jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Lvwg Erkenntnis 2019/6/24 LVwG-2017/25/2164-15

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.06.2019

Entscheidungsdatum

24.06.2019

Index

50/01 Gewerbeordnung

Norm

GewO 1994 §81 Abs1

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol erkennt durch seinen Richter Dr. Hohenhorst über die Beschwerde von AA, geboren XX.XX.XXXX, Adresse 1 und Adresse 2, Z/Y, vertreten durch Rechtsanwalt BB, Adresse 3, X, vom 25.08.2017, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft X vom 27.07.2017, Zl *****, betreffend Bewilligung für den Neubau eines Werkstättengebäudes mit Bürotrakt und Lagerflächen in Y hinsichtlich Spruchpunkt I. (gewerberechtliche Betriebsanlagenänderungsgenehmigung), nach Durchführung zweier öffentlicher mündlicher Verhandlungen,

zu Recht:

1. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Spruchberichtigung:

Die Bewilligung wird nicht nur für die Errichtung, sondern auch für den Betrieb der gegenständlich geänderten Anlage erteilt.

2. Die ordentliche Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VGnicht zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

In Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides erteilt die Bezirkshauptmannschaft X der CC GmbH gemäß §§ 81 Abs 1 und 74 Abs 2 GewO iVm § 93 Abs 2 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz und § 32 Abs 2 lit c WRG der CC GmbH die Genehmigung für die Errichtung einer Werkstätte mit Bürotrakt und Lagerflächen sowie angeschlossener Betriebstankstelle in Y, Gste Nrn **1 und **2 nach Maßgabe der einen wesentlichen Bestanteil dieses Bescheides bildenden Pläne und sonstigen Unterlagen unter einer Vielzahl von Auflagen.

Dagegen richtet sich die fristgerechte und zulässige Beschwerde von AA, der durch seinen Rechtsvertreter im Hinblick auf die gewerberechtliche Betriebsanlagenänderungsgenehmigung im Wesentlichen vorbringt, dass das eingereichte

Projekt genehmigt worden sei und der Beschwerdeführer mit seinen Einwendungen auf den Zivilrechtsweg verwiesen worden wäre. Dies stelle einen Verstoß gegen § 357 GewO dar. Die Einwendungen durch Lärm und andere Emissionen, die von der Betriebsanlage ausgehen würden, hätten gravierende Auswirkungen, ebenso wie eine eingereichte Zufahrt, die über das private Grundstück des Beschwerdeführers Nr **3, KG Y, geführt werden soll. Diese Punkte würden überhaupt nicht behandelt. Im Protokoll vom 07.02.2017 sei auf der Seite 8 bei der Befund- und Baubeschreibung nicht angeführt, wo die Zufahrt erfolgen solle. Im angefochtenen Bescheid wäre dieser Punkt nicht mal behandelt worden und fehlte jeglicher Hinweis auf die geplanten Zufahrten. Ohne Klärung der Zufahrten hätte die Genehmigung nicht erteilt werden dürfen. Der Verweis auf den Zivilrechtsweg hinsichtlich des Servitutswegs könne nicht damit begründet werden, dass bereits ein Zivilverfahren anhängig sei. Gemäß herrschender Rechtsprechung seien Privatstraßen bzw der gesamte Verkehr auf diesen Straßen im Betriebsanlagenverfahren zu beachten. Er habe bereits in seiner Einwendung vorgebracht, dass für die geplante Betriebsanlage jegliches Verkehrskonzept fehle, da ein solches von der Gemeinde Y nicht erstellt worden sei. Sowohl die Ausfahrt aus dem Gewerbegebiet W in die Landesstraße Y als auch in die Straßen im Gewerbegebiet seien nicht geeignet, das nunmehr geplante Verkehrsaufkommen durch die neue Betriebsanlage reibungs- und gefahrlos abwickeln zu können. Die Firma CC GmbH sei auch nicht berechtigt, die Servitutsfläche, die über das Grundstück **3 führt, in derartigem Ausmaß zu benützen. Die Einräumung des Servituts sei seinerzeit mit Kaufvertrag vom 10./11.09.2001 unter der Voraussetzung vorgenommen worden, dass es sich um einen Gewerbebetrieb auf der Liegenschaft **2 entsprechend den Richtlinien G2 handelt. Die nunmehrige Betriebsanlage umfasse mit Gst **1 ein weiteres Grundstück. Dies stelle eine rechtswidrige Ausdehnung des Servituts dar. Die Behörde hätte unbeschadet eines Einigungsversuches jedenfalls die Anzahl jener Fahrten, die über Gst **3 des Beschwerdeführers führen, beschränken müssen. Das nunmehrige Projekt widerspreche auch in krasser Form der zivilrechtlichen Vereinbarung mit dem Tiroler Bodenfonds. Im Vertrauen darauf habe der Beschwerdeführer die über dem Gewerbegebiet befindliche Wohnung im Haus Adresse 2 gekauft. Die Lärmemissionen seien weder im Bescheid noch im lärmtechnischen Gutachten ausreichend und nachvollziehbar definiert. Die Rede sei nur von 50 Stellplätzen, auf denen lärmarme Lastkraftwagen abgestellt würden. Es stelle sich die Frage, wie die Behörde diese lärmarmen LKW definiert und weiters, ob die Antragstellerin überhaupt tatsächlich nur solche lärmarme LKW besitzt. Dies sei seitens der Behörde in keiner Weise erhoben worden und enthalte der Bescheid kein Verbot, nicht lärmarme LKW, die allerdings genau zu definieren wären, zu verbieten. Des Weiteren seien am Baumaschinenparkplatz 25 Stellplätze für Baumaschinen, Traktoren und Kleingeräte mit 15 Bewegungen pro Tag genehmigt. Der Bescheid lasse jeglichen Hinweis darauf vermissen, um welche Maschinen und Geräte es sich dabei handle und welche Lärmemissionen von diesen ausgehen. Es seien zwar Betriebszeiten für die LKW im Bereich von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr genehmigt, die bisherige Praxis der Antragstellerin zeige jedoch, dass die LKW bereits lange vor 06.00 Uhr morgens gestartet würden, um die Vorratsbehälter der Druckluftbremsanlage zu füllen. Die Behörde hätte deshalb eine stationäre Anlage zum Auffüllen der Vorratsbehälter vorschreiben müssen. Es hätten Lärmmessungen stattfinden müssen, die die tatsächliche Lärmemission von 50 startenden LKWs am Morgen erfassen. Es sei nicht ernsthaft anzunehmen, dass diese Maßnahme lediglich eine Lärmemissionszunahme von lediglich 0,5 dB verursacht. Die schalltechnischen Berechnungen des Gutachters basierten lediglich auf allgemeinen Erfahrungswerten, ohne Berücksichtigung der tatsächlich zu erwartenden Konstellation. Dazu komme, dass die Schallausbreitung durch die geplanten Betriebsobjekte sich wesentlich verändern werde. Die Gebäude mit festen Wänden würden eine wesentlich andere Schallreflexion bewirken, als sie derzeit herrscht. Dies habe der schalltechnische Gutachter in keiner Weise berücksichtigt. Das Gutachten lasse auch jegliche Aussage vermissen, wie viel Lärm durch eine derartig große Anzahl von LKW und PKW verursacht werden. Es sei nicht überprüft, ob die Antragstellerin nur über lärmarme LKW verfügt; in der Vergangenheit habe diese eine Reihe von mehr als desolaten LKW verwendet. In der Kundmachung zur mündlichen Verhandlung seien weder die Abstellplätze noch die Waschstraße angeführt. Daher sei die Kundmachung mangelhaft und inhaltlich unrichtig. Der Anschlag an der Gemeindetafel bzw dem umliegenden Häusern sei überhaupt nicht bzw verspätet erfolgt. Die Behörde habe weiters die Emissionen von Luftschadstoffen auf den Stand der Technik zu begrenzen. Die für die zu genehmigende Anlage in Betracht kommenden Bestimmungen einer Verordnung gemäß § 10 IG-L seien anzuwenden. Eine Genehmigung sei nur dann zu erteilen, wenn die Emissionen der Anlage keinen relevanten Beitrag zur Emissionsbelastungen leisten oder der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Bereich beschränkt seien. Die gegenständliche Anlage wirke sich nachhaltig negativ auf den Gesundheitszustand des Beschwerdeführers aus. Hinsichtlich der Luftschadstoffe habe die erkennende Behörde überhaupt nichts ausgeführt bzw wurde diesbezüglich kein Gutachten

in Auftrag gegeben und kein Sachverständiger befragt. Aufgrund der Menge der zu- und abfahrenden Fahrzeuge sei davon auszugehen, dass eine erhebliche Erhöhung von Luftschadstoffen durch die projektierte Anlage entstehen wird. Die Behörde wäre daher verpflichtet gewesen, den zu erwartenden Schadstoffausstoß zu erheben und gegebenenfalls Auflagen zu verfügen bzw die Anlage zu untersagen. Im Gebiet der V-Autobahn bestünden bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L, weshalb davon auszugehen sei, dass regelmäßige Grenzwertüberschreitungen stattfänden, sodass durch das eingereichte Projekt die Grenzwerte in gesundheitsschädlichem Ausmaß laufend überschritten würden. Es werde deshalb die Einholung eines schalltechnischen und eines Luftgütegutachtens beantragt, die Behebung des bekämpften Bescheides und Versagung der beantragten gewerberechtlichen Genehmigung.

In ihrer Beschwerdebeantwortung vom 02.10.2017 trat die CC GmbH den Beschwerdeargumenten entgegen und beantragte Beschwerdeabweisung.

Im ergänzenden Vorbringen vom 06.10.2017 bezeichnet AA Teile des medizinischen Gutachtens von DD als falsch und nicht nachvollziehbar. Vorgelegt wurde die schalltechnische Expertise von EE vom 21.09.2017. Demnach treffe es auch nicht zu, dass der planungstechnische Grundsatz weitgehend eingehalten würde. Durch gegenständliche Betriebsanlage sei mit einer Anhebung der Schallemission im Verhältnis zum ortsüblichen Schallpegel um ca 3 dB zu rechnen.

In der mündlichen Verhandlung am 23.10.2017 führte der lärmtechnische Amtssachverständige folgendes aus:

„Wenn ich gefragt werde, ob die Projektangaben hinsichtlich der Lärm emittierenden Maschinen ausreichend sind, um die in meinem Gutachten vom 27.04.2017 getätigten Aussagen treffen zu können, so gebe ich dazu an, die vorliegenden Gutachten des FF mit der Nummer *****, Tektur ***, vom 16.11.2016 und die Ergänzung vom 29.03.2017 mit der Nummer ***** sich als schlüssig und nachvollziehbar verstehen. Aus meiner Sicht sind die Unterlagen als ausreichend anzusehen.

Die Frage, ob die Ausführungen in diesem Gutachten getroffen werden konnten, ohne davor Lärmmessungen durchzuführen, beantworte ich dahingehend, dass ich diesbezüglich auf gesetzliche Bestimmungen verweise. Nachdem es sich um ein Projektverfahren handelt, werden technische Hilfsmittel, wie etwa Normen und Richtlinien nach dem Stand der Technik sowie Vergleichsmessungen für die Lärmprognose herangezogen. Zum Vorbringen des Beschwerdeführers, dass der Istzustand gemessen werden hätte sollen, da auf diesem Platz sich bereits ein LKW-Parkplatz befindet, führe ich aus, dass meines Wissens nach diese Abstellplätze bereits einer gewerberechtlichen Genehmigung zugeführt wurden. Es geht hierbei um den Umgebungsgeräuschpegel, welcher auch in diesem Verfahren gemessen wurde. Diese Messungen wurden seitens FF durchgeführt. Diese Lärmmessungen von FF sind abgeglichen mit den Umgebungslärmkarten des Bundesministeriums für ein lebenswertes Österreich. Damit ist die Plausibilität der Messungen von FF für mich gegeben.

Wenn dazu FF ausführt, dass die ortsüblichen gemessenen Schallpegel unter den Isophonen der Umgebungslärmkarte liegen, so gebe ich dazu an, dass dies zutrifft und dadurch eine zusätzliche „Sicherheit“ zur weiteren Beurteilung besteht. Daraus ergibt sich, dass die prognostizierten Umgebungslärmpegel der Umgebungslärmkarte sich in einem höheren Standard bewegen, als die gemessenen Pegel von FF. In dem Fall wurde im Sinn des Nachbarschaftsschutzes von den niedrigeren Schallpegeln ausgegangen und habe ich die weitere Beurteilung darauf aufgebaut.

Erläuternd möchte ich noch anführen, dass die Umgebungslärmkarte nicht aufgrund von Lärmmessungen errechnet wird, sondern von Zähldaten von PKW und LKW, sowie Personen- und Güterzügen. Darauf aufbauend folgt eine Ausbreitungsberechnung. Der Autobahnlärm ist insofern berücksichtigt, als dieser niedriger ist als der Bahnlärm und in diesem Fall wird dann der höhere Wert herangezogen, sohin also der Bahnlärm, da dies der Realität entspricht.

Wenn mich der Rechtsvertreter des Beschwerdeführers fragt, ob die derzeit auf dem Platz abgestellten Baumaschinen und die LKWs hinsichtlich ihrer Lärmemission überprüft wurden, insbesondere, ob festgestellt wurde, ob es sich bei den LKWs um lärmarme LKWs handelt, so verneine ich dies mit dem Hinweis darauf, dass es sich dabei um ein Projektverfahren handelt; welche LKWs von der Antragstellerin dort abgestellt sind, wurde von mir nicht überprüft.

Wenn ich gefragt werde, wie die morgendlichen Startvorgänge der LKW und PKW lärmtechnisch zu bewerten sind, so wird darauf hingewiesen, dass die Beurteilung gemäß Bayrischer Parkplatzlärmstudie in der geltenden Fassung ausgeführt wurde. Diese sieht gewisse Pegelzuschläge für derartige Vorkommnisse vor und wird somit dieses

Vorbringen bereits in der Schallausbreitungsberechnung berücksichtigt. Die Fahrzeuganzahl ist dabei bereits berücksichtigt; in der Bayrischen Parkplatzlärmstudie sind Rückfahrwarner der LKWs nicht berücksichtigt. Diesen Umstand habe ich bei meiner Beurteilung übersehen. Es gibt in diesem Fall schon die Möglichkeit, dass entweder die Konsenswerberin ihr Projekt dahingehend einschränkt, dass auf ihrem Betriebsareal keine Rückfahrwarner zum Einsatz kommen oder dass eine ergänzende Berechnung unter Berücksichtigung der Rückfahrwarner durchgeführt wird. Bei den genehmigten Parkplätzen der CC GmbH war die Grundlage, dass keine Rückfahrwarner zum Einsatz kommen.

Dazu Äußerung des Rechtsvertreters der Antragstellerin:

Da nun in der Verhandlung nicht entschieden werden kann, ob das Projekt eingeschränkt wird oder nicht, wird nach Rücksprache mit dem Projektanten FF und der Firma CC eine entsprechende Stellungnahme nachgereicht. Es wird dazu um die Einräumung einer Frist von zwei Wochen angesucht, was seitens des Verhandlungsleiters eingeräumt wird.

Der Rechtsvertreter wird die Stellungnahme direkt dem Amtssachverständigen GG schicken, der dann seinerseits eine ergänzende Sachverständigenstellungnahme dem Landesverwaltungsgericht vorlegen wird.

Der Sachverständige führt weiter aus:

Rein der Ordnung halber möchte ich darauf hinweisen, dass sich in der Schallausbreitung Berechnung CC, Tektur ***, zwei Tippfehler eingeschlichen haben und zwar hinsichtlich der Bezeichnung der Grundstücke. Auf der Seite 1 lautet die erste Grundstücksbezeichnung statt **4 richtig: **1 und auf Seite 10 der Immissionspunkt 3w statt Grundstück **5 richtig: Grundstück **6. Informativ wird festgehalten, dass sich der Immissionspunkt 5w in der KG U befindet.

Es ist zu erwarten, dass sich die Schallausbreitung durch die geplanten Betriebsobjekte ändern wird. Dieser Umstand ist in der Projektsberechnung bereits berücksichtigt worden. Die Berechnung wurde gemäß ISO *** mit dem Berechnungsprogramm CadnaA durchgeführt und eine Ausbreitung ist nicht immer negativ zu sehen. Dies ist so zu verstehen, dass diese Baumaßnahme auch eine schallmindernde Wirkung haben kann. Das Vorbringen betreffend der Spitzenpegel mit 88 dB ist nicht relevant, da diese bei der Umgebungslärmmessung festgestellt wurden. Für die Beurteilung des gegenständlichen Projektes sind nur die spezifischen Schallemissionen bzw Immissionen seitens der geplanten Betriebsanlage zu berücksichtigen. Gemäß 4.1.2 ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1, sind diese unter dem Kriterium für eine zusätzliche Bewertung. Lärmspitzen, wie etwa das Zuschlagen einer Autotür, sind in der Lärmstudie bereits enthalten und sind im Gutachten berücksichtigt.

Zur ergänzenden Stellungnahme von RA BB vom 06.10.2017 führe ich aus, dass meine Formulierung, dass der planungstechnische Grundsatz „weitgehend“ eingehalten wurde, darauf beruht, dass bei einem Immissionspunkt dieser nicht eingehalten wird. Dies war auch der Grund dafür, dass eine amtsärztliche Beurteilung eingeholt wurde. Ansonsten wäre diese gar nicht notwendig gewesen.

Hinsichtlich der Sachverständigenäußerung der medizinischen Amtssachverständigen führe ich aus, dass diese bei ihrem Befund von offensichtlich zutreffenden Werten ausgegangen ist. Die Sachverständige hat die Werte aus dem Projekt von FF und meinem Gutachten zusammengestellt und die Werte dabei inhaltlich korrekt erfasst. Sie ist daher bei ihrer Sachverständigenbeurteilung von zutreffenden Werten ausgegangen. Zum Inhalt ihres Gutachtens kann ich keine Ausführungen treffen, da dies nicht mein Fachgebiet ist.

Der Immissionspunkt, bei dem der planungstechnische Grundsatz nicht eingehalten wird, befindet sich nicht auf dem Grundstück der Wohnung von Herrn AA, sondern auf Gst **7. Es handelt sich dabei um die Wohngebietssiedlung, die unmittelbar an der JJ liegt, wo aufgrund der Flächenwidmung niedrigere Werte gelten.

Die festgestellten Aussagen des BB betreffend des Vertrauensbereiches der ÖNORM S 5004 können bestätigt werden. Es wird hiezu ausgesagt, dass die ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1, einen generellen Pegelzuschlag von 5 dB vorsieht, der diese Unsicherheit von 2 dB bereits beinhaltet und abdeckt. Die Erhöhung um 0,5 dB resultiert daher, dass an dem einen Messpunkt der planungstechnische Grundsatz nicht eingehalten wird. Er wird dort um 0,5 dB überschritten. Dies liegt unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze.

Zum Vorbringen von RA BB, dass aufgrund des Berichtes des KK in raumplanerischer Sicht die ortsübliche Schallimmission um 3 dB erhöht würde, führe ich an, dass diese Aussage im raumplanerischen Verfahren getätigt wurde und Herr KK als Raumplaner fungiert und nicht als Schalltechniker. Dies wird als Prognose des KK angesehen,

die für gegenständliches Verfahren als nicht relevant angesehen wird. Bei der Beurteilung von KK geht es nur darum, ob dieses Gebiet als Gewerbegebiet grundsätzlich geeignet ist oder nicht."

Mit Schriftsatz vom 22.11.2017 legte AA die schalltechnische Expertise von EE vom 21.11.2017 vor und führte aus, dass demnach der Projektant der Antragstellerin von unvollständigen und falschen Voraussetzungen ausgegangen sei. Es habe sich mittlerweile auch herausgestellt, dass die Firma CC GmbH bei weitem nicht nur lärmarme LKW in ihrem Betrieb hat, in den Berechnungen jedoch nur von lärmarmen LKW ausgegangen worden sei. Dieser Umstand wäre zu erheben und im Gutachten entsprechend zu berücksichtigen gewesen.

Seitens der Antragstellerin wurde entsprechend ihrer Zusage in der mündlichen Verhandlung am 23.10.2017 die Schallausbreitungsberechnung CC, Y, Tektur *** von FF vom 10.04.2018 vorgelegt.

Dazu hielt der lärmtechnische Amtssachverständige in seinem Aktenvermerk vom 22.05.2018 fest, dass unter Punkt 2.5 eine ausführliche und nachvollziehbare Emissionsberechnung durchgeführt wird. Im Punkt 3.2 findet die Beurteilung gemäß Ablaufschema der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 statt. Hierbei wird festgestellt, dass der planungstechnische Grundsatz nicht in jedem Fall eingehalten wird. Dies wurde auch bereits im schalltechnischen Projekt, welches die Rückfahrten mit Rückfahrwarnern nicht beinhaltete, festgestellt, jedoch kommt es nunmehr zu einer unwesentlichen Veränderung des Emissionspegels beim Immissionspunkt 4W von 0,2 dB

Der Vollständigkeit halber empfiehlt der lärmtechnische Sachverständige in diesem Aktenvermerk, einen lärmmedizinischen Sachverständigen einzubinden, sodass dieser gegebenenfalls eine ergänzende Beurteilung durchführen kann. Daraufhin holte das Landesverwaltungsgericht ein lärmmedizinisches Gutachten ein, welches vom Amtssachverständigen mit dessen Schreiben vom 02.05.2019 erstattet wurde. Dieses lautet folgendermaßen:

„Befund:

Mit Bescheid vom 27.07.2017, GZ: ***** erteilte die BH X der Fa. CC GmbH die Genehmigung zur Errichtung und Betrieb der beantragten Werkstätte mit Bürotrakt und Lagerflächen sowie angeschlossener Betriebstankstelle in Y, GStNr **1 und **2.

Gegen diesen Bescheid wurde seitens eines Nachbarn Beschwerde erhoben.

Die wesentlichen Teile der beantragten und zwischenzeitlich weitgehend fertiggestellten und betriebenen Anlage sind das Werkstattgebäude mit Bürotrakt, Betriebstankstelle und Waschplatz, eine Lagerhalle, Lagerflächen und Parkplätze im Freien. Zu den Details wird auf die Antragsunterlagen und auf die Betriebsbeschreibung im og. Bescheid verwiesen.

Die in der Anlage vorgesehenen Tätigkeiten sind der Unterlage „Betriebsanlage CC GmbH Y, Übersicht, Beschreibungen, Erklärungen und Ergänzungen zu den Planunterlagen", insbesondere dem Punkt 25. „Betriebsablaufbeschreibung" zu entnehmen. Sie umfassen u.a. Reparatur und Instandsetzung von Fahrzeugen jeglicher Art, Reinigung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten, Betankung firmeneigener Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge nach Reparatur, Sammlung von Abfallrestmengen in Containern, Abstellen von Fahrzeugen jeglicher Art, von Baumaschinen und Anhängern, Lagerung von Baumaterialien, Baugeräten und Anbauteilen.

Die Betriebszeiten werden in der Projektbeilage „Abfallwirtschaftskonzept" mit Mo – Fr 00:00 – 24:00 Uhr, Sa bis 18:00 Uhr angegeben.

In der Nachtzeit sollen lediglich Sondereinsätze in Form von unfallinduzierten Abschleppungen stattfinden.

Auftragsgemäß soll sich die umweltmedizinische Beurteilung auf die Ausführungen des lärmtechnischen Amtssachverständigen GG basierend auf der Schallausbreitungsberechnung des FF vom 10.04.2018 beziehen. Nachfolgend werden dazu die wesentlichen Angaben aus den Stellungnahmen der Genannten zusammengefasst, soweit diese für die fachliche Beurteilung der Auswirkungen am IP 4W relevant sind:

Im Rahmen von Messungen der ortsüblichen Schallimmissionen durch FF im Jahr 2011 ergeben sich am Messpunkt MP1 Schallpegel von Lr,o 58 dB untertags und abends und von 55 dB nachts.

Die gemessenen Spitzenpegelspitzen betrugen bis zu 88 dB.

Bei einer Ergänzungsmessung am 14.03.2016 wurde am Messpunkt MP3 ein Umgebungsgeräuschpegel von 61 dB ermittelt, der hauptsächlich durch das Rauschen der JJ verursacht wurde.

Als Planungsrichtwert wurde für den Immissionspunkt IP 4W ein Wert von Lr,PW 55 dB tags, 50 dB abends und 45 dB nachts zugrunde gelegt.

Die Berechnung der spezifischen, aus dem Betrieb der Anlage resultierenden Immissionen beinhalten Emissionen von PKW- und LKW-Fahrbewegungen, Rückfahrwarnern, Betankungs- und Waschvorgänge, aus der Werkstätte und der Abfallstation. Die Details der zugrundeliegenden Annahmen finden sich in der Schallausbreitungsberechnung des FF vom 10.04.2018 (Tektur ***).

Für den Immissionspunkt IP 4W wird ein Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen $L_{r,spez}$ von 47,5 dB tags, 46,3 dB abends und 40 dB nachts errechnet. Die maximalen Pegelspitzen durch den Betrieb bei den Nachbarn werden mit 55 dB angegeben, durch Rückfahrwarner maximal 54 dB tags und abends bzw. 31 dB nachts.

In einer ergänzenden Mitteilung des FF vom 26.03.2019 werden für das Haus Nr *** auf GST **7 KG T im 2.OG in 8 m Höhe Immissionspegel von 49,3 dB tags, 48,2 dB abends und 41,8 dB nachts angegeben.

Der kürzeste Abstand zwischen Betriebsgelände und dem Gebäude auf GSt **7 beträgt ca. 50 Meter. Zwischen dem Betriebsgelände und den südlich der JJ gelegenen Nachbargebäuden befindet sich über die gesamte Länge des Betriebsareals ein ca. 4 m hoher Erdwall.

Medizinische Lärmwirkungen:

Lärm, definiert als unerwünschter oder schädlicher Schall, ist in der Lage, abhängig von der Höhe der Schallpegel, negative Wirkungen auf den menschlichen Organismus hervorzurufen. Diese Wirkungen werden in aurale, das Ohr betreffende und extraaurale, jenseits des Hörorganes auftretende Wirkungen unterteilt.

Aurale Wirkungen im Sinne einer Schädigung des Hörorgans mit nachfolgenden Funktionsstörungen (Schwerhörigkeit) treten etwa ab dauerhaften (24-stündigen) Lärmbelastungen von 70 - 75 dB auf und spielen in der Regel in gewerberechtlichen Verfahren keine Rolle.

Extraaurale Lärmwirkungen entstehen durch eine Erregung des vegetativen Nervensystems und nachfolgenden Stoffwechselverschiebungen, wie etwa Freisetzung von „Stresshormonen“, Steigerung von Herzfrequenz, Blutdruck und Atemfrequenz, Erhöhung der Muskelspannung und Verringerung der peripheren Durchblutung. Diese, an sich nicht krankhaften Veränderungen sind Ausdruck eines erhöhten Aktivitätsniveaus des Organismus, ausgelöst durch Lärm als unspezifischer Stressfaktor. Lange bestehende Schallbelastungen oberhalb der Schwellenwerte können zu einer Gleichgewichtsverschiebung des Organismus zu Gunsten eines höheren Aktivierungsniveaus führen. Lärm als Stressfaktor kann somit stressbedingte Erkrankungen fördern, wobei die negativen Auswirkungen auf das Herzkreislaufsystem am besten erforscht sind. Eine Erhöhung des Herzinfarktrisikos bei langjährigen Belastungen mit äquivalenten Dauerschallpegeln oberhalb von 65 dB untertags gilt als gesichert, weshalb in allgemeinen der Wert von LAeq 65 dB als Grenzwert zur Vermeidung von Gesundheitsstörungen angesehen wird. Auf Grund einer nachgewiesenermaßen erhöhten Empfindlichkeit des vegetativen Nervensystems und eines gesteigerten Ruhebedürfnisses sind abends und nachts niedrigere Schallpegelwerte zur Vermeidung von lärmbedingten Gesundheitsschäden zu fordern.

Gerade bei nächtlichen Lärmstörungen ist insbesondere die Beeinflussung des Schlafes durch Schallimmissionen bedeutsam. So kann Lärm oberhalb bestimmter Schallpegel Veränderungen des Schlafablaufes bewirken mit Störungen der physiologischen Schlafphasen. Lärm während des Schlafes ist in der Lage, die Gesamtschlafdauer zu verkürzen, die Einschlafzeit zu verlängern und sowohl die Dauer des Tiefschlafes als auch die Dauer des Traumschlafes zu reduzieren. Diese Veränderungen können sogenannte sekundäre Reaktionen im Wachzustand nach einer gestörten Nacht bewirken, die in Form von beeinträchtigtem Wohlbefinden, Leistungsminderung und Beeinflussung der psychischen Verfassung auftreten.

Sind diese Sekundärreaktionen noch reversibel, so bleiben Tertiärreaktionen als gesundheitliche Beeinträchtigungen infolge lang anhaltender nächtlicher Lärmbelastung auch nach Beendigung dieser Exposition bestehen.

Noch nicht geklärt ist zur Zeit die Frage, welche der beschriebenen Reaktionen im Schlaf bei langdauernder Belastung Gesundheitsbeeinträchtigungen hervorrufen. In mehreren Studien wurde gezeigt, dass die Schwellenwerte für die meisten dieser Reaktionen im Bereich von LAeq 32 - 42 dB gemessen am Ohr des Schläfers liegen. Als Schwellenwert für gesundheitsbeeinträchtigende Belastungen wird von der WHO in den „Night Noise Guidelines for Europe“ ein Spitzenwert von 42 dB im Innenraum („am Ohr des Schläfers“) angesehen, ab dem vermehrte Aufwachreaktionen zu

beobachten sind.

Belästigungen durch Lärm treten bereits unterhalb der gesundheitsgefährdenden Schallpegel auf und sind nicht allein durch die Höhe dieser gemessenen Pegel bestimmt. Schon die Definition des Lärmes als unerwünschter und störender Schall macht deutlich, dass die Belästigung sehr stark von individuellen Bewertungen abhängig ist. Dies betrifft zum Beispiel die Einstellung des Betroffenen zur Geräuschquelle, die Störung konzentrationsintensiver Tätigkeiten, Rückzugsmöglichkeiten innerhalb der Wohnung und generelle Einstellung zu Lärm. Weiters wird die Lästigkeit von speziellen Charakteristika eines Schallreizes bestimmt, wie Tonhaltigkeit oder Impulshaltigkeit, die im Allgemeinen durch Zuschläge zum gemessenen Schallpegel berücksichtigt werden.

Aus Fragebogenerhebungen kann als Schwellenwert für das Auftreten von subjektiv belästigenden Störungen ein LAeq von 50 dB tagsüber angesehen werden, oberhalb dieses Wertes nimmt die Anzahl Belästigter in etwa linear zu. Als „erhebliche Belästigung" im medizinischen Sinne wird im Allgemeinen der Dauerschallpegel angesehen, bei dem sich 25 % der Befragten stark belästigt fühlen. Dieser Pegel wird in mehreren Studien im Bereich von 60 - 65 dB angesetzt. Auch derartige erhebliche Belästigungen können über eine emotionale Aktivierung Stressreaktionen auslösen und unter Umständen bei lange dauernder Belastung gesundheitliche Störungen bewirken.

Im Bemühen, den Anteil stark lärmgestörter Personen in der Bevölkerung möglichst gering zu halten empfiehlt die WHO seit 1980 die Einhaltung eines äquivalenten Dauerschallpegels in Wohngebieten im Freien von 55 dB untertags. Dieser Wert wurde in den meisten nationalen Empfehlungen und Regelwerken in westlichen Ländern übernommen.

Nächtliche Lärmexpositionen werden jedenfalls als belästigend empfunden werden, wenn die Störung des Schlafablaufes für die Betroffenen subjektiv negative Auswirkungen mit sich bringt. Dies ist insbesondere der Fall beim Auftreten von sekundären Reaktionen, wie Leistungsminderung oder beeinträchtigtes Wohlbefinden in den folgenden Wachphasen. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch lärmbedingte Schlafstörungen empfiehlt die WHO in den „Night Noise Guidelines for Europe" die Einhaltung eines Mittelwertes Lnight von 40 dB.

Pegelspitzen sollten zur Vermeidung von Aufwachreaktionen im Schlaf den Wert von 42 dB im Innenraum unterschreiten.

Für Lärmbelastungen führt die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 mit dem Planungstechnischen Grundsatz ein Irrelevanzkriterium ein, bei dessen Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die zu beurteilende Schallimmission zu keiner über die Schwankungsbreite der ortsüblichen Schallimmission hinausgehenden Veränderung derselben führt. Damit kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass die Veränderung wahrnehmbar ist, sie kann aber im Rahmen der jederzeit erwartbaren Variabilität von Umweltbedingungen als für die Betroffenen akzeptabel angesehen werden.

Beurteilung:

Der zu betrachtende Immissionspunkt IP 4W liegt auf dem Grundstück **7 KG T beim Wohngebäude Adresse 4. Dieses liegt ca. 50 m vom nächstgelegenen Punkt des Betriebsgeländes in Richtung Süden, durch einen ca. 4 m hohen Erdwall und die JJ getrennt, im gewidmeten Wohngebiet. Aufgrund des Walles ist davon auszugehen, dass die höchsten betriebsbedingten Schallimmissionen im Bereich der höher gelegenen Wohnungen auftreten werden, weshalb die Angabe der spezifischen Immissionen auf Höhe des 2. OG nachgefordert wurde.

Das Umgebungsgeräusch wird im Wesentlichen durch den Verkehr auf der A *** V-Autobahn und der B *** V-Straße, dem Zugverkehr auf der Bahntrasse und dem Rauschen der unmittelbar benachbarten JJ verursacht.

Der Immissionspegel des ortsüblichen Umgebungsgeräusches wird auf Basis von Messungen am MP 1 im Jahr 2011 mit 58 dB untertags und abends und 55 dB nachts angenommen, Ergänzungsmessungen am 14.03.2016 ergaben Werte von 61 dB tags, abends und nachts durch das Rauschen der JJ.

Während eines eigenen Lokalaugenscheines am 14.2.2019 wurde das Umgebungsgeräusch trotz niedrigem Wasserstand von der JJ dominiert. Verkehrsgeräusche von nahegelegenen Straßen waren hörbar, wobei die Bundesstraße aufgrund geringerer Entfernung und vor allem wegen fehlendem Lärmschutz stärker hervortrat als die Autobahn. Einzelne Fahrten traten deutlich hervor, z. B. bergauf fahrende LKWs und Traktoren. An der Autobahn sind praktisch durchgehend Lärmschutzwände errichtet, daher war der Verkehr eher als gleichmäßiges, leises Rauschen vernehmbar. Züge waren vor allem vor der Einfahrt in den Bahnhofbereich auf Gleisstrecken ohne Lärmschutzwände

gut wahrnehmbar. Im Gegensatz zu den gleichmäßigen und durchgehenden Immissionen des Straßenverkehrs und vor allem der JJ imponieren die Zugfahrten als kurzzeitige Belastungen und tragen zu den Pegelspitzen bei, zwischen den Zugfahrten verbleiben der Straßenverkehr und die JJ als Geräuschquellen.

Für den am stärksten von betriebsbedingten Immissionen belasteten Bereich des Gebäudes auf Gst **7 im 2. OG ist von Immissionspegeln von 49,3 dB tags, 48,2 dB abends und 41,8 dB nachts auszugehen.

Die maximalen Pegelspitzen durch den Betrieb bei den Nachbarn werden mit 55 dB angegeben, durch Rückfahrwarner maximal 54 dB tags und abends bzw. 31 dB nachts.

Während des eigenen Lokalaugenscheines waren am Betriebsgelände lediglich einige LKW-Fahrbewegungen zu beobachten, diese waren südlich des Erdwalles nicht wahrnehmbar.

Bei der Prüfung der Frage der Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes nach der ÖAL Richtlinie Nr. 3 wurde von FF der Planungsrichtwert nach Flächenwidmungskategorie herangezogen. Im Rahmen einer individuellen lärmmedizinischen Beurteilung ist hingegen von der tatsächlich vorherrschenden Situation auszugehen, da diese allfällige Auswirkungen auf den menschlichen Organismus bestimmt. Planungsrichtwerte mögen auf die üblicherweise in einer bestimmten Widmungskategorie anzutreffende Belastung hinweisen, bilden aber im Einzelfall oft nicht die Realität ab.

Die oben angeführten Pegel der spezifischen, betriebsbedingten Immission enthalten Pegelzuschläge von 3 dB bzw. 5 dB um allenfalls bestehende Charakteristika der Immissionen, die stärker belästigend empfunden werden können, zu berücksichtigen. Immissionsrichtwerte zum vorbeugenden Gesundheitsschutz wie z. B. jene der WHO berücksichtigen derartige Zuschläge nicht, sodass im Rahmen einer individuellen Beurteilung eigentlich von Immissionspegeln ohne Zuschläge auszugehen wäre. In Ermangelung dieser Pegelwerte kann eine lärmmedizinische Beurteilung aber auch auf Basis der Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen inklusive Pegelzuschläge erfolgen, wobei in diesem Fall eine zusätzliche Sicherheit im Sinne des Anrainerschutzes gegeben ist.

Ausgehend von einem Umgebungsgeräuschpegel von 58 dB tags und abends bzw. 55 dB nachts verursacht hauptsächlich durch das Rauschen der JJ und betriebsbedingte Immissionspegel am IP 4W im 2. OG von 49,3 dB tags, 48,2 dB abends und 41,8 dB nachts ist davon auszugehen, dass der vorhandene Umgebungsgeräuschpegel durch den Betrieb der Anlage nicht relevant verändert wird. Derartige Immissionen werden zum größten Teil am betrachteten Immissionspunkt nicht wahrnehmbar sein, was auch durch den Eindruck während des eigenen Lokalaugenscheines bestätigt wird. Weder betriebsbedingte Mittelungspegel noch Spitzenpegel sind in ihrer Höhe geeignet, Schlaf- oder Kommunikationsstörungen zu bewirken. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Schallereignisse hörbar sein werden und damit subjektiv als störend empfunden werden können, dies wird aber bereits durch die oben beschriebenen Pegelzuschläge berücksichtigt. Allerdings liegen selbst die prognostizierten Schallpegelspitzen von maximal 55 dB noch deutlich unter dem Umgebungsgeräusch und vor allem unter den gemessenen Spitzenpegel der Umgebung durch Schienen- und Straßenverkehr von bis zu 88 dB.

Während die bestehende Belastung für ein Wohngebiet als durchaus erheblich anzusehen ist, kann die Zusatzbelastung durch den Betrieb der Anlage als gering angesehen werden und ist – bezogen auf einen gesunden, normal empfindenden Menschen oder ein gesundes, normal empfindendes Kind – nicht geeignet, negative Auswirkungen auf die Gesundheit oder erhebliche Belästigungsreaktionen zu bewirken."

In der mündlichen Verhandlung am 14.06.2019 legte der Beschwerdeführer ein Protokoll über eine von EE durchgeführte Langzeitmessung vom Balkon der Wohnung des AA in der Zeit vom 07.06. bis 10.06.2018 vor.

Dazu führte der lärmtechnische Amtssachverständige aus, dass der vorgelegte Befund zwar Pegel-Zeit-Verläufe beinhaltet und resultierend daraus die energieäquivalenten Dauerschallpegel gebildet wurden, jedoch wichtige Informationen, wie etwa Angaben über verwendete Messgeräte, verwendete Messnormen etc nicht zu finden waren. Unter der Annahme, dass die Messung mit geeichten Geräten und nach geltenden Normen durchgeführt wurde, wird ausgesagt, dass die nachgewiesenen Schallpegel der Messung von EE sich in einer Größenordnung befinden, welche in einem für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Unterschied gegenüber der Messung von FF liegen. Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich gegenüber der Messung von FF keine Änderung ergibt. Dies beruht auf der Annahme, dass

gemäß ÖNORM S 5004 gemessen wurde und die Abweichung innerhalb der Messtoleranz dieser Norm liegt. Der Messwert von EE liegt um 1 dB höher als jener von FF, was innerhalb der Messtoleranz von +/- 2 dB für Anlagengeräusche bzw +/- 1,1 dB für Straßenverkehr gelegen ist.

LL von der CC GmbH führte in der Verhandlung aus, dass sämtliche in seinem Betrieb verwendeten LKW lärmarme LKW sind und die Kennzeichnung mit der grünen L-Tafel schon seit vielen Jahren nicht mehr erforderlich ist, weshalb eine optische Unterscheidung der LKW in dieser Hinsicht nicht möglich ist.

Der lärmmedizinische Amtssachverständige führte in dieser Verhandlung ergänzend zu seinem schriftlichen Gutachten noch an, dass er im Zuge eines Ortsaugenscheines beim derzeit gegebenen absoluten Hochwasserstand der JJ feststellen konnte, dass das Fließgeräusch das Umgebungsgeräusch noch wesentlich stärker dominiert als bei Niedrigwasser, wie es im Februar 2019 der Fall war.

Weiters führte der medizinische Sachverständige aus:

„Die Lärmpegelspitzen von bis zu 88 dB ergeben sich aus dem Umgebungsgeräusch, das - wie alle Parameter der mehrfach durchgeführten Lärmmessungen zeigen - für Gebiete mit Wohnnutzung durchaus als problematisch hoch angesehen werden kann. Die Autobahn hat in diesem Bereich eine Lärmschutzwand, was dazu führt, dass eher ein gleichmäßiges Rauschen zu hören ist. Von der V-Straße sind einzelne Fahrten viel deutlicher wahrzunehmen. Die Gegend dort ist grundsätzlich vom Umgebungsgeräusch her gesehen als laut einzustufen, was medizinisch prinzipiell nicht unproblematisch ist. Das ist unabhängig davon, ob man sich mehr an den Pegelspitzen oder am Umgebungsgeräuschpegel orientiert. Diese Spitzelpegel ergeben sich aus dem Umgebungsgeräuschpegel; die Spitzen aus dem Betrieb der beantragten Betriebsanlage sind im Gutachten von FF mit max 55 dB angegeben. Ich gehe von den Werten aus, die im Gutachten von FF enthalten sind.“

II. Sachverhalt:

Die Lärmmessungen des Projektanten FF sind abgeglichen mit den Umgebungslärmkarten des Bundesministeriums für ein lebenswertes Österreich. Die ortsüblich gemessenen Schallpegel liegen unter den Isophonen der Umgebungslärmkarte, was bedeutet, dass die prognostizierten Umgebungslärmpegel der Umgebungslärmkarte sich in einem höheren Standard bewegen, als der gemessene Pegel von FF. Im Sinn des Nachbarschaftsschutzes wurde vom Sachverständigen von den niedrigeren Schallpegeln ausgegangen und die weitere Beurteilung darauf aufgebaut. Die Umgebungslärmkarte ist nicht aufgrund von Lärmmessungen errechnet, sondern von Zähldaten von Personen- und Güterzügen. Darauf aufbauend folgt eine Ausbreitungsberechnung. Der Autobahnlärm ist dort insofern berücksichtigt, als dieser niedriger ist als der Bahnlärm und in diesem Fall wird dann der Bahnlärm als der höhere Wert herangezogen. Die morgendlichen Startvorgänge der LKW und PKW wurden vom lärmtechnischen Sachverständigen entsprechend der Bayerischen Parkplatzlärmstudie in der geltenden Fassung beurteilt. Diese sieht gewisse Pegelzuschläge für derartige Vorkommnisse vor und wird dieses Vorkommnis bereits in der Schallausbreitungsberechnung berücksichtigt. Es ist zu erwarten, dass sich die Schallausbreitung durch die gegenständlichen Betriebsobjekte ändern wird. Der Umstand ist in der Projektberechnung bereits berücksichtigt worden. Der Spitzenpegel von 88 dB wurde bei der Umgebungslärmmessung festgestellt.

Der planungstechnische Grundsatz wurde „weitgehend“ eingehalten, was darauf beruht, dass bei einem Immissionspunkt dieser nicht eingehalten wird; dieser Immissionspunkt 4W befindet sich nicht auf dem Grundstück mit der Wohnung des Beschwerdeführers AA, sondern auf Gst **7. Es handelt sich dabei um eine Wohngebietssiedlung, die unmittelbar an der JJ liegt, wo aufgrund der Flächenwidmung niedrigere Werte gelten. ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1, sieht einen generellen Pegelzuschlag von 5 dB vor, der eine Unsicherheit von 2 dB bereits beinhaltet und abdeckt. Beim Immissionspunkt 4W wird der planungstechnische Grundsatz nicht eingehalten, sondern um 0,5 dB überschritten. Diese Erhöhung liegt jedoch unter der Wahrnehmbarkeitsgrenze und ist – wie bereits erwähnt – vom generellen Pegelzuschlag mit seiner Unsicherheit von 2 dB bereits abgedeckt.

Der zu betrachtende Immissionspunkt IP 4W liegt auf dem Grundstück **7 KG T beim Wohngebäude Adresse 4. Dieses liegt ca. 50 m vom nächstgelegenen Punkt des Betriebsgeländes in Richtung Süden, durch einen ca. 4 m hohen Erdwall und die JJ getrennt, im gewidmeten Wohngebiet. Aufgrund des Walles ist davon auszugehen, dass die höchsten betriebsbedingten Schallimmissionen im Bereich der höher gelegenen Wohnungen auftreten werden, weshalb die Angabe der spezifischen Immissionen auf Höhe des 2. OG nachgefordert wurde.

Das Umgebungsgeräusch wird im Wesentlichen durch den Verkehr auf der A *** V-Autobahn und der B *** V-Straße, dem Zugverkehr auf der Bahntrasse und dem Rauschen der unmittelbar benachbarten JJ verursacht.

Der Immissionspegel des ortsüblichen Umgebungsgeräusches wird auf Basis von Messungen am MP 1 im Jahr 2011 mit 58 dB untertags und abends und 55 dB nachts angenommen, Ergänzungsmessungen am 14.03.2016 ergaben Werte von 61 dB tags, abends und nachts durch das Rauschen der JJ.

Während eines Lokalaugenscheines am 14.2.2019 wurde das Umgebungsgeräusch trotz niedrigen Wasserstandes von der JJ dominiert. Bei Hochwasserstand am 12.06.2019 dominierte das Fließgeräusch noch wesentlich stärker. Verkehrsgeräusche von nahegelegenen Straßen waren hörbar, wobei die Landesstraße B *** aufgrund geringerer Entfernung und vor allem wegen fehlenden Lärmschutzes stärker hervortrat als die Autobahn. Einzelne Fahrten traten deutlich hervor, z. B. bergauf fahrende LKW und Traktoren. An der Autobahn sind praktisch durchgehend Lärmschutzwände errichtet, daher war der Verkehr eher als gleichmäßiges, leises Rauschen vernehmbar. Züge waren vor allem vor der Einfahrt in den Bahnhofbereich auf Gleisstrecken ohne Lärmschutzwände gut wahrnehmbar. Im Gegensatz zu den gleichmäßigen und durchgehenden Immissionen des Straßenverkehrs und vor allem der JJ imponieren die Zugfahrten als kurzzeitige Belastungen und tragen zu den Pegelspitzen bei, zwischen den Zugfahrten verbleiben der Straßenverkehr und die JJ als Geräuschquellen.

Für den am stärksten von betriebsbedingten Immissionen belasteten Bereich des Gebäudes auf Gst **7 im 2. OG ist von Immissionspegeln von 49,3 dB tags, 48,2 dB abends und 41,8 dB nachts auszugehen.

Die maximalen Pegelspitzen durch den Betrieb bei den Nachbarn werden mit 55 dB angegeben, durch Rückfahrwarner maximal 54 dB tags und abends bzw. 31 dB nachts.

Die vom Privatsachverständigen des Beschwerdeführers EE durchgeführte Langzeitmessung auf dem Balkon der Wohnung von AA in der Zeit vom 07.06. bis 10.06.2018 bestätigt die Messung des Projektanten FF. Die sich zwischen diesen beiden Messungen ergebenden Unterschiede bewegen sich in einem für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Ausmaß. Der Messwert von EE liegt um 1 dB höher als jener von FF, was innerhalb der Messtoleranz von +/- 2 dB gemäß ÖNORM S 5004 gelegen ist. Ebenso korrelieren die gemessenen Daten mit der Umgebungslärmkarte des Tiroler Rauminformationssystems (tiris).

Die Lärmpegelspitzen von bis zu 88 dB ergeben sich aus dem Umgebungsgeräusch, die Spitzen aus dem Betrieb der geplanten Betriebsanlage sind im Gutachten von FF mit maximal 55 dB angegeben.

III. Beweiswürdigung:

Dieser Sachverhalt ergibt sich aus der Erörterung in zwei mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht zusammen mit der Antragstellerin und dem Beschwerdeführer, weiters durch die gutachterlichen Ausführungen des lärmtechnischen und des lärmmedizinischen Sachverständigen sowie aus dem Inhalt der Akten der Bezirkshauptmannschaft X und des Landesverwaltungsgerichtes Tirol.

Die getroffenen Feststellungen stützen sich im Wesentlichen auf die Ausführungen der beiden Sachverständigen; der lärmtechnische Sachverständige konnte die an ihn gerichteten Fachfragen in souveräner Weise beantworten und die vom Beschwerdeführer vorgelegten Expertisen seines Privatsachverständigen EE in ebensolcher Weise beurteilen. Der lärmmedizinische Amtssachverständige ist im Verwaltungsgericht bereits aus einer Vielzahl von früheren Verfahren für sein großes Fachwissen bekannt und hat in seinem Gutachten vom 02.05.2019 die an ihn gerichteten Fragen umfassend beantwortet. Seine Ausführungen wurden von den Parteien gar nicht in Zweifel gezogen.

IV. Rechtslage:

Im gegenständlichen Verfahren sind folgende Bestimmungen der Gewerbeordnung maßgeblich:

„8. Betriebsanlagen

§ 74.

[...]

(2) Gewerbliche Betriebsanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden, wenn sie wegen der Verwendung von Maschinen und Geräten, wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind,

1. das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden, der nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen Familienangehörigen oder des nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen eingetragenen Partners, der Nachbarn oder der Kunden, die die Betriebsanlage der Art des Betriebes gemäß aufsuchen, oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden; als dingliche Rechte im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten auch die im § 2 Abs. 1 Z 4 lit. g angeführten Nutzungsrechte,

2. die Nachbarn durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise zu belästigen,

3. die Religionsausübung in Kirchen, den Unterricht in Schulen, den Betrieb von Kranken- und Kuranstalten oder die Verwendung oder den Betrieb anderer öffentlichen Interessen dienender benachbarter Anlagen oder Einrichtungen zu beeinträchtigen,

4. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen oder

5. eine nachteilige Einwirkung auf die Beschaffenheit der Gewässer herbeizuführen, sofern nicht ohnedies eine Bewilligung auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften vorgeschrieben ist.

[...]

§ 81.

(1) Wenn es zur Wahrung der im § 74 Abs. 2 umschriebenen Interessen erforderlich ist, bedarf auch die Änderung einer genehmigten Betriebsanlage einer Genehmigung im Sinne der vorstehenden Bestimmungen. Diese Genehmigung hat auch die bereits genehmigte Anlage so weit zu umfassen, als es wegen der Änderung zur Wahrung der im § 74 Abs. 2 umschriebenen Interessen gegenüber der bereits genehmigten Anlage erforderlich ist.

[...]"

V. Erwägungen:

Die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 81 GewO sind keine anderen als jene, die das Gesetz im § 77 an die Errichtung einer Anlage knüpft. Dieser regelt die Frage der Genehmigungsfähigkeit einer Betriebsanlage, also die Voraussetzungen, unter denen eine genehmigungspflichtige gewerbliche Betriebsanlage zu genehmigen ist. Solche Voraussetzungen sind unter anderem die Vermeidung voraussehbarer Gefährdungen iSd § 74 Abs 2 Z 1 und die Beschränkung von Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteiligen Einwirkungen iSd § 74 Abs 2 Z 2 bis 5 auf ein zumutbares Maß. Letztere Voraussetzung ist jedenfalls erfüllt, wenn die Vermeidung der Belästigungen usw mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist (VwGH 09.09.1998, 98/04/0090). Nicht dagegen ist Kriterium für die Zulässigkeit der Genehmigung einer Betriebsanlage, soweit es den Schutz von Lärm betrifft, die Minimierung der Beeinträchtigung von Nachbarn (VwGH 27.01.1999, 98/04/0154).

§ 77 Abs 2 legt die Maßstäbe für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn fest. Diese Maßstäbe sind die Auswirkungen der durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindenden Kind und einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen. Diese Gesetzesbestimmung stellt als Beurteilungsmaßstab allein auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und zwar auf ihre möglichen Änderungen, die durch die konkrete Betriebsanlage verursacht werden, ab.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass hinsichtlich des Beschwerdeführers AA der planungstechnische Grundsatz eingehalten wird. Dieses Beurteilungssystem wurde in der ÖAL-Richtlinie Nr 3, Blatt 1, entwickelt. Der planungstechnische Grundsatz besagt, dass der Beurteilungspegel der hinzukommenden spezifischen Schallimmission jedenfalls 5 dB unter dem Planungswert für die einwirkenden Schallimmissionen zu liegen hat. Es handelt sich dabei um einen auf der Basis von Beurteilungspegeln gebildeten, entsprechend strengen Beurteilungsmaßstab, bei dessen Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die zu beurteilende Schallimmission zu keiner über die Schwankungsbreite der ortsüblichen Schallimmission ausgehenden Veränderung derselben führt. Damit kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass die Veränderung wahrnehmbar ist, sie kann aber im Rahmen der jederzeit erwartbaren Variabilität von Umweltbedingungen als für die Betroffenen akzeptabel angesehen werden.

Dies bedeutet, dass hinsichtlich des Beschwerdeführers AA davon auszugehen ist, dass die von der geänderten Betriebsanlage ausgehenden Lärmimmissionen bei ihm nicht das Ausmaß der Unzumutbarkeit erreichen. Somit ist die Genehmigungsfähigkeit der Betriebsanlagenänderung gegeben.

Dem Beschwerdeeinwand, dass die belangte Behörde entgegen der Vorgabe in § 357 GewO nicht auf eine Einigung hinsichtlich der privatrechtlichen Einwendungen des AA hingewirkt hätte, ist darauf zu verweisen, dass privatrechtliche Einwendungen von der Behörde nicht zum Anlass genommen werden dürfen, die Genehmigung der Betriebsanlage zu verweigern, da sie keine Einwendungen iSd § 42 Abs 1 AVG sind. Das Unterlassen der Verweisung auf den Zivilrechtsweg oder der Zurückweisung erhobener privatrechtlicher Einwendungen bedeutet keine Rechtsverletzung (VwGH 14.09.2005, 2004/04/0079).

Wenn im Protokoll vom 07.02.2017 auf Seite 8 unter der Rubrik „Befund- und Baubeschreibung" die Beschreibung der Zufahrt fehlt, bedeutet dies nicht, dass dieser Punkt im Bescheid nicht behandelt worden wäre, da sich die vom Beschwerdeführer angesprochene Textpassage aus der Verhandlungsschrift vom 07.02.2017 im bekämpften Bescheid nicht findet.

Der Einwand, dass für die geplante Betriebsanlage jegliches Verkehrskonzept fehle, da ein solches von der Gemeinde Y nicht erstellt worden sei, berührt nach § 74 Abs 2 Z 4 GewO keine subjekt-öffentlichen Rechte der Nachbarn. Der Schutz dieser Interessen obliegt der Behörde von Amts wegen (VwGH 12.12.2001, 2001/04/0189).

Sämtliche Vorbringen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme der Servitutsfläche über Grundstücke, die im Eigentum des Beschwerdeführers stehen, stellen eine privatrechtliche Einwendung dar und ist dies nicht im gewerbebehördlichen Betriebsanlagengenehmigungsverfahren zu klären.

Zum Vorbringen, dass die Behörde nicht geklärt hätte, wie viele lärmarme LKW die Beschwerdeführerin betreibt bzw besitzt und nicht definiert hätte, welche Voraussetzungen lärmarme LKW erfüllen müssen, ist darauf hinzuweisen, dass in der gewerbetechnischen Beschreibung auf Seite 4 des bekämpften Bescheides die Abstellplätze beschrieben sind; beim Betriebsanlagengenehmigungsverfahren handelt es sich um ein Projektverfahren, das heißt es ist das eingereichte Projekt zu beurteilen und gegebenenfalls zu bewilligen und nichts anderes. Die Behörde bzw der Sachverständige haben deshalb nicht den aktuellen Fahrzeugbestand der Antragstellerin zu erheben und einer lärmtechnischen Beurteilung zu unterziehen. Auch ist es nicht Aufgabe der Gewerbebehörde, die Eigenschaften eines lärmarmen LKWs zu definieren, da diese im § 8b Abs 1 KDV festgelegt sind.

Wenn Herr AA rügt, dass im Aushang und in der Kundmachung die Abstellplätze und die Waschstraße nicht angeführt worden seien, ist er darauf hinzuweisen, dass diese Teile der Betriebsanlagenänderung aus dem aufliegenden Projekt zu ersehen gewesen wären.

Selbst wenn die Kundmachung zu dieser Verhandlung auf der Gemeindetafel verspätet oder in manchen anliegenden Häusern überhaupt nicht angeschlagen gewesen sein sollte, kann dies die Rechte von AA nicht verletzen, da er laut Verteiler persönlich von der mündlichen Verhandlung verständigt wurde.

Der Forderung von AA, dass die Behörde die Emissionen von Luftschadstoffen jedenfalls nach dem Stand der Technik zu begrenzen hätte und für die zu genehmigende Anlage eine Verordnung gemäß § 10 IG-L anzuwenden hätte, ist darauf hinzuweisen, dass § 77 Abs 3 GewO den Nachbarn ein subjektiv öffentliches Recht auf die Einhaltung der Verpflichtung der Behörde zur Begrenzung der Luftschadstoffe nach dem Stand der Technik nicht einräumt (vgl VwGH 27.09.2000, 2000/04/0069).

Zusammengefasst gibt sich somit, dass die in der Beschwerde gerügten Mängel bzw Rechtswidrigkeiten nicht vorgelegen sind und der zur Bewilligung eingereichten Änderung der Betriebsanlage die Genehmigungsfähigkeit zukommt, weshalb die Antragstellerin einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Bewilligung hat.

Die Antragstellerin beantragte die Genehmigung der Errichtung und des Betriebes der projektgemäßen Änderungen. Da im Spruch der belangten Behörde nur die Genehmigung für die Errichtung erteilt wurde, war die Erteilung der fehlenden Betriebsbewilligung in der Rechtsmittelentscheidung nachzuholen.

VI. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, https://www.lvwg-tirol.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at