jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1990/11/27 90/04/0149

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.11.1990

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/01 Gewerbeordnung;

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
AVG §52;
GewO 1973 §74 Abs1 Z1;
GewO 1973 §74 Abs1 Z2;
GewO 1973 §77 Abs1 idF 1988/399;
GewO 1973 §77 idF 1988/399;
GewO 1973 §79 idF 1988/399;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Vizepräsident Mag. Kobzina und die Hofräte Dr. Griesmacher, Dr. Weiss, DDr. Jakusch und Dr. Gruber als Richter, im Beisein des Schriftführers Oberkommissär Dr. Puntigam, über die Beschwerde des N gegen den Bescheid des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 13. Februar 1990, Zl. 312.294/2-III-3/89, betreffend Genehmigung einer gewerblichen Betriebsanlage (mitbeteiligte Partei: A in X), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von S 10.770,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 11. Oktober 1988 wurde dem Beschwerdeführer die gewerbebehördliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines Abstellplatzes für insgesamt 15 Fahrzeuge (Lkw mit Hänger, Baumaschinen) auf Gp. 1715, KG X, gemäß § 77 Abs. 1 GewO 1973 unter Bedachtnahme auf § 27 Abs. 2 Arbeitnehmerschutzgesetz unter Vorschreibung von folgenden Auflagen erteilt:

"1.) Die Zu- und Abfahrten der Lkws und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen dürfen jeweils nur in der Zeit zwischen

06.00 Uhr und 20.00 Uhr erfolgen. An Samstagen ab 15.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen hat Betriebsruhe zu herrschen. In der übrigen Zeit sind Fahrten nur für Schneeräumung, Müllabfuhr- und Katastropheneinsatz zulässig.

2.) Entlang der Landesstraße ist auf dem Grundstück des Antragstellers eine standsichere schallabsorbierende, 2,80 m hohe Lärmschutzwand (ausgenommen der Zu- und Abfahrtsbereich) zu erstellen. Für diese Lärmschutzwand sind die erforderlichen Genehmigungen zu erwirken."

Einer u.a. auch seitens des Beschwerdeführers dagegen erhobenen Berufung gab der Landeshauptmann von Tirol mit Bescheid vom 3. Juli 1989 keine Folge (Spruchpunkt III).

Über eine u.a. seitens des Beschwerdeführers auch dagegen erhobene Berufung erkannte der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten mit Bescheid vom 13. Februar 1990 dahin, daß der erste Absatz auf Seite 1 des Bescheides der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 11. Oktober 1988 nachstehenden Wortlaut erhalte:

"A, Transportunternehmer in X, hat bei der Bezirkshauptmannschaft Kufstein um die gewerbehördliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines Abstellplatzes für 12 LKW, 4 Anhänger und 3 Baumaschinen auf den GP 1715, 1716, KG. X, angesucht."

Die Betriebsbeschreibung unter dem Titel "Befund" auf Seite 1 des erstinstanzlichen Bescheides erhalte nachstehenden Wortlaut:

"BETRIEBSBESCHREIBUNG:

Auf dem Grundstück soll der Humus abgehoben sowie der Boden geschottert und befestigt werden. Die Stellplätze sollen entlang der östlichen Grundgrenze eingerichtet und dieser Bereich asphaltiert werden. Die Einfahrt wird ebenso wie die Ausfahrt an der nördlichen Grundstückgrenze erfolgen. Die Einfahrt und die Fahrbahn bis zu den Stellplätzen soll ebenfalls asphaltiert werden. Die Ein- und Ausfahrt wird von und zur entlang der westlichen Grundgrenze verlaufenden Landesstraße 215 erfolgen. Ein auf dem Betriebsgrundstück abgestellter LKW wird für die Müllabfuhr in X eingesetzt. Dieser verläßt das Betriebsgrundstück vom 15. Juli bis 30. September einmal in der Woche und in der übrigen Zeit alle 14 Tage. Fahrzeuge für die Schneeräumung werden am gegenständlichen Betriebsgrundstück nicht abgestellt. Am Betriebsgrundstück werden die abgestellten Fahrzeuge weder gewaschen noch gewartet. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr früh werden keine Fahrbewegungen stattfinden. Nähere Einzelheiten sind den mit der Genehmigungsklausel versehenen und einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Projektsunterlagen (Bau- und Ausstattungsbeschreibung vom 5.2.1988, Lageplan PL Nr. 01/B, Übersichtsplan PL Nr. 02A und Liste der abzustellenden Fahrzeuge und Anhänger vom 20.10.1989) zu entnehmen."

Des weiteren wurde ausgesprochen, daß der letzte Satz der Auflage unter Punkt 1) des erstinstanzlichen Bescheides entfalle.

Zur Begründung wurde - neben der Darlegung eines "Gutachtens" der Tiroler Landesbaudirektion vom 13. Oktober 1989 betreffend Lärmmessungen am 20. September 1989 in der Zeit von 05.00 Uhr bis 06.13 Uhr - ausgeführt, zur Klärung des Berufungsvorbringens und des Sachverhaltes habe der Bundesminister am 19. und 20. Oktober 1989 eine mündliche Verhandlung in Verbindung mit einem Augenschein unter Beiziehung eines gewerbetechnischen Amtssachverständigen des Bundesministeriums sowie eines ärztlichen Amtssachverständigen des Bundeskanzleramtes durchgeführt. Die mitbeteiligte Partei habe ihr Projekt entsprechend der neu gefaßten Betriebsbeschreibung im Spruch konkretisiert. Im Zuge der Verhandlung habe der gewerbetechnische Amtssachverständige unter Bezugnahme auf am 19. Oktober 1989 in der Zeit von ca. 19.30 Uhr bis 21.00 Uhr durchgeführte Schallpegelmessungen zur Frage des "Betriebslärms" ausgeführt, dieser werde durch die Fahrbewegungen der Kraftfahrzeuge auf dem Betriebsgrundstück, das Ein- und Ausfahren von und zur Landesstraße sowie durch das Starten und Laufenlassen der Motoren im Standgas verursacht. Bezüglich der Fahrbewegungen auf dem Betriebsgrundstück hätten die durchgeführten Messungen gezeigt, daß beim Haus des Beschwerdeführers Schallimmissionen von 50 bis 61 dB bei der Fahrt eines Lkw-Zuges aufträten. Die dabei verursachten Lärmimmissionen seien als entferntes leicht an- und abschwellendes Motorgeräusch zu beschreiben. Dazu kämen noch Schlaggeräusche von scheppernden Aufbauten beim Überfahren von Bodenunebenheiten in einer Größenordnung von 60 bis 63 dB. Das Zischen der Druckluftbremse habe auf Grund der verhältnismäßig großen Entfernung eher eine untergeordnete Rolle gespielt, wie es sich auch bei den Messungen, insbesondere der Messung 7 mit 52 bis 53 dB, gezeigt hätte. Bezüglich der zu erwartenden Fahrtenfrequenzen sei auszuführen, daß in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr mit den

meisten Fahrbewegungen zu rechnen sein werde, da die verwendeten Kraftfahrzeuge großteils Baufahrzeuge seien und der normale Betriebsbeginn bei Baustellen um 7.00 Uhr liege. Es würden daher die auf dem Betriebsgrundstück abgestellten Fahrzeuge in Abhängigkeit der Entfernung der Baustelle derart gestaffelt abfahren, daß sie um ca. 7.00 Uhr die jeweiligen Baustellen erreichten. Da in der Regel laut Auskunft der mitbeteiligten Partei die Fahrzeuge auf verschiedenen Baustellen eingesetzt würden, könne daher im Durchschnitt mit einer Abfahrt von höchstens 4 Kraftfahrzeugen gleichzeitig gerechnet werden. Es sei doch anzunehmen, daß fast alle Fahrzeuge in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr das Abstellgelände verließen und sodann tagsüber im Einsatz seien und erst am Nachmittag bzw. in den Abendstunden je nach Einsatzende wieder in unregelmäßigen Abständen, jedoch zumeist einzeln, zurückkehren würden. Für den Fall, daß vier Kraftfahrzeuge gleichzeitig abführen, sei mit einer durchschnittlichen Erhöhung von ca. 6 dB des Immissionspegels zu rechnen, d.h. mit 56 bis 67 dB, wobei die Erhöhung des Höchstwertes um 6 dB den ungünstigsten Fall darstelle, wenn gerade von allen 4 Kfz genau gleichzeitig "besonders Lärm" erregt werde. Bezüglich des Ein- und Ausfahrens und des Beschleunigens auf der Landesstraße sei davon auszugehen, daß die ausfahrenden Kraftfahrzeuge nur hintereinander und hier nur, wie es der Verkehr auf der Landesstraße zulasse, ausfahren könnten. Es würden daher die gemessenen Immissionspegel für das Beschleunigen auf der Landesstraße jeweils nur von den ausfahrenden Einzelkraftfahrzeugen verursacht werden, und daher in der Größenordnung der gemessenen Immissionspegel, im ungünstigsten Fall wie bei der Messung 6 in der Höhe von 58 bis 67 dB, liegen. Diese Immissionsgeräusche würden sich wie das aus dem täglichen Leben bekannte Geräusch eines anfahrenden Lkw mit Hochdrehen des Motors, Abfallen des Motorgeräusches beim Schalten und abermaliges Hochdrehen des Motors darstellen. Bezüglich des Startens der Kraftfahrzeuge und des Motorlaufes am Stand auf den Abstellplätzen werde auf das Ergebnis der Messungen hingewiesen, wonach diese Vorgänge weder meßbar noch hörbar gewesen seien. Auf Grund der Einwendungen des Beschwerdeführers werde bezüglich der Annahme, daß das Beschleunigen auf der Landesstraße nur für jeweils einen Lkw gewertet werde, ausgeführt, daß selbst wenn mehr als ein Lkw hintereinander auf die Landesstraße ausbiege und Richtung Münster abfahre, mit keiner Erhöhung des Immissionspegels zu rechnen sei, da dieser bereits in einer Bandbreite angegeben worden sei, die sowohl hochdrehendes Motorgeräusch als auch das niedrige abgefallene Motorgeräusch nach dem Schalten umfasse, und die Lkw einerseits einen entsprechenden Abstand hintereinander hätten und andererseits nicht gleichzeitig, d.h. exakt simultan, schalteten. Im weiteren wird dargetan, daß der ärztliche Amtssachverständige auf Grund des gewerbetechnischen Amtssachverständigen folgendes ausgeführt habe: Befund: Zur Feststellung der örtlichen Situation, insbesondere in bezug auf die auf die Nachbarschaft einwirkenden Lärmemissionen, seien im Rahmen des Augenscheines am 19. Oktober 1989 ab ca. 19.50 Uhr auf der Liegenschaft des Beschwerdeführers Beobachtungen durchgeführt worden. Der Beobachtungsplatz habe sich dabei nordöstlich vor dem Gebäude des Beschwerdeführers befunden, von dem Ausblick zur Betriebsanlage bestehe. Die Grundgeräuschsituation werde dort von ununterbrochenem an- und abschwellendem Verkehrslärm vom Verkehr auf der Y-Autobahn bestimmt. Dazu kämen die Verkehrsgeräusche von jenen Fahrzeugen, die auf der zwischen der Betriebsanlage und der Liegenschaft des Beschwerdeführers verlaufenden Landesstraße führen, deren Lärmspitzen jeweils den von der Autobahn herrührenden Verkehrslärm übertönten. Zum Zweck der Orientierung über die Häufigkeit der von der Landesstraße ausgehenden Verkehrslärmimmissionen sei für die Dauer von einer Stunde für Intervalle von jeweils 10 Minuten das Kraftfahrzeugaufkommen auf der Landesstraße gezählt worden. Dabei hätten in den ersten 10 Minuten (19.53 Uhr bis 20.53 Uhr) 25 Kfz, in den zweiten 10 Minuten 27 Kfz, in den dritten 10 Minuten 18 Kfz, in den vierten 17, in den fünften 7 und im sechsten 10 Minuten-Intervall (20.43 Uhr bis 20.53 Uhr) 16 Kfz gezählt werden können. Das ergebe insgesamt eine Fahrzeugfrequenz von 110 in dieser Stunde. Zusätzlich sei anzumerken, daß in der Zeit von 20.03 Uhr bis 20.13 Uhr 4 Züge und ein Flugzeug, von 20.23 Uhr bis 20.33 Uhr 2 Züge, von 20.33 Uhr bis 20.43 Uhr ein Zug und im letzten 10-Minuten-Intervall 2 Züge akustisch und optisch registriert worden seien, wobei der Zuglärm besonders intensiv und auch den Straßenlärm auf der Landesstraße überdeckend festgestellt worden sei. Während des geschilderten Zeitraumes seien auch die simulierten Fahrbewegungen mit den betriebseigenen Fahrzeugen beobachtet worden. Bezüglich des subjektiven Eindruckes über diese Fahrvorgänge habe festgestellt werden können, daß etwa das Starten bzw. Laufenlassen des Motors im Standgas am Beobachtungsplatz akustisch nicht habe wahrgenommen werden können. Das Umherfahren auf der Betriebsanlage habe phasenweise (da es großteils im Ungebungslärm untergegangen sei) gerade noch akustisch wahrgenommen werden können. Die Vorbeifahrt auf der Landesstraße habe sich in bezug auf die empfundene Lautstärke in etwa so gestaltet wie die Vorbeifahrt sonstiger Fahrzeuge. Zu den Lärmimmissionen: Bei Lärmimmissionen sei in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren, auf die in der Folge eingegangen werde, eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens bzw. der

Gesundheit möglich. In bezug auf die Beeinträchtigung der Gesundheit könne man zwischen direkten und indirekten Lärmwirkungen unterscheiden. Direkte Lärmwirkungen beträfen das Gehörsystem, wobei die Wirkungen von der Schallintensität (dem Schallpegel) abhängig seien. Als unterer Grenzwert könnten hier Schallpegel von 85 dB angegeben werden. Derartige Lärmimmissionen lägen jedoch nicht vor. Indirekte Lärmeinwirkungen entstünden infolge von Funktionsanomalien im Bereich des autonomen Nervensystems und den diesen untergeordneten Körperorganen. Solche Funktionsänderungen seien ebenfalls primär von der Schallintensität abhängig, wobei in der Literatur Werte über 75 dB angesprochen würden. Lärmimmissionen derartiger Intensität seien im vorliegenden Fall von der Betriebsanlage ebenfalls nicht zu erwarten. Somit verbleibe die Möglichkeit der Beeinträchtigung des Wohlbefindens, die Ausdruck der Wahrnehmung von als Belästigung empfundenden Lärmeinwirkungen sei. Eine solche Belästigungswirkung von Geräuschen sei dann anzunehmen, wenn diese in bezug auf ihre Charakteristik und Häufigkeit das gewohnte Umgebungsgeräuschniveau zu dominieren begännen. Die gewohnten Umgebungsgeräusche am vorliegenden Standort würden vom Verkehrsaufkommen zum einen auf der Landesstraße und zum anderen auf der Autobahn geprägt. Der Geräuscheindruck entspreche also Kfz-Lärm. Die dabei festgestellten Lärmpegel bewegten sich (berücksichtige man nur die Landesstraße) in einer Größenordnung zwischen 60 und 69 dB, wobei die Häufigkeit (wiederum ohne Autobahn) auf Grund der stichprobenartig durchgeführten Verkehrszählungen wohl mit ca. 2000 bis 3000 pro Tag anzunehmen sei. Dem seien die von der Betriebsanlage verursachten Lärmemissionen gegenüberzustellen. Dabei handle es sich ebenfalls um Kfz-Geräusche, denen Schallpegelwerte zwischen 50 und 67 dB zuzumessen seien und deren Häufigkeit auf Grund der Art und des Umfanges der Betriebsanlage mit 20 bis 30 pro Tag anzusetzen sei. Aus dieser Gegenüberstellung sei klar ersichtlich, daß die der gegenständlichen Betriebsanlage zuzurechnenden Lärmemissionen im vorliegenden Fall keine Relevanz besäßen und daher eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens durch Lärmimmissionen auszuschließen sei. Nach weiteren Darlegungen in Ansehung von Abgasimmissionen wurde ausgeführt, es könne zusammenfassend die Feststellung getroffen werden, daß die gegenständliche Betriebsanlage eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens bzw. eine Gefährdung der Gesundheit nicht bewirken werde. In weiterer Folge habe der gewerbetechnische Amtssachverständige ergänzt: Die selbst am 19. Oktober 1989 stichprobenweise durchgeführte Verkehrszählung deckte sich annähernd mit jener des medizinischen Amtssachverständigen. Darüber hinaus seien bereits von den Vorinstanzen mehrere Verkehrszählungen durchgeführt worden. Aus allen diesen Verkehrszählungen sei ersichtlich, daß in den frühen Morgenstunden, d.h. in der Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr, eher geringere Verkehrsfrequenzen auf der Landesstraße zu beobachten seien, die ab ca. 6.00 Uhr sprunghaft anstiegen. So seien z.B. am 11. Oktober 1989 zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr 17 Kfz pro Stunde gezählt worden, und in der Zeit von 6.02 Uhr bis 6.13 Uhr 22 Kfz, was hochgerechnet auf die Stunde 120 Kfz ergebe. Am 28. Juni 1988 sei in der Zeit von 5.55 Uhr bis 6.29 Uhr eine Frequenz von 36 Kfz auf der Landesstraße gezählt worden, hochgerechnet seien das 63 Kfz in der Stunde, und in der Zeit von 6.35 Uhr bis 7.00 Uhr 56 Kfz (hochgerechnet 134 Kfz pro Stunde). Die selbst durchgeführte stichprobenweise Verkehrszählung habe hochgerechnet eine Frequenz von ca. 192 Kfz ergeben. Somit zeige sich, daß nach der ruhigen Zeit der Nacht- und Morgenstunden der Verkehr in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr rasch ansteige (Durchschnittswert ca. 108 Kfz pro Stunde) und erst verhältnismäßig spät am Abend ab ca. 20.15 Uhr wieder absinke. Daraus folge, daß von ca. 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr, d.h. ca. 14 Stunden, ein kräftiges Verkehrsaufkommen vorhanden sei, und daß daher die Schätzung des ärztlichen Sachverständigen auf einen täglichen Verkehr von 2000 bis 3000 Kfz den tatsächlichen Gegebenheiten annähernd entspreche. Hieraus kam die belangte Behörde unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des § 77 Abs. 1 und 2 GewO 1973 zu dem Schluß, das Ermittlungsverfahren habe ergeben, daß die von der Betriebsanlage verursachten Lärmimmissionen sowohl hinsichtlich der Lautstärke als auch Klangcharakteristik dem von der Landesstraße 215 bestimmten Umgebungsgeräuschniveau untertags entsprächen. Weder das Starten noch das Laufenlassen des Motors eines Betriebsfahrzeuges habe bei der Liegenschaft des Beschwerdeführers akustisch wahrgenommen werden können. Sogar das Umherfahren auf dem Betriebsgrundstück habe nur ab und zu wahrgenommen werden können. Die Vorbeifahrt der Betriebsfahrzeuge auf der Landesstraße entspreche hinsichtlich der dabei hervorgerufenen Immissionen der Vorbeifahrt sonstiger Fahrzeuge. Hiebei sei noch zu berücksichtigen, daß nur jene Lärmimmissionen, die von Betriebsfahrzeugen im Nahbereich der Betriebsausfahrt hervorgerufen würden, der Betriebsanlage zuzurechnen seien. Selbst im ungünstigsten Fall, also bei exakt gleichzeitiger Abfahrt von vier Betriebsfahrzeugen von der Betriebsanlage, lägen die dabei verursachten Schallpegel im Bereich der Umgebungsgeräusche. Weiters sei darauf Bedacht zu nehmen, daß auf Grund des eingereichten Projektes die Häufigkeit der der Betriebsanlage zuzuordnenden Fahrbewegungen um ein Vielfaches unter jener der übrigen Fahrzeuge untertags liegen werde. Unter Würdigung der

Sachverständigengutachten seien die von der Betriebsanlage ausgehenden Lärmimmissionen für die Nachbarn also nicht gesundheitsgefährdend bzw. beeinträchtigend und daher als zumutbar im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1973 anzusehen. Auch das Vorbringen des Beschwerdeführers sei nicht geeignet, die Behörde zu einer anderen Entscheidung gelangen zu lassen. Hiezu werde bemerkt, für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Betriebsanlage sei eine Beschreibung der an das Haus des Beschwerdeführers anschließenden Wohnsiedlung nicht relevant. Der ärztliche Amtssachverständige gehe in seinem Gutachten von Frequenzen des Kfz-Verkehrs aus, die im wesentlichen mit den Erhebungen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen übereinstimmten. Die Ausführungen, wonach die Brixlegger-Innbrücke seit 2. Oktober 1989 gesperrt sei und daher am 11. bzw. 19. Oktober 1989 hinsichtlich der Verkehrsfrequenzen nicht die normalen örtlichen Verhältnisse erhoben worden seien, seien in der Entscheidung nicht zu berücksichtigen, da auch die Erhebungen am 28. Juni 1988 keine anderen Ergebnisse erbracht hätten. Vergleiche man die Verkehrszählung vom 28. Juni 1988 mit jener vom 12. Oktober 1989, so werde ersichtlich, daß an beiden Tagen umgerechnet auf denselben Zeitraum annähernd die gleiche Anzahl von Kraftfahrzeugen auf der Landesstraße habe ermittelt werden können. Auch die abendliche Zählung und Berechnung am 19. Oktober 1989 habe keine auffallenden Abweichungen von den vorgenannten Erhebungen betreffend den Frühverkehr ergeben. Dem Hinweis, wonach es geplant sei, auf der Y-Autobahn einen "Flüsterbelag" anzubringen, sei entgegenzuhalten, daß die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse für die Beurteilung heranzuziehen seien, wobei auf zukünftige Ereignisse, soweit sie nicht in Rechtsvorschriften aufgenommen seien, nicht Bedacht zu nehmen sei. Im übrigen spiele dieser Hinweis jedoch auch schon deswegen für die Entscheidungsfindung keine Rolle, weil das Umgebungsgeräuschniveau durch den Verkehr auf der Landesstraße geprägt werde und der ärztliche Amtssachverständige seine Erkenntnisse hinsichtlich der Lärmimmissionen aus dem Vergleich des Betriebslärms mit dem auf der Landesstraße auftretenden Lärm bezogen habe. Die Aussagen der Sachverständigen, wonach das Starten und Laufenlassen der Motoren der Betriebsfahrzeuge am Meßpunkt weder meßbar noch akustisch wahrnehmbar gewesen seien, entspreche deren Erhebung, wobei hinzuzufügen sei, daß sämtliche Fahr- und Startvorgänge am Betriebsgrundstück vom Meßpunkt einsehbar gewesen seien. Die Aussagen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen hinsichtlich des Zischens der Druckluftbremsen beruhten auf dessen Messungen. Der gewerbetechnische Amtssachverständige sei in seinem Gutachten auch auf die Umgebungssituation in den Morgenstunden eingegangen, wobei er zu Recht auf die bereits vorliegenden Gutachten der Vorinstanzen verwiesen habe. So sei das am 13. Oktober 1989 von der Tiroler Landesbaudirektion erstellte Gutachten in der vom Bundesministerium durchgeführten Verhandlung verlesen worden und es hätte auch dem medizinischen Gutachten zugrunde gelegt werden können. Die Aussagen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen, wonach bei gegebenem Projektsumfang im schlechtesten Fall mit einer gleichzeitigen Abfahrt von höchstens vier Kraftfahrzeugen von der Betriebsanlage gerechnet werden müsse, beruhten auf dessen Berechnungen und Erfahrungen und seien nachvollziehbar. Dies gelte auch für die geschätzte Fahrzeugfrequenz auf der Landesstraße von 2000 bis 3000 Fahrzeugen pro Tag. Diese Schätzungen basierten auf den durchgeführten Verkehrszählungen, die alle den Verfahrensparteien zur Kenntnis gebracht worden seien. Vergleiche man die errechnete durchschnittliche stündliche Belastung von 120 bzw. 134 Kfz mit der hochgerechneten abendlichen Belastung von 192 Kfz pro Stunde, so könne die geschätzte durchschnittliche Tagesbelastung von 2000 bis 3000 Kfz auf der Landesstraße 215 als realistisch angesehen werden. Zu den Ausführungen des Beschwerdeführers betreffend die Auswirkungen von Lärmimmissionen auf gesunde, normal empfindende Menschen werde auf das schlüssige Gutachten des ärztlichen Amtssachverständigen verwiesen. Das im medizinischen Gutachten angenommene Ist-Maß von Lärmimmissionen stimme mit den Erhebungen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen überein. Den Ausführungen hinsichtlich der Abgasbelastung sei entgegenzuhalten, daß nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens bei täglich 20 bis 30 Fahrbewegungen durch Betriebsfahrzeuge mit einer so geringen Schadstoffkonzentration zu rechnen sei, daß Gefährdungen bzw. Beeinträchtigungen der Gesundheit oder unzumutbare Belästigungen der Nachbarn ausgeschlossen werden könnten. Die diesbezüglichen Ausführungen der Sachverständigen seien im Gegensatz zu jenen des Beschwerdeführers nachvollziehbar und hätten von diesem nicht entkräftet werden können. Unter anderem dem Beschwerdeführer sei im übrigen entgegenzuhalten, daß auf Grund der Ermittlungsergebnisse weitere Maßnahmen zur Verminderung der Lärm- und Abgasimmission nicht erforderlich seien. Auf Grund des eingereichten Projektes und der vorgeschriebenen Auflagen seien die Grenzen des zulässigen Betriebsablaufes klar erkennbar und es seien auch in dieser Hinsicht weitere Auflagen nicht vorzuschreiben. Die Betriebsbeschreibung sei entsprechend dem (konkretisierten) Projekt zu ändern gewesen und es habe aus diesem Grund auch der letzte Satz der Auflage

unter Punkt 1 des erstinstanzlichen Bescheides entfallen können. Die mögliche Heranziehung von Kraftfahrzeugen des Beschwerdeführers in Katastrophenfällen könne nicht dem gewerbsmäßigen Betrieb seiner Anlage zugerechnet werden.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete - gleich wie die mitbeteiligte Partei - eine Gegenschrift mit dem Antrag, der Beschwerde keine Folge zu geben.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Seinem Vorbringen zufolge erachtet sich der Beschwerdeführer in den in den §§ 74 ff GewO 1973 normierten Nachbarrechten verletzt. Er bringt hiezu unter dem Gesichtspunkt einer Rechtswidrigkeit des Inhaltes bzw. einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften vor, eine Verletzung von Verfahrensvorschriften erblicke er darin, daß die belangte Behörde den angefochtenen Bescheid im wesentlichen auf Sachverständigengutachten gestützt habe, denen unrichtige bzw. mangelhafte Erhebungen zugrunde lägen und die teilweise in sich widerspruchsvoll seien. Von der belangten Behörde sei selbst festgestellt worden, daß in der Zeit von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr mit den meisten Fahrbewegungen zu rechnen sein werde, da die verwendeten Kraftfahrzeuge großteils Baufahrzeuge seien und der normale Betriebsbeginn bei Baustellen um 7.00 Uhr liege. Sicher müßten die Fahrzeuge am Nachmittag bzw. in den Abendstunden wieder in die Betriebsanlage zurückkehren. Auf Grund der unregelmäßigen Zeit des Zurückkehrens sei aber hier nicht eine so große Belastung zu erwarten, wie eben bei konzentriertem Abfahren der Fahrzeuge zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr morgens. Aussagekraft für die Beurteilung der Betriebsanlage habe daher nur der Grundgeräuschpegel in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr. Dazu sei vorerst festzustellen, daß Messungen in diesem Zeitraum vorgenommen worden seien, die aber vom ärztlichen Amtssachverständigen nicht berücksichtigt worden seien. Diese Messungen hätten aber einen Grundgeräuschpegel zwischen 35 und 36 dB, im Mittel 35 dB beim Meßpunkt "A" und beim Meßpunkt "B" einen Grundgeräuschpegel zwischen 36 und 39 dB, im Mittel 38 dB ergeben. Bei der Messung am 28. Juni 1988 beim selben Meßpunkt "B" sei in der Zeit von 5.55 Uhr bis 6.29 Uhr ein Umgebungsgeräuschpegel von 57 dB gemessen worden. Wenn man diese festgestellten Grundgeräuschpegel zugrunde lege, ergebe sich eine vollkommen andere Beurteilungsgrundlage. Die belangte Behörde habe festgestellt, daß die von der Betriebsanlage verursachten Lärmimmissionen Schallpegelwerte zwischen 50 und 57 dB aufwiesen. Dies bedeute, daß Abweichungen vom Grundgeräuschpegel von 38 dB im Zeitraum 6.02 Uhr bis 6.13 Uhr von 29 dB vorlägen. Nach den ÖAL sei damit die vorliegende Überschreitung des Grundgeräuschpegels um mehr als 10 dB auf jeden Fall unzumutbar. Selbst ausgehend von einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 56 dB sei immer noch eine Überschreitung von 11 dB gegeben und damit die Unzumutbarkeit der Störgeräusche. Zu den im Auftrag der belangten Behörde von der Tiroler Landesbaudirektion am 13. Oktober 1989 erstellten Gutachten und den darin eingearbeiteten Messungen vom 11. Oktober 1989 sei aber nochmals anzuführen, daß infolge der Sperre der Y-Brücke untypische Verkehrsverhältnisse geherrscht hätten. Die festgestellten Verkehrsfrequenzen seien daher zu hoch angenommen worden, sodaß die oben angeführten Grundgeräuschpegel von sich aus schon zu hoch lägen. Zu noch drastischeren Unzumutbarkeiten komme man daher dann, wenn ein noch geringerer Grundgeräuschpegel zugrunde gelegt werde. Die belangte Behörde habe auch seine Ausführungen hinsichtlich des auf der Inntalautobahn anzubringenden Flüsterbelages verworfen. Den Ausführungen sei entgegenzuhalten, daß derzeit auf dem relevanten Streckenabschnitt bereits der Flüsterbelag aufgebracht werde. Es sei daher in Kürze damit zu rechnen, daß durch den Flüsterbelag die Lärmimmission von der Autobahn sich um 3 bis 5 dB senke. Daß der medizinische Sachverständige nur den auf Grund der Messungen in den Abendstunden herangezogenen Lärmpegel zugrunde gelegt habe, sei als mangelhaft zu bezeichnen. Im Gutachten der Tiroler Landesbaudirektion vom 13. Oktober 1989 seien weiters sehr wohl auch die Schallpegel des Autobahnverkehrs einbezogen worden. Durch eine Reduktion des Dauerschallpegels des Autobahnverkehrs durch den lärmverminderten Flüsterbelag hätte sich aber auch eine Reduktion des Grundgeräuschpegels ergeben. Der ärztliche Amtssachverständige habe in seinem Gutachten ausgeführt, daß etwa das Starten bzw. Laufenlassen des Motors im Standgas am Beobachtungsplatz in Ansehung der simulierten Fahrvorgänge akustisch nicht habe wahrgenommen werden können. Das Umherfahren auf der Betriebsanlage habe phasenweise gerade noch akustisch wahrgenommen werden können. Die Vorbeifahrt auf der Landesstraße habe sich in bezug auf die empfundene Lautstärke etwa so gestaltet wie die Vorbeifahrt übriger Fahrzeuge. Diesen Ausführungen sei entgegenzuhalten, daß sich diese subjektiven Eindrücke wiederum auf den Meßzeitraum am 19. Oktober 1989, ab ca. 19.50 Uhr bis 20.53 Uhr bezögen. Wie bereits

ausgeführt, sei in diesem Meßzeitraum der Grundgeräuschpegel wesentlich höher als bei den Messungen in den Morgenstunden gewesen. Auf Grund des an und für sich hohen Grundgeräuschpegels könne es daher sein, daß die subjektiven Eindrücke des ärztlichen Amtssachverständigen in die bezeichnete Richtung verlaufen seien. Diese subjektiven Eindrücke zu einem Zeitpunkt, der für die Beurteilung der Betriebsanlage nicht relevant sei, könne jedoch nicht die objektive Tatsache verdrängen oder ersetzen, daß die stärkste Betriebstunde zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr in der Früh liege. In diesem Zeitpunkt sei aber der Grundgeräuschpegel wesentlich geringer als im Abendzeitraum und es wäre daher für den ärztlichen Amtssachverständigen unverzichtbar gewesen, sich auch durch entsprechende Wahrnehmungen in den Morgenstunden über simulierte Fahrvorgänge diesbezüglich subjektive Eindrücke zu verschaffen. Der gewerbetechnische Amtssachverständige habe ausgeführt, daß das Zischen der Druckluftbremse auf Grund der verhältnismäßig großen Entfernung eine eher untergeordnete Rolle spiele. Dies würden auch die Messungen, insbesondere die Messung 7, mit 52 bis 53 dB zeigen. Tatsache sei, daß laut den durchgeführten Messungen das Zischen der Druckluftbremsanlage Schallpegel bis 60 dB erzeugen könne. Warum dies eine eher untergeordnete Rolle spiele, sei unerfindlich und bleibe ohne nähere Begründung. Tatsache sei, daß in den ersten Betriebsstunden zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr die von der mitbeteiligten Partei betriebenen 12 Lkw in relativ kurzen Zeitabständen die Betriebsanlage verlassen würden. Zu diesem Zweck würden sie gestartet, jeweils die Druckluftbremse gelöst, dann zur Landesstraße ausgefahren und dann auf dieser in die jeweilige Richtung abgefahren. Realistisch sei davon auszugehen, daß mehrere der vorstehend angeführten Geräuschsituationen sich gleichzeitig abspielten und daher entsprechend die jeweils anfallenden Schallpegel kumulierten. Die Gutachten blieben insofern mangelhaft, als jeweils nur ein Lkw (mit oder ohne Anhänger) in Betrieb genommen worden sei zur Simulation von Fahrgeräuschen. Realistischerweise hätten mehrere Lkw gleichzeitig zur Simulation von Betriebsabläufen in Betrieb genommen werden müssen. Nur durch eine solche Situation wäre die tatsächliche Situation für die erste Betriebsstunde zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr ableitbar gewesen und die daraus resultierende Störgeräuschentwicklung. Sowohl im technischen als auch im ärztlichen Sachverständigengutachten werde behauptet, daß die Fahrzeugfrequenz auf der Landesstraße mit 2000 bis 3000 Kfz pro Tag anzunehmen sei. Diese Schätzungen basierten laut der Begründung im angefochtenen Bescheid auf den durchgeführten Verkehrszählungen, die aber weder näher beschrieben noch dokumentiert seien.

Die Beschwerde ist begründet.

Gemäß § 77 Abs. 1 GewO 1973 ist die Betriebsanlage zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, daß überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z. 1 GewO 1973 vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z. 2 bis 5 leg. cit. auf ein zumutbares Maß beschränkt würden. Die Betriebsanlage darf nicht für einen Standort genehmigt werden, in dem das Errichten oder Betreiben der Betriebsanlage zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Genehmigungsantrag durch Rechtsvorschriften verboten ist. Nach Abs. 2 ist das Tatbestandselement, ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs. 2 Z. 2 zumutbar sind, danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Bei der Beurteilung eines Sachverhaltes daraufhin, ob eine Gefährdung der Gesundheit der Nachbarn (§ 77 Abs. 1 GewO 1973 in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Z. 1 leg. cit.) vorliegt, handelt es sich, ebenso wie bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn (§ 77 GewO 1973 in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Z. 2 leg. cit.), um die Lösung einer Rechtsfrage. Das Ergebnis der Beweisaufnahme durch Sachverständige (§ 52 AVG 1950) bildet lediglich ein Element des für die Erlassung des Bescheides "maßgebenden Sachverhalts" (§§ 37 und 56 AVG 1950). Das Merkmal "Gefährdung der Gesundheit" ist ein unbestimmter Gesetzesbegriff. Ein entscheidender Ansatzpunkt für seine Auslegung ergibt sich aus der Unterscheidung zwischen der Gefährdung der Gesundheit der Nachbarn und der Belästigung der Nachbarn. Dementsprechend ist die Gefährdung der Gesundheit eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus, deren Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht. Die Abgrenzung ist von der Behörde im Rechtsbereich jeweils unter Heranziehung von dem Stand der medizinischen Wissenschaft entsprechenden Sachverständigenaussagen vorzunehmen. Die Behörde hat demzufolge unter Beachtung der

dargestellten Rechtslage vorerst zu beurteilen, ob zu erwarten ist, daß eine Gefährdung der Gesundheit u.a. der Nachbarn ausgeschlossen ist. Ist dies zu erwarten, dann obliegt der Behörde die Prüfung, ob zu erwarten ist, daß Belästigungen der Nachbarn auf ein zumutbares Maß beschränkt werden.

Danach ist die Feststellung, ob die (sachverhaltsbezogenen) Voraussetzungen für die Genehmigung einer Betriebsanlage unter Vorschreibung allfälliger Auflagen vorliegen, Gegenstand des Beweises durch Sachverständige auf dem Gebiet der gewerblichen Technik und auf dem Gebiet des Gesundheitswesens. Den Sachverständigen obliegt es, auf Grund ihres Fachwissens ein Urteil (Gutachten) abzugeben. Während sich der technische Sachverständige über die Art und das Ausmaß der zu erwartenden Emissionen zu äußern hat, ist es Aufgabe des ärztlichen Sachverständigen, die Auswirkungen der Emissionen auf die Nachbarschaft zu beurteilen. Der technische Sachverständige hat sich bei der Beweisaufnahme nach Möglichkeit jener Hilfsmittel zu bedienen, die seine Wissenschaft entwickelt hat (vgl. zu diesen Ausführungen die Darlegungen im hg. Erkenntnis vom 27. November 1990, Zl. 90/04/0150, und die dort zitierte weitere hg. Rechtsprechung).

Im Beschwerdefall stand in Ansehung der von der Betriebsanlage der mitbeteiligten Partei bewirkten Immissionen auch unter Bedachtnahme auf das diesbezügliche Beschwerdevorbringen in Ansehung der nach den dargestellten Betriebsabläufen zu beurteilenden und beim Beschwerdeführer zu erwartenden Lärmimmissionen die Zeit von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr im Vordergrund.

Zunächst ist in diesem Zusammenhang auszuführen, daß die belangte Behörde insbesondere in Hinsicht auf das ärztliche Sachverständigengutachten bei der Beurteilung in Ansehung der gemäß § 77 Abs. 2 GewO 1973 tatbestandsmäßigen "tatsächlichen örtlichen Verhältnisse" von der durch den Verkehr auf der Landesstraße 215 gegebenen Lärmsituation ausging. Wenn hiebei der belangten Behörde in Ansehung ihrer Ausführungen in der Gegenschrift auch zuzugestehen ist, daß sich die Verkehrsfrequenz auf einer Straße - abgesehen von besonderen hiefür maßgebenden Umständen - und die hiedurch bewirkte Lärmsituation nur im Rahmen von Durchschnittswerten ermitteln lasse, so war dennoch im Hinblick auf die im Beschwerdefall gegebenen Sachverhaltsumstände die Zeit von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr einer besonderen Beurteilung durch den gewerbetechnischen und den ärztlichen Sachverständigen insbesondere auch in Ansehung der Befundaufnahme zu unterziehen, zumal bei der Frage der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen nicht allein die Höhe eines Immissionspegels, sondern auch die Art der jeweiligen Lärmeinwirkungen zu beachten ist. Dies bedeutet, daß der medizinische Amtssachverständige - dem es im übrigen im Rahmen seiner auf das Fachgebiet bezogenen Aussagen nicht oblag, eine Schätzung der Verkehrsfrequenz vorzunehmen - die im Rahmen seiner Befundaufnahme durchgeführten SUBJEKTIVEN HÖRPROBEN im besonderen auch auf diesen Zeitraum abzustellen und ausgehend von den Feststellungen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen - neben den sonstigen Zu- und Abfahrtsgeräuschen der Fahrzeuge - im Hinblick auf den besonderen akustischen Charakter dieses Geräusches das Zischen der Druckluftbremsanlage bei der in Betracht zu ziehenden höchsten Ausfahrtsfrequenz aus der Betriebsanlage sowie die "Schlaggeräusche von scheppernden Aufbauten beim Überfahren von Bodenunebenheiten" (siehe gewerbetechnisches Amtssachverständigengutachten) hinsichtlich der medizinischen Auswirkungen auf die Nachbarn zu beurteilen hatte. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Gutachtensdarlegung des gewerbetechnischen Amtssachverständigen, wonach das Zischen der Druckluftbremsanlage auf Grund der verhältnismäßig großen Entfernung eine eher untergeordnete Rolle spiele, nicht schlüssig zum Ausdruck bringt, daß ein derartiges, von der Betriebsanlage herrührendes Geräusch etwa schlechthin in den anderen der Beurteilung unterzogenen Lärmereignissen untergehe. Es gehört aber grundsätzlich zu den Aufgaben des gewerbetechnischen Sachverständigen, sich in einer die Schlüssigkeitsprüfung ermöglichenden Weise nicht nur über das Ausmaß, sondern auch über die Art der zu erwartenden Immissionen zu äußern und in diesem Zusammenhang darzulegen, ob und gegebenenfalls welche Eigenart einem Geräusch (wie z. B. Impulscharakter, besondere Frequenzzusammensetzung) unabhängig von seiner Lautstärkte anhaftet (vgl. hiezu u.a. das hg. Erkenntnis vom 30. Juni 1986, Zl. 85/04/0128).

Die Entsprechung des letztangeführten Erfordernisses ist aber für das zu erstattende ärztliche Amtssachverständigengutachten insofern von maßgebender Bedeutung, als der ärztliche Sachverständige auch dann, wenn hinsichtlich der Klangcharakteristik subjektive Wahrnehmungen von Bedeutung sein können, vor allem von den objektiv durch den gewerbetechnischen Sachverständigen aufgenommenen Beweisen in seinem Gutachten auszugehen hat (vgl. hiezu u.a. das hg. Erkenntnis vom 30. Oktober 1981, Zl. 3199/80).

Da die belangte Behörde dies verkannte - wobei im übrigen auch darauf hinzuweisen ist, daß Ausführungen in der

Gegenschrift in Ansehung eines Vergleiches von Befundaufnahmen im drittinstanzlichen Verfahren mit dem in den vorausgegangenen verwaltungsbehördlichen Verfahren eine im Zusammenhang damit erforderliche Bescheidbegründung nicht zu ersetzen vermögen - belastete sie den angefochtenen Bescheid schon in Hinsicht darauf mit Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften. Dieser war daher, ohne daß auf das weitere Beschwerdevorbringen einzugehen war, gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG aufzuheben.

Die Entscheidung über die Verfahrenskosten gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG im Zusammenhalt mit der Verordnung BGBl. Nr. 206/1989.

Schlagworte

Auslegung unbestimmter Begriffe VwRallg3/4 Beweismittel Sachverständigenbeweis Medizinischer Sachverständiger Beweismittel Sachverständigenbeweis Technischer Sachverständiger Gutachten rechtliche Beurteilung Rechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen VwRallg6/4 Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Beweismittel Sachverständigenbeweis Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Rechtliche Beurteilung Sachverständiger Aufgaben Sachverständiger Erfordernis der Beiziehung Arzt Sachverständiger Erfordernis der Beiziehung Techniker Gewerbetechniker

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1990:1990040149.X00

Im RIS seit

11.07.2001

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at