OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-851286/27/Wg - 851293/2

Datum:
Linz, 17. März 2020

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Weigl über die Beschwerden des/der 1. B M, H M, M H, J H, Mag. (FH) A S, K P, K P, alle vertreten durch J Rechtsanwälte OG sowie des 2. C L gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf vom 11. August 2019, GZ: BHKIBA-2018-495433/41-RA, betreffend gewerberechtliche Genehmigung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 28. Februar 2020 (mitbeteiligte Partei: G G, x, x)

A. zu Recht:

I. **Die Beschwerde des/der B M, H M, M H, J H, Mag. (FH) A S, K P, K P wird als unbegründet abgewiesen.**

II. **Gemäß § 17 VwGVG iVm § 77 Abs. 1 AVG wird die mitbeteiligte Partei verpflichtet, folgende Verfahrenskosten zu tragen und den Betrag binnen zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Erkenntnisses zu entrichten: Kommissionsgebühren gemäß § 3 Abs. 1 Oö. Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2013, LGBl. Nr. 82/2013, für die Durchführung eines Lokalaugenscheines am 27. Februar 2020 (2 Amtsorgane, 1 halbe Stunde) in der Höhe von insgesamt 40,80 Euro.**

III. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

B. **und fasst den Beschluss:**

I. **Die Beschwerde des C L wird als unzulässig zurückgewiesen.**

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

1.1. Die mitbeteiligte Partei (mP) beabsichtigt, auf den Grundstücken Nr. x und x, KG x, ein KFZ-Waschcenter mit Garagenpark zu errichten und zu betreiben. Die Wohnobjekte der Erstbeschwerdeführer (x, x, x und x, alle x) befinden sich in der Nähe der Betriebsanlage. Der Zweitbeschwerdeführer ist Eigentümer und Verpächter eines im Nahbereich befindlichen landwirtschaftlich genutzten Grundstückes (x). Die Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf (BH) erteilte der mP in Spruchabschnitt I. des Bescheides vom 11. August 2019 gemäß §§ 74 Abs. 1 und 2, 75, 77, 333 und 359 Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994) die gewerbebehördliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines KFZ-Waschcenters, bestehend aus vier überdachten SB-Waschplätzen, vier SB-Saugerplätzen, einem Technikcontainer und einem Lagerraum/Automatenraum sowie dreizehn Garagen sowie für die Ableitung der anfallenden Oberflächenwässer aus den Fahr-, Park- und Manipulationsflächen nach Vorreinigung über Sickermulden in den Untergrund auf den Grundstücken Nr. x und x, KG und Marktgemeinde x, und weiters für die Herstellung eines Straßenanschlusses an die B x im Bereich von km 58,600 bis km 58,700 samt Linksabbiegespur unter mehreren Auflagen. Gemäß Spruchabschnitt I. gilt die Betriebsanlagengenehmigung auch als wasserrechtliche Bewilligung. Auflage 1. lautet: „Die Öffnungszeiten für das KFZ-Waschcenter, bestehend aus 4 überdachten SB-Waschplätzen, 4 SB-Staubsaugerplätzen, 1 Technikcontainer und einem Lagerraum/Automatenraum werden auf die Zeiten von Montag bis Samstag von 7:00 bis 19:00 Uhr beschränkt. Der Betrieb des SB-Waschcenters ist außerhalb dieser Öffnungszeiten und an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig.“ In Spruchabschnitt II. schrieb die BH der mP Kommissionsgebühren vor.

1.2. Gegen diesen Bescheid richten sich die vorliegenden Beschwerden. Erstbeschwerdeführer (Erstbf) und Zweitbeschwerdeführer (Zweitbf) stellen die Anträge, das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (LVwG) möge in der Sache selbst entscheiden und den Antrag der mP abweisen, in eventu den Bescheid gemäß § 28 Abs. 3 VwGVG beheben; gemäß § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen.

2. Das LVwG führte am 28. Februar 2020 eine öffentliche mündliche Verhandlung (ömV) durch. Danach steht folgender Sachverhalt fest:

2.1. Die Genehmigung vom 11. August 2019 wurde unter Berücksichtigung des Präzisierungsantrages erteilt, der im Zuge der Verhandlung am 18. Dezember 2018 verfasst wurde. Demnach wird die Anzahl der Waschvorgänge auf 133 pro Tag beschränkt. Die Einschränkung wird auf technischem Wege umgesetzt. Die mP sieht zwei technische Möglichkeiten: 1. Möglichkeit: Zeitschaltung mit der Länge der Waschvorgänge, die im Gutachten angeführt ist, mal 133, dann schaltet die Anlage ab. 2. Möglichkeit: Jede Münze oder Jeton ist mit einer Zeit hinterlegt, die auf dem Display ersichtlich ist. Ist der Gesamtwert erreicht,

schaltet die Anlage ab. (Bescheid, Niederschrift, Eingabe der mP vom 12. Februar 2020 ON 13 des Gerichtsaktes)

2.2. Bei den Unterlagen, die für die Beurteilung herangezogen wurden, handelt es sich neben den allgemeinen Einreichunterlagen um den technischen Bericht zur Untersuchung der Geräuschimmissionen von Selbstbedienungs-Fahrzeugwaschanlagen, herausgegeben vom hessischen Landesamt für Umwelt, die Parkplatzlärmstudie des bayerischen Landesamts für Umwelt und das schalltechnische Gutachten der B C GmbH vom 8. April 2018. Der technische Bericht beinhaltet Ansatzwerte für Emissionen und Kundenfrequenzen bei derartigen Waschanlagen und es wurden diese Ergebnisse durch umfangreiche Untersuchungen an 24 Waschanlagen ermittelt. Es können die Ergebnisse dieses Berichtes somit als repräsentativ für derartige Waschanlagen angesehen werden. Die Parkplatzlärmstudie beinhaltet die Ergebnisse von Untersuchungen an insgesamt 105 Parkplätzen und kann als Stand der Technik bezeichnet werden. Das schalltechnische Gutachten wurde geprüft und es entsprechen die durchgeführten Messungen und Berechnungen dem aktuellen Stand der Technik. Es sind die Rechenergebnisse sowohl flächendeckend in Form von Rasterlärmkarten als auch punktuell für charakteristische Immissionspunkte enthalten. Die Schallimmission bei den Liegenschaften der gegenständlichen Beschwerdeführer wurde mit den Immissionspunkten IP3a/b (x), IP1a/b (x) und IP4a (x) ausreichend dokumentiert. In der folgenden Tabelle werden die betriebsbedingten Immissionen (inkl. Anpassungswert von 5 dB) für die oben angeführten Immissionspunkte zusammengefasst:

	betriebliche Immission $L_{r,spez}$
MP1	57,9 dB
IP1a	57,5 dB
IP1b	57,6 dB
IP3a	56,6 dB
IP3b	56,7 dB
IP4a	54,5 dB

Es ist ersichtlich, dass die höchsten Immissionen im Bereich des IP1 auftreten. Es wurde dieser Immissionspunkt auch bei der ursprünglichen Beurteilung im erstinstanzlichen Verfahren herangezogen, weil damit die ungünstigste Situation abgebildet wird. Die örtliche Ist-Situation wurde an zwei Punkten (MP1 südöstlich der B X und MP2 nordwestlich der B X) messtechnisch erhoben und zusätzlich für alle Immissionspunkte berechnet. Die Messungen beim gegenständlich relevanten Messpunkt MP1 erfolgte über einen Zeitraum von vier Tagen, wobei auch ein Wochenende erfasst wurde. Die Messergebnisse wurden mit den Berechnungsergebnissen verglichen und eine gute Übereinstimmung festgestellt, sodass

auf ein ausreichend genaues Rechenmodell geschlossen werden kann. Der Bahnverkehr erfolgte ausschließlich am ersten Messtag, der Immissionsanteil der Bahn wurde für die anderen Tage jedoch rechnerisch berücksichtigt. Es erfolgte somit auch die Ermittlung der Ist-Situation entsprechend dem Stand der Technik. Folgende Emittenten im Zusammenhang mit dem projektierten Waschcenter wurden schalltechnisch berücksichtigt: Staubsauger, Mattenklopfer, Waschplatz samt Wasserstrahl aus Waschlanze und Aufprall am Fahrzeug, Fahr- und Parkbewegungen zu/von den diversen Anlagen innerhalb des Betriebsgeländes inkl. Brems- und Beschleunigungsvorgänge, Öffnen und Schließen von Türen bzw. Kofferraum/Ladeklappen. Nicht explizit berücksichtigt wurden die Emissionen der Garagentore und das Abbremsen und Beschleunigen auf der öffentlichen Straße B X. Dazu wird Folgendes festgestellt: Garagentore, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen, was bei neuen Garagentoren grundsätzlich vorauszusetzen ist, verursachen keine maßgeblichen Emissionen und bleiben entsprechend der Parkplatzlärmstudie unberücksichtigt. Für den Fall von nicht dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechenden Toren wird in der Parkplatzlärmstudie ein Schallleistungspegel von 69 dB angeführt. Es berechnet sich bei einem Öffnungs- und Schließvorgang je Garage pro Stunde für den ungünstigsten Immissionspunkt ein Schallpegelanteil von $L_{A,eq}$ = 37 dB. Es ist ersichtlich, dass dieser Pegelanteil auch in der Nacht um mehr als 20 dB unter der örtlichen Schallsituation liegt und somit schalltechnisch irrelevant ist. Die Immissionsanteile durch die Brems- und Beschleunigungsvorgänge auf der öffentlichen Straße setzen sich aus dem Motorengeräusch und dem Abrollgeräusch zusammen. Auf der B X ist in diesem Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h verordnet. Während das Abrollgeräusch erst bei Geschwindigkeiten über 40 km/h relevant ist, dominiert bei geringeren Geschwindigkeiten das Motorengeräusch. Ein Motorengeräusch weist jedoch jedenfalls einen deutlich geringeren Immissionsanteil auf, als das Rollgeräusch bei 70 km/h. Das bedeutet, dass der Immissionsanteil eines mit 70 km/h vorbeifahrenden Fahrzeuges deutlich höher ist, als der Immissionsanteil durch einen Brems- oder Beschleunigungsvorgang bis zu rund 40 km/h. Erst über 40 km/h nähert sich der Immissionsanteil jenem der mit 70 km/h vorbeifahrenden Fahrzeuge. Jedoch auch wenn bremsende bzw. beschleunigende Fahrzeuge im Zusammenhang mit der Waschanlage im ungünstigsten Fall mit 70 km/h angenommen werden, haben diese keinen relevanten Einfluss auf die Bestandslärmsituation. Dies wird wie folgt begründet: Die B X weist in diesem Bereich ein Verkehrsaufkommen von mehr als JDTV = 8.500 Kfz/24 Std. auf, sodass zur Tageszeit (entspricht weitgehend der Betriebszeit des Waschcenters) mit mehr als 550 Fahrbewegungen pro Stunde zu rechnen ist. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der Verkehrszählungen, die während der Schallmessungen vorgenommen wurden. Selbst wenn die laut technischem Bericht zur Untersuchung der Geräuschimmissionen von Selbstbedienungs-Fahrzeugwaschanlagen angesetzte maximale stündliche Auslastung (6,6 Fahrzeuge pro Waschplatz) angesetzt würde, wären das 53 Fahrbewegungen und somit ein Anteil von weniger als 10 % am

Verkehrsaufkommen der B X. Das bedeutet, dass der Immissionsanteil der zur bzw. von der Waschanlage kommenden Fahrzeuge in der ungünstigsten Stunde bereits einen um 10 dB geringeren Schallpegel aufweist, als der Immissionsanteil durch den Straßenverkehr auf der B X. Bei einer durchschnittlichen Frequenz des Waschcenters wäre der Anteil weniger als 5 % und somit noch deutlich weniger als 10 dB unterhalb des Immissionsanteils durch den Straßenverkehr auf der B X. Es können damit die Immissionsanteile im Zusammenhang mit den Brems- und Beschleunigungsvorgängen aus schalltechnischer Sicht jedenfalls vernachlässigt werden und haben diese keinen nennenswerten Anteil an der Bestands-lärmsituation. Eine Auflage aus Sicht der Verkehrstechnik ist die Errichtung eines Blendschutzes zwischen dem Betriebsgelände und der B X unter Berücksichtigung der Anfahrsichtweiten. Eine konkrete Ausführung hinsichtlich der erforderlichen Länge, Höhe und Ausführung ist in der Auflage nicht beschrieben und soll mit der Straßenmeisterei abgestimmt werden. Im Beschwerdeverfahren wurden Fotos über den vom verkehrstechnischen Sachverständigen als Auflage vorgeschlagenen Blendschutz übermittelt. Entgegen der ursprünglichen Annahme, dass es sich dabei um eine geschlossene Wand handelt, besteht der Blendschutz demnach aus mehreren Lamellen, die auf der Leitschiene montiert werden. Entsprechend einer Internetrecherche sind diese Lamellen aus Kunststoff mit einer Höhe von 0,6 bis 1,2 m und werden quer zur Fahrtrichtung in einem geeigneten Winkel (meist um 90°) alle 0,66 m auf der Leitschiene ausgerichtet. Aufgrund dieser kleinflächigen Ausführung können relevante Schallreflexionen von vornherein ausgeschlossen werden. Wie oben bereits ausgeführt wurde, befinden sich im Bereich der Beschwerdeführer die Immissionspunkte IP1a/b, IP3a/b und 4a. Die ungünstigste Situation für die Beschwerdeführer stellt der Betrieb an Samstagen dar, weil dann die geringste Bestandslärmsituation gegeben ist. In der folgenden Tabelle werden die betrieblichen Immissionen $L_{r,spez}$ (samt Anpassungswert von 5 dB) der örtlichen Schallsituation $L_{r,o}$ gegenübergestellt und die dadurch verursachte Änderung angegeben:

	$L_{r,spez}$	$L_{r,o}$	Summe	Erhöhung
MP1	57,9 dB	61,7 dB	63,2 dB	1,5 dB
IP1a	57,5 dB	61,1 dB	62,7 dB	1,6 dB
IP1b	57,6 dB	59,7 dB	61,8 dB	2,1 dB
IP3a	56,6 dB	61,6 dB	62,8 dB	1,2 dB
IP3b	56,7 dB	61,4 dB	62,7 dB	1,3 dB
IP4a	54,5 dB	60,6 dB	61,6 dB	1,0 dB

Es ist ersichtlich, dass es durch den Betrieb des Waschcenters zu Erhöhungen der örtlichen Schallsituation von bis zu 2 dB kommt. Bemerkt wird, dass bei dieser Berechnung einerseits ein Anpassungswert für die betrieblichen Immissionen von 5 dB berücksichtigt wurde und andererseits für den Immissionsanteil der Bahn der entsprechend der ÖNORM vorgesehene Schienenbonus berücksichtigt wurde.

Ohne Berücksichtigung dieser Anpassungswerte, wie es beispielsweise bei einer messtechnischen Untersuchung gegeben wäre, bei der ausschließlich die physikalischen Messwerte ermittelt werden, würden die Erhöhungen weniger als 1 dB betragen. Jedenfalls liegen die spezifischen Schallimmissionen und auch die Gesamtbelastung bei allen Immissionspunkten unterhalb der in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 zur Tageszeit festgelegten Grenze von 65 dB. Betriebsbedingte Spitzenpegel werden vor allem durch das Zuschlagen von Türen bzw. Ladeklappen verursacht und betragen bis zu $L_{A,Sp}$ = 56 dB. Diese Pegelspitzen liegen damit deutlich unterhalb der durch den Straßenverkehr verursachten Pegelspitzen, die derzeit bereits mehr als 70 dB betragen. Nachdem die örtliche Schallsituation zur Tageszeit nicht unter rund $L_{A,eq}$ = 60 dB fällt, werden die betriebsbedingten Pegelspitzen nicht in den Vordergrund treten. (schalltechnische Stellungnahmen Ing. H vom 9. Jänner 2020 und vom 14. Februar 2020, ON 6 und ON 15 des Gerichtsaktes)

2.3. Um den gesetzlichen Vorgaben zu folgen, ist die Beurteilung auf den gesunden normal empfindenden Menschen und das Kind abzustellen und wird in den folgenden Beurteilungen berücksichtigt. Zur Unterscheidung der Begriffe Gesundheitsgefährdung, -belästigung werden im Folgenden jene Definitionen, die wiederkehrend in umweltrelevanten Verfahren verwendet werden, wiedergegeben: In den „Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umwelthygienischer Beurteilungsverfahren“, veröffentlicht (von M. Haider et. al) in den Mitteilungen der Österr. Sanitätsverwaltung 85. Jhg. (1984) H. 12, werden die Begriffe „Gesundheitsgefährdung und -belästigung“ wie folgt definiert: Gesundheitsgefährdung: Als Gesundheitsgefährdung gilt eine Einwirkung (Immission), durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Veränderungen, die die situationsgemäße Variationsbreite von Körper- oder Organformen bzw. -funktionen signifikant überschreiten, entweder bei der Allgemeinbevölkerung oder auch nur bei bestimmten Bevölkerungsgruppen bzw. auch Einzelpersonen eintreten können. Die Gesundheitsgefährdung ist also die Erwartbarkeit eines Gesundheitsschadens oder eines hohen Gesundheitsrisikos, die mit den Mitteln der wissenschaftlichen Prognose zu belegen ist oder mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann. Belästigung, Störung des Wohlbefindens, Beeinträchtigung des Wohlbefindens: Hier handelt es sich weitgehend um subjektive Wahrnehmungsqualitäten, jede Immission - vorausgesetzt, dass sie überhaupt wahrgenommen wird, d.h., dass sie die Wahrnehmungsschwelle überschreitet - kann vom gesunden normal empfindenden Menschen im konkreten Fall als Belästigung empfunden werden und damit eine Störung des Wohlbefindens bewirken. Das Empfinden einer Belästigung ist inter- und intraindividuell sehr unterschiedlich. Die Wahrnehmung einer Immission an sich stellt noch keine Belästigung dar. Zum Belästigungserleben kommt es insbesondere, wenn die Immission emotional negativ bewertet wird. Einzuschließen in diese Kategorie wären auch Störungen

bestimmter höherer Funktionen und Leistungen - wie etwa der geistigen Arbeit, der Lern- und Konzentrationsfähigkeit, der Sprachkommunikation, ... Es sei an dieser Stelle ausdrücklich betont, dass solche Funktions- und Leistungsstörungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. Da es offenbar weder möglich, noch wünschenswert ist, Maßnahmen gegen jedwede geringste subjektiv empfundene Störung zu ergreifen, muss eine Unterscheidung zwischen zumutbarer und unzumutbarer Belästigung getroffen werden. Unzumutbar ist eine Belästigung, wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen kann, oder über ein ortsübliches Ausmaß hinausgeht, wobei in diesem Fall auch die Widmung von für Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen sind (Zitat Ende). Schallimmissionen / Lärm: Wirkung und Beurteilung Lärm - Angaben zu wirkungsbezogenen Schallpegeln: Bei der Beurteilung von Lärm ist allgemein zwischen direkten und indirekten Auswirkungen von Lärmimmissionen auf den Menschen zu unterscheiden. Direkte Wirkungen (sog. aurale Wirkungen) spielen aufgrund der dafür erforderlichen Höhe der Schallpegel im Umweltbereich nur in Einzelfällen (z.B. bei bestimmten Fertigungsbetrieben) eine Rolle. Sie behandeln Hörstörungen, die durch Schäden direkt am Hörorgan verursacht werden. Diese treten ab einer Größenordnung von ca. 85 dB als Beurteilungspegel (entsprechend einer Dauerbelastung, z.B. bei Schallexpositionen an Arbeitsplätzen über lange Zeiträume (Jahre), oder deutlich höher gelegenen einzelnen Schalleinwirkungen, z.B. bei Knalltraumen) auf. Indirekte Wirkungen (sog. extraaurale Wirkungen) sind solche, bei denen nicht das Hörorgan selbst geschädigt wird, sondern über die Geräuschwahrnehmung und deren bewusste und unbewusste Verarbeitung im Organismus unterschiedliche Reaktionen ausgelöst werden. Diese Reaktionen stehen in engem Zusammenhang mit der entwicklungsgeschichtlichen Funktion des Hörsinnes als Informations- und Warnorgan. Über Verarbeitung einer Geräuschwahrnehmung im Gehirn und damit verbundenen vegetativen Reaktionen kann es u.a. zu Veränderungen des Wachheitsgrades, zu Stressreaktionen, Belästigungsreaktionen, Änderung der Durchblutung bestimmter Organsysteme u.ä. kommen. In diesem Zusammenhang werden hohe Dauerlärmeinwirkungen auch als Kofaktor für die Entstehung von Herz-Kreislauferkrankungen - entsprechende Disposition vorausgesetzt -, diskutiert. In der Beurteilung von Schallimmissionen und seinen Auswirkungen sind die Veränderungen einer bestehenden Lärmsituation, als auch die tatsächlich erhobenen Lärmpegel zu berücksichtigen. Zu beachten sind hierbei auch allenfalls auftretende besondere Geräuschcharakteristika (z.B. gesonderte Wahrnehmbarkeit von Geräuschen mit tonalen Anteilen, Klopfen, Zischen o.ä.). Zusammenfassende umweltmedizinische Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens: Waschgeräusche einer Autowaschanlage verursachen diskontinuierliche Geräusche, die sich somit hinsichtlich ihrer Charakteristik deutlich von „allgemeinen Umgebungsgeräuschen“, wie beispielsweise einem an- und abschwellenden Verkehrsrauschen, abheben. Die Störwirkung wird durch den Schallpegel nur unzureichend abgebildet, es ist davon auszugehen, dass diese

Waschgeräusche insbesondere in Zeiträumen, in denen sich die Umgebungsgeräuschsituation beruhigt, besonders hervortreten. Wie die schalltechnische Beurteilung ausführt, sind die allgemeinen Beurteilungswerte für die Kategorie „Wohnen“ (55 dB tags, 50 dB nachts) bereits in der Bestandssituation deutlich überschritten. Es muss daher umwelthygienisches Ziel sein, dass diese Bestandssituation insbesondere in Zeiträumen, die allgemein der Erholung und Rekreation dienen - wozu die Abend- und Nachtzeit ab 19:00 Uhr, der Sonntag und Feiertage zu rechnen sind -, nicht maßgeblich verschlechtert wird, insbesondere wenn es sich um Geräusche handelt, die sich hinsichtlich ihrer Charakteristik deutlich von der Umgebungsgeräuschkulisse der Bestandssituation unterscheiden. Die konkreten Immissionen werden hier wie folgt ausgewiesen (entnommen aus der Tabelle des schalltechnischen Amtssachverständigen - ASV): Gegenüberstellung der betriebsbedingten Schallpegel inklusive Anpassungswert mit der örtlichen Schallsituation an einem Sonntag aufgelistet:

Tageszeit	Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$ inkl. Anpassungswert	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	60,7	57,9	62,5	1,8
MP1b	58,7	57,6	61,2	2,5
MP2	55,8	52,1	57,3	1,5
MP2a	54,4	51,7	56,3	1,9

Abendzeit	Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$ inkl. Anpassungswert	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	58,4	52,6	59,4	1,0
MP1b	56,6	52,3	58,0	1,4
MP2	55,1	46,8	55,7	0,6
MP2a	53,4	46,4	54,2	0,8

Daraus ergibt sich folgende fallbezogene Beurteilung:

In der umweltmedizinischen Beurteilung sind folgende Prüfkriterien anzuwenden:
- Werden Werte der Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten?
  - Werte der Gesundheitsgefährdung werden - rein numerisch betrachtet - zu keiner Tagesperiode erreicht oder überschritten.
- Wie verändert sich die IST-Situation durch das Vorhaben?
  - Die projektspezifischen Veränderungen der Bestandssituation betragen je nach Immissionspunkt bis zu 2,5 dB. Der Zuschlag des Anpassungswertes von 5 dB wird aus humanmedizinischer Sicht für gerechtfertigt erachtet.

Wie oben ausgeführt, bildet der reine Zahlenwert die tatsächliche Störwirkung der Waschgeräusche nur unzureichend ab. Nachdem in der Bestandssituation bereits Schallimmissionen erhoben wurden, die deutlich über dem Wert von 55 dB liegen, die in der Regel ungestörtes Wohnen ermöglichen, leiten sich in einer Zusammenschau von Bestandssituation, numerischer Veränderung und Veränderung durch die besondere Geräuschcharakteristik in den Zeiträumen, die in der Regel

der Erholung und Rekreation dienen, erhebliche (im medizinischen Sinne unzumutbare) Belästigungen ab. Deshalb wird es für notwendig erachtet, durch Auflage vorzusehen, dass in der Abendzeit (d.h. 19:00 bis 22:00 Uhr), in der Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr), an Sonntagen und Feiertagen kein Waschbetrieb stattfindet.

- Wie verhalten sich die spezifischen (betriebskausalen) Immissionen in Relation zu wirkungsbezogenen Beurteilungswerten?
    - Wirkungsbezogene Werte für die Kategorie Wohnen werden unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen durch die betriebsspezifischen Immissionen am MP1 ($L_{r,spez}$ = 57,9 dB, Tagzeit) nicht eingehalten. Es ist aber davon auszugehen, dass gegenüber einer Bestandssituation von 60,7 dB hier eine (weitgehende) Überdeckung durch Umgebungsgeräusche stattfindet und damit eine erhebliche Störwirkung nicht stattfindet. Eine individuelle Wahrnehmbarkeit einzelner Ereignisse ist damit nicht auszuschließen (Gutachten Dr. E vom 6. Mai 2019). Innerhalb der in Auflagepunkt 1. des Bescheides (s.o. Punkt 1.1.) vorgeschriebenen Betriebszeit ist nach dem aktuellen Stand der humanmedizinischen Wissenschaften nicht mit erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu rechnen. (Gutachten Dr. E vom 6. Mai 2019, 1. Absatz Seite 9 der Niederschrift vom 28. Februar 2020)

3. Beweiswürdigung:

3.1. In der Sache selbst (2.) ergibt sich der relevante Sachverhalt aus den in Klammer jeweils genannten Beweismitteln. Aus dem Behördenakt sind hervorzuheben: Einreichprojekt (insbesondere das schalltechnische Projekt der B C GmbH vom 8. April 2018), Niederschrift vom 18. Dezember 2018 (insbesondere die protokollierten gutachtlichen Stellungnahmen des Ing. H, des Ing. M R, des Ing. J H sowie der Präzisierungsantrag der mP), Einwendungen der Erstbf vom 13. Dezember 2018 samt Beilagen (Verkehrszählung Beilage ./1, Kontrollbericht des Umweltbundesamts Beilage ./2, Aufstellung Regentage Beilage ./3), gutachtliche Stellungnahme Dr. E vom 6. Mai 2019, gutachtliche Stellungnahme Ing. H vom 7. Dezember 2018, gutachtliche Stellungnahme Ing. H vom 27. März 2019, bau- und gewerbetechnische Stellungnahme vom 25. Juli 2019, Befund und Gutachten Ing. K vom 25. Juli 2019, Bescheid vom 11. August 2019, Beschwerden, Beilagen zur Beschwerde der Erstbf (ÖNORM S 5021 Beilage ./A, Kontrollbericht Umweltbundesamt Beilage ./B, Überblick über die Verkehrssituation I und II Beilagen ./C und ./D, Bild über einen Stau bei einer naheliegenden Waschstraße ./E). Aus dem verwaltungsgerichtlichen Akt sind hervorzuheben: Gegenäußerung mP vom 16. Oktober 2019 (ON 3), gutachtliche Stellungnahme Ing. H vom 9. Jänner 2020 (ON 6), Stellungnahme mP vom 27. Jänner 2020 samt schalltechnischer Stellungnahme des technischen Büros Ing. B vom 20. Jänner 2020 (ON 7), Gestattungsvertrag und Lageplan (ON 8, Gestattungsvertrag gilt nicht als verlesen), Stellungnahme Straßenmeisterei vom 30. Jänner 2020 samt Lichtbildbeilage (ON 9), Stellungnahme der mP vom 12. Februar 2020 (ON 13),

gutachtliche Stellungnahme Ing. H vom 14. Februar 2020 (ON 15), Eingabe der Erstbf vom 17. Februar 2020 samt schalltechnischer Stellungnahme der A B GmbH (Dipl.-Ing. H) vom 17. Februar 2020 und verkehrstechnische Stellungnahme Dipl.-Ing. K vom 17. Februar 2020 (ON 16), Stellungnahme des Zweitbf vom 17. Februar 2020 samt verkehrstechnischer Stellungnahme Dipl.-Ing. K vom 17. Februar 2020 (ON 17), Aktenvermerk über den Lokalaugenschein am 27. Februar 2020 (ON 23), Niederschrift vom 28. Februar 2020 (ON 24).

3.2. Zu Punkt 2.1. der Feststellungen: Ing. H führte in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 (2. Absatz Seite 1) aus, die Beschränkung der Waschvorgänge auf 133 pro Tag laut Präzisierungsantrag (Anm.: Seite 3 der Niederschrift vom 18. Dezember 2018) sei durch technische Vorkehrungen sicherzustellen. Es handelt sich um eine SB-Anlage. Die mP beschrieb dazu in der Eingabe vom 12. Februar 2020 zwei technische Möglichkeiten. Die Annahme der mP, dass beide Möglichkeiten technisch durchführbar sind, ist nachvollziehbar. Der Konsens von 133 Waschvorgängen pro Tag ist verbindlich und sieht sich die mP in der Lage, diesen einzuhalten.

3.3. Punkt 2.2. der Feststellungen stützt sich auf die gutachtlichen Stellungnahmen des Ing. H vom 9. Jänner 2020 und vom 14. Februar 2020. Das LVwG geht dabei von folgenden Überlegungen aus:

3.3.1. Entscheidend ist, welche Auswirkungen nach dem Stand der Technik (§ 71a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften durch das genehmigte Projekt zu erwarten sind. Die Wohnobjekte der Erstbf befinden sich in der Nähe der geplanten Betriebsanlage der mP. In der Beschwerde bringen Erstbf unter Hinweis auf die gutachtliche Stellungnahme des Ing. H vor, im Bereich des MP1 (x) bestehe bereits derzeit ein extrem hoher Gesamtschallpegel. In der ömV nahmen die Erstbf dabei Bezug auf die Seiten 28 und 29 des lärmtechnischen Projektes. Dort werden Messergebnisse ausgewiesen. Auf die gemessene Bestandslärmsituation wies Ing. H bereits im behördlichen Verfahren hin (Zitat letzter Absatz Seite 2 der gutachtlichen Stellungnahme vom 7. Dezember 2018 „Bestandslärmsituation: Die nächsten Wohngebäude befinden sich südlich (MP1) auf der anderen Straßenseite der BX und nördlich (MP2) auf der anderen Seite der Bahnstrecke in jeweils rund 15 m Entfernung zur Grundgrenze. Während den Schallmessungen der örtlichen Schallsituation wurde im Bereich des MP1 am Wochentag ein Gesamtschallpegel von $L_{A,eq}$ = 64 – 66 dB tags und $L_{A,eq}$ = 62 – 64 dB abends, am Samstag von $L_{A,eq}$ = 62 dB tags und $L_{A,eq}$ = 59 dB abends und am Sonntag von $L_{A,eq}$ = 60 dB tags und $L_{A,eq}$ = 58 dB abends aufgezeichnet. Diese Schallpegel wurden maßgeblich von den verkehrsbedingten Immissionen der Landesstraße bestimmt. Bemerkt wird, dass bei den Messungen am Samstag und Sonntag kein Bahnverkehr war, sodass mit Bahnverkehr geringfügig höhere Schallpegel resultieren (weniger als 1 dB). Beim MP2 wurden nur Kurzzeitmessungen an einem Donnerstag vorgenommen und es wurden dort

Schallpegel von $L_{A,eq}$ = 64 dB am Tag gemessen. Im Bereich des MP2 ist die Bestandssituation auch durch den Bahnverkehr maßgeblich beeinflusst. Zusätzlich wurde die durch den Verkehr bestimmte örtliche Schallsituation auch rechnerisch erhoben. Die Rechenwerte weisen rund 1 dB geringere Werte auf, was auf das vom JDTV abweichende Verkehrsaufkommen während der Messung zurückzuführen ist. Für die weitere Beurteilung wurde bei der Bestandslärmsituation der Schienenbonus für die bahnbedingten Immissionen in Rechnung gestellt und die dann entsprechend geringeren Immissionen ($L_{r,o}$) herangezogen.“). Soweit in der Beschwerde vorgebracht wird, während der Messungen habe auf Grund einer Streckensperre kein Bahnverkehr stattgefunden und hätten die durch den Bahnverkehr resultierenden Immissionen bei der Bestandsaufnahme der Lärmsituation entsprechend berücksichtigt werden müssen, ist anzumerken: In der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 führte Ing. H aus, nur am ersten Messtag sei ein Bahnverkehr erfolgt. Jedoch wurde der Immissionsanteil der Bahn für die anderen Tage nach dem Stand der Technik rechnerisch berücksichtigt. Für das LVwG ist nicht erkennbar, dass Ing. H die Situation unvollständig oder unrichtig erfasst hätte.

3.3.2. Der von den Beschwerdeführern beigezogene Verkehrstechniker Dipl.-Ing. K stellt auf Seite 11 seiner Stellungnahme vom 17. Februar 2020 zwei im Projekt der mP enthaltene Lagepläne einander gegenüber. Die auf Seite 11 der verkehrstechnischen Stellungnahme Dipl.-Ing. K erwähnten Lagepläne wurden in der ömV besprochen. Der untere Lageplan stimmt mit dem im Kulierten Projekt enthaltenen Lageplan vom 15. Oktober 2018, Plan-Nr. x, überein. Der obere Lageplan ist auf Seite 6 des schalltechnischen Gutachtens vom 8. April 2018 enthalten. Der schalltechnische ASV Ing. H führte in der ömV dazu aus: „Zusätzlich zu den verkehrstechnischen Ausführungen wurde in dieser verkehrstechnischen Stellungnahme auch auf Auffälligkeiten im Lärmgutachten hingewiesen. Diese wurden überprüft, es konnten jedoch aus schalltechnischer Sicht mit Ausnahme der beiden unterschiedlichen Lagepläne keine Auffälligkeiten bzw. falsche Ansätze erkannt werden. Zu den beiden Lageplänen ist festzustellen, dass es sich dabei zum einen um den Lageplan aus dem schalltechnischen Gutachten des Büros B (obere Abbildung) und zum anderen offensichtlich um den Lageplan des Kulierten Projektes der Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf (untere Abbildung) handelt. Folgende Unterschiede, die schalltechnisch relevant sein können, sind dabei ersichtlich:

1) Im linken (südwestlichen) Bereich sind im schalltechnischen Gutachten 6 Garagenplätze und im Kulierten Projekt 5 Garagenplätze vorgesehen.
2) Der Staubsaugerplatz 1 befindet sich im schalltechnischen Gutachten an der westlichen Grundgrenze, im Kulierten Projekt ist dieser rund 5 m weiter östlich situiert.
3) Der Zu- und Abfahrtsbereich ist im Kulierten Projekt gegenüber dem im schalltechnischen Gutachten rund 12 m Richtung Nordosten verschoben.
4) Im rechten (nordöstlichen) Bereich sind im schalltechnischen Gutachten 11 Garagenplätze und im Kulierten Projekt 8 Garagenplätze vorgesehen.

Diese Abweichungen führen insgesamt zu keinen schalltechnischen Veränderungen bzw. können die dadurch verursachten Veränderungen (sowohl hinsichtlich Pegelzunahmen als auch Pegelabnahmen) als irrelevant bezeichnet werden. Dies wird wie folgt begründet:

Durch die geringere Anzahl von Garagenplätzen im Kulierten Projekt werden auch weniger Fahrbewegungen und Parkvorgänge verursacht, sodass gegenüber den Berechnungen mit geringeren Immissionen (im 1/10 dB-Bereich) zu rechnen ist. Durch die Verlegung des Zu- und Abfahrtsbereiches in Richtung Nordosten verlagert sich auch der damit verbundene Immissionsanteil in Richtung Nordosten vom IP3 weg und damit zum Immissionsbereich IP1. Das bedeutet, dass der Immissionsbereich IP3 geringfügig entlastet und der Immissionsbereich IP1 geringfügig mehr belastet wird. Der Immissionsanteil durch die Fahrbewegungen im Zusammenhang mit dem Waschverkehr beträgt beispielsweise beim IP1 rund 37,7 dB. Durch die Verschiebung um rund 12 m entlang der Straße ergibt sich eine Abstandsänderung von 27 m auf 25 m und errechnet sich dadurch eine Pegelerhöhung beim IP1 von rund 0,7 dB. Der Immissionsanteil der Fahrbewegungen beträgt dann rund 38,4 dB. Im Vergleich dazu betragen die Immissionsanteile der eigentlichen Waschvorgänge rund 52,6 dB. Wenn sich Schallpegel um mehr als 10 dB unterscheiden, führt dies zu keiner relevanten (im 1/10. dB-Bereich) Änderung des höheren Schallpegels. Es ist somit die Verlegung des Zu- und Abfahrtsbereiches in Richtung Nordosten aus schalltechnischer Sicht als irrelevant zu bezeichnen. Für die Änderung des Immissionsanteiles des Staubsaugerplatzes 1 durch die geänderte Entfernung zeigt sich eine vergleichbare Auswirkung wie bei der Zufahrt. Einerseits ergibt sich durch den veränderten Abstand nur eine geringe Pegeländerung, andererseits ist der Immissionsanteil des Staubsaugers im Vergleich zum Waschvorgang um mehr als 15 dB darunter, sodass sich dadurch nur irrelevante Anhebungen im 1/10 dB-Bereich ergeben. Zusammenfassung: Insgesamt führen die Abweichungen zwischen dem Lageplan (und damit der Lage der relevanten Emittenten) im schalltechnischen Gutachten und dem Kulierten Projekt nur zu irrelevanten Änderungen im 1/10 dB-Bereich, sodass die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens weiterhin verwendet werden können und die darauf aufgebaute schalltechnische Beurteilung unverändert aufrecht bleibt.“ Die Ausführungen des ASV für Schalltechnik sind für das LVwG schlüssig und nachvollziehbar. Die Ausführungen des Verkehrstechnikers Dipl.-Ing. K begründen keinen Zweifel daran, dass ASV Ing. H das Projekt zutreffend beurteilt hat. In Spruchabschnitt I. des Bescheides werden in Übereinstimmung mit dem Lageplan vom 15. Oktober 2018, Plan-Nr. x, dreizehn Garagen genehmigt. Von den in der Stellungnahme Dipl.-Ing. K auf Seite 11 abgebildeten Lageplänen ist der nach Bescheiderlassung auf Grundlage eines mit der Straßenmeisterei abgeschlossenen Gestattungsvertrages erstellte Lageplan (Beilage zu ON 8 des Gerichtsaktes) zu unterscheiden. Dieser Lageplan wurde in der ömV den Verfahrensparteien zur Einsichtnahme vorgelegt, ist aber für das gegenständliche Beschwerdeverfahren nicht weiter relevant. Gegenstand des Beschwerdeverfahrens ist das genehmigte Projekt.

3.3.3. Zu dem in der Eingabe der Erstbf vom 17. Februar 2020 enthaltenen Vorbringen, im Herbst 2019 sei im Bereich der geplanten Betriebsanlage ein neuer Straßenbelag aufgebracht worden und seien die Auswirkungen dieser Maßnahme in lärmtechnischer Sicht auf die Situation vor Ort zu beurteilen, ist auf folgende Angaben des Ing. H in der ömV zu verweisen: „Ein neuer Straßenbelag führt im Idealfall zu Pegelminderungen von 2-3 dB. Diese Pegelminderung tritt jedoch nur zeitlich begrenzt auf, weil die offenen Poren zunehmend durch Schmutz verstopft werden und dann

die besondere Wirkung verloren geht. Es ist deshalb bereits nach wenigen Monaten mit einer Emission wie zuvor zu rechnen. Grundlage für die Beurteilung waren die Ergebnisse von Berechnungen für alle Rechenpunkte und es wurde damit ohnedies die Situation für einen schalltechnisch relevanten Straßenbelag zu Grunde gelegt, wie er sich auch die nächsten Jahre auswirken wird. Die Messungen selbst dienten zur Überprüfung des Rechenmodelles." Die bei Bescheiderlassung nicht zu beanstandende und rechtmäßige Prognose der BH wurde daher während des Beschwerdeverfahrens nicht rechtswidrig.

3.3.4. Nach Ansicht der mP (Eingabe vom 27. Jänner 2020 ON 7 des Gerichtsaktes) ist eine Betriebszeitenausweitung auf Sonn- und Feiertage zulässig. Die angeschlossene schalltechnische Stellungnahme des Ing. B vom 20. Jänner 2020 beschreibt zwei Maßnahmen, die mit der Betriebszeitenerweiterung erforderlich würden. Einerseits der Einbau von sog. Schnelllauftoren und zum anderen die Anbringung von 2 m hohen und 4 m langen Trennelementen zwischen den Waschboxen. Da die mP gegen die in der Auflage 1. vorgegebenen Betriebszeiten keine Beschwerde erhoben hat, ist die Frage, ob eine Betriebszeitenausweitung zulässig wäre, nicht Verfahrensgegenstand. Die von Ing. B beschriebenen zwei Maßnahmen wären zudem eine gemäß § 13 Abs. 8 AVG unzulässige Änderung des Genehmigungsantrages. Die der Eingabe vom 27. Jänner 2020 angeschlossene schalltechnische Stellungnahme Ing. B vom 20. Jänner 2020 bezieht sich u.a. auf den im Verfahren diskutierten Schienenbonus und Anpassungswert. Zitat: „Im schalltechnischen Gutachten des schalltechnisch ASV vom 18.12.2018 wurde die Bestandssituation eines Sonntages (= ruhigster Tag der Woche) den prognostizierten projektspezifischen Schallimmissionen gegenübergestellt. Dabei wurde einerseits ein sog. Schienenbonus bei der Bestandssituation in Abzug gebracht, und andererseits ein Anpassungswert von 5 dB dem betriebsspezifischen Geräusch hinzugerechnet. In der Folge wurden Veränderungen der Bestandsituation von bis zu 2,5 dB ausgewiesen."

3.3.5. Der von den Erstbf beigezogene Schalltechniker Dipl.-Ing. H führte in seiner Stellungnahme vom 17. Februar 2020 (Beilage zur Eingabe der Erstbf vom 17. Februar 2020 ON 16 des Gerichtsaktes) aus: „Im schalltechnischen Gutachten der B C GmbH über die Schallauswirkungen der SB Waschanlage und des Garagenparks sind Messungen der ortsüblichen Schallimmissionen in 2 Messpunkten dargestellt. Die beiden Messungen umfassten unterschiedliche Zeiträume. In dem überwiegenden Messzeitraum erfolgte kein Bahnverkehr. Die Messerergebnisse während des laufenden Bahnbetriebes zeigen, dass die Stundenmittelwerte des energieäquivalenten Dauerschalldruckpegels $L_{A,eq}$ zeitweise am Tag den Bereich der Gesundheitsgefährdung erreichen oder überschreiten. Am Abend und in den Nachtstunden ist dies im Bereich der exponiertesten Wohnanrainer dauerhaft der Fall. Dies belegen auch die Lärmkarten des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Schienenverkehr. Daher wären grundsätzlich Maßnahmen zur Verminderung des Bestandslärmes zu treffen. Diese könnten z.B. aus Abschirmungen bestehen. Durch das gegenständliche Projekt wäre die Umsetzung von Abschirmungen an der BX deutlich erschwert." Unter der Überschrift „Beurteilung der Schallimmissionen" führt Dipl.-Ing. H in seiner Stellungnahme vom 17. Februar 2020 aus: „Im Rahmen der

Beurteilung der spezifischen Schallimmissionen durch das Projekt wird in dem schalltechnischen Gutachten der B C GmbH die ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1, als Unterlage zitiert jedoch nicht angewendet. In der gutachterlichen Stellungnahme von Ing. R H wird zwar auf die Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, hingewiesen, diese kommt jedoch nicht vollständig zur Anwendung. Es wird z.B. zur Ermittlung der spezifischen Schallimmissionen von Anlagen der generell erforderliche Anpassungswert von L_z = 5 dB angewandt. Bezüglich des Übergangsbereiches zur Gesundheitsgefährdung bei langjähriger Einwirkung, wird ebenfalls auf die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, verwiesen. Die dort festgelegten Grenzwerte für die Beurteilungspegel von 65 dB während der Tagzeit und 55 dB während der Nachtzeit kommen zur Anwendung. Im Sinn des Anrainerschutzes wird die Einhaltung des Planungstechnischen Grundsatzes jedoch nicht vollständig geprüft ... Diese nach ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 erforderliche Ermittlung des Planungswertes für die spezifischen Schallimmissionen $L_{r,PW}$ ist im gegenständlichen Verfahren zum Nachteil der Anrainer bisher unterblieben. ... Im Sinn des Anrainerschutzes sollte, bei einer bestehenden Lärmbelastung im Bereich der Gesundheitsgefährdung, die Einhaltung des Planungstechnischen Grundsatzes der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 erfolgen. Der Planungstechnische Grundsatz der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 wird durch das gegenständliche Projekt derzeit deutlich nicht eingehalten. Es werden auch die Immissionsgrenzwerte der Oö. Grenzwerteverordnung nicht eingehalten. Bei Einhaltung des Planungstechnischen Grundsatzes mit den derzeit angewendeten Emissionsansätzen würde der Schutz der Anrainer auch weitgehend gewährleistet sein, wenn die angesetzten Schallemissionen durch die Nutzung der KFZ-Waschcenters nicht in vollem Umfang eingehalten werden. Aus diesen Gründen wäre der Emissionsansatz bzw. die Nutzungsdauer der Schallquellen genauer zu untersuchen und auch für die Spitzenzeiten detaillierter auszuweisen. In dem schalltechnischen Gutachten der B C GmbH wird hier das Kriterium der ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1 für die Spitzenstunde angedeutet, jedoch nicht detailliert dargestellt. Bei einer Anzahl von maximal 133 Waschvorgängen in 12 Stunden (7 Uhr bis 19 Uhr) ergibt, eine gleichmäßige Verteilung der Kunden auf diesen Zeitraum, rechnerisch eine mögliche Verweildauer von ca. 20 Minuten je Waschplatz. Geht man von der bisher erfolgten Beurteilung aufgrund der rechnerischen Bestandslärmsituation aus, ergibt schon eine etwas längere Nutzungsdauer der Waschlanze eine entsprechende Erhöhung der Schallimmissionen bei den Anrainern. Beispielhaft bedeutet eine Waschdauer von 6,2 Minuten statt 4,9 Minuten eine Erhöhung der Schallemission (und damit der Luftschallimmission durch diese Schallquelle) um 1 dB. Vergleichbares gilt für die Nutzung des Staubsaugers."

3.3.6. Ing. H führte dazu in der ömV aus: „Die Anwendung des in der Stellungnahme zitierten Planungswertes für die Schallimmission $L_{r,PW}$ dient ausschließlich zur Überprüfung des Planungstechnischen Grundsatzes (PTG) entsprechend der ÖAL-Richtlinie Nr. 3. Bei der Einhaltung dieses Grundsatzes kann von vornherein davon ausgegangen werden, dass sich durch ein Vorhaben keine Änderungen der örtlichen Verhältnisse ergeben. Es wären dann keine weiteren Untersuchungen bzw. auch keine Beiziehung eines medizinischen Sachverständigen erforderlich. Im gegenständlichen Fall war klar, dass dieser PTG nicht eingehalten wird, sodass ohnedies eine individuelle Beurteilung - der nächste Schritt bei Nichteinhaltung des PTG - vorgenommen wurde und deshalb von der Behörde auch ein medizinischer Amtssachverständiger beigezogen wurde. Eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der Oö. Grenzwertverordnung ist im Gewerbeverfahren nicht relevant, weil diese nur bei baurechtlichen Belangen anzuwenden ist. Es wurden im

schalltechnischen Projekt des Büros B die Ergebnisse für die ungünstigste Stunde ausgewiesen. Diese liegt jedoch um weniger als 5 dB über der Durchschnittsbelastung für den gesamten Tageszeitraum, sodass diese gemäß den Anforderungen in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 nicht speziell zu berücksichtigen ist, weil sie sich nicht besonders von der Durchschnittsbetrachtung unterscheidet. Der Ansatz für die berücksichtigte Dauer eines Waschvorganges wurde einem Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von Selbstbedienungs-Fahrzeugwaschanlagen entnommen. Für die Angaben in diesem Bericht wurden 24 verschiedene Waschanlagen mit insgesamt 1.710 Kunden untersucht. Es handelt sich um eine ausreichende Anzahl, um diese Ergebnisse als Grundlage für weitere Berechnungen heranzuziehen. Relevant für die Berechnung der Schallimmissionen im Zusammenhang mit einem Waschvorgang ist der tatsächliche Zeitbedarf für die Nutzung der Waschlanze, weil nur diese schalltechnisch relevant ist. Ob die mögliche Verweildauer in der Waschbox, wie in der Stellungnahme des Büros A B GmbH, auch 20 min. betragen kann, ist somit irrelevant. Nachdem die Nutzung der Waschanlage mit längerer Dauer auch höhere Kosten für den Kunden verursacht, wird entsprechend der Erfahrung auch der Betrieb der Waschlanze nur im erforderlichen Zeitraum erfolgen. Es ist die zu Grunde gelegte Waschdauer von 4,9 min. entsprechend der herangezogenen Untersuchung deshalb plausibel. Eine verlängerte Verweildauer kann nicht ausgeschlossen werden, es verursachen jedoch die während der restlichen Zeit durchgeführten Tätigkeiten am Fahrzeug (Waschbürste, Abledern, …) keine schalltechnisch relevanten Immissionen. Auch die Nutzung der Staubsaugerplätze wurde in der Untersuchung dargestellt und entsprechend im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt.“

3.3.7. Herr Dipl.-Ing. H brachte daraufhin gemeinsam mit Rechtsanwalt Mag. L in der ömV vor: „Die Bedenken der erstellten schalltechnischen Stellungnahme vom 17.2.2020 bleiben aufrecht. Ergänzend zu den dort getätigten Ausführungen ist auf Folgendes hinzuweisen: Die in den Einreichunterlagen zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung erfolgte entgegen dem Stand der Technik, nur mit der Reflexionsordnung II. Dem Stand der Technik entspricht die Anwendung der Reflexionsordnung III. Dem schalltechnischen Projekt ist nicht zu entnehmen, in welcher Weise der Spritzschutz zwischen den einzelnen Waschboxen modelliert wurde. Sollte dieser Spritzschutz nicht im Modell berücksichtigt worden sein, würden sich dadurch nachteilige Schallimmissionen durch Reflexionen bei den Anrainern ergeben. Ebenso erfolgten keine Angaben über den Absorptionsgrad des Flugdaches an der Unterseite des Flugdaches über den Waschplätzen. Darüber hinaus sind die Waschzeiten mit dem Einsatz der Waschlanze aus Sicht des Anrainerschutzes zu kurz angesetzt. In der Studie des Hessischen Landesamtes für Umwelt wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Waschzeiten mit entsprechenden statistischen Unsicherheiten behaftet sind. Daher wird die Waschdauer mit 4,9 +/- 2,4 min. angegeben. Geht man somit von einer Waschdauer von 7,3 min. aus, ergibt sich im Mittel eine Erhöhung der Schallimmissionen und Schallemissionen um 1,7 dB. Betrachtet man die mögliche ungünstigste Stunde mit 6,6 Kunden pro Stunde und Waschplatz, ergibt sich unter Anwendung der max. Waschdauer eine Pegelerhöhung um 5,5 dB. Dies bedeutet, dass sehr wohl das Beurteilungsverfahren der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 bezüglich der ungünstigsten Stunde anzuwenden gewesen wäre. Es ist auch den Messungen der B C GmbH zu entnehmen, dass die Anrainersituation sowohl am Tag als auch ganz besonders in den Abend- und Nachtstunden im Bereich der Gesundheitsgefährdung liegt und daher wäre aus der Sicht des Anrainerschutzes sehr wohl die Beurteilung nach ÖAL-Richtlinie Nr. 3 anzuwenden und jegliche Erhöhung der Schallimmissionen zu vermeiden gewesen.“

3.3.8. Anschließend entwickelte sich in der ömV eine Wider- bzw. Wechselrede zwischen Ing. H und Dipl.-Ing. H. So wurde z.B. über die Waschdauer (4,9 Minuten oder mehr) diskutiert. Schlüssig und nachvollziehbar ist die Annahme des Ing. H, dass es auf den Zeitbedarf für die Nutzung der Waschlanze ankommt. Die während der restlichen Zeit durchgeführten Tätigkeiten (Waschbürste, Abledern, ...) verursachen keine schalltechnisch relevanten Immissionen. Bereits in der Beschwerde bringen die Erstbf (Seite 4 letzter Absatz) vor, im schalltechnischen Privatgutachten der B C GmbH seien insbesondere folgende Umstände nicht berücksichtigt worden: das Abbremsen und Beschleunigen der PKW, das ständige Öffnen und Schließen von Auto- und Kofferraumtüren bzw. Ladeklappen, die Lautstärke der Garagentore, die Lärmbelästigung durch den Aufprall des Wasserstrahls auf die PKW. Soweit sich die Erstbf darauf beziehen, dass sich Waschstraßen zu einem Treffpunkt entwickeln, bei dem bis in die Nachtstunden getrunken, gegessen und laute Musik gespielt werde (Beilage ./E der Beschwerde) ist anzumerken, dass derartiges Verhalten nicht der Art des Betriebes der projektierten Anlage entspricht und gemäß § 74 Abs. 3 GewO 1994 im gegenständlichen Projektsverfahren nicht weiter zu berücksichtigen war und abgesehen davon in der Nachtzeit kein Betrieb gestattet ist. Gleiches gilt für das auf Seite 12 der Beschwerde enthaltene Vorbringen, es sei nicht sichergestellt, dass auch außerhalb der Betriebszeiten die Staubsauger und Mattenklopfer nicht verwendet würden. Des Weiteren bringen die Erstbf (vorletzter Absatz Seite 5 der Beschwerde) vor, das schalltechnische Gutachten behandle außerdem nur die Schallpegelspitzen, nicht aber den Umstand, dass die bisher weniger lärmintensiven Tageszeiten (werktags ab 18:00 Uhr sowie Freitag ab 17:00 Uhr und Samstag) während der Betriebszeiten verringert würden. Dies heiße, die Anrainer hätten bedeutend weniger ruhige Phasen, in denen sie sich von den bereits bisher belastenden Lärmphasen erholen könnten. Die von Dipl.-Ing. H in der Stellungnahme vom 17. Februar 2020 geäußerten Bedenken, der Emissionsansatz bzw. die Nutzungsdauer der Schallquellen wäre genauer zu untersuchen, sind nach Ansicht des LVwG unbegründet. Die Emissionsquellen wurden ausreichend erfasst und beurteilt. Die Schallimmissionen bei den Liegenschaften der Erstbf wurden, wie aus der schlüssigen und nachvollziehbaren gutachtlichen Stellungnahme des Ing. H vom 9. Jänner 2020 hervorgeht, ausreichend dokumentiert.

3.3.9. Die Erstbf bringen in ihrer Beschwerde (Seite 5) vor, im Bescheid sei zur Ausschaltung von Irritationen des Verkehrs ein Blendschutz vorgeschrieben worden. Dieser Blendschutz führe aber ebenfalls dazu, dass der Lärm der Fahrzeuge reflektiert wird und die Lärmbelastung der Beschwerdeführer zusätzlich erhöhe. Soweit Ing. H in seiner Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 aus schalltechnischer Sicht vorschlägt, hinsichtlich des aus verkehrstechnischer Sicht erforderlichen Blendschutzes eine Auflage aufzunehmen (Zitat: „Der Blendschutz zwischen der Betriebsanlage und der B X hat zumindest straßenseitig eine absorbierende Oberfläche mit

einem Schallabsorptionsgrad von mindestens DL=4dB aufzuweisen.“) ist auszuführen: Nach Einlangen der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 kontaktierte das LVwG die Straßenmeisterei. Der von der Straßenmeisterei erwähnte Blendschutz (Stellungnahme vom 30. Jänner 2020 ON 9 des Gerichtsaktes) erfordert, wie Ing. H in seiner gutachtlichen Stellungnahme vom 14. Februar 2020 schlüssig ausführt, keine absorbierende Oberfläche wie in der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 beschrieben. Da es also durchaus möglich ist, den Blendschutz ohne nachteilige Auswirkungen auf die Nachbarn zu realisieren, erübrigt sich die in der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 erwähnte Präzisierung. Die gutachtlichen Stellungnahmen des ASV Ing. H (insbesondere vom 9. Jänner 2020 und vom 14. Februar 2020) werden daher den Feststellungen (Punkt 2.2.) zu Grunde gelegt.

3.4. Die Frage, ob - ausgehend von den schalltechnisch anzunehmenden Werten - eine Gesundheitsgefährdung oder erhebliche Belästigung zu erwarten ist, ist vom humanmedizinischen Sachverständigen zu beurteilen. Punkt 2.3. stützt sich auf das Gutachten des Dr. E vom 6. Mai 2019 und dessen ergänzende Angaben in der ömV vom 28. Februar 2020. Das LVwG geht dabei von folgenden Überlegungen aus:

3.4.1. Die Erstbf bringen in der Beschwerde (Seite 7) vor, die Lärmbelästigungen würden auch zu einer Gesundheitsgefährdung führen. Im humanmedizinischen Gutachten von Dr. E vom 6. Mai 2019 werde auf Seite 7 dargelegt, dass Schallimmissionen bis zu einem Wert von 55 dB in der Regel ein ungestörtes Wohnen ermöglichen. Durch das geplante Projekt (verbunden mit der besonderen Geräuschcharakteristik) in Zusammenschau mit der Bestandssituation komme es nach Ansicht von Dr. E in den Zeiträumen, die in der Regel der Erholung und Rekreation dienen, zu erheblichen (im medizinischen Sinne unzumutbaren) Belästigungen. Zu diesem Ergebnis gelange Dr. E bereits auf Basis des genannten Privatgutachtens der B C GmbH und der Stellungnahmen von Ing. H. Dass bei diesen Gutachten bzw. Stellungnahmen zusätzliche Lärmquellen nicht entsprechend berücksichtigt wurden, sei bereits dargelegt worden. Es sei zu erwarten, dass der Befund des humanmedizinischen Gutachtens noch deutlicher gewesen wäre, wenn von den tatsächlich mit der geplanten Waschanlage einhergehenden Immissionen ausgegangen worden wäre. Dazu ist festzuhalten: Das humanmedizinische Gutachten vom 9. Mai 2019 berücksichtigt die maßgeblichen Beurteilungsgrundlagen des behördlichen Verfahrens. Zitat Seite 1 des Gutachtens: „Beurteilungsgrundlage im gewerbebehördlichen Genehmigungsverfahren bilden u.a. das Ansuchen vom 15.10.2018, der Präzisierungsantrag anlässlich der mündlichen Verhandlung vom 18.12.2018, das Schalltechnische Gutachten über die Schallauswirkungen der SB Waschanlage und des Garagenparks vom 08.04.2018 sowie das Schreiben vom 20.06.2018, beide erstellt von der B C GmbH, weiters das Vorprüfungsergebnis des, dem Verfahren beigezogenen, Amtssachverständigen aus dem Fachbereich Schalltechnik, Herr Ing. R H, vom 07.12.2018

und seine ergänzende Stellungnahme anlässlich der mündlichen Verhandlung vom 18.12.2018.“ Das Gutachten vom 9. Mai 2019 berücksichtigt daher insbesondere die in der schalltechnischen Stellungnahme des Ing. H vom 7. Dezember 2018 beschriebene Bestandssituation (s.o.). Die in der Niederschrift vom 18. Dezember 2018 protokollierte Stellungnahme ergänzt die Stellungnahme vom 7. Dezember 2018. Zu den in der Niederschrift vom 18. Dezember 2018 enthaltenen Tabellen, die dem Gutachten Dr. E zu Grunde liegen, ist auf folgende Ausführungen des Ing. H (Seiten 4 und 5 der Niederschrift vom 18. Dezember 2018 sowie Seiten 2, 3 und 4 des Befundes des Gutachtens Dr. E vom 6. Mai 2019) zu verweisen: „Der technische Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von SB-Fahrzeugwasch-anlagen des Hessischen Landesamt für Umweltschutz wurde zwischenzeitlich eingeholt, sodass die im schalltechnischen Projekt zugrunde gelegten Waschfrequenzen überprüft werden konnten. Es stimmen die Ansätze im schalltechnischen Projekt mit der Untersuchung grundsätzlich überein. Nicht enthalten sind in der Hessischen Untersuchung die Waschfrequenzen an Sonn- und Feiertagen, weil die Waschanlagen in der Untersuchung ausschließlich zwischen Montag und Samstag betrieben wurden. Aus fachlicher Sicht ist jedoch davon auszugehen, dass auch an Sonntagen ein ähnlicher Betrieb wie an Samstagen gegeben ist. Nachdem jedoch an Sonn- und Feiertagen aufgrund des geringeren Berufsverkehrs jedenfalls eine geringere Bestandslärmsituation vorliegt, handelt es sich bei diesen Tagen auch aus schalltechnischer Sicht um die ungünstigste Situation. Es werden deshalb die im schalltechnischen Projekt des Ing. B enthaltenen Schallpegel der örtlichen Schallsituation an einem Sonntag herangezogen und den betrieblichen Immissionen, wie sie an einem Samstag angesetzt wurden, gegenüber gestellt.

In der folgenden Tabelle wurde kein Anpassungswert für die Berücksichtigung des charakteristischen Waschgeräusches angesetzt:

Tageszeit	Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	60,7	52,9	61,4	0,7
MP1b	58,7	52,6	59,7	1,0
MP2	55,8	47,1	56,3	0,5
MP2a	54,4	46,7	55,1	0,7

Abendzeit	Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	58,4	47,6	58,7	0,3
MP1b	56,6	47,3	57,1	0,5
MP2	55,1	41,8	55,3	0,2
MP2a	53,4	41,4	53,7	0,3

Es ist ersichtlich, dass es bereits ohne Berücksichtigung eines Anpassungswertes zu einer Erhöhung von bis zu 1 dB am Tag und 0,5 dB am Abend kommt. Wie bereits im Schreiben vom 7. Dezember 2018 ausgeführt wurde, ist aufgrund des charakteristischen Waschgeräusches mit der Hochdrucklanze die Anrechnung eines Anpassungswertes aus technischer Sicht erforderlich. Die begründet sich darauf, dass das Betriebsgeräusch zwar nicht impulshaltig, tonhaltig oder informationshaltig ist, jedoch aufgrund der besonderen Geräuschcharakteristik und des während des Waschvorganges auftretenden Schallpegels in den Vordergrund tritt. Bemerkt wird, dass zwar in der Hessischen Untersuchung keine Tonhaltigkeit nachgewiesen wurde, dieser Nachweis jedoch auf Basis einer Oktavband-Analyse erfolgte und dies aus fachlicher Sicht nicht ausreichend ist. Andere Untersuchungen hinsichtlich der Tonhaltigkeit wurden nicht vorgelegt und sind auch nicht bekannt. Das Waschgeräusch selbst verursacht beispielsweise (ohne Berücksichtigung einer Beurteilungszeit) im Bereich des Messpunktes MP1 einen Schallpegel von L(A,eq) = 53 dB, beim MP2 L(A,eq) = 48 dB. Im Vergleich dazu wurde das Hintergrundgeräusch der Bestandslärmsituation beim MP1 mit rund L(A,95) = 42 dB am Tag und 37 dB am Abend messtechnisch erhoben. Beim MP2 wurde zur Tageszeit ein L(A,95) = 38 dB gemessen. Dieser Vergleich zeigt, dass das Waschgeräusch beim MP1 zwischen 9 und 16 dB und beim MP2 um rund 10 dB über dem örtlichen Hintergrundgeräusch liegt, und somit während dieser Zeiträume als Solches in den Vordergrund tritt. Es wird deshalb in weiterer Folge zur Information auch eine Gegenüberstellung der betriebsbedingten Schallpegel inklusive Anpassungswert mit der örtlichen Schallsituation an einem Sonntag aufgelistet:

Tageszeit	Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$ inkl. Anpassungswert	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	60,7	57,9	62,5	1,8
MP1b	58,7	57,6	61,2	2,5
MP2	55,8	52,1	57,3	1,5
MP2a	54,4	51,7	56,3	1,9

Abendzeit Bestand $L_{r,o}$	Betrieb $L_{r,spez}$ inkl. Anpassungswert	Summenpegel	Erhöhung zu $L_{r,o}$
MP1	58,4	52,6	59,4	1,0
MP1b	56,6	52,3	58,0	1,4
MP2	55,1	46,8	55,7	0,6
MP2a	53,4	46,4	54,2	0,8“

3.4.2. Dr. E ging von einer zutreffenden Beurteilungsgrundlage aus. Die Auswirkungen auf die Verhältnisse am Sonntag waren wesentliche Grundlage für die Auflage 1. Die Stellungnahme Ing. H vom 9. Jänner 2020 enthält eine präzisierende Tabelle (betreffend die Verhältnisse am Samstag), die nach Ansicht des LVwG ebenfalls nicht beanstandet werden kann und von Dr. E in der ömV beurteilt wurde. In der Fußnote 1 führt Dr. E in seinem Gutachten vom 9. Mai 2019 aus: „Grundsätzlich wird festgestellt, dass es sich bei der Zumutbarkeit / Unzumutbarkeit im Sinne der einschlägigen Rechtsprechung oberstgerichtlicher Entscheidungen um behördliche Feststellungen nach Beweiswürdigung handelt und nicht um medizinische Begriffe handelt. Um die Übergänge Belästigung – erhebliche Belästigung – griffig darzustellen spricht der zitierte Autor von ‚Unzumutbarkeit', hier jedoch nicht die rechtliche Würdigung der Behörde vorwegnehmend.“ Auf folgende Ausführungen der Niederschrift vom 28. Februar 2020 wird verwiesen: „Sohin wird der Amtssachverständige für Humanmedizin befragt. Er macht folgende Angaben: ‚Vom Verhandlungsleiter befragt, gebe ich an, dass mein im behördlichen Verfahren erstattetes Gutachten aufrecht bleibt. Innerhalb der von mir vorgeschlagenen Betriebszeiten ist nicht mit erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu rechnen.' Von Rechtsanwalt Mag. L befragt, ob berücksichtigt wurde, dass im Bereich der Liegenschaften der vertretenen Beschwerdeführer die Lärmvorbelastung im Bereich der Gesundheitsgefährdung bzw. darüber liegt, wie sich beispielsweise aus dem dem Projekt zu Grunde liegenden Gutachten des Büros B auf den Seiten 28, 29 ergibt, gebe ich an: ‚Weder im Verfahren der Bezirksverwaltungsbehörde noch in den nunmehr vorliegenden Immissionsangaben von Herrn Ing. H wird ein Immissionspegel für die Tagzeit von 65 dB oder mehr, der gemeinhin für die Tagzeit als Übergang zur Gesundheitsgefährdung gilt, erreicht oder überschritten. Es trifft daher die Feststellung, dass der Immissionspegel der Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten wird, nicht zu. Eben in Kenntnis der örtlichen Situation als auch unter Berücksichtigung der Immissionsangaben des Projektes, die im Amtssachverständigengutachten geprüft wurden, wurde aus meiner Sicht die von der Behörde berücksichtigte Einschränkung, wie sie in meinem Gutachten für die Bezirksverwaltungsbehörde vorgeschlagen wurde, berücksichtigt. Ich verweise auf dieses Gutachten. Von Mag. L ergänzend befragt, gebe ich an, dass auf Seite 28 des schalltechnischen Projektes der hierfür maßgebliche Durchschnittswert ausgewiesen ist.' Erörtert wird in weiterer Folge der auf Seite 29 des schalltechnischen Projektes enthaltene Durchschnittswert $L_{A,eq}$ 66,1 dB. Herr Ing. H führt dazu aus, dass hier entsprechend dem Stand der Technik der sogenannte Schienenbonus zu berücksichtigen ist und daher im schalltechnischen Projekt zutreffend von einem $L_{A,eq}$ unter 65 dB ausgegangen wird (siehe Seite 17 des schalltechnischen Projektes). Herr Dipl.-Ing. H führt aus, dass dieser Schienenbonus bei der Planung neuer Eisenbahnanlagen berücksichtigt wird.“

3.4.3. Zum Begriff „Schienenbonus“ ist allgemein festzuhalten: Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 2. Oktober 2013, V 30/2013, V 31/2013 (VfSlg 19.805/2013), zwar Teile der SchIV als gesetzwidrig aufgehoben, der in § 2 Abs. 4 SchIV normierte „Schienenbonus“ war von dieser Aufhebung jedoch nicht umfasst. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 22. Oktober 2012, 2010/03/0014 (VwSlg 18.499 A/2012), zwar festgehalten, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann, und dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit den Einwänden betreffend die Lärmbelastung und deren Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nicht entbehrlich macht (vgl. dazu auch VwGH 28.11.2013, 2012/03/0045; VwGH 9.9.2015, 2013/03/0120, 0121), aus dieser Rechtsprechung ist aber nicht ersichtlich, dass der in § 2 Abs. 4 SchIV enthaltene „Schienenbonus“ jedenfalls nicht anzuwenden wäre (vgl. VwGH Ro 2014/03/0004).

3.4.4. Wie Ing. H bereits in der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 schlüssig ausführte, erfolgte der Bahnverkehr ausschließlich am ersten Messtag, der Immissionsanteil der Bahn wurde für die anderen Tage jedoch rechnerisch berücksichtigt. Wie Ing. H in der ömV (Seite 9 der Niederschrift) schlüssig ausführte, ist entsprechend dem Stand der Technik der sogenannte Schienenbonus zu berücksichtigen und wurde daher im schalltechnischen Projekt zutreffend von einem $L_{A,eq}$ unter 65 dB ausgegangen (siehe Seite 17 des schalltechnischen Projektes). Die Erstbf bringen auf Seite 6 ihrer Beschwerde vor, im gegenständlichen Bescheid (Seite 10) werde ausgeführt, dass Emissionen aus den Waschvorgängen mit Bürste, Staubsaugvorgängen, aus Mattenklopfen und aus den Fahrbewegungen am Betriebsgelände von untergeordneter Bedeutung seien. Ein Beleg für diese Aussage finde sich nicht im Bescheid. Im Übrigen wäre gerade deshalb, weil sich die angeführten Immissionswerte im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung befunden hätten, die Einholung eines Ergänzungsgutachtens erforderlich gewesen. Der humanmedizinischen Beurteilung liegen die nicht zu beanstandenden Immissionsangaben (siehe die in den Sachverhaltsfeststellungen wiedergegebenen Tabellen der Gutachten der ASV, insbesondere die präzisierenden Angaben der ergänzenden gutachtlichen Stellungnahme des Ing. H vom 9. Jänner 2020 und die darin enthaltenen Ausführungen zur ungünstigsten Situation für die Beschwerdeführer) zu Grunde. Die unter Punkt 2.3. enthaltene Tabelle stammt aus dem Gutachten des Dr. E vom 9. Mai 2019, die unter Punkt 2.2. enthaltene Tabelle aus der gutachtlichen Stellungnahme des Ing. H vom 9. Jänner 2020. Die in der Stellungnahme vom 9. Jänner 2020 enthaltene Tabelle enthält Präzisierungen, die in keinem Widerspruch zu den Tabellen aus dem Gutachten des Dr. E vom 9. Mai 2019 stehen. Die von Dr. E angeregte Einschränkung der Betriebszeiten wurde von der BH als Auflage 1. vorgeschrieben. Die gutachtliche Schlussfolgerung (individuelle Beurteilung) des ASV für Humanmedizin zu den Auswirkungen des beantragten Betriebes, dass innerhalb

der von ihm vorgeschlagenen Betriebszeiten nicht mit erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu rechnen ist, ist für das LVwG schlüssig und nachvollziehbar (siehe auch Seite 9 der Niederschrift vom 28. Februar 2020). Die von den Beschwerdeführern vorgelegten Beweismittel (siehe insbesondere die oben angeführten Beilagen der Beschwerden und die im Beschwerdeverfahren eingereichte Stellungnahme der Beschwerdeführer sowie die Ausführungen des Schalltechnikers Dipl.-Ing. H) können daran keinen Zweifel begründen. Die Erstbf bringen auf Seite 6 ihrer Beschwerde vor, Ing. H komme zu dem Ergebnis, dass die projektspezifischen Veränderungen bis zu 2,5 dB betragen würden. Dazu ist auf die Feststellungen unter Punkt 2.2. zu verweisen (der Betrieb an Sonntagen ist gemäß Auflage 1. ohnedies untersagt). Die Erstbf bringen vor, der Planungsrichtwert werde für die geplante Waschanlage weit überschritten. Die Erstbf legten in diesem Zusammenhang die ÖNORM S 5021 (Beilage ./A) und den Kontrollbericht des Umweltbundesamts (Beilage ./B) vor. Die Erstbf bringen vor, gerade im Bereich zwischen 60 und 65 dB würden Belästigungsreaktionen nach diesem Bericht stark ansteigen. Dies sei genau jener Bereich, in dem sich die Lärmbelästigung der hier einschreitenden Nachbarn bewege; durch die geplante Waschanlage werde es viel weniger Ruhezeiten als bisher geben, sodass eine Erholung unmöglich werde. Nach Ansicht des LVwG kann dem humanmedizinischen ASV die individuelle Beurteilung der zu erwartenden Schallimmissionen (insbesondere des Waschgeräusches, siehe auch Punkt 2.2. der Feststellungen) zugemutet werden. Die Beschwerdeführer sind diesen Ausführungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Weder Dipl.-Ing. K, noch Dipl.-Ing. H sind Mediziner, weshalb ihre Stellungnahmen keinen Zweifel an den gutachtlichen Schlussfolgerungen des humanmedizinischen ASV Dr. E begründen können. Die gutachtlichen Ausführungen des ASV für Humanmedizin werden daher den Feststellungen zu Punkt 2.3. zu Grunde gelegt.

4. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

4.1. Zum Prüfungsumfang des Verwaltungsgerichtes:

4.1.1. Unabhängig von der Bestimmung der Verwaltungssache und der sich daraus ergebenden Grenze für den Prozessgegenstand sind im verwaltungsgerichtlichen Verfahren Parteibeschwerden im Sinn des Art. 132 Abs. 1 Z 1 B-VG nur insoweit zu prüfen, als diese die behauptete Verletzung von subjektiv-öffentlichen Rechten der vor dem Verwaltungsgericht Beschwerde führenden Partei zum Gegenstand haben (VwGH Ra 2016/06/0116).

4.1.2. Die Rechtsauffassung, dass das Verwaltungsgericht verpflichtet (oder auch nur berechtigt) gewesen wäre, auf Grund der Beschwerde einer auf bestimmte subjektive Rechte beschränkten Partei eine Aufhebung oder Abänderung des angefochtenen Bescheides aus öffentlichen Interessen (also unabhängig von den subjektiven Rechten der Beschwerde führenden Partei) vorzunehmen, ist verfehlt

(VwGH Ra 2018/05/0287). Dieser Beurteilung ist das genehmigte Einreichprojekt zu Grunde zu legen (vgl. VwGH Ra 2015/04/0049).

4.2. Weitere Ermittlungsschritte durch das Verwaltungsgericht waren nicht notwendig:

4.2.1. Das LVwG ist den Beweisanträgen der Erstbf auf Beiziehung des schalltechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen sowie auf Durchführung eines Ortsaugenscheines nachgekommen. Mit der Ladung wurde die gutachtliche Stellungnahme des Ing. H vom 9. Jänner 2020 den Verfahrensparteien übermittelt. Innerhalb der gesetzten zweiwöchigen Frist legten die Erstbf mit Eingabe vom 17. Februar 2020 die schalltechnische Stellungnahme des Dipl.-Ing. H vom 17. Februar 2020 vor. Auf diese Stellungnahme ging Ing. H in der ömV detailliert ein. Daraufhin erstattete Dipl.-Ing. H gemeinsam mit Rechtsanwalt Mag. L ein ergänzendes Vorbringen. Zur Frage, weshalb dieses Vorbringen nicht innerhalb der mit der Ladung gesetzten zweiwöchigen Frist erstattet worden war, antwortete Mag. L, es handle sich um eine Ergänzung zum Zwecke der Befragung der anwesenden Sachverständigen aus dem Bereich der Akustik und Medizin, die sich im Zuge der Vorbereitung des Sachverständigen auf die mündliche Verhandlung ergeben habe. In der ömV entwickelte sich anschließend zwischen dem von den Erstbf beigezogenen Schalltechniker Dipl.-Ing. H und ASV Ing. H eine Wider- bzw. Wechselrede über einzelne Angaben des genehmigten Projektes. Das ergänzende Vorbringen bezog sich auf eine lange vor Erhebung der Beschwerde vorhandene Unterlage (das schalltechnische Projekt Ing. B vom 8. April 2018). Es ist daher nicht ersichtlich, dass ein derartiges Vorbringen nicht schon in der Beschwerde oder zumindest in der ergänzenden Stellungnahme vom 17. Februar 2020 erstattet hätte werden können. Liegen einer Verwaltungsbehörde oder einem Verwaltungsgericht widersprechende Gutachten vor, so hat sie diese Gutachten nach ihrem inneren Wahrheitsgehalt gegeneinander abzuwägen und in der Begründung ihrer Entscheidung ihre Erwägungsgründe darzulegen (vgl. VwGH 12.9.2016, Ra 2016/04/0063). Dabei ist die Schlüssigkeit jedes Gutachtens kritisch zu prüfen und einer sorgfältigen Beweiswürdigung zu unterziehen (VwGH Ra 2017/11/0227). Im gegenständlichen Fall haben sich die ASV für Schalltechnik und Humanmedizin auf der Grundlage von Messergebnissen (VwGH 2004/05/0248) schlüssig und nachvollziehbar gutachtlich geäußert.

4.2.2. Erstbf und Zweitbf beantragen in ihren Beschwerden die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens. Sie beziehen sich dabei auf den Verkehr auf der B X. Da den Beschwerdeführern aber insoweit gemäß § 74 Abs. 2 Z 4 GewO 1994 keine Parteistellung zukommt (siehe Punkt 4.3.), war die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens durch das Verwaltungsgericht nicht erforderlich.

4.2.3. Die vorhandenen Beweismittel reichen aus, um die relevanten Feststellungen (Punkt 2.) treffen zu können. Aus diesem Grund werden die Beschwerdeführer durch den Schluss des verwaltungsgerichtlichen Ermittlungsverfahrens in keinen Rechten verletzt.

4.3. Zur eingewendeten Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 74 Abs. 2 Z 4 GewO 1994):

4.3.1. Der Verwaltungsgerichtshof hat sich mit der Abgrenzung von Vorgängen, die einer gewerberechtlichen Betriebsanlage zuzurechnen sind, und solchen, die auf öffentlichen Straßen stattfinden und keinen Bezug zur Betriebsanlage haben, in mehreren den Immissionsschutz von Nachbarn nach der GewO 1994 betreffenden Erkenntnissen auseinandergesetzt. Als entscheidend wurde angesehen, ob die befahrene Verkehrsfläche einen Teil der gegenständlichen Betriebsanlage bildet oder als (unter anderem) bloß der Zufahrt zu dieser Betriebsanlage dienende Straße mit öffentlichem Verkehr anzusehen ist (VwGH Ra 2018/04/0121).

4.3.2. Der Zweitbf bringt in seiner Beschwerde vor, er äußere massive Sicherheitsbedenken, dass durch den geplanten Linksabbiegerverkehr die Sicherheit der Ausfahrten für ihn, seine Nachbarn nicht mehr bzw. nur mehr sehr eingeschränkt möglich sei. Weiters werde durch diesen geplanten Linksabbiegerverkehr die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs in einer unübersichtlichen Kurve mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h massiv gefährdet bzw. eingeschränkt. Wenn Linksabbieger Richtung künftiger Waschstraße stehen würden, dann könne man - wenn man von ihren Grundstücken aus gesehen Richtung Westen ausfahre - die sich von Osten zügig nähernden Autos nicht sehen, weil sie hinter den zur Waschstraße abbiegenden Fahrzeugen nicht zu sehen seien bzw. zu spät gesehen würden. Auf Seite 4 der ergänzenden Eingabe vom 17. Februar 2020 bringt der Zweitbf vor, die derzeit geplante Verkehrssituation erscheine ihm gemeingefährlich und lebensbedrohlich für seine Nachbarn, seinen jetzigen Pächter (Landwirt mit Traktor, Mähwerk, Ladewagen), seine künftigen Pächter, aber auch für ihn als Grundstückseigentümer der Liegenschaft x (siehe dazu auch Orthofoto Beilage ./C der Beschwerde der Erstbf). Die Erstbf erstatteten auf den Seiten 9, 10, 11 und 12 ihrer Beschwerde ebenfalls ein Vorbringen zu der ihrer Meinung nach hochgefährlichen Straßensituation, zum Rückstau auf die Bundesstraße und dazu, dass für Fußgänger kein Platz wäre. Mit den Eingaben vom 17. Februar 2020 (ON 16 und 17) legten die Beschwerdeführer dazu die verkehrstechnische Stellungnahme Dipl.-Ing. K vor.

4.3.3. Die im genehmigten Lageplan vom 15. Oktober 2018, Plan-Nr. x, eingezeichnete Zufahrt grenzt die Betriebsanlage räumlich von der B X ab. Die eingezeichneten verkehrstechnischen Maßnahmen auf der B X liegen außerhalb der Betriebsanlage. Unter Punkt 7. der von den Beschwerdeführern vorgelegten

Stellungnahme vom 17. Februar 2020 äußert sich Dipl.-Ing. K zu einzelnen Vorschreibungspunkten und kommt zu dem Ergebnis, ein Urteil über wesentlichen oder unwesentlichen Einfluss der Betriebsanlage auf Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sei auf Basis der vorliegenden Unterlagen nicht möglich bzw. sei zu befürchten, dass die Betriebsanlage geeignet sei, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in einem unzulässigen Ausmaß zu beeinträchtigen.

4.3.4. Rechtlich ergibt sich: Auf Nachbarbeschwerden, die sich auf § 74 Abs. 2 Z 4 GewO sowie auf widmungsrechtliche Vorschriften beziehen, ist nicht weiter einzugehen, weil durch diese Umstände subjektive Rechte der Nachbarn nicht berührt werden (vgl. VwGH 23.5.1989, 88/04/0342; 6.2.1990, 89/04/0089, 0090; 23.4.1991, 90/04/0274). Die Beschwerdeführer werden durch die in Spruchabschnitt I. enthaltene Wortfolge „und weiters für die Herstellung eines Straßenanschlussses ... samt Linksabbiegespur“ in keinen von der Gewerbeordnung geschützten subjektiven Rechten verletzt. Für die verkehrstechnischen Maßnahmen auf der B X gelten die einschlägigen straßenrechtlichen Bestimmungen. Die Frage, ob und inwieweit sich Verkehrsbewegungen auf der B X und der Zufahrt von der B X zu den Objekten der Beschwerdeführer verändern, ist nicht im gegenständlichen verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu klären. Die Einwände der Beschwerdeführer sind insoweit unzulässig. Der Zweitbf wendete sich in seiner Beschwerde, der Eingabe vom 17. Februar 2020 (ON 17 des Gerichtsaktes) und in der ömV ausschließlich gegen die zu erwartenden Veränderungen auf der B X. Dieser Umstand führt mangels Parteistellung zur Zurückweisung der Beschwerde des Zweitbf.

4.3.5. Der dem Gestattungsvertrag zu Grunde liegende Lageplan (Beilage zu ON 8 des Gerichtsaktes) wurde in der ömV den Verfahrensparteien zur Einsichtnahme vorgelegt. Dieser nach Bescheiderlassung erstellte Lageplan ist nicht mit einem Genehmigungsvermerk versehen. Soweit der Lageplan (Beilage zu ON 8) vom genehmigten Projekt abweichen sollte, ist auf die für die Änderung einer genehmigten Betriebsanlage maßgebliche Bestimmung des § 81 Gewerbeordnung 1994 zu verweisen. Der Bescheid bezieht sich (nur) auf die genehmigte Betriebsanlage.

4.4. Zum Einwand der Beschwerdeführer J und M H betreffend die Auswirkungen auf den von ihnen vertriebenen Honig:

4.4.1. Die Beschwerde (Seite 12) und die Stellungnahme vom 17. Februar 2020 (ON 16 des Gerichtsaktes) äußern sich zu den mit chemischen Mitteln versetzten Emissionen der Waschanlage und deren Auswirkung auf den von den Ehegatten H vertriebenen Honig.

4.4.2. Die Bestimmung des § 74 Abs. 2 Z 1 GewO schützt das Eigentum und sonstige dingliche Rechte der Nachbarn. § 12 Abs. 2 Wasserrechtsgesetz 1959 schützt das Grundeigentum. Unter einer Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 ist aber gemäß § 75 Abs. 1 GewO 1994 die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums nicht zu verstehen. Die Befürchtung, die Anlage habe Auswirkungen auf den von ihnen vertriebenen Honig, ist kein begründeter Einwand. Es ist nicht ersichtlich, dass das Eigentum der Ehegatten H gefährdet oder in seiner Substanz beeinträchtigt würde.

4.5. Zum Einwand betreffend Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit der Erstbf:

4.5.1. § 74 Abs. 1 Z 1 und 2 GewO 1994 lauten:

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

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

4.5.2. Die Parteistellung im Verwaltungsverfahren dient der Durchsetzung der vom Gesetz einer Partei zugestandenen subjektiv-öffentlichen Rechte. Diese bestimmen den Rahmen, in welchem der Partei ein Mitspracherecht zusteht. Die subjektiven Rechte des Nachbarn im Verfahren zur Genehmigung einer Betriebsanlage ergeben sich in erster Linie aus § 74 Abs. 2 GewO 1994, wonach die Nachbarn einer gewerblichen Betriebsanlage Anspruch darauf haben, dass eine gewerbliche Betriebsanlage nur dann genehmigt wird, wenn zu erwarten ist, dass sie durch diese weder in ihrem Leben, in ihrer Gesundheit, in ihrem Eigentum oder in sonstigen dinglichen Rechten gefährdet, noch in unzumutbarer Weise belästigt werden (VwGH Ra 2015/04/0099).

4.5.3. Wie der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung dargelegt hat, sind die Auswirkungen der von der zu genehmigenden Betriebsanlage ausgehenden Immissionen immer unter Zugrundelegung jener Situation zu beurteilen, in der diese Immissionen für den Nachbarn am ungünstigsten sind. Ist

daher zu erwarten, dass von einer Betriebsanlage bei unterschiedlichen Betriebssituationen unterschiedlich hohe Immissionen auf die Nachbarn einwirken, so ist der Beurteilung im Rahmen der Prüfung des Genehmigungsantrages jene Betriebssituation zu Grunde zu legen, die die höchsten Immissionen bei den Nachbarn erwarten lässt (VwGH Ra 2018/04/0121).

4.5.4. Die für die Genehmigung einer Betriebsanlage maßgebliche Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des § 77 Abs. 1 GewO 1994 hängt nicht allein davon ab, in welchem Ausmaß der Ist-Zustand überschritten wird, sondern auch davon, wie hoch die bereits bestehenden Immissionsbelastungen sind. Die Zumutbarkeit einer Belästigung bestimmt sich anhand der - sich durch die neuen Immissionen ergebenden - Gesamtsituation (siehe zur Maßgeblichkeit der Gesamtsituation die Erläuterungen RV 341 BlgNR 17. GP, 41); liegt das Ist-Maß bereits an der Grenze der Zumutbarkeit, dann wäre jede darüber hinausgehende Belästigung als unzumutbar anzusehen (siehe zum Zusammenwirken von Ist-Maß und den aus dem Genehmigungsprojekt resultierenden Immissionen die Ausführungen im Erkenntnis vom 20. Februar 2007, 2004/05/0248; siehe zur Bedachtnahme auf bereits gegebene Gefährdungen bei der Prüfung des Vorliegens einer Gefährdung im Sinn des § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 das Erkenntnis vom 26. Mai 1998, 98/04/0022, VwGH Ra 2015/04/0053).

4.5.5. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (siehe die Nachweise bei Grabler/Stolzlechner/Wendl, Kommentar zur GewO2, Rz 36 zu § 77 GewO 1994) ist es, von Sonderfällen abgesehen, unzulässig, dann, wenn eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren. Ist eine Messung der von einer Betriebsanlage ausgehenden Immission möglich, ist eine solche vorzunehmen und die bloße Schätzung bzw. Berechnung dieser Immissionen auf Grund der Projektsunterlagen unzulässig. Auswirkungen der von einer geänderten Betriebsanlage ausgehenden Emissionen sind dort, wo eine Messung möglich ist, zu messen und nicht bloß zu berechnen (VwGH 2004/05/0248).

4.5.6. Es wurden Messungen durchgeführt, die Rückschlüsse auf die nach dem aktuellen Stand der Wissenschaften (§ 77 Abs. 1 GewO) für die Beschwerdeführer zu erwartenden maßgeblichen Immissionen in der für sie ungünstigsten Situation ermöglichen. Auf die Bedenken der Beschwerdeführer wurde im Rahmen der Beweiswürdigung eingegangen. Die ungünstigste Situation für die Beschwerdeführer stellt der Betrieb an Samstagen dar, weil dann die geringste Bestandslärmsituation gegeben ist. In der unter Punkt 2.2. angeführten Tabelle werden die betrieblichen Immissionen $L_{r,spez}$ (samt Anpassungswert von 5 dB) der örtlichen Schallsituation $L_{r,o}$ gegenübergestellt und die dadurch verursachte Änderung angegeben. Nach dem aktuellen Stand der medizinischen Wissenschaften ist während der in Auflage 1. vorgeschriebenen Betriebszeiten nicht mit einer

Gesundheitsgefährdung oder erheblichen Belästigungen zu rechnen. Die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinn des § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 werden vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen auf ein zumutbares Maß beschränkt (§ 77 Abs. 1 GewO 1994). Die auf Seite 13 der Beschwerde geäußerten Bedenken der Erstbf, mit der Realisierung des geplanten Waschcenters wäre das erträgliche Ausmaß endgültig überschritten, sind unbegründet. Die Beschwerdeführer werden weder in ihrem Leben, in ihrer Gesundheit, in ihrem Eigentum oder in sonstigen dinglichen Rechten gefährdet, noch in unzumutbarer Weise belästigt und daher in keinen geschützten Rechten verletzt. Aus diesem Grund war die Beschwerde der Erstbf abzuweisen.

4.6. Zu den Kommissionsgebühren:

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Kommissionsgebühren richtet sich bei auf Antrag eingeleiteten Verfahren im Allgemeinen an die Partei, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat (vgl. § 77 Abs. 1 letzter Satz iVm § 76 Abs. 1 erster Satz AVG). Nachdem die mP den Antrag auf Erteilung der gewerberechtlichen Genehmigung gestellt hat, sind ihr jedenfalls entsprechend § 3 Abs. 1 der Oö. Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2013 (Oö. LKommGebV 2013) Kommissionsgebühren vorzuschreiben. Sie betragen für Amtshandlungen des Landesverwaltungsgerichtes für jede angefangene halbe Stunde außerhalb der Amtsräume 20,40 Euro.

5. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da die Rechtslage durch die angeführte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes geklärt ist.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den

Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Weigl