

TE Vwgh Erkenntnis 2005/11/22 2003/05/0156

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 22.11.2005

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E15102030;
L10014 Gemeindeordnung Gemeindeaufsicht Gemeindehaushalt
Oberösterreich;
L37154 Anliegerbeitrag Aufschließungsbeitrag Interessentenbeitrag
Oberösterreich;
L80004 Raumordnung Raumplanung Flächenwidmung Bebauungsplan
Oberösterreich;
L81704 Baulärm Umgebungslärm Oberösterreich;
L82000 Bauordnung;
L82004 Bauordnung Oberösterreich;
L82054 Baustoff Oberösterreich;
L82304 Abwasser Kanalisation Oberösterreich;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/01 Gewerbeordnung;

Norm

31996L0062 Luftqualitätskontrolle-RL;
AVG §52;
AVG §8;
BauO OÖ 1994 §31 Abs4;
BauO OÖ 1994 §31 Abs6;
BauO OÖ 1994 §35 Abs1;
BauO OÖ 1994 §35 Abs2;
BauO OÖ 1994 §35;
BauRallg;
BauTG OÖ 1994 §2 Z36;
BauTG OÖ 1994 §3 Z4 idF 1998/103;
BTypV OÖ 1994 §1 Abs3;

B-VG Art119a Abs5;
EURallg;
GdO OÖ 1990 §102 Abs5;
GewO 1994 §1 Abs2;
GewO 1994 §2 Abs1 Z12;
GewO 1994 §74 Abs1;
ROG OÖ 1994 §21 Abs2 Z1;
ROG OÖ 1994 §22 Abs1 idF 1999/032;
VwGG §42 Abs2 Z1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident DDr. Jakusch und die Hofräte Dr. Kail, Dr. Pallitsch, Dr. Waldstätten und Dr. Moritz als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Gubesch, über die Beschwerde des

F U in W, vertreten durch Mag. Dr. Helmut Blum, Rechtsanwalt in 4020 Linz, Mozartstraße 11/6, gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 11. Juli 2003, Zl. BauR- 011675/20-2003-Um/Vi, betreffend Einwendungen gegen ein Bauvorhaben (mitbeteiligte Parteien: 1. Landeshauptstadt Linz,

2. I D in L, vertreten durch Prof. Haslinger & Partner, Rechtsanwälte in 4014 Linz, Kroatengasse 7), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Das Land Oberösterreich hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Beschwerdeführer ist Eigentümer des Grundstückes Nr. 1593/3 der KG K. Dieses Grundstück wird von dem der U.M. (Mutter des Beschwerdeführers) gehörigen Grundstück Nr. 1593/1 umschlossen. Im nordöstlichen Teil dieses Grundstückes befindet sich das mit einem Haus (Vierkanthof) verbaute Grundstück Nr. 2342 der U.M., welches an der nordwestlichen und nordöstlichen Hausfront vom Grundstück Nr. 1593/2 der U.M. umgeben wird. Diese Grundstücke werden über die öffentliche Verkehrsfläche Weg Grundstück Nr. 1969/5 erreicht, welche parallel zu der nordöstlich liegenden Lstraße verläuft. Das Grundstück Nr. 2342 trägt die Bezeichnung Lstraße 140. Der nordwestliche Teil des Grundstückes Nr. 2342 ist von dem mit einem Wohnhaus verbauten Grundstück des Beschwerdeführers ca. 30 m entfernt. Die Grundstücke liegen im Bauland-Wohngebiet.

Mit Eingabe vom 18. Mai 1995 beantragte die zweitmitbeteiligte Bauwerberin die baubehördliche Bewilligung zur

"Umgestaltung vorhandener Büroräume zur Benützung als Fahrschulbüro

teilweiser Umbau der Lagerhalle zu Unterrichtsräumen" in dem der U.M. gehörigen Vierkanthof "Lstraße 140" auf dem Grundstück Nr. 2342, KG K. In der diesem Ansuchen beigelegten Baubeschreibung war unter "Allgemeine Angaben, Anzahl der Stellplätze" angeführt: "10 Stellplätze vorhanden, geprüft durch O.ö. Landesregierung", und vermerkt, dass die "Innen-Umbauten fertig" seien.

Aus dem im Verwaltungsakt erliegenden Einreichplan ist zu ersehen, dass die vom Antrag der zweitmitbeteiligten Partei umfassten baulichen Maßnahmen an der nordöstlichen Seite und der gesamten nordwestlichen Seite des Vierkanthofes vorgesehen sind und dieser Teil des Gebäudes mit einem rund 100 m² großen "Lager" an der nordwestlichen Seite des Vierkanthofes abschließt. Entlang der 32 m langen Nordwestseite dieses Gebäudes verläuft das Grundstück Nr. 1593/2 in einer Breite von rund 8 m, welches den Eigentümern der Grundstücke Nr. 1593/1 und 1593/3 als Geh- und Fahrweg dient. Das Grundstück Nr. 1593/3 ist durch ein grundbücherlich gesichertes Geh- und Fahrrecht über das Grundstück Nr. 1593/1, das sich vom Grundstück Nr. 1593/2 in einem rechten Winkel fortsetzt, erreichbar.

In der mündlichen Verhandlung vom 5. Juli 1995, zu welcher der Beschwerdeführer persönlich erschienen ist und von der Verhandlungsleiterin als "sonstiger Beteiligter" behandelt wurde, wurde der "Gegenstand der Verhandlung" mit

"Erteilung der Baubewilligung für bauliche Änderungen im nördlichen Bereich des Erdgeschosses im bestehenden Objekt und die Errichtung eines Vordaches" umschrieben. Unter "Kfz-Stellplätze und Verkehrsaufschließung" ist in der Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 5. Juli 1995 ausgeführt, dass für den gegenständlichen Fahrschulbetrieb unter Heranziehung der Büronutzflächen der Nachweis von zwei Kfz-Stellplätzen erforderlich sei. Die betreffenden Räumlichkeiten umfassten zwei Büroräume mit den erforderlichen Nebenräumen für das Personal sowie zwei Unterrichtsräume und einen Lagerbereich. Des Weiteren seien Sanitäreinrichtungen nach Geschlechtern getrennt vorhanden. Festgehalten wurde auch, dass bezüglich der zur Sprache gekommenen eventuellen Nutzung des Lagers als Garage von der Behörde darauf hingewiesen worden sei, dass dadurch eine baubewilligungspflichtige Zweckwidmungsänderung gegeben wäre und somit ein gesondertes Bauansuchen erforderlich sei.

In einem Aktenvermerk vom 10. August 1995 hat die Behörde festgehalten, dass anlässlich einer Vorsprache am 25. Juli 1995 von der zweitmitbeteiligten Partei das Lager "in Garage (im Westen Kunststoff-Dreh-Kipp-Fenster) widmungsgemäß umgeändert" worden sei. Es sei ein Antrag auf Benützungsbewilligung eingebracht worden.

Mit Bescheid des Bürgermeisters der erstmitbeteiligten Partei vom 16. Oktober 1995 wurde die beantragte Baubewilligung unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen erteilt. Das bewilligte Bauvorhaben wurde von der Baubehörde wie folgt umschrieben:

"Durchführung baulicher Änderungen und Änderungen des Verwendungszweckes im nördlichen Bereich des Erdgeschosses im bestehenden Objekt L, Lstraße 140 (Umgestaltung vorhandener Büroräume zur Benützung als Fahrschulbüro; teilweise Umwidmung der Lagerhalle; Verwendung als Unterrichtsräume im Rahmen des Fahrschulbetriebes; Umwidmung des 100,5 m² großen Lagers in eine Garage für vier Kraftfahrzeuge der Fahrschule D)."

Auflage Punkt 2) hat folgenden Wortlaut:

"2) Für das gegenständliche Bauvorhaben sind zwei Stellplätze für Kraftfahrzeuge, die im Bauplan ausgewiesen sind, herzustellen, zu kennzeichnen und ausschließlich den Bewohnern, Benützern und Besuchern dieser baulichen Anlage zur Verfügung zu stellen."

Mit Bescheid vom selben Tag wurde über Antrag der zweitmitbeteiligten Bauwerberin die Benützungsbewilligung für das vorbezeichnete Bauvorhaben erteilt.

Gegen die erteilte Baubewilligung erhob der Beschwerdeführer als Nachbar gemäß § 31 Abs. 1 O.ö. Bauordnung 1996 Berufung. (Die Nachbarparteistellung des Beschwerdeführers in diesem Verfahren wurde auf Grund des hg. Erkenntnisses vom 17. Dezember 1996, Zl. 96/05/0167, mit Bescheid des Stadtsenates der Landeshauptstadt Linz vom 9. April 1999 festgestellt; die Rechtzeitigkeit der Berufung steht auf Grund des Bescheides der O.ö. Landesregierung vom 27. April 2000 und des hg. Erkenntnisses vom 3. Juli 2001, Zl. 2000/05/0115, fest). In seiner Berufung führte der Beschwerdeführer aus, dass die öffentliche Verkehrsfläche als Übungsplatz für die Fahrschule verwendet werde und daher dem Betriebszweck des vorliegenden Bauvorhabens zugute käme; im nördlichen Bereich des Baugrundstückes seien zusätzliche Einstellplätze errichtet worden. Es bestehe ein Fahrschulübungsplatz, für den jedoch keine Bewilligung vorhanden sei. Die Kapazität der Fahrschule betrage rund 100 Personen. Die Errichtung der Fahrschule und des konsenslos errichteten Übungsplatzes widerspreche der Nutzungswidmung Wohngebiet. Die Nutzung der Garage beeinträchtige den Beschwerdeführer durch Immissionen sowie auch sein Fahrrecht.

Schon mit Eingabe vom 3. März 1997 hat die zweitmitbeteiligte Bauwerberin über Aufforderung der Berufungsbehörde eine "Betriebsbeschreibung" übermittelt. Diese hat folgenden Inhalt:

"a) Stellplätze in der Garage:

Auf den vier Garagenstellplätzen der Garage werden je nach Saison zwei bis vier Pkw während der Nachtstunden abgestellt. Dadurch sollen die Pkw vor Beschädigungen geschützt sein.

b) Benützung Kfz-Stellplätze:

Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Fahrschulbetrieb mit zwei bis drei Fahrschullehrern und einer teilzeitbeschäftigten Bürokraft. Es werden ca. 18 bis 22 Fahrschüler monatlich theoretisch und praktisch ausgebildet. Theorieunterrichte finden drei Mal wöchentlich von 17,45 Uhr bis 20 Uhr statt. In den Ferienmonaten Juli und August laufen drei Schnellkurse, in denen auch teilweise vormittags von 9 Uhr bis 11,15 Uhr Theorieunterricht erteilt wird.

Der praktische Fahrschulunterricht findet wochentags von ca. 8,30 Uhr bis 20 Uhr statt. Je nach Bedarf sind zwei bis fünf Pkw im Einsatz, die tagsüber beim Fahrschülerwechsel auf den Parkplatz östlich des Hauses Lstraße 140 abgestellt werden. Eine Fahrschuleinheit beträgt zur Zeit 90 Minuten. Somit ist mit zwei bis fünf Zufahrten pro Pkw zu rechnen.

Die eigentlichen Übungsfahrten finden am fahrschuleigenen Übungsplatz in U statt. Ansonsten erfolgt die Schulung im laufenden öffentlichen Verkehr.

Fahrunterricht für die Gruppe A (Motorrad) und Gruppe C, E (Lkw) findet in dieser Betriebsstätte nicht statt.

Ferner findet in den Fahrschulunterrichtsräumen ein Fahrlehrerkurs zur internen Weiterbildung der Mitarbeiter statt. Dieser Theorieunterricht geschieht zur Zeit Freitags von 16 Uhr bis 20 Uhr, kann aber auch an anderen Tagen der Woche stattfinden. Eine praktische Ausbildung der Fahrlehrer findet natürlich nicht mehr statt. Die Fahrlehrer fahren mit eigenen Pkws zu und parken teilweise auf öffentlichem Grund entlang der Lstraße, sowie auf dem Parkplatz der B. Diesbezüglich wurden von Herrn U. (Beschwerdeführer) auch entsprechende Fotos angefertigt. 4.2. und 21.2.1997.

c) Frequenz des Zu- und Abfahrens zu den Stellplätzen:

Zu den Garagenstellplätzen findet morgens die Ausfahrt statt und am Abend wiederum die Einfahrt. Unter Tags werden in der Regel die Garagen nicht benützt, da die Autos im Einsatz sind. Das Zu- und Abfahren entspricht hier also durchaus der üblichen Frequenz eines normalen Privathauses mit privater Garage.

Hinsichtlich der Frequenz der Stellplätze ist zu beachten, dass sich in diesem Haus auch die B befindet, die von 20 Uhr bis 6 Uhr geöffnet hat. In dieser Zeit sind die Parkplätze zur Gänze belegt von den Benützern der B. Eine Störung in dieser Zeit durch die Antragstellerin ist sohin ausgeschlossen.

Die Kursteilnehmer kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da sich direkt eine Bushaltestelle vor der Fahrschule befindet. Teilweise werden sie natürlich auch von den Eltern gebracht und wieder abgeholt. Dies geschieht in der Regel auf der Lstraße bzw. auf dem nordwestlichen Parkplatz der B."

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 30. August 1999 wurde dem Ansuchen der zweitmitbeteiligten Bauwerberin vom 11. August 1999 Folge gegeben und der Antragstellerin die Bewilligung zur Errichtung der Fahrschule mit dem Standort in L, Lstraße 140, mit der Ausbildungs- und Weiterbildungsberechtigung für die Kraftfahrzeugklassen A, B, C, E ab 1. August 1999 erteilt. Gleichzeitig wurde die Genehmigung zum Betrieb der Fahrschule in diesem Standort erteilt und die Bewilligung zur Verwendung von fünf namentlich genannten Fahrschullehrern und die Verwendung dreier Fahrschulfahrzeuge.

Im Amtsgutachten vom 29. April 1997 wird der Betrieb der zweitmitbeteiligten Partei wie folgt beschrieben:

"Es handelt sich um einen Fahrschulbetrieb im Erdgeschoss des Vierkanthofes, Lstraße 140, und zwar im Nordost- und Nordwesttrakt mit Büroräumen, zwei Unterrichtsräumen, einer Garage mit vier Stellplätzen für die Fahrschulfahrzeuge und zwei Stellplätzen im Freien.

Der Fahrschule sind insgesamt sechs Stellplätze zugeordnet, wobei sich die vier Stellplätze für die Fahrschulfahrzeuge in der Garage im Nordwesttrakt und zwei Stellplätze im Freien an der Nordostseite vor dem Büroeingang befinden. Die Garage ist mit einem automatischen Sektionaltor (Fernsteuerung) ausgestattet. Die Fahrschulfahrzeuge werden morgens aus der Garage geholt und abends wieder eingestellt. Unter Tags werden die Garagen in der Regel nicht benutzt.

Im gleichen Trakt ist eine Arztpraxis geplant und das Gastlokal 'B' vorhanden. Wohnungen befinden sich augenscheinlich auf anderen Seiten des Gebäudes und zwar im Südosten und Südwesten.

Es werden 18 bis 22 Fahrschüler monatlich theoretisch und praktisch ausgebildet. Darüber hinaus fand zuletzt immer an Freitagen von 16 bis 20 Uhr ein Theorieunterricht für Fahrlehrer statt. Die Anzahl der unterrichteten Fahrlehrer wurde von Frau (zweitmitbeteiligte Partei) für den letzten Kurs, der von Oktober bis März andauerte, mit 40 bis 50 angegeben. Die Fahrschullehrer kommen häufig mit eigenen Fahrzeugen, die sie entlang der Lstraße und auf dem Parkplatz der 'B', im Bereich der Grundstücke Nr. 2309 bis Nr. 2311 abstellen. An dem Tag, an dem die Fahrlehrer unterrichtet werden, findet kein anderer Theorieunterricht statt.

Der Theorieunterricht für Anfänger findet laut Angabe drei Mal wöchentlich von 17,45 Uhr bis 20 Uhr. In den Ferienmonaten Juli und August laufen drei Schnellkurse, in denen teilweise vormittags von 9 bis 11,15 Uhr Theorieunterricht erteilt wird.

Der praktische Fahrschulunterricht findet von diesem Standort nur bei Personalkraftwagen und zwar wochentags von 8,30 Uhr bis 20 Uhr statt. Je nach Bedarf sind zwei bis fünf Personenkraftwagen im Einsatz, die laut Angabe zum Fahrschülerwechsel auf dem Parkplatz östlich des Hauses Lstraße 140 abgestellt werden. Mit zwei bis fünf Fahrten am Tag pro Pkw ist zu rechnen. Daraus ergeben sich für fünf Fahrzeuge maximal 25 Fahrten am Tag.

Anzahl der täglichen Fahrbewegungen

Die Schüler kommen laut Angabe vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln und werden nur zum Teil mit Personenkraftwagen gebracht. Die prozentuelle Anzahl der Schüler, die mit Personenkraftwagen gebracht werden, soll laut Angabe von Frau (mitbeteiligte Bauwerberin) 10 % nicht überschreiten. Die auszubildenden Fahrlehrer kommen häufig mit eigenem Pkw.

Bei maximaler Auslastung der Fahrschulfahrzeuge ergeben sich 25 Zu- und Abfahrten pro Tag. Wenn drei Fahrschullehrer und die Bürokraft mit eigenen Fahrzeugen kommen, ergeben sich zusätzlich vier weitere Zu- und Abfahrten. Unter der Annahme, dass rund 10 % der Fahrschüler mittels Pkw zum Kursort gebracht werden, errechnen sich zusätzlich etwa fünf Zu- und Abfahrten für das Bringen und das Abholen.

In Summe errechnen sich 34 Zu- und Abfahrten pro Tag (69 Fahrbewegungen).

Einmal pro Woche ist von Oktober bis März bei der Ausbildung der Fahrlehrer unter der Annahme, dass 40 Fahrlehrer mit dem eigenen Pkw kommen und an diesem Tag auch vollständige Auslastung der Fahrschulfahrzeuge vorliegt, mit 69 Zu- und Abfahrten am Tag zu rechnen (139 Fahrbewegungen).

..."

Mit Amtsgutachten vom 21. Juli 1999 wurde ein betriebstypologisches Gutachten zur Frage, "ob eine typische abstrakte Fahrschule Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen durch Immissionen für die Bewohner mit sich bringt", erstellt. Im Befund wurden als immissionsrelevante Betriebsvorgänge im Bereich von Fahrschulen angeführt:

"Zu- und Abfahrvorgänge von Fahrzeugen für Fahrschüler Bringen oder Abholen.

Garagierung von Fahrschulfahrzeugen.

Zu- und Abfahrten von Fahrschülern mit den Fahrschulfahrzeugen für Fahrstunden.

Emissionen der genannten typischen Betriebsvorgänge sind:

Abgasemissionen für Privatfahrzeuge und der Fahrschulfahrzeuge.

Lärmemissionen für Privatfahrzeuge und der Fahrschulfahrzeuge beim Schließen der Fahrzeugtüren und eventuell der Heckklappen (Kofferraumdeckel) und Motorhauben sowie beim Starten, Zu- und Abfahren der Fahrzeuge.

Gesprächslärm durch Unterhaltung vor der Fahrschule.

Musikgeräusche durch Autoradios.

Gutachten

Durch den mit einer typischen Fahrschule verbundenen Kfz-Verkehr der Kunden und der Fahrschulautos sind bei den unmittelbaren Nachbarn wahrnehmbare Immissionen durch Autoabgase und Fahrzeuggeräusche (Türenschließen, Motorstart, Fahrgeräusche bei der Zu- und Abfahrt) sowie durch Gesprächslärm vor der Fahrschule und den Betrieb von Autoradios zu erwarten.

Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass die betriebstypischen Emissionen die bestehende Luft- und vor allem die Lärmsituation in der nächsten Nachbarschaft (Immissionen) messbar beeinflussen können. Es ist daher nicht auszuschließen, dass bei den unmittelbaren Nachbarn einer typischen Fahrschule theoretisch erhebliche Belästigungen auftreten können."

Im Amtsgutachten vom 23. Dezember 1999 wird ausgeführt:

"Typischer Fahrschulbetrieb:

Um die Umweltauswirkungen (Lärm und Motorenabgase) eines typischen städtischen Fahrschulstandortes ermitteln zu können, sind Angaben über die mit einem Standort verbundenen Fahrbewegungen erforderlich. Fahrbewegungen werden durch die Benutzung der Fahrschulfahrzeuge, aber auch durch das 'Bringen' oder 'Abholen' von Fahrschülern verursacht. Weiters sind Fahrbewegungen durch den Besitzer der Fahrschule oder seine Mitarbeiter zu erwarten.

Um die entsprechenden Daten zu bekommen, erfolgten telefonische Anfragen bei mehreren Linzer Fahrschulen, wobei sieben Fahrschulen Auskünfte erteilten.

Die Anzahl der Fahrbewegungen ist natürlich bedingt durch die Fahrschulgröße und die jahreszeitlich bedingte Auslastung sehr unterschiedlich. Im Sommer von Juni bis September werden deutlich mehr Kurse und Fahrstunden abgehalten als im übrigen Teil des Jahres.

Die Zu- und Abfahrten der Fahrschüler werden zum Großteil mittels öffentlicher Verkehrsmittel oder zu Fuß erfolgen. Das Bringen und Holen von Fahrschülern bzw. die An- und Abfahrt mit eigenen Mopeds wird mit insgesamt 10 % abgeschätzt.

Eine typische städtische Fahrschule kann daher wie folgt beschrieben werden:

Die typische städtische Fahrschule besteht aus einem Hauptstandort mit Büroräumen, Schulungsräumen, Stellplätzen für Personal und Kunden und Stellplätzen für Fahrschulfahrzeuge (Pkw).

Die Garagen für Motorräder und vor allem für Lastkraftwagen befinden sich häufig an einem anderen Standort, z.B. im Bereich des Übungsplatzes.

Als Beginn und Endpunkt der Fahrstunden für Personenkraftwagen wird der Hauptstandort angenommen.

Fahrstunden für Motorräder und Lastkraftwagen beginnen und enden häufig beim Übungsplatz bzw. dem zugeordneten Garagenplatz.

Betriebszeiten:

Fahrkurse Montag bis Freitag von 7 bis 20 Uhr

samstags bis rund 16 Uhr möglich

Theorieunterricht:

Montag bis Freitag bis etwa 21 Uhr

Anzahl der durchschnittlichen Fahrbewegungen am Hauptstandort

Der kleinste Standort wurde bei der Berechnung der folgenden Daten nicht berücksichtigt. Die Fahrbewegungen durch den Inhaber oder Mitarbeiter der Fahrschule wurden geschätzt.

...

Anzahl der Fahrbewegungen Winter 46, Sommer 96.

Eine Zufahrt oder eine Abfahrt gilt jeweils als eine Fahrbewegung. Da jede Fahrt mit einer Zu- oder Abfahrt verbunden ist, errechnet sich die Anzahl der Fahrbewegungen durch Verdoppelung der Fahrten.

Lärmauswirkungen eines typischen städtischen Fahrschulbetriebes:

Als mögliche betriebstypische Anlagenkapazität wird die höhere Auslastung im Sommer zu Grunde gelegt. Als Vereinfachung, die das Rechenergebnis nicht wesentlich beeinflusst, wird von 100 Fahrbewegungen pro Tag ausgegangen. Motorräder können zwar auch am Hauptstandort eingestellt sein. Viele Fahrten werden jedoch nach dem Hinbringen des Motorrades zum Übungsplatz direkt dort und von dort aus absolviert. Die wenigen Motorradfahrten von und zum Hauptstandort würden das Ergebnis nicht wesentlich beeinflussen und werden daher nicht mehr berücksichtigt.

Es ist zwischen zeitlich gemittelten Schallimmissionen und Schallpegelspitzen zu unterscheiden.

Mittlere Schallimmissionen:

Mittlere Schallimmissionen können aus Angaben über Schallemissionen berechnet werden. Schallemissionen von Kraftfahrzeugen können beispielsweise mit Hilfe der bayrischen Parkplatzlärmstudie des bayrischen Landesamtes für Umweltschutz ermittelt werden.

Für eine Zu- und Abfahrt pro Stunde (Ein- und Ausparkvorgang) ergibt sich folgende Schallemission in Form des Abwerteten Schallleistungspegels (bezogen auf eine Stunde):

Pkw 65 dB

Für 100 Fahrbewegungen pro Tag errechnet sich ein Emissionspegel von 85 dB ($65 + 10 \cdot \log(100)$). Da sich diese Fahrbewegungen nicht in einer Stunde ereignen, sondern über den Tag verteilt sind, ergibt sich unter Heranziehung eines Beurteilungszeitraumes von acht Stunden eine Reduktion des Emissionspegels um 9 dB auf 76 dB.

Es muss davon ausgegangen werden, dass sich in einem Abstand von rund 5 m von den Stellplätzen Wohnungsfenster befinden können. Bei halbkugelförmiger Schallausbreitung über schallreflektierendem Boden errechnet sich unter der vereinfachenden Annahme einer Punktschallquelle eine Schallpegelabnahme von 22 dB. Vor diesem Fenster ergibt sich daher durch die Fahrzeugbewegungen ein Immissionspegel von 54 dB (76 dB - 22 dB) bezogen auf einen Beurteilungszeitraum von acht Stunden.

In Wohngebieten ist tagsüber mit einem Grundgeräuschpegel von 45 dB und von einem äquivalenten Dauerschallpegel bis zu 55 dB auszugehen. Der Grundgeräuschpegel kennzeichnet die Ruhephasen während einer Messung. Der äquivalente Dauerschallpegel stellt das energetische Mittel der Geräuscheinwirkungen dar. Wie aus der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 'Beurteilung von Schallimmissionen, Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich' hervorgeht, treten statistisch verbreitet Lärmbeschwerden auf, wenn der Grundgeräuschpegel um 10 dB durch den Beurteilungspegel überschritten wird. Der Beurteilungspegel ergibt sich aus dem energieäquivalenten Dauerschallpegel durch die Berücksichtigung der Geräuschkdauer und der Geräuschcharakteristik. Der Immissionsanteil der Fahrschule würde den Immissionsgrenzwert gerade noch einhalten. Mit der Vorbelastung durch die immer vorhandenen betriebsfremden Geräusche kommt es zu einer Überschreitung des Grenzwertes. Bei dieser Beurteilung ist das Problem laut eingestellter Autoradios (vor allem wirksam im Sommer) bei privaten Abholungen von Fahrschülern noch nicht berücksichtigt.

Schallpegelspitzen:

Die Schallleistung beim Starten und Türeenschließen liegt nach der Parkplatzlärmrichtlinie bei maximal 97 dB. Bei den möglichen Wohnungsfenstern in 5 m Abstand errechnen sich bei einer Schallpegelabnahme von 22 dB bei diesen Vorgängen Schallpegelspitzen von 75 dB. Diese Schallpegelspitzen werden bei einem Grundgeräuschpegel von 45 dB deutlich wahrnehmbar sein. In der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 'Beurteilung von Schallimmissionen, Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich' errechnen sich beispielsweise für Wohngebiete folgende höchste Immissionsgrenzwerte für Schallpegelspitzen:

Werktags 6 Uhr bis 18 Uhr 75 dB

Werkstags 18 Uhr bis 22 Uhr 70 dB

Für Bewohner des gleichen Gebäudes oder eines Nachbargebäudes, das unmittelbar an das Fahrschulgebäude angrenzt, sind durch eine typische Fahrschule deutlich höhere Schallpegelspitzen durch Personenkraftwagen zu erwarten, die nach 18 Uhr aus fachlicher Sicht jedenfalls als erheblich zu klassifizieren sind.

Im konkreten Fall mit Abständen von mindestens rund 30 m zwischen dem Grundstück des Herrn (Beschwerdeführer) zum Garagenfenster und ohne direkte Sichtverbindung zu anderen Fahrschulbereichen sind jedenfalls keine Grenzwertüberschreitungen möglich.

Abgasimmissionen eines typischen städtischen Fahrschulbetriebes:

Bei einem Abstand von 5 m zwischen den Stellplätzen und dem nächsten Wohnungsfenster kann noch mit subjektiv wahrnehmbaren Gerüchen nach Motorenabgasen gerechnet werden. Bei 30 m Abstand können Abgasgerüche ausgeschlossen werden.

Wie sich aus der bisherigen Messerfahrung des Amtes für Natur- und Umweltschutz ableiten lässt, sind bei den betrachteten Fenstern in 5 m Abstand von den Stellplätzen durch 100 Fahrzeugbewegungen innerhalb von acht

Stunden keinesfalls Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten des Immissionsschutzgesetzes Luft oder der O.ö. Luftreinhalteverordnung bei den Leitschadstoffen Kohlenmonoxyd und Stickoxyden zu erwarten."

Mit Bescheid der O.ö. Landesregierung vom 22. November 2000 wurde der Bescheid des Stadtsenates der Landeshauptstadt Linz vom 13. Oktober 2000, mit welchem die Berufung des Beschwerdeführers gegen den erstinstanzlichen Baubewilligungsbescheid abgewiesen wurde, infolge Vorstellung des Beschwerdeführers aufgehoben und die Angelegenheit zur neuerlichen Entscheidung an die Landeshauptstadt Linz zurückverwiesen. Tragender Aufhebungsgrund dieser Entscheidung war:

"Die O.ö. BauO 1994 gewährt dem Nachbarn nicht schlechthin einen Anspruch auf widmungsgemäße Verwendung des Baugrundstückes; allerdings hat der Nachbar ein Mitspracherecht dann, wenn die Festlegungen des Flächenwidmungsplanes auch dem Interesse des Nachbarn dienen, insbesondere, wenn sie einen Immissionsschutz gewährleisten. Die Widmung 'Wohngebiet' iSd § 16 Abs. 3 O.ö. ROG 1972 (jetzt § 22 Abs. 1 O.ö. ROG 1994) gewährleistet einen Immissionsschutz (...).

...

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Frage, ob eine bestimmte Betriebstyp wegen ihrer Emissionswirkungen in einer bestimmten Widmungskategorie als unzulässig anzusehen ist, im Zweifelsfall anhand der Auswirkungen bestehender Vergleichsbetriebe zu beurteilen ist. Dabei hat der technische Sachverständige - unter Verwendung der Hilfsmittel, die seine Wissenschaft entwickelt hat, um ein verlässliches Gutachten abgeben zu können - Ausmaß und Art der Immissionen, der medizinische Sachverständige aber deren Wirkungen auf den menschlichen Organismus zu beurteilen (betriebstypologisches Gutachten) (...).

Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. November 1999, Zl. 98/05/0049, kann die betriebstypologische Zulässigkeit auch bei neuen Betrieben ohne Weiteres anhand der O.ö. Grenzwertverordnung, LGBl. Nr. 22/1995 idF LGBl. Nr. 95/1995, beurteilt werden. Diese Ansicht begründet der Verwaltungsgerichtshof näher wie folgt: (es folgt die Wiedergabe dieses Erkenntnisses).

Aus dem vorliegenden Gutachten des immissionstechnischen Amtssachverständigen Ing. M.E. geht nicht hervor, ob die von der verfahrensgegenständlichen Anlage ausgehenden Lärmimmissionen die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der O.ö. Grenzwertverordnung übersteigen oder ob diese Grenzwerte eingehalten werden. Sollten die genannte Grenzwerte nicht eingehalten werden, ist die Beiziehung auch eines medizinischen Sachverständigen zur Beurteilung der Frage, ob die von der Anlage ausgehenden Immissionen erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Bewohner mit sich bringen, wohl unerlässlich. Nur wenn schon vom immissionstechnischen Sachverständigen gutachtlich festgestellt wird, dass die von der Anlage ausgehenden Immissionen die Grenzwerte der §§ 2 und 3 O.ö. Grenzwertverordnung für die Widmung Wohngebiet ohnehin nicht übersteigen, kann im Hinblick auf das oben zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. November 1999, Zl. 98/05/0049, wohl auch ohne Erstellung eines medizinischen Gutachtens davon ausgegangen werden, dass der Betriebstyp einer Fahrschule mit der Widmung Wohngebiet vereinbar ist."

Im ergänzenden Sachverständigengutachten vom 22. Dezember 2000 führte der Amtssachverständige aus, dass der für eine Fahrschule maßgebliche Grenzwert für die Tageszeit von 55 dB durch die Immissionen eines typischen umfangreicheren Fahrschulbetriebes im Sommer von 54 dB nicht überschritten werde. Die Berücksichtigung von anderen als betrieblichen Geräuschen scheine in der Grenzwertverordnung nicht auf. Im Übrigen wird in diesem Gutachten auf die Einwände des Beschwerdeführers näher eingegangen.

Im ergänzenden Gutachten vom 28. Juni 2001 setzte sich der Amtssachverständige mit den Einwänden des Beschwerdeführers zur Anwendung der bayerischen Parkplatzlärmstudie auseinander und kommt zum Ergebnis, dass der Immissionsgrenzwert der Grenzwertverordnung von 55 dB höchstens erreicht, aber keinesfalls überschritten werde.

Mit Bescheid der O.ö. Landesregierung vom 8. Jänner 2002 wurde der Bescheid des Stadtsenates der mitbeteiligten Landeshauptstadt vom 30. August 2001, mit welchem der Berufung des Beschwerdeführers gegen den erstinstanzlichen Baubewilligungsbescheid wiederum keine Folge gegeben wurde, infolge Vorstellung des Beschwerdeführers neuerlich aufgehoben und die Angelegenheit zur Entscheidung an die Landeshauptstadt Linz zurückverwiesen. Der Berufungsbescheid wurde deshalb aufgehoben, weil von den Baubehörden kein

betriebstypologisches Gutachten zur Frage der von einer Fahrschule der hier zu beurteilenden Art ausgehenden Emissionen unter Berücksichtigung der Grenzwerte für die Luftschadstoffe im Sinne des § 3 der O.ö. Grenzwertverordnung eingeholt wurde.

Im ergänzenden Gutachten vom 21. November 2002 kam der Amtssachverständige zum Ergebnis, dass selbst an einer Linzer Kreuzung im dicht verbauten innerstädtischen Bereich mit 577 Fahrzeugbewegungen pro Stunde zur Morgenspitze und 932 Fahrzeugbewegungen pro Stunde zur Abendspitze nur wenige bzw. geringe Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten der O.ö. Luftreinhalteverordnung und zwar bei Stickstoffdioxid auftreten. Es sei klar erkennbar, dass bei einer betriebstypischen städtischen Fahrschule mit vergleichsweise geringen Fahrzeugbewegungen von maximal rund 100 Fahrzeugbewegungen pro Tag keine Überschreitungen von Immissionen im Sinne der Grenzwertverordnung bzw. der O.ö. Luftreinhalteverordnung zu erwarten seien. Kurzfristige Geruchsimmissionen durch Motorenabgase könnten in der Nähe der Fahrzeugbewegungen aber auftreten.

Mit Bescheid des Stadtsenates der mitbeteiligten Landeshauptstadt vom 20. Dezember 2002 wurde die Berufung des Beschwerdeführers gegen den Bescheid des Magistrates der Stadt Linz vom 16. Oktober 1995 neuerlich als unbegründet abgewiesen.

Dagegen erhob der Beschwerdeführer wiederum Vorstellung.

Die belangte Behörde ergänzte das Ermittlungsverfahren. Sowohl zur Frage der zu erwartenden Lärmimmissionen als auch zur Frage der durch den Betrieb einer Fahrschule entstehenden Luftschadstoffe wurden betriebstypologische Gutachten eingeholt. Die belangte Behörde legte ihrer Entscheidung das Gutachten des Amtssachverständigen der Abteilung Umwelt und Anlagentechnik des Amtes der O.ö. Landesregierung vom 20. Mai 2003 zu Grunde, in welchem ausgeführt wird:

"... Nachdem es sich um die Frage der Zulässigkeit einer Betriebstype im Wohngebiet handelt, sind die Werte für Wohngebiet maßgeblich, sodass diese bei $LA_{eq} = 55$ dB am Tag und $LA_{eq} = 45$ dB in der Nacht liegt.

Im Gutachten des Sachverständigen vom 23.12.1999 ist ein 'typischer Fahrschulbetrieb' beschrieben. Die darin angeführten Daten wurden über telefonische Befragung bei mehreren Linzer Fahrschulen erhoben, wobei sieben Fahrschulen Auskünfte erteilten. Wie schon angeführt, ist nicht der konkret umrissene Betrieb, sondern die 'Betriebstype', d.h. der typische Betrieb, maßgebend. Um den typischen Betrieb beschreiben zu können, sind bei vergleichbaren Betrieben Erhebungen durchzuführen. In welcher Form dies geschieht erscheint aus technischer Sicht nicht wesentlich. Das Wesentliche besteht darin, die entsprechenden Daten zu bekommen. Die dargestellten Datenergebnisse der Befragung sind im Vergleich mit den Angaben der Antragstellerin (zweitbeschwerdeführende Partei) vom 3.3.1997 sehr ähnlich. Es wird daraus folgend fachlich der Schluss gezogen, dass die beschriebene Betriebstype in der Größe und im Umfang vergleichbar mit dem geplanten Betrieb ist.

Bei der gegenständlichen Betriebstype sind die Kfz-Geräusche als das wesentliche Merkmal in schalltechnischer Hinsicht anzusehen. Die aus den Fahrbewegungen, Ein- und Ausparkvorgängen, aus dem Starten und Türzuschlagen resultierenden Schallimmissionen wurden mit $LA_{eq} = 54$ dB errechnet. Grundlage dafür war die Parkplatzlärmstudie des bayrischen Landesamtes für Umweltschutz. Diese Studie basiert auf einer Vielzahl von messtechnischen Erhebungen bei den verschiedensten Parkplatzarten und einer daraus entwickelten und abgeleiteten 'wirklichkeitsnahen' Berechnungsformel für Prognoseerrechnungen. Nach der Parkplatzlärmstudie ist der Ausgangsleistungspegel für Pkw mit 65 dB je Stellplatz und Stunde angegeben. Für Stellplätze auf Park & Ride-Parkflächen sowie auf Bewohnerparkflächen sind keine Zuschläge für die Parkplatzart zu geben. Anders ist dies bei Parkflächen von Einkaufszentren und Diskotheken. Hierbei sind die auf diesen Parkflächen zusätzlich zu den Parkvorgängen entstehenden Geräusche, wie das Klappern von Einkaufswägen, lautstarke Unterhaltung und Musik, berücksichtigt. Bei den Stellflächen einer Fahrschule sind diese zusätzlichen Geräusche nicht zu erwarten, weshalb das Unterlassen eines Zuschlages durch den Sachverständigen als gerechtfertigt angesehen wird.

Bei der erfolgten Prognoseerrechnung des aus dem Ausgangswert unter Berücksichtigung der Pkw-Frequenz und dem Bezugsabstand resultierenden Schallimmissionspegels wurde der denkbar ungünstigste Zustand angenommen. Sämtliche dem Fahrschulbetrieb zugerechneten täglichen Fahrten bzw. Stellplatzbewegungen wurden auf einen Stellplatz bezogen. Dies erscheint nicht realistisch, da Fahrschulbetriebe üblicherweise über mehrere Stellflächen verfügen (der Aktenlage nach sind im konkreten Fall 10 Stellplätze vorhanden). Für den Fall, dass die typische Fahrschule fünf Stellplätze hat und diese im Durchschnitt gleichmäßig benutzt werden, errechnet sich ein

Beurteilungspegel von 47 dB. Daraus folgt, dass der vom Sachverständigen berücksichtigte Ansatz jedenfalls den maximalen Zustand darstellt.

Zu den Einwendungen des Vorstellungswerbers bezüglich der unterschiedlichen Angaben für Schallpegelabnahmen über bestimmte Entfernungen ist anzuführen, dass hierbei zu berücksichtigen ist, ob die Schallpegelabnahme eines Schalldruckpegels in einer bestimmten Entfernung von der Schallquelle auf eine größere Entfernung berechnet wird oder ob aus dem Schallleistungspegel einer Schallquelle der Schalldruckpegel in einer bestimmten Entfernung von der Schallquelle berechnet wird. Diese beiden Darstellungen sind miteinander nicht vergleichbar und führen daher auch zu unterschiedlichen Ergebnissen. Die Berechnungen des Schalldruckpegels in einem bestimmten Abstand von der Schallquelle aus dem Schallleistungspegel zur Schallquelle ist vom Sachverständigen aus einem Gutachten vom 22.12.2000 ausreichend beschrieben und bedarf aus fachlicher Sicht keiner Ergänzung bzw. Richtigstellung.

Im Ergänzungsgutachten des Sachverständigen vom 28.6.2001

wird der errechnete Beurteilungspegel von $LA_{eq} = 54$ dB auf

$LA_{eq} = 55$ dB korrigiert. Diese Erhöhung resultiert aus dem

Umstand, dass der Sachverständige das Türzuschlagen als 'impulshaltig' im Sinne der ÖNORM S 5400 ansieht und nur für dieses Teilgeräusch der Parkplatzgeräusche einen Pegelzuschlag berücksichtigt. Aus fachlicher Sicht wird dieser Vorgangsweise nicht gefolgt, da das durch den Parkvorgang entstehende Geräusch zwar aus einer Summe von verschiedenen Teilgeräuschen besteht, in sich jedoch als ein zusammenhängendes Geräusch anzusehen ist. Das Türzuschlagen erfolgt nur im Zusammenhang mit einem Parkvorgang und nicht unabhängig davon. Dass der Parkvorgang mit dem dazugehörigen Türzuschlagen insgesamt impulshaltig sein soll, wird auf Grundlage der von der ÖNORM S 5005 angeführten Kriterien verneint, da dieses Geräusch bei weitem nicht mit Geräuschen von Hämmern, Nieten, Schlagrammen usw. verglichen werden kann. Bei diesen Geräuschen sind regelmäßige immer wiederkehrende Impulse (Sekundenabstand) charakteristisch. Dies ist bei typischen Parkvorgängen mit Sicherheit nicht der Fall.

Zur Anwendung der Parkplatzlärmstudie des bayrischen Landesamtes für Umweltschutz wird aus fachlicher Sicht noch angeführt, dass hier nur die Ausgangsdaten und die Rechenformeln für die Prognose verwendet wurden, jedoch keine Beurteilungsgrundsätze. Diese sind in Deutschland anders als in Österreich und können daher gar nicht angewendet werden. Außerdem ist im gegenständlichen Fall die Frage nach Einhaltung der Überschreitung der Werte nach der O.ö. Grenzwertverordnung zu beantworten und diese ist in der Parkplatzlärmstudie von Haus aus nicht behandelt. Daraus folgt jedoch nicht, dass Basiswerte und Rechenformeln auch nicht verwendet werden dürfen. In Österreich ist eine derart umfangreiche Studie bzw. Untersuchung nicht vorhanden, weshalb diese Richtlinie, die als Stand der Technik bezüglich Geräuscentwicklung von Parkflächen anzusehen ist, auch in Österreich zur Anwendung gelangt.

Bezüglich der Forderung des Vorstellungswerbers nach einem Pegelzuschlag für Dieselfahrzeuge, da die in der Parkplatzlärmstudie untersuchten Fahrzeuge nur zu 18 % aus Dieselmotor betriebenen Fahrzeuge bestanden, wird die 40. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 vom 24.3.1995 entgegen gehalten. Darin ist festgeschrieben, dass für Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz der Grenzwert von den A-bewerteten Schallpegel des Betriebsgeräusches 77 dB beträgt. Ab 1.10.1995 gelten für Typengenehmigungen und ab 1.10.1996 für Einzelgenehmigungen die Grenzwerte der Richtlinie 92/97/EWG. In dieser ist der Grenzwert für die beschriebenen Pkw mit 74 dB festgelegt. Für Fahrzeuge dieser Klasse mit einem Dieselmotor mit Direkteinspritzung sind die Grenzwerte um 1 dB erhöht. Damit sind die Ausführungen des Sachverständigen nicht unbegründet, dass die neueren Fahrzeuge leiser sind als die alten. Die für die Rechnung angenommenen Ausgangsdaten sind damit jedenfalls auf der sicheren Seite.

Aus fachlicher Sicht ist somit abschließend festzustellen, dass die von der Betriebstypen 'Fahrschule' ausgehenden Schallimmissionen die in der O.ö. Grenzwertverordnung für Wohngebiet festgelegten Werte nicht überschreiten. Der errechnete Wert von $LA_{eq} = 54$ dB stellt die ungünstigste Situation dar und damit den denkbar schlechtesten Fall."

In Bezug auf die von einer Fahrschule im Wohngebiet ausgehenden Luftschadstoffemissionen ergänzte die belangte Behörde das Ermittlungsverfahren durch Einholung eines betriebstypologischen Gutachtens ihres Amtssachverständigen vom 19. Mai 2003, welches sie ihrer Entscheidung zu Grunde legte. In diesem Gutachten wird von Immissionen aus den Verkehrsbewegungen (Parkplatz), die dem Betrieb zuzuordnen sind, ausgegangen. Festgehalten wird, dass die verkehrsbedingten Emissionen durch die Fahrbewegungen auf den Stellplätzen im

Wesentlichen aus den in den früheren Gutachten festgestellten An- und Abfahrten verursacht werden. Das Ausmaß dieser Emissionen sei in weiterer Folge noch von der Anzahl, Größe und Anordnung der Stellplätze abhängig. Der Sachverständige hält fest, dass Kraftfahrzeuge - vor allem Kundenfahrzeuge - zum Teil auch auf öffentlichen Flächen in der Umgebung abgestellt würden. Schadstoffemissionen auf öffentlichen Flächen seien in der Regel der Betriebsanlage nicht zuzuordnen. Auf Grund der Betriebsbeschreibung eines typischen Betriebsablaufes habe er jedoch nach ergänzenden telefonischen Erkundungen bei acht Linzer Fahrschulen seinen Betrachtungen Stellplatzflächen für sechs Pkw-Abstellplätze zu Grunde gelegt; dies entspräche dem Umfang einer typischen städtischen Fahrschule. Nach Darstellung der Beurteilungsgrundlage für die Emissions- und Immissionsabschätzung und der von ihm zu Grunde gelegten Daten bzw. Annahmen für die Emissions- und Immissionsabschätzung führte der Sachverständige zu den Immissionen aus dem Parkplatzverkehr aus:

"Ausgehend von den im Befund getroffenen Angaben über die einer typischen städtischen Fahrschule anzurechnenden Parkplätze (sechs Pkw-Abstellplätze) und der angeführten typischen Verkehrsfrequenz kann aus fachlicher Sicht festgestellt werden, dass diese Größe des Stellplatzes bei der konkreten Fahrschule im Bereich der üblichen Stellplatzgröße liegt.

..."

Der Sachverständige ermittelte die durch die Fahrschule entstehenden Schadstoffe für Staub, Kohlenmonoxyd, Stickstoffmonoxyd und Stickstoffdioxid und folgte, dass "anhand der durchgeführten Abschätzung eines Parkplatzes für vergleichbare typische städtische Fahrschulen (...) aus Sicht der Luftreinhaltung festgestellt werden (kann), dass die angeführten Zusatzbelastungen im üblichen Bereich der Betriebstype 'Wohngebiet' liegen. Bereits am Parkplatzrand sind auf Grund des typischen Verkehrs bei einer städtischen Fahrschule keine Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten zu erwarten."

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde der Vorstellung des Beschwerdeführers mit der Feststellung keine Folge gegeben, dass der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Bescheid in seinen Rechten nicht verletzt wird. In der Begründung des Bescheides ging die belangte Behörde davon aus, dass die Vorstellungsentscheidungen vom 22. November 2000 und vom 8. Jänner 2002 bezüglich der tragenden Aufhebungsgründe für sie bindend seien. Auf Grund der eingeholten Gutachten sei davon auszugehen, dass die von der Betriebstype "Städtische Fahrschule" ausgehenden Lärmimmissionen die für das Wohngebiet festgelegten Grenzwerte des § 2 O.ö. Grenzwertverordnung nicht überschreiten. Gegen die Art der Ermittlung des Betriebsumfanges einer typischen Fahrschule durch Einholung telefonischer Auskünfte der einzelnen Fahrschulen bestünden keine Bedenken. Der von der Berufungsbehörde zu Grunde gelegte Betriebsablauf einer Fahrschule einschließlich der ermittelten Fahrbewegungen sei geradezu typisch für eine städtische Fahrschule. Der Beschwerdeführer habe nicht näher ausgeführt, warum die von der Berufungsbehörde zu Grunde gelegten Daten nicht als Ausgangswerte zur Beschreibung einer typischen Fahrschule herangezogen werden könnten und inwiefern ein typischer Fahrschulbetrieb von der von den Sachverständigen vorgenommenen Beschreibung abweichen sollte. Auf Grund der Bindungswirkung sei bei Prüfung der Widmungskonformität nicht der konkrete Betrieb der zweitmitbeteiligten Partei, sondern vielmehr die abstrakte Betriebstype der Beurteilung zu Grunde zu legen gewesen. Bei der Betriebstypenprüfung komme es daher nicht auf die konkrete örtliche Situation an. Unter Berücksichtigung, dass Übungsfahrten stets im Beisein eines Fahrlehrers stattfänden, der bei fehlerhafter Fahrweise einerseits korrigierend eingreift und andererseits durch entsprechende Anweisung die korrekte Ausführung der Zu- und Abfahrt durch den Fahrschüler gewährleiste und gerade das Erlernen einer ökonomischen Fahrweise im Zuge der Ausbildung ein besonders wichtiges Ziel darstelle, sei kein signifikanter Unterschied zu der Fahrweise anderer Fahrzeuglenker bei Beurteilung der entstehenden Emissionen anzunehmen. Das nicht auf gleichem fachlichen Niveau stehende Vorbringen des Beschwerdeführers zum Gutachten der Amtssachverständigen habe deren Ausführungen nicht erschüttern können. Die belangte Behörde gehe daher von einem schlüssigen und nachvollziehbaren lärmtechnischen Gutachten aus. Der Sachverständige habe sich im betriebstypologischen Gutachten vom 19. Mai 2003 betreffend die zu erwartenden Luftschadstoffe in eindeutiger Weise mit der Frage von Grenzwertüberschreitungen nach der Grenzwertverordnung bzw. der O.ö. Luftreinhalteverordnung auseinander gesetzt, wobei die im letzteren Gesetz festgelegten Grenzwerte auch ausdrücklich angeführt worden seien; er habe sodann festgestellt, dass diese Werte unabhängig von der Flächenwidmung gültig seien. Auf Grund der bestehenden Bindungswirkung der aufhebenden Vorstellungsentscheidungen sei bezüglich der Widmungskonformität der Betriebstype im gegenständlichen Fall davon

auszugehen, dass die erhobenen Immissionen die Grenzwerte der §§ 2 und 3 O.ö. Grenzwertverordnung einhielten. Da die Grenzwertverordnung im § 3 auf die O.ö. Luftreinhalteverordnung verweise, bestehe an deren Anwendbarkeit kein Zweifel. Der Sachverständige habe in seinem Gutachten darauf hingewiesen, dass die Emissionsfaktoren auf Grund der zwischenzeitlich eingetretenen Verbesserungen beim angenommenen Fahrzeugkollektiv (auf Grund der strenger werdenden Abgasgesetzgebung) eine ungünstige Annahme darstellten. Es sei nicht erkennbar, inwiefern der Beschwerdeführer durch die Heranziehung derartiger für ihn durchaus günstiger Emissionsfaktoren in seinen Rechten verletzt sein könnte. Der Sachverständige komme zum Ergebnis, dass bereits am Parkplatzrand keine Überschreitungen von Immissionsgrenzen zu erwarten seien. Auszugehen sei daher davon, dass die Grenzwerte des § 3 O.ö. Grenzwertverordnung beim Betrieb einer städtischen Fahrschule nicht überschritten würden. Der Sachverständige habe in überzeugender Weise dargelegt, dass die Immissionskonzentrationserhöhung bei keiner Schadstoffkomponente auch nur annähernd diese Grenzwerte erreiche. Die gegenteiligen Behauptungen des Beschwerdeführers hätten das auf hohem fachlichen Niveau stehende Gutachten nicht zu widerlegen vermocht.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde. Der Beschwerdeführer macht Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Die zweitmitbeteiligte Partei erstattete ebenfalls eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Beschwerdeführer ergänzte die Beschwerde mit Schriftsatz vom 3. Februar 2004.

Die zweitmitbeteiligte Partei erstattete eine Gegenäußerung.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Der Beschwerdeführer war im beschwerdegegenständlichen Baubewilligungsverfahren Nachbar im Sinne des § 31 Abs. 1 O.ö. Bauordnung 1994. Er erachtet die baubehördliche Bewilligung der Fahrschule der zweitmitbeteiligten Bauwerberin seinem gesamten Vorbringen in der Beschwerde zufolge deshalb für unzulässig, weil durch deren Betrieb bei seinem Grundstück Immissionen entstehen, die mit der hier maßgeblichen Widmung Wohngebiet nicht vereinbar sind.

Gemäß § 31 Abs. 4 O.ö. Bauordnung 1994 sind öffentlichrechtliche Einwendungen der Nachbarn im Baubewilligungsverfahren nur zu berücksichtigen, wenn sie sich auf solche Bestimmungen des Baurechtes oder eines Flächenwidmungsplans oder Bebauungsplans stützen, die nicht nur dem öffentlichen Interesse, sondern auch dem Interesse der Nachbarschaft dienen. Dazu gehören insbesondere auch die Bestimmungen, die dem Schutz der Nachbarschaft gegen Immissionen dienen.

Gemäß Abs. 6 dieses Paragraphen sind Einwendungen der Nachbarn, mit denen der Schutz der Nachbarschaft gegen Immissionen geltend gemacht wird, bei baulichen Anlagen, die auch einer gewerbebehördlichen Genehmigung bedürfen, nur zu berücksichtigen, soweit sie die Frage der Zulässigkeit der Betriebstype in der gegebenen Widmungskategorie betreffen.

§ 21 O.ö. Raumordnungsgesetz 1994 (ROG), LGBl. Nr. 114/1993,

lautet auszugsweise wie folgt:

"§ 21

Bauland

...

(2) Soweit erforderlich und zweckmäßig, sind im Bauland gesondert zu widmen:

1. Wohngebiete (§ 22 Abs. 1);

...

(3) Zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen und zur Erreichung eines möglichst wirksamen Umweltschutzes kann die Landesregierung durch Verordnung festlegen,

1. welche bestimmte Arten von Betrieben (Betriebstypen) in den Widmungskategorien gemäß Abs. 2 Z. 1 bis 7 errichtet werden dürfen und

2. welche Abstände dabei von den Widmungsgrenzen einzuhalten sind.

Die Beurteilung der Betriebstypen hat auf Grund der Art der herkömmlicherweise nach dem jeweiligen Stand der Technik verwendeten Anlagen und Einrichtungen und der Art und des Ausmaßes der von solchen Betrieben üblicherweise verursachten Emissionen zu erfolgen.

..."

§ 22 Abs. 1 ROG in der Fassung LGBl. Nr. 32/1999 lautet:

"(1) Als Wohngebiete sind solche Flächen vorzusehen, die für Wohngebäude bestimmt sind, die einem dauernden Wohnbedarf dienen; andere Bauten und sonstige Anlagen dürfen in Wohngebieten nur errichtet werden, wenn sie wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Bedürfnissen vorwiegend der Bewohner dienen und ihre ordnungsgemäße Benützung keine Gefahren, erheblichen Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Bewohner mit sich bringt; Büros und Kanzleien sind in Wohngebieten darüber hinaus zulässig, soweit die einzelnen Bauten nicht überwiegend für solche Zwecke benützt werden. Flächen für Wohngebiete können auch als reine Wohngebiete vorgesehen werden; in diesen Wohngebieten dürfen neben Wohngebäuden nur solche in Wohngebieten zulässige Bauten und sonstige Anlagen errichtet werden, die dazu dienen, den täglichen Bedarf der Bewohner zu decken. ..."

Die O.ö. Betriebstypenverordnung 1997, LGBl. Nr. 111/1997 in der Fassung LGBl. Nr. 72/2001, hat auszugsweise folgenden Wortlaut:

"§ 1

Einordnung von Betrieben nach Betriebstypen

(1) Zur Vermeidung gegenseitiger Beeinträchtigungen von bestimmten Baulandgebieten und zur Erzielung eines möglichst wirksamen Umweltschutzes sowie zur leichteren Einordnung von Betrieben in die jeweiligen Widmungskategorien sind in der Anlage 1 bestimmte Arten von Betrieben angeführt, die auf Grund ihrer Betriebstypen (§ 21 Abs. 3 letzter Satz O.ö. ROG 1994) in den Widmungskategorien gemischtes Baugebiet, Betriebsbaugebiet und Industriegebiet (§ 22 Abs. 5 bis 7 O.ö. ROG 1994) jedenfalls zulässig sind.

...

(3) Die im Abs. 1 und 2 vorgenommene Einordnung von Betrieben in die jeweiligen Widmungskategorien erfolgt nach Maßgabe der für diese Betriebe herkömmlichen baulichen Anlagen und maschinellen Einrichtungen sowie nach Maßgabe der von diesen Betrieben üblicherweise ausgehenden Emissionen wie Lärm, Ruß, Staub, Geruch, Dämpfe, Gase, Explosivstoffe oder Erschütterungen.

(4) Die Einordnung von Betrieben, die in der Anlage 1 und 2 nicht angeführt sind (in die Widmungskategorien gemäß § 22 Abs. 5 bis 7 O.ö. ROG 1994) hat nach ihrer jeweiligen Betriebstypen auf der Grundlage des Beurteilungsmaßstabes nach Abs. 3 zu erfolgen.

(5) Die Zulässigkeit von Betrieben in den Widmungskategorien gemäß § 22 Abs. 1 bis 4 O.ö. ROG 1994 bleibt von den in der Anlage 1 festgelegten Zuordnungen unberührt.

§ 2

Sonderfälle von Betriebstypen

Für Betriebe, die sich auf Grund ihrer Art, ihrer Verwendung, ihrer Ausstattung oder der von ihnen ausgehenden Emissionen erheblich (wie z.B. auf Grund ihrer vom üblichen Standard abweichenden Größenordnung oder Spezialisierung) von dem in der Anlage 1 eingeordneten Betriebstypen oder von der gemäß § 1 Abs. 3 als Grundlage für die Einordnung angenommenen Betriebstypen unterscheiden, kann die jeweilige Widmungskonformität des Betriebes vom Antragsteller durch Vorlage von geeigneten Betriebsunterlagen (wie emissionstechnische und medizinische Gutachten) im Einzelfall nachgewiesen werden."

Die Baubehörden und die belangte Behörde haben auf Grund der Einwendung des Beschwerdeführers die Widmungskonformität des Bauvorhabens der zweitmitbeteiligten Partei durch Einholung betriebstypologischer Gutachten geprüft.

Maßstab für die Lösung der Frage nach der Zulässigkeit des beschwerdegegenständlichen Betriebes unter dem Blickwinkel der Flächenwidmung (hier: Wohngebiet im Sinne des § 22 Abs. 1 erster Satz o.ö. Bauordnung 1994) ist für die Baubehörde - anders als für die Gewerbebehörde - nicht ein in seinen Betriebsmitteln und Anlagen bis ins Einzelne fest umrissener Betrieb. Als dieser Maßstab hat vielmehr eine nach Art der dort üblicherweise nach dem jeweiligen Stand der Technik verwendeten Anlagen und Einrichtungen einschließlich der zum Schutze vor Belästigungen typisch getroffenen Maßnahmen sowie nach Art der entsprechend dieser Merkmale herkömmlicherweise entfalteten Tätigkeit auf das Ausmaß und die Intensität der dadurch verursachten Emissionen zu beurteilende Betriebstype zu dienen (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 29. April 1997, Zl. 96/05/0210, VwSlg Nr. 14.672/A). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof auch darauf hingewiesen, dass die O.ö. Betriebstypenverordnung 1994 an die von ihm entwickelte Betriebstypentheorie anschließt; diese Verordnung gibt der Baubehörde die zulässigen Betriebstypen der einzelnen Widmungskategorien des Flächenwidmungsplanes vor.

Da der Betriebstyp Fahrschule in der Betriebstypenverordnung 1994 nicht aufgezählt ist, hatten die Behörden auf Grundlage des Beurteilungsmaßstabes nach § 1 Abs. 3 O.ö. Betriebstypenverordnung 1994 die Einordnung des Betriebes vorzunehmen (vgl. § 1 Abs. 3 O.ö. Betriebstypenverordnung 1994).

Bezüglich der vom Beschwerdeführer erhobenen Einwendungen, die sich gegen die Zulässigkeit der Betriebstype Fahrschule in der gegebenen Widmungskategorie Wohngebiet wenden, hat die belangte Behörde in ihren jeweils den Bescheid der Berufungsbehörde aufhebenden Bescheiden vom 22. November 2000 und vom 8. Jänner 2002 Aufhebungsgründe genannt und ausdrücklich festgehalten, dass die Baubehörden bei Prüfung der von der Anlage ausgehenden Immissionen von den in den §§ 2 und 3 O.ö. Grenzwertverordnung aufgezählten Grenzwerten auszugehen haben und wenn die festgestellten Immissionen die Grenzwerte, die für die Widmung Wohngebiet festgegeben sind, nicht überstiegen, davon ausgegangen werden könne, dass die Betriebstype einer Fahrschule mit der Widmung Wohngebiet vereinbar ist.

Den tragenden Aufhebungsgründen eines aufsichtsbehördlichen Bescheides kommt für das fortgesetzte Verfahren bindende Wirkung zu. Die tragenden Aufhebungsgründe eines aufhebenden Bescheides der Gemeindeaufsichtsbehörde sind daher für das fortgesetzte Verfahren für die Gemeindebehörde, für die Aufsichtsbehörde und für die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechtes bindend. Diese bindende Wirkung bestünde selbst bei einem Widerspruch mit der objektiven Rechtslage. Die tragenden Aufhebungsgründe wirken absolut und sind auch vom Verwaltungsgerichtshof zu beachten (vgl. hiezu das hg. Erkenntnis vom 20. April 2001, Zl. 99/05/0124).

Der Flächenwidmungsplan ist eine Planungsnorm, die auf Grund der ermächtigenden Bestimmungen des ROG die Nutzungsanordnung festlegt. Daraus ist abzuleiten, dass die die Widmungskategorien kennzeichnenden Merkmale im Zweifel nicht auf die tatsächlich bestehende Umweltbelastung abstellen, sondern, soweit sie sich auf den Standort von Emittenten beziehen, das für alle Flächen der betreffenden Widmungskategorie zulässige Immissionsmaß einheitlich festlegen. Bei dem hier maßgeblichen Kriterium "...keine erheblichen Belästigungen für die Bewohner ..." ist nicht auf die Zumutbarkeitsgrenze im Einzelfall im Hinblick auf die jeweilige örtliche Situation abzustellen; vielmehr wird durch das angeführte Merkmal das für alle Flächen des Wohngebietes zulässige Höchstmaß an belästigenden Immissionen normiert (vgl. das hg. Erkenntnis vom 17. September 1996, Zl. 95/05/0220). Auf Grund dieses Prüfungsmaßstabes (Prüfung an Hand der Betriebstype und somit anhand eines abstrakten Betriebes, vgl. das hg. Erkenntnis vom 30. Juni 1998, Zl. 97/05/0132) haben daher die Behörden des Verwaltungsverfahrens bei Prüfung der Widmungskonformität des Bauvorhabens abschließend nur beurteilt, dass das von der zweitmitbeteiligten Partei eingereichte Bauvorhaben einem bestimmten (abstrakten) Betriebsbild entspricht (vgl. das hg. Erkenntnis vom 25. Februar 2005, Zl. 2002/05/0757). Der Verwaltungsgerichtshof vermag daher die vom Beschwerdeführer unter Hinweis insbesondere auf die Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität vorgetragenen Bedenken, die Behörden hätten gegen unmittelbar anwendbares Gemeinschaftsrecht verstoßen, nicht zu teilen. Unabhängig von der Widmungskonformität hat nämlich die Behörde die Bewilligungsfähigkeit des eingereichten Projektes an Hand der geltenden Rechtslage (vgl. hiezu § 35 O.ö. Bauordnung 1994) zu prüfen. (Zur Beachtung der einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften vgl. die hg. Erkenntnisse vom 23. Dezember 1999, Zl. 98/06/0218, und vom 20. März 2003, Zl. 99/06/0010).

Abschließend ist hiezu festzuhalten, dass bezüglich der im § 22 Abs. 1 O.ö. ROG 1994 genannten Kriterien "wirtschaftliche, soziale oder kulturelle Bedürfnisse" dem Nachbarn kein Mitspracherecht zukommt (vgl. hiezu die hg. Erkenntnisse vom 23. Jänner 1996, Zl. 95/05/0276, und vom 4. September 2001, Zl. 2000/05/0074, auf welche gemäß § 43 Abs. 2 zweiter Satz VwGG verwiesen wird). Dem Verwaltungsgerichtshof ist im Rahmen einer Nachbarbeschwerde daher verwehrt, auf das Vorliegen dieser Kriterien näher einzugehen.

Selbst dort, wo die Widmungskategorie dem Nachbarn keinen Immissionsschutz gewährt, hat die Baubehörde aber zu überprüfen, ob durch das Bauvorhaben an der Grundgrenze schädliche Umwelteinwirkun

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at