödling oder die Messstelle Klosterneuburg B 14 gewählt werde.

Mit Schreiben vom 18. Mai 2011 gab die nichtamtliche Sachverständige Dr. W eine ergänzende Stellungnahme ab. Trotz Korrektur des Spitzenpegels für das Öffnen des Garagentores auf 74 dB verändere sich die umweltmedizinische Beurteilung nach der ÖAL-Richtlinie 6/18 nicht, da die Beurteilung durch medizinischwissenschaftliche Literatur und hier vor allem durch Griefahn zu keiner anderen Einschätzung als beim vorherigen Spitzenpegel komme. Die Beziehung zwischen Reaktion und Lärmpegel verlaufe nicht linear, sondern als Kurve, und weise in diesen Bereichen dieselben Auswirkungen auf. Bezüglich der Luftschadstoffe komme es zu keinen Überschreitungen der gesetzlich geforderten Grenzen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft. Aus medizinischer Sicht sei daher nicht mit zusätzlichen gesundheitlichen Reaktionen zu rechnen.

Die Beschwerdeführer erstatteten eine Stellungnahme vom 28. Juni 2011 und legten eine ergänzende Stellungnahme der P GmbH vom 20. Juni 2011 vor. Darin wird ausgeführt, nach der zum Zeitpunkt der Lärmessung gültigen ÖNORM S 5004:1998 sei eine separate Ausweisung der Abendzeit nicht vorgesehen. Die der schalltechnischen Beurteilung zugrunde gelegte ÖAL-Richtlinie Nr. 3/2008 hingegen berücksichtige den Abendzeitraum. Nach Durchsicht des Messprotokolls habe festgestellt werden können, dass es zum Zeitpunkt der Messung leicht geregnet habe. Eine nasse Fahrbahn führe aber zu deutlich höheren Schallemissionen. Dies bedeute, dass das im Gutachten für die schalltechnische Beurteilung angewandte Kriterium möglicherweise nicht erfüllt werde und die Beurteilungspegel für die spezifischen Schallimmissionen nicht um 5 dB erhöht werden dürften. Für Gewissheit müsste die Messung unter optimalen Bedingungen wiederholt werden. Die Angabe des Schallleistungspegels das Garagentores beziehe sich nun nicht mehr auf die Parkplatzlärmstudie, sondern auf Vergleichsmessungen moderner Garagentore. Komme ein lärmarmes Garagentor zum Einsatz, müsse nachgewiesen werden, dass der entsprechende Schallleistungspegel kleiner oder gleich 74 dB sei. Die Beschleunigung werde nicht ausschließlich im öffentlichen Straßenraum erfolgen. Die abfahrenden Fahrzeuge würden noch vor dem Gehsteig zum Stehen kommen und anschließend für das Abbiegen in die Straße beschleunigen. Damit würde der maßgebende Anteil der beschleunigten Abfahrt noch innerhalb des gegenständlichen Grundstückes stattfinden und wäre entsprechend zu berücksichtigen. Die Parkplatzlärmstudie empfehle für beschleunigte Abfahrten einen mittleren Wert von rund 92 dB. Dies bedeute, dass zufolge einer beschleunigten Abfahrt an der Grundgrenze kurzzeitige Pegelspitzen von bis zu 77 dB auftreten könnten. Der im Gutachten an der Grundgrenze prognostizierte maximale Spitzenpegel von 69 dB zufolge von Abfahrten im Ausfahrtsbereich der Tiefgarage werde damit um 8 dB überschritten. Des weiteren greife für die beschleunigte Abfahrt des Pegelspitzenkriterium. Damit werde der planungstechnische Grundsatz in der Nacht um 5 dB bis 7 dB überschritten. Zufolge der beschleunigten Abfahrt könne auch im Abendzeitraum eine Überschreitung von 2 dB prognostiziert werden. Das Zuschlagen von Türen im Ein-/Ausfahrtsbereich der Tiefgarage könne nicht ausgeschlossen werden und lieferte sehr hohe Geräuschspitzen. Die Parkplatzlärmstudie gebe für ein solches Ereignis einen Wert von 97,5 dB an. An der Grundstücksgrenze könnten daher entsprechend hohe Maximalpegel von bis zu 84 dB prognostiziert werden.

Am 12. März 2012 fand eine mündliche Verhandlung statt, an der neben den Beschwerdeführern und den mitbeteiligten Bauwerbern auch die Sachverständigen Dipl. Ing. S und Dr. W teilnahmen.

Dipl. Ing. S erläuterte, dass der bei der Version 1986 der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 als Beurteilungskriterium herangezogene Grundgeräuschpegel im Rahmen der Schalltechnik nicht mehr verwendet werde. Die Version 2008 sei die gängige Beurteilungsmethode und Stand der Technik und zur Beurteilung von Zusatzimmissionen wie im vorliegenden Fall heranzuziehen.

Weiters legte Dipl. Ing. S dar, neben den erfolgten Messungen für das gegenständliche Projekt (Tag und Nacht) lägen für diese Örtlichkeit auch die Ergebnisse der Umgebungslärmkarten für die Zeiträume Tag-Abend-Nacht und für den Zeitraum Nacht vor. Der Vergleich der Messergebnisse mit den Ergebnissen aus den Umgebungslärmkarten zeige eine gute Übereinstimmung. Der Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend liege bei Straßenverkehrsgeräuschen erfahrungsgemäß etwa 2 bis 3 dB unter dem Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag. Im gegenständlichen Fall sei die Ortsüblichkeit für den Zeitraum Abend durch Abzug von 5 dB vom Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag bestimmt worden. Da damit die ortsübliche Schallimmission am Abend tendenziell niedriger angesetzt worden sei, lägen die daraus folgenden Beurteilungen für die Anrainer auf der sicheren Seite. Der Planungswert ergäbe sich nämlich aus dem niedrigeren Wert aus ortsüblicher Schallimmission und Planungsrichtwert aus der Flächenwidmung.

Die Tatsache, dass die Fahrbahn zum Zeitpunkt der Messung am Tag von einem vorhergegangenen Regenereignis nass gewesen sei, sei für die schalltechnische Beurteilung im gegenständlichen Fall von untergeordneter Bedeutung. Bei den lokal gefahrenen Geschwindigkeiten (40 km/h-Zone) überwiege das Rollgeräusch das Motorengeräusch noch nicht. Die Messung in der Nacht (maßgebender Beurteilungszeitraum) sei bei trockenen Verhältnissen erfolgt. Der Planungswert (geringerer Wert aus Ortsüblichkeit und Planungsrichtwert) für die Beurteilung liege bei 60 dB am Tag, das seien 4 dB weniger als der gemessene Dauerschallpegel. Ein um 4 dB leiserer Dauerschallpegel am Tag bei trockener Fahrbahn sei auszuschließen, weil die Differenz weit geringerer wäre. Die Messungen könnten außerdem mit den Umgebungslärmkarten verglichen werden. Die Werte aus den Umgebungslärmkarten stimmten gut mit den Messergebnissen zusammen. Dass die Messung im vorliegenden Fall nicht bei dauerhaftem Regen stattgefunden habe, sei schon allein deswegen gegeben, da ein Mikrofon nicht einem dauerhaften Regen ausgesetzt werde (schon

aus wirtschaftlichen Gründen). Für das gegenständliche Projekt sei die ortsübliche Schallimmission durch Messungen bestimmt worden. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wären nur bei einer Berechnung der ortsüblichen Schallimmissionen von Relevanz.

Weiteres erklärte Dipl. Ing. S, die Befahrbarkeit der Garage sei mit einer sogenannten Schleppkurvenuntersuchung geprüft worden. Dabei würden die Fahrvorgänge in der Garage simuliert. Verwendet worden sei das weit verbreitete Simulationsprogramm A. Simuliert seien die Fahrvorgänge für jeden Stellplatz worden. Die Untersuchung habe die Notwendigkeit von Reversivorgängen in der Garage ergeben. Es seien maximal drei bis vier Reversivorgänge notwendig. Ein Rückwärts-Ausfahren aus der Garage sei verkehrstechnisch nicht notwendig. Die Luftsadstoffemissionen der Reversivorgänge seien in der Luftsadstoffuntersuchung auf Basis der Reversivorgänge aus der Fahrsimulation berücksichtigt worden.

Ferner legte Dipl. Ing. S dar, die Öffnung des Garagentores erfolge grundsätzlich mit Fernbedienung. Dies werde auch der Regelfall sein. Es sei nicht auszuschließen, dass etwa ein technischer Defekt eintrete und der Lenker das Auto bei der Einfahrt verlassen müsse, um das Tor händisch zu öffnen. Dies stelle aber nicht den Regelfall dar und werde für die Beurteilung der Zusatzmissionen nicht herangezogen. Die Erfahrung des Sachverständigen sei, dass das Türenschlagen als maßgebender Spitzenpegel dann beurteilt werde, wenn es den Regelfall darstelle oder es sich um offene Parkbauten oder Parkplätze handle. Zum Türenschlagen in der Garage hielt Dipl. Ing. S fest, dass der Spitzenpegel als Schallleistungspegel grob gesprochen am Ort des Geschehens auftrete. Der aus dem Türenschlagen in der Garage resultierende Spitzenpegel als Schalldruckpegel an der Grundstücksgrenze liege unter dem Spitzenpegel, hervorgerufen aus dem Schallleistungspegel bei der direkten Vorbeifahrt. Bei den Berechnungen sei berücksichtigt worden, dass ein offenes Garagentor (Gittertor) eingebaut werde.

Weiters führte Dipl. Ing. S aus, berücksichtigt worden sei die Vorbeifahrt eines Pkw bis zur Grundstücksgrenze als Dauerschallpegel und Spitzenpegel. Die beschleunigte Abfahrt erfolge definitiv im öffentlichen Straßenraum und sei daher nicht berücksichtigt worden. Bei der Einfahrt in die Tiefgarage seien die Vorbeifahrt der Pkw von der Grundstücksgrenze bis zum einem Haltepunkt und die daran anschließende (nicht beschleunigte) Weiterfahrt in die Tiefgarage berücksichtigt worden.

Dr. W führte aus, die Grenze der 80 dB sei lediglich als Gesundheitsschutzwert aus der Verordnung für Lärm und Vibrationen bekannt und werde im Bereich des Arbeitnehmerschutzes angewendet. Dort werde der Wert als Dauerschallpegel und nicht als Spitzenpegel herangezogen.

Dipl. Ing. Dr. S legte sodann dar, liege gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3 der Spitzenpegel um mehr als 25 dB über dem Dauerschallpegel, so werde für die Beurteilung der Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes der Spitzenpegel abgemindert um 25 dB als spezifischer Beurteilungspegel herangezogen. Dies sei ein theoretischer Wert, der nicht messbar sei. Für eine humanmedizinische Beurteilung würden vom Schalltechniker der Dauerschallpegel und der Spitzenpegel bekannt gegeben. Der planungstechnische Grundsatz diene lediglich als Irrelevanzkriterium für Zusatzmissionen. Der in der Parkplatzlärmstudie angeführte Spitzenpegel (maximaler Schallleistungspegel) bei beschleunigter Abfahrt von 93,1 dB beziehe sich auf eine offene Rampe bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, bei einer geschlossenen Rampe mit derselben Geschwindigkeit betrage dieser Wert 87,2 dB. Auf der vorliegenden Rampe sei auf Grund der örtlichen Gegebenheiten eine Beschleunigung auf 30 km/h jedoch nicht möglich.

Dr. W erklärte, dass nach Griefahn bereits Schallereignisse mit einem A-bewerteten Spitzenpegel von 60 dB zu Aufwachreaktionen führen könnten. Allerdings sei es nur bei 40 % der beschallten Personen zu einer Aufwachreaktion gekommen, bei 60 % hingegen nicht. Aufwachreaktion bedeute in diesem Zusammenhang nicht, dass die Person wach werde, sondern es könne auch bloß eine Reaktion auf die Schallquelle wie etwa ein Wegdrehen von der Schallquelle gegeben sein. Es gebe keine gesicherte Aussage darüber, ob und welche Aufwachreaktionen in derartigen Fällen konkret auftreten.

Mit Bescheid des auf Grund eines Devolutionsantrages der Bauwerber als Baubehörde zweiter Instanz zuständig gewordenen Gemeinderates der mitbeteiligten Marktgemeinde vom 20. März 2012 wurde die Berufung der Beschwerdeführer gegen den erstinstanzlichen Baubewilligungsbescheid des Bürgermeisters der mitbeteiligten Marktgemeinde vom 25. Oktober 2005 als unbegründet abgewiesen. Dabei wurden aber zusätzlich 37 Auflagen vorgeschrieben, darunter die Auflage Nr. 35, nach der ein Garagentor einzubauen ist, das mit einer Fernsteuerung ausgestattet ist und dessen Schallleistungspegel beim Öffnen und Schließen maximal 74 dB(A) beträgt.

Gegen diesen Bescheid erhoben die Beschwerdeführer Vorstellung. Darin legten sie insbesondere dar, dass die Beurteilung sämtlicher Schallquellen und Spitzenpegel fehle (wurde näher ausgeführt). Zur Darlegung der Unschlüssigkeit der Ausführungen von Dr. W wurde angeführt, dass es sich bei dem Wert von 80 dB, den Dr. W in ihrem Gutachten unrichtigerweise als Grenzwert der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz angeführt habe, tatsächlich um den (allerdings maximal zulässigen) Dauerschallpegel im Rahmen des Arbeitnehmerschutzes handle, bei dem sich Arbeitnehmer am Arbeitsplatz noch ohne Hörschutz aufhalten könnten, ohne dass bleibende gesundheitliche Schäden auftraten. Objektive Kriterien für die örtliche Unzumutbarkeit ergäben sich aus den Grenzwerten der WHO sowie von Griefahn. Diese Richtwerte wären von Dr. W bei Beurteilung der örtlichen Zumutbarkeit heranzuziehen gewesen. Die Immissionen seien nicht an der Grundgrenze gemessen worden. Aus der notwendigen Anzahl von Reversivorgängen seien unrichtige Schlussfolgerungen gezogen worden. Die Auflage Nr. 35 sei nicht ausreichend bestimmt. Die Gutachten seien unvollständig, und zwar ausgehend von der konkret gefahrenen Geschwindigkeit auf der Rampe sowie den Spitzenpegeln sämtlicher Schallereignisse. Mangelhaftigkeit liege auch infolge von fehlenden humanmedizinischen Schlussfolgerungen vor. Kritisiert wurden ferner das Fehlen von Pegelschrieben und von Verkehrszählungen sowie die mangelhaften meteorologischen Verhältnisse bei der Messung. Auch die Gutachten in Bezug auf die Beurteilung der Luftschatstoffemissionen seien unvollständig.

Mit dem in Beschwerde gezogenen Bescheid wurde die Vorstellung als unbegründet abgewiesen.

Begründend wurde nach Wiedergabe des Verwaltungsgeschehens und von Rechtsvorschriften im Wesentlichen ausgeführt, die Beschwerdeführer seien der sachverständigen Schleppkurvenüberprüfung nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Gleches gelte für das Gutachten zur Luftschatstoffuntersuchung und zu Geruchs- und Blendwirkungen sowie das humanmedizinische Gutachten. Die Gutachten des nichtamtlichen technischen Sachverständigen Dipl. Ing. S und die dazu von ihm abgegebenen Stellungnahmen und Erklärungen seien hinreichend vollständig, sodass es der medizinischen Sachverständigen möglich gewesen sei, ein entsprechendes Gutachten abzugeben. Die Beschwerdeführer hätten den Messergebnissen des nichtamtlichen technischen Sachverständigen Dipl. Ing. S keine durch einen von ihnen privat beauftragten Sachverständigen erhobene Messung entgegengesetzt. Dipl. Ing. S habe auch dargelegt, dass die Messungen während des Zeitraumes "Nacht" bei trockenen Verhältnissen erfolgt seien. Die Beschwerdeführer hätten ihre Einwendungen stets auf diesen Zeitraum konzentriert. Begründete Einwendungen, die sich auf andere Tageszeiten bezögen, hätten sie nicht erhoben. Den Ausführungen des Sachverständigen Dipl. Ing. S zum Zeitraum "Nacht" seien sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten, und es sei ihnen auch nicht gelungen, dessen Aussagen zu widerlegen. Auch die Darlegungen der Beschwerdeführer zu den Schallereignissen durch das Befahren der Rampe (vor allem im oberen, flacheren Bereich) könne keine Mangelhaftigkeit des Gutachtens des Dipl. Ing. S aufzeigen. Die diesbezüglichen Ausführungen der Beschwerdeführer seien nämlich nicht schlüssig und nicht durch ein Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene belegt. Nach den Einreichplänen zeige schon die Erfahrung, dass ein Anhalten und Wiederanfahren zwecks Einreihen in den Straßenverkehr nicht auf der Garagenrampe, sondern auf dem Gehsteig bzw. auf dem an den Gehsteig angrenzenden Teil der Fahrbahn erfolgen müsse. Die Annahmen der Beschwerdeführer hinsichtlich einer Fahrgeschwindigkeit auf der Garagenrampe von 10 km/h und den daraus resultierenden Lärmpegelspitzen beruhten auf keinem Gutachten eines Sachverständigen. Dipl. Ing. S habe mehrfach bestätigt, dass es sich beim Zuschlagen von Fahrzeugtüren vor der Garage nicht um den zu berücksichtigenden Regelfall handle. Den Bauwerbern sei aufgetragen worden, ein Garagentor einzubauen, das mit einer Fernsteuerung ausgestattet sei. Ein Recht auf die Erteilung oder Nichterteilung einer Auflage hätten die Beschwerdeführer nicht. Die medizinische Sachverständige habe nachvollziehbar anhand der von ihr verwendeten medizinischen Grundlagen und unter Hinweis auf die von ihr verwendete Literatur festgestellt, dass sie das Projekt als umweltverträglich einstufe und es örtlich zumutbar sei. Die Beschwerdeführer versuchten, das humanmedizinische Gutachten und seine Ergänzungen mit laienhaften Einwendungen zu bekämpfen. Die Erhebungen des Dipl. Ing. S hätten auch die Ermittlung von Immissionen an der Grundstücksgrenze der Beschwerdeführer beinhaltet. Wenn gegenständlich auch nur die Werte an der Grundstücksgrenze entscheidungsrelevant seien, dienten ebenso die anderen, von Dipl. Ing. S ermittelten Werte der Untermauerung der Ergebnisse seines Gutachtens. Eine Fehlerhaftigkeit dadurch, dass Dipl. Ing. S mehr Daten erhoben habe als für die Erstellung seines Gutachtens notwendig, liege nicht vor. Betreffend die Auflagen (unter anderem Nr. 35) sei festzuhalten, dass die Vorschriften über die Ausführung von Bauten keinerlei Parteienrechte der Nachbarn begründeten. Außerdem handle es sich um laienhafte Ausführungen der Beschwerdeführer zu technischen Fragen, die sich nicht auf gleichwertige Gutachten stützten, sodass sie ins Leere gingen. Eine Unbestimmtheit sei in der Auflage 35 jedenfalls nicht gelegen. Der

Feststellung, dass die Messung in der Nacht bei trockenen Verhältnissen erfolgt sei, seien die Beschwerdeführer nicht entgegen getreten und sie hätten auch nicht nachgewiesen, dass die Fahrbahn während der Messungen im entscheidungswesentlichen Zeitraum in der Nacht regennass gewesen sei. Die Beschwerdeführer hätten ferner eingewendet, dass die Fahrsimulation die Längsneigung der Rampen, somit den Steigungsfaktor bei der Rampe vor dem Tor und nach dem Tor im Freien, sowie die Kaltstartfaktoren in Abhängigkeit der unterschiedlichen Außenlufttemperaturen bei der Ausfahrt ebenso wenig berücksichtigt hätte wie die Staulängen und Stauereignisse im Einfahrts- und Ausfahrtsbereich (somit das Warten auf das Öffnen des Garagentores beim Ein- und Ausfahren sowie die mittlere Wartezeit und Staulänge bzw. die Stauereignisse, ferner abfahrende, somit wegfahrende Fahrzeuge auf der Rampe nach dem Garagentor vor dem Einbiegen in den öffentlichen Verkehr). Dem Gutachten des Dipl. Ing. S sei jedoch nicht zu entnehmen, dass er alle diese Faktoren nicht berücksichtigt habe, zumal er sich auf die Einreichpläne, die die bautechnischen Verhältnisse in der Tiefgarage und auf der Rampe zeigten, bezogen habe. Die Beschwerdeführer belegten ihren Einwand auch nicht mit Fakten, sondern behaupteten bloß, dass Dipl. Ing. S die genannten Umstände nicht berücksichtigt habe.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehr, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in einer Gegenschrift, ebenso wie die mitbeteiligte Marktgemeinde, die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde als unbegründet beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

In der Beschwerde wird im Wesentlichen vorgebracht, es könne ausschließlich darauf ankommen, ob sich die Argumente der Beschwerdeführer auf gleicher fachlicher Ebene befunden hätten, und nicht darauf, ob sich die Beschwerdeführer in der Verhandlung von Sachverständigen hätten vertreten lassen oder diese zur Verhandlung mitgebracht hätten bzw. zu jedem Gutachten ein Gegengutachten vorgelegt hätten. Die Beschwerdeführer hätten ihre Argumente durch Einholung von Sachverständigenexpertisen und Gutachten untermauert. Die Gutachten von Dipl. Ing. S und Dr. W seien außerdem von unzureichenden Grundlagen ausgegangen, unvollständig, unrichtig und unschlüssig, weshalb die Beschwerdeführer nicht gehalten gewesen sein, Gegengutachten vorzulegen. Es seien nicht sämtliche relevanten Schallereignisse und damit zusammenhängenden Pegelspitzen beurteilt worden.

Nach dem Einreichplan befindet sich bei der Ausfahrt bzw. Abfahrt (Wegfahrt) aus der Tiefgarage zunächst eine Rampe von 15 % Steigung in der Tiefgarage (diese sei somit eingehaust), sodann folge das offene Garagentor (Garagentor mit Gitterelementen) und in weiterer Folge eine nicht eingehauste, somit offene Fläche (Rampe) im Freien mit einer Steigung von 3 % bis zur Gehsteigkante. Bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage sei es somit zwingend notwendig, zunächst aus der eingehausten Rampe nach Beschleunigung bis zum Garagentor vorzufahren, dann anzuhalten, das Öffnen des Garagentores abzuwarten, neuerlich zu beschleunigen, sodann über die Rampe im Freien zu fahren, neuerlich anzuhalten, wiederum zu beschleunigen und wegzufahren. Ein Anhalten auf der Rampe im Freien (somit zwischen Garagentor und Grundstücksgrenze bzw. Gehsteig) sowie das daran anschließende Beschleunigen seien schon sowohl nach der Erfahrung des Lebens als auch nach den Bestimmungen der StVO zwingend notwendig, um sich zu vergewissern, dass sich keine Fußgänger im Ausfahrtsbereich auf dem Gehsteig befänden oder sich diesem näherten und ein Einbiegen und Einfahren in die H Straße auf Grund der Verkehrslage überhaupt möglich sei. Zufolge der beschleunigten Abfahrten (Wegfahren) im Zuge des Verlassens der Rampe komme es laut Parkplatzlärmstudie zu Geräuschspitzen von maximal 92 dB, die zu berücksichtigen seien. Davon ausgehend komme es an der Grundgrenze der Beschwerdeführer zu Lärmpegelspitzen von 77 dB. Dabei gehe es um die auf dem Grundstück erfolgte, beschleunigte Abfahrt, und nicht, wie von Dipl. Ing. S unrichtig angegeben, um ein Beschleunigen im öffentlichen Straßenraum. Diese seien unberücksichtigt geblieben. Der Gemeinderat sei in seinem Bescheid vom 20. März 2012 davon ausgegangen, dass Fahrten auf der Rampe nicht als Fahrten auf einer offenen Rampe, sondern als Fahrten auf einer eingehausten Rampe zu beurteilen seien (die Ausführungen zur Parkplatzlärmstudie bezögen sich aber auf die freie Fläche vor der Einhausung). Die Baubehörde verkenne, dass dann, wenn eine Geschwindigkeit von 30 km/h auf der Rampe nicht zu erreichen sei, dies nicht dazu führen könne, dass die Fahrten auf der Rampe überhaupt nicht zu berücksichtigen seien. Es wären vielmehr die bei einer vom technischen Sachverständigen zu beurteilenden, realistischerweise zu erzielenden Geschwindigkeit auf der Rampe auftretenden Pegelspitzen zu errechnen gewesen. Wenn schon nicht 30 km/h erreicht würden, so zumindest 10 km/h. Die Immissionsbelastungen wären auf dieser Basis zu berechnen gewesen. Bei 10 km/h werde im Gegensatz zu 30 km/h mit dem ersten Gang, daher hochtourig,

gefährten, wobei das Motorengeräusch das Rollgeräusch überwiege und es daher nahezu zu keiner Verminderung des Schallleistungspegels komme. Jedenfalls komme es zu einer Überschreitung von 60 dB und daher zu gesundheitsgefährdenden und örtlich unzumutbaren Immissionen. Das Gutachten des Dipl. Ing. S sei mangels Berücksichtigung dieser Lärmimmissionen von vornherein unvollständig.

Ebenso habe es die Baubehörde unterlassen, den Spaltenpegel betreffend das Zuschlagen der Fahrzeugtüren zu beurteilen. Die Annahme, dass es infolge der Fernbedienung zu keinem Zuschlagen von Türen komme, sei unzutreffend. Die Beschwerdeführer hätten Situationen dargelegt, die keinesfalls außerhalb des Regelfalles lägen (der Beifahrer verlasse vorzeitig das Fahrzeug, nicht alle die Tiefgarage benützenden Fahrzeuglenker verfügten über eine Fernbedienung etc.). Weiters entspreche es der Lebenserfahrung, dass Beifahrer das Fahrzeug bereits auf der Rampe vor der Einfahrt in die Tiefgarage verließen, dabei allenfalls auch den Kofferraum öffneten, ausräumten und Türen zuschließen. Damit ersparten sie sich das Stiegensteigen über ein Stockwerk. Es sei daher nicht von typischerweise auftretenden Immissionsquellen, die nach der Lebenserfahrung zu erwarten seien, ausgegangen worden.

Das Verbot, dass Emissionen das Leben oder die Gesundheit von Menschen nicht gefährden oder Menschen nicht örtlich unzumutbar belästigen dürften, sei ein absolutes Verbot, sodass dann, wenn das örtlich zumutbare Maß überschritten werde, nicht mit Auflagen, sondern mit einer Versagung der Baubewilligung vorzugehen sei. Es sei daher verfehlt, darauf hinzuweisen, dass die Nachbarn keinen Rechtsanspruch auf Erteilungen von bestimmten Auflagen hätten.

Die Beschwerdeführer hätten auch bei der mündlichen Verhandlung vom 12. März 2012 ausdrücklich festgehalten, ihre bisherigen Einwendungen vollinhaltlich aufrecht zu erhalten. Mit den fachkundigen Stellungnahmen der P GmbH vom Februar 2011 und vom 20. Juni 2011 habe sich die belangte Behörde nicht einmal ansatzweise auseinandergesetzt.

Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 in der vom Sachverständigen Dipl. Ing. S herangezogenen Fassung sei offenbar nur deshalb angewandt worden, um eine für die Beschwerdeführer nachteilige Erhöhung des Planungsrichtwertes von 5 dB für die spezifische Schallimmission zu erreichen. Gelange aber die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, wie es zutreffend wäre, nicht zur Anwendung, dürfte der Planungswert nicht um 5 dB erhöht werden, sodass damit der planungstechnische Grundsatz weder am Tag noch in der Nacht erfüllt wäre.

Das beschleunigte Ausfahren sei vom technischen Sachverständigen und von der Baubehörde nicht berücksichtigt worden, womit auch nicht berücksichtigt worden sei, dass die Angaben von Dr. W, die somit ebenfalls nicht auf einem beschleunigten Ausfahren beruhten, unzutreffend seien. Unbegründet blieb auch, weshalb Dr. W den Grenzwert von 80 dB für die Beurteilung des vorliegenden Falles herangezogen habe. Dieser Wert von 80 dB sei für die Beurteilung der Auswirkungen der konkreten Emissionen im vorliegenden Fall nicht heranzuziehen. Es gebe Richtlinien der WHO, die eine Beurteilungsgrundlage böten. Bei diesen handle es sich um gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse. Entgegen der Auffassung von Dr. W lägen somit gesicherte Beurteilungsgrundlagen vor. Auch nach Griefahn gäbe es sehr wohl objektive Kriterien, nach denen sich bestimmen lasse, ob mit Aufwachreaktionen und vegetativen Störungen zu rechnen sei. Dies seien die Höhe des Spaltenpegels und die Häufigkeit solcher Spaltenpegel über 60 dB. Es komme somit in der Nachtspitze zu 2 bis 4 Schallereignissen mit Spaltenpegeln von weit mehr als 60 dB an der Grundgrenze und somit zu Aufwachreaktionen und vegetativen Störungen. Aus Punkt 6 der ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 ergebe sich, dass es bei Emissionswerten in der Nacht von 30 bis 42 dB zu vegetativen Effekten und erinnerbaren Schlafstörungen, von 42 bis 55 dB zu einem starken Anstieg adverser Effekte und einem signifikanten Anstieg von Aufwachreaktionen sowie bei Immissionswerten in der Nacht von mehr als 55 dB zu einer Gesundheitsgefährdung und einem Anstieg des Risikos für Herz-Kreislauferkrankungen komme. Die Aussage von Dr. W, wonach es sich um Wahrscheinlichkeiten handle und ein endgültiger Beweis nach dem Stand der Wissenschaft nicht gegeben sei, sei damit nicht haltbar.

Die Immissionen seien im Übrigen nicht an der Grundgrenze gemessen worden. In den nunmehr relevanten Gutachten des Dipl. Ing. S von September 2010 und April 2011 sei lediglich nachträglich in der Tabelle das Wort "Grundgrenze" hinzugefügt worden. Die Berechnungen und Messungen gründeten sich aber auf jene vom 11. September 2007, bei denen keine Immissionspunkte an der Grundgrenze genannt gewesen seien. Der Sachverständige habe die Methodik dieser Ermittlungen keineswegs ausführlich dargelegt. Von einer Ermittlung von

Immissionen durch Hinzufügung des Wortes "Grundgrenze" könne nicht gesprochen werden. Dem Vorerkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes sei daher insofern nicht Rechnung getragen worden. Gleiches gelte für die Messungen der Luftschadstoffe.

Der technische Sachverständige Dipl. Ing. S sei in Bezug auf die notwendige Anzahl von Reversiervorgängen von einem Sicherheitsabstand von 10 bis 15 cm als ausreichend ausgegangen. Das ergebe sich weder aus dem Fahrsimulationsprogramm A noch entspreche es dem Stand der Technik. Es sei der Berechnung zu Grunde gelegt worden, um zum Schluss zu gelangen, dass nicht mehr als drei bis vier Reversiermanöver notwendig seien.

Im Privatgutachten des Dr. P sei detailliert beschrieben worden, dass bei Zugrundelegung von praxisnahen Reversiermanövern, nämlich einem durchschnittlichen Ausschöpfungsgrad der Reversierstrecken von maximal ca. 75 %, mindestens fünf bis acht Reversiermanöver notwendig seien. Bei Zugrundelegung praxisnaher Reversiermanöverzahlen von zumindest fünf bis acht errechneten sich weit höhere Immissionen bzw. Luftschadstoffe und Lärm.

Die Auflage Nr. 35 sei, abgesehen davon, dass das Bauprojekt durch Auflagen nicht für zulässig erklärt werden könne, zu unbestimmt, weil nach dem Stand der Technik eine regelmäßige Wartung und Kontrolle zur Gewährleistung des Maximalpegels von 74 dB vorzuschreiben gewesen wäre, andernfalls die Leichtgängigkeit des Garagentores und damit die Einhaltung des Maximalpegels nicht gewährleistet seien. Die Auflage könne auch als bedingter Polizeibefehl so nicht vollstreckt werden.

Ferner wären Pegelschriebe und Verkehrszählungen zur nachvollziehbaren und objektivierbaren Überprüfung der einzelnen Schallereignisse notwendig gewesen. Zur Ermittlung eines repräsentativen Beurteilungspegels und zur Beschreibung besonderer Geräuschsituationsen (wie z.B. der ungünstigsten Stunde) dürften nur beobachtete Messungen mit genauer Dokumentation des Geräuschverlaufes und kontinuierlicher Verkehrszählung durchgeführt werden. Dies sehe auch die ÖAL-Richtlinie Nr. 3/2008 vor. Ein Hinweis auf Umgebungslärmkarten könne diesem Erfordernis keinesfalls Genüge leisten. Nur bei Offenlegung der Pegelschriebe und der Verkehrszählungen wäre auch eine Überprüfung und Nachvollziehung der sachverständigen Schlussfolgerungen möglich gewesen.

Die Einwendungen der Beschwerdeführer hätten sich keinesfalls nur auf den Zeitraum Nacht bezogen. Dass die Messung in der Nacht bei trockenen Verhältnissen erfolgt sei, stehe im Widerspruch zu den Messungen vom 11. September 2007 und den dortigen Angaben von geringem Niederschlag, bezogen auf den gesamten Messzeitraum 7 bis 8 Uhr und 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr. Außerdem werde mit Freifeldmikrofonen auch bei Regen gemessen. Hinsichtlich der jedenfalls nassen Fahrbahn und der Regenverhältnisse am Tag komme noch dazu, dass eine Messung bei trockener Fahrbahn und trockenen Witterungsverhältnissen zu um 3 bis 5 dB verringerten Messwerten geführt hätte, womit selbst bei Zugrundelegung der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 die Messungen nicht hätten um 5 dB höher bewertet werden dürfen. In der Stellungnahme vom 12. August 2011 habe Dipl. Ing. S selbst ausgeführt, dass die Straßen während der Messzeit regennass gewesen seien. Unrichtig sei es, dass der Pegel unter Berücksichtigung des allgemeinen Vertrauensbereiches für Messungen trotzdem gleich bleibe.

Auch dem Gutachten betreffend Luftschadstoffemissionen hätten die Beschwerdeführer mangels dessen Vollständigkeit nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen treten müssen. Die Vorstellungsbehörde hätte nicht angeben können, in welchem Gutachten und konkret an welcher Stelle der technische Sachverständige die Längsneigung der Rampen (Steigungsfaktor bei der Rampe vor dem Tor und nach dem Tor im Freien) sowie die Kaltstartfaktoren in Abhängigkeit der unterschiedlichen Außenlufttemperaturen bei der Ausfahrt, die Staulängen und Stauereignisse im Einfahrtsbereich bzw. Ausfahrtsbereich (Warten auf das Öffnen des Garagentores) sowie die mittlere Wartezeit und Staulänge bzw. die Stauereignisse für wegfahrende Fahrzeuge auf der Rampe nach dem Garagentor vor dem Einbiegen in den öffentlichen Verkehr berücksichtigt hätte und in welchen Werten sich diese widerspiegeln. Der Hinweis des Sachverständigen im Gutachten vom April 2011 auf die Technischen Grundlagen des BMWA/4 reiche nicht aus, weil dabei die Besonderheiten der konkreten Tiefgarage nicht berücksichtigt seien. Auf den Umstand, dass die Luftschadstoffe bei dieser ungleich höher seien als bei repräsentativen Fahrten in und aus einer anderen Tiefgarage, sei im Privatgutachten des Dr. P vom 28. Jänner 2011 hingewiesen worden.

§ 48 der Niederösterreichischen Bauordnung 1996 (BO) lautet:

"§ 48

Immissionsschutz

(1) Emissionen, die von Bauwerken oder deren Benützung ausgehen, dürfen

1.

das Leben oder die Gesundheit von Menschen nicht gefährden;

2.

Menschen durch Lärm, Geruch, Staub, Abgase, Erschütterungen, Blendung oder Spiegelung nicht örtlich unzumutbar belästigen.

(2) Ob Belästigungen örtlich zumutbar sind, ist nach der für das Baugrundstück im Flächenwidmungsplan festgelegten Widmungsart und der sich daraus ergebenden zulässigen Auswirkung des Bauwerks und dessen Benützung auf einen gesunden, normal empfindenden Menschen zu beurteilen."

Betreffend das Garagentor ist das Beschwerdevorbringen zutreffend, dass das Verbot, dass Emissionen das Leben oder die Gesundheit von Menschen nicht gefährden dürfen oder Menschen nicht örtlich unzumutbar belästigen dürfen, ein absolutes ist, sodass dann, wenn das örtlich zumutbare Maß überschritten wird, mit einer Versagung der Baubewilligung vorzugehen ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 7. März 2000, Zl. 99/05/238, sowie die hg. Erkenntnisse vom 28. April 2006, Zl. 2005/05/0169, und vom 15. Dezember 2009, Zl. 2008/05/0130). Es kann hier aber dahingestellt bleiben, ob dann, wenn das Vorhaben ohne wesensverändernde "Auflage" nicht bewilligt werden kann, der Antrag abzuweisen ist, weil Nachbarrechte stets anhand des letztlich bewilligten Projektes zu beurteilen sind.

Entgegen dem Beschwerdevorbringen ist die "Auflage" Nr. 35 auch ausreichend bestimmt. Das Garagentor muss mit einer Fernsteuerung ausgestattet sein, und der Schallleistungspegel beim Öffnen und Schließen darf maximal 74 dB(A) betragen. Dies bedeutet, dass dann, wenn das Garagentor über keine Fernsteuerung verfügt oder wenn der Schallleistungspegel überschritten wird, eine Konsenswidrigkeit vorliegt, die eben von der Bewilligung nicht gedeckt ist. Die Behörde ist im Übrigen nicht verhalten, näher vorzuschreiben, wie die ständige Einhaltung des Gebotes der Fernsteuerung und des Schallleistungspegels erreicht wird, damit der Bau nicht konsenslos wird (vgl. das hg. Erkenntnis vom 15. Mai 2014, Zl. 2012/05/0148, in dem auch auf die allenfalls notwendige Zwangsvollstreckung eingegangen wurde). Der Wert von 74 dB(A) entspricht im Übrigen jenem, der auch von der P GmbH in ihrer Stellungnahme vom 20. Juni 2011 genannt wurde.

Der Sachverständigenaussage, dass bei einem ferngesteuerten Garagentor in schalltechnischer Hinsicht als Regelfall anzunehmen ist, dass es zu keinem Ein- und Aussteigen und Türenschlagen vor diesem Tor kommt, sind die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Der belangten Behörde kann daher nicht vorgeworfen werden, wenn sie diesbezüglich den Äußerungen des Sachverständigen Dipl. Ing. S gefolgt ist und die Immissionsbelastungen durch Türenschlagen nicht berücksichtigt hat.

Wie sich aus dem Sachverständigengutachten des Dipl. Ing. S vom September 2010 betreffend die Schalluntersuchung der Tiefgarage eindeutig ergibt, wurden die Immissionen bereits für die Grundgrenze ermittelt. Dass die Ermittlungen durch Messungen hätten stattfinden müssen, haben die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene dargelegt. Das Vorbringen der Beschwerdeführer, dass in diesem Zusammenhang dem Vorerkenntnis vom 13. April 2010 nicht entsprochen worden wäre, geht daher ins Leere. Auch das Gutachten betreffend die Luftsadstoffuntersuchung und die Geruchs- und Blendwirkungen geht im Übrigen auf die Bestimmung der Immissionen an der Grundgrenze zur Nachbarliegenschaft ein.

Die Berechnung der Reversivorgänge ist von Dipl. Ing. S nachvollziehbar dargelegt worden. Im Übrigen ergibt sich aus dem Gutachten des Dipl. Ing. S vom April 2011 zur Luftsadstoffuntersuchung und zu Geruchs- und Blendwirkungen, dass bei dem Untersuchungsvorgang ohnedies acht Reversivorgänge - entsprechend auch den Annahmen des Dr. P in seinem Gutachten vom 28. Jänner 2011 - bei der Emissionsberechnung angesetzt wurden.

Der Sachverständige Dipl. Ing. S hat ferner bei der Verhandlung am 12. März 2012 auch nachvollziehbar dargelegt, dass die Umgebungslärmkarten für die Berechnung herangezogen werden können und dass die meteorologischen Verhältnisse auf die Messungen keine relevanten Auswirkungen gehabt haben. Diesen Ausführungen des Sachverständigen sind die Beschwerdeführer nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Die belangte

Behörde konnte daher den Ausführungen des Dipl. Ing. S folgen. Das Vorbringen in der Beschwerde, soweit es sich auf fehlende Pegelschriebe und fehlende Verkehrszählungen sowie die meteorologischen Verhältnisse bei der Messung bezieht, geht ins Leere.

Wenn die Beschwerdeführer das Gutachten in Bezug auf die Beurteilung der Luftsadstoffemissionen als unvollständig bezeichnen, weil die Längsneigung der Rampen, die Kaltstartfaktoren in Abhängigkeit unterschiedlicher Außenlufttemperaturen, die Staulängen und Stauereignisse nicht berücksichtigt worden seien, sind sie auch diesbezüglich den Sachverständigenäußerungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. In diesem Zusammenhang wird bemerkt, dass es nicht ausreicht, wenn sich die Beschwerdeführer selbst auf Angaben eines Sachverständigen stützen. Auf gleicher fachlicher Ebene wird einem Sachverständigengutachten nur dann entgegen getreten, wenn ebenfalls ein Sachverständigengutachten vorliegt (vgl. das hg. Erkenntnis vom 31. Jänner 2012, Zl. 2009/05/0114). Dies ist in Bezug auf die Luftsadstoffemissionen nicht der Fall.

Der Sachverständige Dipl. Ing. S ist begründet davon ausgegangen, dass die maßgebliche Beschleunigung erst im öffentlichen Straßenraum erfolgt und daher nicht zu berücksichtigen ist. Der belannten Behörde kann nicht entgegen getreten werden, wenn sie dieser Auffassung gefolgt ist. Das von den Beschwerdeführern geltend gemachte Anhalten vor dem Gehsteig, um die Verkehrssituation überblicken zu können, setzt im Übrigen ein derart nahe Anhalten an der Grenze des Gehsteiges voraus, dass die folgenden Fahrbewegungen von der belannten Behörde zutreffend als nicht mehr auf der Bauliegenschaft stattfindende, für Nachbarrechte im Sinne des § 48 BO relevante Fahrbewegungen beurteilt wurden.

Der belannten Behörde kann darüber hinaus nicht entgegen getreten werden, wenn sie den Äußerungen des Sachverständigen Dipl. Ing. S gefolgt ist, der nachvollziehbar erläutert hat, weshalb die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 aus dem Jahr 2008 für die Beurteilung heranzuziehen ist. Der Sachverständige hat auch begründet, weshalb die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 aus dem Jahr 1986 nicht mehr dem Stand der Technik entspricht.

Zielführend ist allerdings das Beschwerdevorbringen, dass dann, wenn auf der Rampe keine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h erreicht werden kann, dennoch darauf einzugehen ist, welche Immissionen bei einer geringeren Geschwindigkeit gegeben sind bzw. weshalb diese allenfalls in die Gesamtberechnung nicht einzubeziehen sind. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass es in der 6. Auflage der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt aus 2007 heißt, dass die mittleren Fahrgeschwindigkeiten bei Tiefgaragenrampen für die Einfahrt bei ca. 16 km/h und für die Ausfahrt bei ca. 10 km/h liegen, während nach den Berechnungsansätzen der RLS-90 eine Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h vorausgesetzt wird (Seite 66 der genannten Studie). Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Steigung der Rampe bei der Errechnung des Emissionspegels zu berücksichtigen ist (Seite 77 der genannten Studie). Es wäre daher vor dem Hintergrund des § 48 BO vom Sachverständigen auch auf Emissionen bei geringeren Geschwindigkeiten als bei 30 km/h unter Berücksichtigung der Steigungsverhältnisse (neben dem eingehausten auch für den freien Bereich) einzugehen gewesen.

Zielführend ist ferner das Beschwerdevorbringen, dass das medizinische Gutachten nicht ausreichend ist. Aufbauend auf das Gutachten des technischen Sachverständigen ist nämlich die gerade noch zumutbare Immissionsgrenze von einem medizinischen Sachverständigen zu bestimmen (vgl. die bei Pallitsch/Pallitsch/Kleewein, Niederösterreichisches Baurecht, 8. Auflage, S 696 f zitierte hg. Rechtsprechung). Ein solches Beurteilungsmaß hat die medizinische Sachverständige nicht nachvollziehbar dargelegt. Während sie ursprünglich von einer Grenze von 80 dB ausgegangen ist, ohne deren Ansatz auf Grundlage der medizinischen Wissenschaften näher zu begründen, wurde dieser Grenzwert von ihr bei der Verhandlung vom 12. März 2012 als solcher, der hier relevant ist, nicht mehr aufrecht erhalten. Ein anderer Grenzwert wurde von ihr nicht genannt. Es liegt somit keine hinreichend nachvollziehbar begründete medizinische Aussage zu den Immissionen im Sinne des § 48 BO vor.

Der angefochtene Bescheid war aus den genannten Gründen gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit aufzuheben.

Bemerkt wird, dass auf den vorliegenden, mit Ablauf des 31. Dezember 2013 beim Verwaltungsgerichtshof anhängigen Beschwerdefall nach § 79 Abs. 11 letzter Satz VwGG die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Bestimmungen weiter anzuwenden sind.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz stützt sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit § 79 Abs. 11 VwGG und § 3 der Verordnung BGBI. II Nr. 518/2013 idF Nr. 8/2014 in Verbindung mit der Verordnung BGBI. II Nr. 455/2008.

Wien, am 27. August 2014

Schlagworte

Sachverständiger Erfordernis der Beziehung ArztRechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen
VwRallg6/4Sachverständiger Erfordernis der Beziehung TechnikerSachverständiger Aufgaben

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:2012050183.X00

Im RIS seit

10.10.2014

Zuletzt aktualisiert am

13.10.2014

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

© 2026 JUSLINE

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