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-154517/12/KHu

Datum:
Linz, 22. Jänner 2026

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Huemer über die Beschwerde des A__, vertreten durch Mag. B__, MSc, Rechtsanwalt in C__, D-Straße, gegen den Bescheid des Bürgermeisters der Stadtgemeinde E__ vom 14. Mai 2025, GZ: Bau-8/2023 Pr, betreffend Versagung einer Baubewilligung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

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

I. Verfahrensgang:

1. Zur Vorgeschichte ist darauf zu verweisen, dass das ggst. Bauansuchen des Beschwerdeführers (im Folgenden: Bf) zunächst mit Bescheid des Bürgermeisters der Stadtgemeinde E__ (im Folgenden: belangte Behörde) vom 9.6.2023, GZ: Bau-8/2023 Pr, abgewiesen worden war. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat der dagegen erhobenen Beschwerde mit Beschluss vom 30.11.2023, LVwG-153893/2/KHu, stattgegeben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverwiesen. Zusammengefasst führte das Gericht aus, dass es einer Auseinandersetzung mit betriebstypologischen Fragen bedurft hätte, zu denen die belangte Behörde ein entsprechendes Gutachten eines Amtssachverständigen einholen hätte müssen. Ermittlungsschritte in diese Richtung seien nicht gesetzt worden, wobei die Frage der Widmungskonformität auf betriebstypologischen Fragen basiere.

2. Mit dem nunmehr in Beschwerde gezogenen Bescheid der belangten Behörde vom 14.5.2025 wurde der Antrag des Bf auf baubehördliche Bewilligung für den Einbau einer Tuning-Werkstätte in einer Lageralle abgewiesen. Begründend wurde auf das Wesentliche zusammengefasst ausgeführt, dass der projektierte Tuningbetrieb auf Grund der Ausstattung, der Tätigkeiten und der zu erwartenden Emissionen mit einem Betrieb für die Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern gemäß Anlage 1 Z 14 der Oö. BTypVO 2016 vergleichbar sei. Es liege daher Widmungswidrigkeit vor.

3. Dagegen erhob der Bf mit Schriftsatz vom 10.6.2025 Beschwerde, in der er auf das Wesentliche zusammengefasst zunächst die fehlende Wahrung des Parteiengehörs geltend machte, und dann auf die Besonderheiten der projektierten Anlage einging. Darüber hinaus habe die Behörde der Entscheidung nicht die aktuellen Projektangaben zugrunde gelegt. Im Übrigen sei das Vorhaben auf der Grundlage der Oö. Grenzwertverordnung genehmigungsfähig.

4. Die belangte Behörde legte die Beschwerde samt Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

5. Über Aufforderung des Gerichts gab der Bf mit Schriftsatz vom 19.8.2025 eine Stellungnahme ab und legte die Betriebsbeschreibung vom 27.5.2024 vor.

6. Das Landesverwaltungsgericht forderte von der belangten Behörde ergänzende Akten aus früheren Bauverfahren an. Darüber hinaus beauftragte das Landesverwaltungsgericht den Amtssachverständigen mit der Abgabe einer Stellungnahme, ob das im behördlichen Verfahren erstattete Gutachten vor dem

Hintergrund der Betriebsbeschreibung vom 27.5.2024 ergänzungs- oder überarbeitungsbedürftig sei, bzw. das Gutachten ggf. zu ergänzen. Mit Stellungnahme vom 7.11.2025 äußerte sich der Amtssachverständige dahingehend, dass keine Änderung bzw. Ergänzung der bereits vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme erforderlich sei.

7. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führte am 10.12.2025 eine öffentliche mündliche Verhandlung in der Beschwerdesache durch, in deren Zuge der Betrieb, das Projekt sowie die vorliegenden betriebstypologischen Gutachten (des Amtssachverständigen und des vom Bf beigezogenen Privatsachverständigen) ausführlich erörtert wurden.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

1.1. Der Bauwerber ist Alleineigentümer der Liegenschaft EZ aaa der KG bbb E__, unter anderem mit den Grundstücken Nr. ccc, ddd und eee, sowie der Liegenschaft EZ fff der KG bbb E__, mit dem Grundstück Nr. ggg. Im Umfeld sind diverse andere, u.a. mit Wohngebäuden bebaute Liegenschaften.

1.2. Die Grundstücke Nr. ccc, ddd und eee sind als Betriebsbaugebiet gewidmet; das Grundstück Nr. ggg ist als eingeschränktes gemischtes Baugebiet gewidmet.

1.3. Auf der erstgenannten Liegenschaft im Betriebsbaugebiet befindet sich ein Betriebsgebäude, das ursprünglich einem Installations- und Schlossereibetrieb (Firma „G__“) diente.

Betreffend das Grundstück Nr. ggg wurde dann im Jahr 1997 von der Firma G__ die bau- und gewerbebehördliche Bewilligung für den „Neubau einer Lagerhalle“ (so die Bezeichnung im Bauverfahren) bzw. für die „Erweiterung der bestehenden Betriebsanlage durch Zubau einer Lagerhalle für Sanitär-, Wasserleitungs- und Heizungsartikel sowie Edelstahlteile“ (so die Bezeichnung im Gewerbeverfahren) beantragt. In der Baubeschreibung wurde der Verwendungszweck als „Lager“ bezeichnet; in der gewerberechtlichen Betriebsbeschreibung wurde näher ausgeführt, dass es zur Anlieferung und Einlagerung der Sanitär-, Wasserleitungs- und Heizungsartikel sowie Edelstahlteile komme, sowie zur Auslieferung nach Bedarf und Anfall. Bei den Produktionsstoffen und Gütern wurden die genannten Artikel und Teile nochmals genannt. In der Verhandlungsschrift über die gewerbe- und baubehördliche Verhandlung am 31.7.1997 heißt es dann nochmals, dass die Lagerhalle zur Lagerung von Sanitär-, Wasserleitungs- und Heizungsartikeln sowie Edelstahlteilen verwendet werde und dass „ausschließlich Lagerungen im Sinne der eingangs getätigten Ausführungen“ erfolgten. Es wurde festgehalten, dass in der Lagerhalle keine brennbaren Flüssigkeiten, brennbaren Gase, sonstigen technischen Gase oder grundwassergefährdenden Stoffe gelagert würden.

Im Jahr 2011 beantragte der Bf die bau- und gewerbebehördliche Bewilligung für die im Bestands- und Änderungsplan des Betriebsgebäudes A__ dargestellten baulichen Maßnahmen (so die baubehördliche Einreichung) bzw. für die Errichtung einer Betriebsanlage für KFZ durch Einbau einer Lackieranlage, Lacklager, Vernetzung- und Reinigungsraum, Aufstellung von Maschinen und Geräten sowie Umbau einiger Räumlichkeiten zu einer Betriebswohnung (so die Beschreibung im gewerbebehördlichen Verfahren). Dieses Vorhaben bezog sich ausschließlich auf die Grundstücke Nr. ccc und eee. In der Verhandlungsschrift über die gewerbe- und baubehördliche Verhandlung am 22.3.2011 wird der Betrieb näher beschrieben. So solle es zum Einbau und Betrieb einer Werkstätte für PKW für die Durchführung von Spenglerarbeiten, Lackierarbeiten, Schleifarbeiten sowie Reparaturen von Kfz- und Kleintransportern einschließlich Rädertausch, zum Betrieb eines Lagers für Kfz-Ersatzteile, zum Betrieb eines Öllagers für Motor- und Getriebeöl innerhalb des Ersatzteillagers, zu einem Lager für Kleinteile, zum Einbau und Betrieb eines Lacklagers, eines Vernetzungs- und Reinigungsraumes und einer Lackieranlage, zum Betrieb eines Verkaufsraumes, zum Einbau einer Betriebswohnung sowie zur Nutzung von Räumlichkeiten im Obergeschoß als Personal-, Büro und Nebenräume kommen. Mit den genannten Lagerflächen ist nicht das Lagergebäude aus dem Jahr 1997 angesprochen; dieses ist nach den Einreichplänen nicht Projektgegenstand. Auch wird in der Verhandlungsschrift zur Beschreibung der Nachbarschaftssituation ausgeführt, dass „*in westlicher Richtung ... ein eingeschränktes gemischtes Baugebiet [anschließt], welches mit einer Lagerhalle auf Grundstück Nr. ggg bebaut ist*“.

1.4. Die Lagerhallte auf dem Grundstück Nr. ggg wird faktisch im Rahmen des bestehenden Kfz-Betriebs verwendet, um Teile bzw. Ersatzteile dort zu lagern. Auch wird ein ausrangierter Oldtimer dort gelagert. Ein bau- oder gewerbebehördliches Bewilligungs- oder Anzeigeverfahren wurde in diesem Zusammenhang nicht geführt.

1.5. Mit dem hier verfahrensgegenständlichen Vorhaben, das im Einreichplan der H__ vom 4.1.2023, Plannummer 9700 Lagerhalle_03, dargestellt ist, beabsichtig der Bf, die Lagerhalle umzubauen bzw. in ihrer Verwendung zu ändern. Das Vorhaben ist im Einreichplan als „Einbau Tuningwerkstatt & Leistungsprüfstand“ bezeichnet; das Vorhaben wird nunmehr vom Bf als „Leistungsdiagnoselabor“ bezeichnet, ohne dass damit eine Änderung des Vorhabens einhergegangen ist. Zusammengefasst ist vorgesehen, die Halle zu unterteilen (der südliche Bereich der Halle soll vom Rest der Halle abgetrennt werden) und im südlichen Bereich eine Tuning-Werkstätte mit zwei Hebebühnen, einem Lager für E-Teile und einem Leistungsprüfstand mit Abgasabsauganlage zu errichten. Die Betriebszeiten der Tuning-Werkstätte wurden von Montag bis Freitag von 6:00 bis 19:00 Uhr und am Samstag von 7:00 bis 12:00 Uhr festgesetzt.

Das Fahrzeug-Tuning soll einen Teil des bestehenden Kfz-Betriebs darstellen; der Betrieb des Bf soll künftig die bestehende „Hauptwerkstätte“ und die projektierte Tuning-Werkstätte umfassen. Die angebotenen Tuning-Leistungen kann man – überblicksweise – 1. in Chip- und Software-Tuning (Umprogrammieren der Einstellungen), 2. den Einbau eines neuen Steuergeräts sowie einer neuen Verkabelung und Programmierung sowie 3. weitergehende Umbauten des Fahrzeuges untergliedern [siehe zu alldem die nähere Beschreibung durch den Bf in der Verhandlung; VHP ON 11ad, S. 4 f].

Die weitergehenden Umbauten (wie der Tausch einer Auspuffanlage, eines Laders, eines Turbos, etc.) werden in den „Hauptwerkstätte“ ausgeführt. Die mit den elektronischen Arbeiten (1. und 2.) in Zusammenhang stehenden Arbeiten werden in der Tuning-Werkstätte ausgeführt. Sollten bei einem Fahrzeug sowohl ein weitergehender Umbau als auch elektronische Arbeiten erfolgen, dann werden zunächst die Umbauten in der „Hauptwerkstätte“ durchgeführt und dann wird das Fahrzeug in die Tuning-Werkstätte verbracht.

Beim Einbau eines neuen Steuergeräts ist die Verkabelung zu den einzelnen Bauteilen, Sensoren und dergleichen neu auszuführen. Es wird dafür in der Tuning-Werkstätte ein „Kabelbaum“ individuell angefertigt. Der Einbau/Tausch der Verkabelung bzw. der sonstigen erforderlichen Bauteile bedingt, dass man Kfz-Teile ausbauen muss; derartige Ausbauten von Teilen werden, soweit sie mit elektronischen Arbeiten in Zusammenhang stehen, in der Tuning-Werkstätte ausgeführt. Dies kann – beispielweise – die Demontage eines Reifens, die Demontage eines Innenkotflügels, den Einbau eines neuen Innenkotflügels (Plastikclips brechen in der Regel beim Ausbau, was den Austausch des Teiles erforderlich macht) und den Tausch von sonstigen elektronischen Bauteilen (bspw. Sensoren) umfassen. Der jeweilige Arbeitsumfang ist im Einzelnen vom Auftragsumfang – und sohin von den Wünschen und der Zahlungsbereitschaft des Kunden – abhängig.

Wenn die genannten Arbeiten und die Programmierung abgeschlossen sind, wird das Fahrzeug zum Leistungsprüfstand gebracht. Dabei werden die Reifen auf Rollen positioniert und das Fahrzeug wird bis zum Abriegeln, also bis zur maximalen Drehzahl, beschleunigt, um auf dieser Basis die Leistung zu ermitteln und ein Leistungsdiagramm zu erstellen; ferner werden Abgasdaten gemessen. Dies erfolgt bei einer Auto-Testung im Schnitt zwischen drei und fünf Mal, wobei ein Fahrzeug rund zwei Mal auf den Leistungsprüfstand kommt. Ein Messvorgang nimmt bei einem Fahrzeug eine Dauer von einer halben Stunde bis zu einer Stunde in Anspruch; dazu kommen Vorbereitungsarbeiten (Ausrichten und Fixieren des Fahrzeuges, udgl). Vor Durchführung eines Tests kann es notwendig sein, Betriebsflüssigkeiten (Motoröl) aufzufüllen.

Ein saisonaler Reifenwechsel, intervallmäßige Services wie ein Ölwechsel, die Überprüfung nach § 57a KFG und die Reparatur von mechanisch beschädigten Fahrzeugen erfolgen nur in der „Hauptwerkstätte“.

1.6. Hebebühnen werden benötigt, um zu allen Teilen eines Kfz zu gelangen. Ansonsten werden für die beschriebenen Arbeiten Handwerkzeuge eingesetzt. Auch die Demontage und Montage eines Rades soll projektgemäß mit einem Drehmomentschlüssel (also händisch) erfolgen. In typischen Werkstätten ist dafür der Einsatz eines Schlagschraubers üblich.

Der Leistungsprüfstand im Gebäude ist eingehaust, wobei für das Mauerwerk der Einhausung im Einreichplan bestimmte Schalldämmmaße definiert werden; darüber hinaus befindet sich zwischen der Außenwand der Halle und der Einhausung Mineralwolle als Dämmmaterial. Der Leistungsprüfstand umfasst eine Abgasabsauganlage. Bei der Abgasabsaugung wird projektgemäß ein Schalldämpfer mit einem Einfügedämpfungsmaß in einem gewissen Ausmaß verbaut, um die Emissionen auf ≤ 56 dB zu vermindern. Der Leistungsprüfstand soll projektgemäß 4 Stunden pro Tag in Betrieb sein. Das vom Bf im Verfahren vorgelegte schalltechnische Projekt hat die im Einreichplan und im Projekt definierten Parameter zum Gegenstand.

1.7. Feststellungen zur Betriebstypologie:

In Kfz-Werkstätten werden Reparaturarbeiten und vorbeugende Servicearbeiten durchgeführt. Sie verfügen typischerweise über nachfolgende Maschinen: Hebebühnen, Reifen-Montier- und Wuchtmaschinen, Bremsenprüfstand, Druckluft-Kompressoren, Hydraulikpresse, Achs-Vermessungsstand, ACC-Einstellgerät, Klimaservicegerät, mobile Fahrzeugabgasabsauganlage, Diagnosegeräte, Schweißgerät, Scheinwerfereinstellgerät, Bremsenentlüftungs-gerät und diverse Handgeräte.

Bei dieser Auflistung handelt es sich um jene Maschinen, die eingesetzt werden können und die relevant für die typischen betrieblichen Emissionen sind; es werden aber in den seltensten Fällen Kfz-Werkstätten mit sämtlichen Maschinen und Anlagen ausgestattet bzw. alle Tätigkeiten durchgeführt. Umgekehrt gibt es Kfz-Werkstätten, die Tätigkeiten ausführen, die nicht der klassischen Kfz-Werkstätte zuordenbar sind (bspw. Lackieranlage, Waschanlage). Innerhalb von Kfz-Betrieben gibt es eine große Bandbreite von großen Vertragswerkstätten bis hin zu Kleinstunternehmen. Ein durchschnittlicher Kfz-Betrieb weist rund zwei bis drei Hebebühnen auf. Maschinenintensive Tätigkeiten werden immer mehr an spezialisierte Betriebe ausgelagert bzw. werden manche Tätigkeiten aus Emissionsgründen unterlassen.

Kfz-Servicestationen sind aus rechtlichen Gründen in ihrem Leistungsumfang limitiert und führen nur eingeschränkte Leistungen im Bereich der Wartung und des Services durch. Sie verfügen typischerweise über Maschinen wie Hebebühnen, Reifen-Montier- und Wuchtmaschinen, Druckluft-Kompressoren, Klimaservice-gerät und diverse Handgeräte.

Kfz-Werkstätten und Servicebetriebe weisen durchaus „lärmintensive“ Maschinen auf, die jedoch durchschnittlich jeweils nur kurze Zeit in Betrieb sind (so sind die in Kfz-Werkstätten besonders lärmintensiven Maschinen wie Druckluft-schlagschrauber, Druckluftpistole, Winkelschleifer, Schweißgerät und Hochdruckreiniger durchschnittlich jeweils weniger als 10 Minuten pro Arbeitstag in Betrieb; in Service-Stationen ist eine Druckluftpistole ebenfalls durchschnittlich weniger als 10 Minuten pro Arbeitstag in Betrieb, während Staubsauger, Nasssauger, Poliermaschinen und Hochdruckreiniger rund 20 bis 90 Minuten in Betrieb sind). Die lautesten der genannten Geräte (Druckluftschlagschrauber, Druckluftpistole, Winkelschleifer) weisen einen Schalldruckpegel $L_{A,eq}$ von rund 96 bis 97 dB auf und sind im Durchschnitt rund 2 bis 8 Minuten täglich im Einsatz.

Der verfahrensgegenständliche Leistungsprüfstand weist – für die Dauer der Leistungsprüfung – einen Schalldruckpegel $L_{A,eq}$ von rund 97 dB auf; während der maximalen Beschleunigung des Motors ergab sich ein Schalldruckpegel $L_{A,eq}$ von rund 104 dB. Die Pegelspitzen $L_{A,1}$ liegen bei rund 111 dB. Es zeigen sich Hallenpegel von rund 73 bis 69 dB und Außenpegel von rund 66 dB.

Ein Leistungsprüfstand eines Vergleichsbetriebs zeigte ähnliche Werte (Schalldruckpegel $L_{A,eq}$ von rund 99 bis 102 dB; Pegelspitzen $L_{A,1}$ von rund 111 bis 113 dB).

Das vorliegende Motor-Tuning umfasst die Demontage und den Tausch von Fahrzeugkomponenten. Dabei kommen Maschinen und Anlagen zum Einsatz, wie sie typischerweise auch in Kfz-Werkstätten und -Servicestationen zum Einsatz kommen (Hebebühnen, Werkzeuge und Handgeräte, Abgasabsaugung). Ein Leistungsprüfstand ist in einer Kfz-Werkstätte üblicherweise nicht vorhanden, wenngleich eine Vergleichbarkeit mit einem Bremsenprüfstand (umgekehrtes Wirkprinzip) besteht. Ein Bremsenprüfstand ist aber in Bezug auf die Schallemissionen als geringer einzustufen, weil der Motor nicht auf Vollleistung gebracht werden muss. Ein Leistungsprüfstand verursacht vergleichbare Schallpegel, wie sie auch in Kfz-Werkstätten auftreten bzw. treten teils höhere Schallpegel auf. Auch hinsichtlich der Einsatzzeit ist der Leistungsprüfstand vergleichbar mit „lärmintensiven“ Maschinen, die in Kfz-Werkstätten eingesetzt werden.

Es liegt bei der Tuning-Werkstätte kein Reparaturbetrieb im eigentlichen Sinne vor; es geht aber um die Veränderung von Leistungsmerkmalen oder sonstigen

Eigenschaften von Fahrzeugen, was durchaus einen Service-Charakter besitzt. Insbesondere durch den Leistungsprüfstand werden Emissionen in einer Größenordnung verursacht, die typischerweise auch in Kfz-Werkstätten auftreten können. Eine wesentliche Unterschreitung vom Betriebstyp der Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern (Kfz-Werkstätte) liegt daher nicht vor.

2. Beweis wurde erhoben durch Einschau in die Entscheidung zu LVwG-153893, den vorgelegten Behördenakt, die ergänzend vorgelegten Bauakten aus früheren Verfahren, die Stellungnahme des Bf samt der vorgelegten Betriebsbeschreibung, die Einholung einer ergänzenden Stellungnahme des Amtssachverständigen (ASV), Einschau in das offene Grundbuch und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, in der das Vorhaben ausführlich erörtert wurden und die Sachverständigen (ASV und Privatsachverständiger des Bf) jeweils nähere Ausführungen machten.

Die Feststellungen unter den Punkten 1.1. und 1.2. ergeben sich aus dem Grundbuch und dem Flächenwidmungsplan; die Feststellungen unter Punkt 1.3. aus den vorgelegten Bauakten. Die Feststellungen unter Punkt 1.4. ergeben sich aus den Einreichunterlagen und der Erörterung in der Verhandlung. Die Feststellungen unter Punkt 1.5. ergeben sich aus den Einreichunterlagen, dem vom Bf vorgelegten schalltechnischen Projekt und – was die Üblichkeit des Einsatzes von Schlagschraubern betrifft – den Ausführungen des ASV.

Die Feststellungen unter Punkt 1.6. ergeben sich aus der Stellungnahme des Bf und den Angaben des Bf sowie des Privatsachverständigen in der Verhandlung (VHP ON 11ad, S. 1 f und S. 12).

Zu den Feststellungen unter Punkt 1.7.:

Die Feststellungen in den Absätzen 1 und 2 gründen auf die Ausführung des ASV DI I__ in der mündlichen Verhandlung (VHP ON 11ad, S. 13) und sein Gutachten (S. 6 f). Dem wird von dem Bf beigezogenen Privatsachverständigen Ing. F__ nicht substantiiert entgegengetreten; zwar heißt es im Gutachten auf S. 15 zunächst, dass die Ausstattung „durchwegs identisch“ sei, es wird dann aber auf gewisse Unterschiede eingegangen (etwa auf Lackieranlagen) und abschließend festgestellt, dass die maschinelle Ausstattung „sehr umfangreich“ sein „kann“. Es erscheint auch nach der allgemeinen Lebenserfahrung nachvollziehbar, dass es zwar einen gewissen Grundleistungsumfang geben wird, dass aber nicht jeder Betrieb jeden erdenklichen Leistungsumfang abdecken wird. Auch trat der Privatsachverständige der näheren Beschreibung des ASV in der Verhandlung nicht entgegen. Die Feststellungen in Absatz 3 ergeben sich aus dem Gutachten des ASV; ihnen wurde nicht entgegengetreten. Die Feststellungen in Absatz 4 ergeben sich aus den Ausführungen des ASV, der sich in seinem Gutachten näher mit den

Schallemissionen einzelner Maschinen und Geräte auseinandersetzt und diese auch zu typischen täglichen Betriebsdauern in Bezug setzt (S. 8 f des Gutachtens). Diese Daten wurden nicht bestritten.

Was die Absätze 5 und 6 betrifft, wurde vom Bf eine Messung des (bereits vorhandenen) Leistungsprüfstandes an Ort und Stelle veranlasst; diese Werte sind im schalltechnischen Prüfbericht bzw. im schalltechnischen Projekt wiedergegeben. Die gemessenen Werte des Leistungsprüfstandes sind vergleichbar mit einer Messung aus einem Vergleichsbetrieb, wie der ASV darlegte (S. 5 f des Gutachtens; VHP ON 11ad, S. 11). (Zur Frage, ob das schalltechnische Projekt eine taugliche Grundlage für die betriebstypologische Beurteilung darstellt, siehe die nachfolgenden Erwägungen.)

Zu den Absätzen 7 bis 9:

Der ASV legt seinem Gutachten nachvollziehbar zu Grunde, dass (auch vor dem Hintergrund der gewerblichen Abgrenzung) im Wirtschaftsleben von Kfz-Werkstätten und Kfz-Servicestationen die Rede ist. In Kfz-Werkstätten werden Reparaturarbeiten und vorbeugende Servicearbeiten durchgeführt. Die Kfz-Service-Stationen haben im Gegensatz dazu einen stark eingeschränkten Tätigkeitsumfang; sie dürfen nur bestimmte Wartungs- und Pflegearbeiten vornehmen und in eingeschränktem Umfang Störungen beheben.

Dass das Tuning den Tausch und den Ausbau von Komponenten umfasst, wurde durch die Ausführungen des Bf in der Verhandlung (VHS ON 11ad, S. 4) ausführlich belegt.

Der Privatsachverständige führt aus, dass das klassische Tuning keine „Herstellung“ von Kraftfahrzeugen darstelle (auch der ASV ist davon nicht ausgegangen). Er führt ferner aus, dass es auch keine „Reparatur“ darstelle, weil das Tuning an einwandfrei funktionierenden Fahrzeugen vorgenommen werde. Das Fahrzeugtuning bezeichne eine individuelle Modifikation von Kfz mit dem Zweck, die Leistung, den Kraftstoffverbrauch oder die Fahreigenschaften zu verbessern oder zu verändern oder auch das optische Design zu ändern. Damit handle es sich weder um eine Service- oder eine Wartungstätigkeit noch um Reparaturen, sondern um eine Feinabstimmung an einem Kfz, um die gewünschten Eigenschaften zu erreichen. Der Privatsachverständige geht daher davon aus, dass es sich um einen Betriebstyp handle, der in der Betriebstypenverordnung nicht vorkomme (S. 5 seines Gutachtens). Der Privatsachverständige führt im Gutachten ferner an, dass Reparaturbetriebe und Tuning-Werkstätten wenig gemeinsam hätten; einzig das Abmontieren von Reifen und einzelnen Bestandteilen von Fahrzeugen seien mit sonstigen Kfz-Tätigkeiten vergleichbar. Diese Arbeiten seien aber nur als „Vorarbeiten“ anzusehen, um die eigentliche Tuning-Tätigkeit vornehmen zu können. In einer Reparaturwerkstätte liege der Fokus auf das

Spengeln, das Reparieren, Karosseriearbeiten, Lackieren und so weiter, wobei eine Lackieranlage vor allem in größeren Kfz-Betrieben vorhanden sei (S. 16 f).

Nach Ansicht des Gerichts nimmt der Privatverständige damit eine Abgrenzung vor, die dem Abstraktionsgrad der Betriebstypenverordnung nicht gerecht wird (siehe dazu auch die rechtliche Beurteilung). So erscheint es etwa nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen eine betriebstypologische Einordnung auf die „Motivation“ für Durchführung eines Teiletausches bzw. eines Arbeitsvorganges oder auf den Zustand der getauschten Teile abstellen sollte. Eine strenge begriffliche Differenzierung zwischen der ausschließlichen „Reparatur“ (die nur Defekte und mechanische Beschädigungen betreffen würde) und dem bloßem „Service“ bzw. der „Wartung“ (im eingeschränkten Umfang, wie er in Kfz-Service-Stationen durchgeführt werden darf) würde dazu führen, dass es von vornherein diverse übliche Arbeiten an Kfz gäbe, die weder dem einen noch dem anderen Themenkreis zuordenbar wären; oder sie würde dazu führen, dass man die Begriffe des „Services“ und der „Wartung“ auf einen Bereich ausdehnen müsste, der den Kfz-Service-Stationen nicht zusteht. Beides würde zu einer Abgrenzung führen, die der in der Realität vorhandenen Arten von Betrieben nicht entspricht, und dazu, dass sehr rasch ein betriebstypologischer Sonderfall oder ein Mischbetrieb vorliegt – all dies, obwohl sowohl die Reparatur als auch das Service und die Wartung von Kfz in der Betriebstypenverordnung derselben Widmungskategorie zugewiesen werden.

Es trifft damit zwar zu, dass beim „Tuning“ eines Fahrzeuges sprachlich nicht von einer „Reparatur“ gesprochen werden kann, weil nicht defekte Teile ausgetauscht, sondern im Allgemeinen funktionierende Teile vor dem Hintergrund eines Kundenwunsches auf Verbesserung des Fahrzeuges getauscht werden. Für das Gericht ist aber nicht erkennbar, dass sich der Tausch eines defekten Teiles (wie eines defekten Steuergerätes oder eines defekten Sensors) wesensmäßig vom Tausch eines nicht defekten Teils unterscheidet. Dazu kommt, dass die routinemäßigen Serviceumfänge bei Kfz auch den Tausch von Teilen vorsehen, bevor sie ihre Verschleißgrenze überschritten haben; auch in diesem Fall kommt es zum Austausch von Teilen, die noch nicht defekt sind. Auch der vom Privatsachverständigen geäußerte Hinweis, dass der Ausbau (und ggf. Austausch) von anderen Bestandteilen des Fahrzeuges mitunter nur eine „Vorarbeit“ für den Tausch von Komponenten darstelle, ist nicht atypisch; auch bei anderen Arbeiten an verbauten Kfz-Komponenten wird es immer wieder dazu kommen, dass Fahrzeugteile ausgebaut werden müssen, sodass sich Tuning nicht von sonstigen Reparatur- und Service-Arbeiten unterscheidet.

Der ASV setzt sich in seinem Gutachten näher mit dem Tuning-Begriff auseinander und kommt vor diesem Hintergrund nachvollziehbar zum Ergebnis, dass dem Tuning ein Service-Charakter in einem Kfz-spezifischen Kontext beigemessen werden kann.

Das Projekt hat zum Gegenstand, dass Modifikationen an Kraftfahrzeugen durchgeführt werden. Das Vorhaben beschränkt sich nicht auf bloßes „Chip- und Softwaretuning“ (im Sinne einer Umprogrammierung der Einstellungen des Fahrzeuges), sondern dies stellt nur einen Teilausschnitt des angebotenen Leistungsumfanges dar. Der Austausch der Steuerungselektronik mit der gesamten Verkabelung geht weit über ein bloßes Programmieren hinaus. Die Ausführungen im Gutachten des Privatsachverständigen, wonach die Arbeit im elektrischen Bereich zu suchen sei (S. 16) oder die Arbeiten „zu 95% denen eines Elektrikers gleich[komme]“, dürfen nicht den Blick darauf verstellen, dass Arbeiten an Kraftfahrzeugen stattfinden:

Es werden Kraftfahrzeugkomponenten ausgetauscht (bspw. Steuergerät, Sensoren), es werden die Verkabelungen dieser Bauteile getauscht (ausgehend vom neuen Steuergerät werden die Kabel getauscht), wobei es – um dies durchführen zu können – dazu kommt, dass Kfz-Teile ausgebaut (bspw. Demontage eines Reifens, Demontage des Innenkotflügels) und auch ersetzt werden (bspw. Einbau eines neuen Innenkotflügels, weil Plastik-Verbindungsstücke anlässlich der Demontage gebrochen sind). Dafür werden Hebebühnen und Handwerkzeuge eingesetzt. Dazu kommt, dass die modifizierten Fahrzeuge auf einem Leistungsprüfstand einem Leistungs- und Abgastest unterzogen werden, wofür die Fahrzeuge auf maximale Drehzahl gebracht werden müssen. Die dabei entstehenden Abgase müssen abgesaugt werden.

Auch sind Kfz schon nach dem allgemeinen Erfahrungsschatz seit vielen Jahren und in immer stärkerem Ausmaß durch elektrische Bauteile, Elektronik, Sensoren und Software geprägt und nehmen darüber hinaus „elektrische“ Arbeiten durch die steigende Zahl an Elektrofahrzeugen immer mehr zu.

Mit anderen Worten kann der bloße Umstand, dass an einem Kfz Arbeiten durchgeführt werden, die die Elektrik bzw. Elektronik betreffen, nicht dazu führen, dass es sich um eine Art Elektrikerbetrieb handeln würde. Auch weist der ASV darauf hin, dass für die Durchführung dieser Arbeiten solche Maschinen eingesetzt werden, wie sie auch in Kfz-Werkstätten und -Servicestationen zum Einsatz kommen. Das ist schlüssig und nachvollziehbar: Ein Elektriker würde keine Hebebühne oder einen Kfz-Leistungsprüfstand einsetzen; zu seinem Tätigkeitsbereich gehört es auch nicht, Arbeiten an Kfz durchzuführen.

Das Gericht erachtet es daher als nachvollziehbar, wenn der ASV den vorliegenden Betrieb den in der Betriebstypenverordnung grundgelegten Kfz-Betrieben zuordnet und den Kfz-Servicecharakter hervorstreicht.

Dazu kommt, dass vom Privatsachverständigen – ausgehend von der von ihm angenommen Betriebstype des Kfz-Tuning-Betriebes, die in der

Betriebstypenverordnung nicht vorkomme – ausführt, dass auf Vergleichsbetriebe abzustellen sei und eine Beurteilung der typischerweise auftretenden Emissionen vorzunehmen sei. Der Privatsachverständige beschränkt sich auf die von ihm angenommene Abgrenzung zu Reparatur- und Service-Betrieben, legt aber nicht dar, welche Merkmale (Ausstattung, Emissionen, etc.) die in den Raum gestellte Betriebstype des Tuning-Betriebs kennzeichnet. Es bleibt daher unklar, ob sich der Betrieb des Bf als typisch für die vom Privatsachverständigen in den Raum gestellten Betriebstype des Kfz-Tuning-Betriebs darstellt. Die Ausführungen zu Vergleichsbetrieben (S. 15 f und S. 19 f seines Gutachtens) legen die faktische Existenz von Tuning-Betrieben in verschiedenen Widmungskategorien dar. Es wird aber weder dargelegt, was konkret der jeweilige Leistungs- und Ausstattungsumfang des Betriebes ist und wie sich die Emissionen darstellen, noch wird dargelegt, weshalb ihre Einordnung in eine bestimmte Widmungskategorie zutreffend wäre. Darauf, ob die genannten „Vergleichsbetriebe“ etwa einen Leistungsprüfstand haben, wurde nicht abgestellt (VHP ON 11ad, S. 13). Die Herleitung eines „typischen“ Betriebes ist aus diesen Angaben nicht möglich.

Die Emissionsbeurteilung und die darauf aufbauende Zuordnung zu einer Widmungskategorie führte der Privatsachverständige anhand des schalltechnischen Projekts durch. Das schalltechnische Projekt hat aber den konkreten Betrieb samt einzelfallbezogener Schallschutzmaßnehmen zum Gegenstand. So liegt dem schalltechnischen Projekt die Anbringung eines Schalldämpfers, der ein im schalltechnischen Projekt ziffernmäßig definiertes Emissionsmaß herstellen soll (S. 8 des schalltechnischen Projekts: „*Durch den Einbau eines Schalldämpfers ... muss die Emission noch auf $L_{w,A} \leq 56$ dB vermindert werden. Die Berechnungen der Immissionen erfolgte bereits mit dieser Minderungsmaßnahme*“), zugrunde (der ASV legte nachvollziehbar dar, dass der Einsatz und die Bemessung von Schalldämpfern immer von den jeweiligen einzelfallbezogenen konkreten Anforderungen abhängt), genauso wie der Verzicht auf einen Schlagschrauber zur Demontage und Montage von Reifen (obwohl der ASV nachvollziehbar darlegte, dass es üblich sei, dafür Schlagschrauber zu verwenden) und die Reduktion der Betriebszeiten des Leistungsprüfstandes auf 4 Stunden pro Tag, obwohl die Betriebszeiten der Tuning-Werkstätte von Montag bis Freitag von 6:00 bis 19:00 Uhr und am Samstag von 7:00 bis 12:00 Uhr festgesetzt wurden. Es geht in diesem schalltechnischen Projekt um die Schallleistungspegel der geplanten Tuning-Werkstätte (so auch S. 20 f des Gutachtens des Privatsachverständigen). Warum konkret dieses schalltechnische Projekt geeignet wäre, eine betriebstypologische Einordnung zu erlauben, wird nicht näher ausgeführt; insbesondere hat es keine typisierende Betrachtung der angenommenen Betriebstype des Kfz-Tuning-Betriebes zum Gegenstand.

Zum Gutachten des ASV führte der Privatsachverständige in der Verhandlung zwar – zutreffend – aus, dass der Leistungsprüfstand als Bestandteil der Gesamtanlage zu sehen sei und daher nicht isoliert als Betriebstype zu betrachten sei, sondern

der Gesamtbetrieb zu betrachten sei (VHP ON 11ad, S. 15). Es ist aber nicht ersichtlich, dass der ASV dies gemacht hätte; vielmehr hat der ASV die gesamte projektierte Tuning-Werkstätte betrachtet, aber dabei auch den – aus seiner Sicht besonders emissionsintensiven – Leistungsprüfstand ins Kalkül gezogen. Er hat dabei hervorgestrichen, dass auch in Kfz-Werkstätten lärmintensive Maschinen jeweils nur wenige Minuten zum Einsatz kommen. Auch verweist der ASV auf die abstrahierende Vergleichbarkeit mit einem Bremsenprüfstand, wobei beim Bremsenprüfstand der Motor nicht auf Vollleistung gebracht werden müsse, sodass dieser Bremsenprüfstand geringere Schallemissionen verursache (S. 10 seines Gutachtens). Der Leistungsprüfstand ist, weil ein Fahrzeug im Inneren eines Gebäudes betätigt wird, auch mit einer Abgasabsaugung ausgestattet. Auch der Privatsachverständige verweist auf die für Kfz-Werkstätten übliche Ausstattung mit Bremsenprüfstände und Absauganlage und dass „teilweise“ auch Motoren- und Leistungsprüfstände zum Einbau gelangten, wobei die bestehende Werkstätte des Bf über alle diese Maschinen verfüge (S. 15 des Gutachtens des Privatsachverständigen).

Der angesprochene Leistungsprüfstand verursacht die relevantesten Emissionen (auch der Privatsachverständige führt aus, dass der Leistungsprüfstand ein lärmtechnisch zu beachtender Faktor sei; S. 9 seines Gutachtens) und hatte daher entsprechend Eingang in die Betrachtung gefunden. Die vom ASV angestellte gesamthafte Betrachtung – der zufolge Arbeiten an Kfz stattfinden, dafür für Kfz-Werkstätten typische Maschinen zum Einsatz gelangen und diese Maschinen Emissionen verursachen, wie sie auch in typischen Kfz-Werkstätten auftreten – stellt sich für das Gericht als schlüssig und nachvollziehbar dar. Das Gericht folgt daher den betriebstypologischen Ausführungen des ASV.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

1. Der Bf beabsichtigt nach dem Wortlaut der ursprünglichen Einreichung die Errichtung einer Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand in einer bestehenden Lagerhalle, die im gemischten Baugebiet situiert ist. Das Vorhaben wird vom Bf nunmehr als „Leistungsdiagnoselabor“ bezeichnet, was aber keine Änderung des Projekts bewirkt hat. Zwar ist das Baubewilligungsverfahren ein Projektgenehmigungsverfahren; der vom Bf beabsichtigte Betriebsumfang beschränkt sich aber – wie die obigen Feststellungen zeigen – keineswegs auf eine bloße „Diagnose“ oder ein „Labor“. Für die widmungsrechtliche Beurteilung kommt es nicht auf die Selbstbezeichnung des Vorhabens, sondern auf den sich aus dem Projekt ergebenden Verwendungszweck an. In den weiteren Ausführungen wird daher auf eine Tuning-Werkstätte und einen Leistungsprüfstand Bezug genommen, weil dies dem Vorhaben inhaltlich entspricht.

2. Der bestehende Betrieb des Bf deckt das Spektrum der Wartung, des Services und der Reparatur von Kraftfahrzeugen ab. Die bestehende Werkstätte befindet sich – daher zutreffend – im Betriebsbaugebiet.

Die projektierte Tuning-Werkstätte soll ein Teil des Gesamtbetriebes sein und gliedert sich auch in Bezug auf die Abläufe darin ein. So könnten „lärmerregende Tätigkeiten“ im „Stammbetrieb“ durchgeführt werden und beschrieb der Bf in der Verhandlung die unterschiedlichen Umfänge von Tuning näher, wobei es dazu kommen kann, dass (andere) Arbeiten in der Hauptwerkstätte erfolgen und das Fahrzeug dann von der Hauptwerkstätte in die Tuning-Werkstätte verbracht wird. Die im Zusammenhang mit der Elektronik stehenden Tuningarbeiten werden allerdings immer in der Tuning-Werkstätte durchgeführt; genauso wie die Leistungsprüfung.

Es handelt sich daher um einen einheitlichen Kfz-Betrieb, der um das Spektrum des Tunings erweitert werden soll. Diese Erweiterung soll in einer bestehenden Lagerhalle im gemischten Baugebiet erfolgen.

3. Der Bf bringt vor, dass ein Anwendungsfall des § 21 Abs. 4 Oö. ROG 1994 vorliege. Dazu ist auszuführen:

3.1. Dieser Bestimmung zufolge dürfen an einem „bestehenden Gewerbebetrieb“, „der sich in einem Gebiet gemäß § 21 Abs. 2 Z 1 bis 6 befindet, in dem er auf Grund der Bestimmungen dieses Landesgesetzes oder auf Grund einer Änderung der Widmung nicht mehr errichtet werden dürfte“, im Rahmen der Bauvorschriften bewilligungs- und anzeigepflichtige Maßnahmen vorgenommen werden, wenn dadurch die durch Verordnung der Landesregierung für die einzelnen Widmungskategorien festgelegten Grenzwerte für Emissionen und Immissionen nicht überschritten werden.

3.2. Wenn die Rechtsordnung an einen „bestehenden“ Gewerbebetrieb anknüpft und daraus gewisse Privilegierungen ableitet, dann ist – wenn sich aus dem Gesetzeswortlaut nicht ausdrücklich anderes ergibt – auf den rechtlichen bzw. rechtskonformen Bestand abzustellen.

Der Bf verfügt über eine Kfz-Werkstätte, die als solche bau- und gewerbebehördlich genehmigt ist. Die Kfz-Werkstätte ist im Betriebsbaugebiet gelegen und verfügt über bestimmte Maschinen und Arbeitsabläufe, die auch Teil des gewerbebehördlichen Verfahrens waren; das Einlagern von Kfz-Teilen und/oder ausrangierten Fahrzeugen in der Lagerhalle war kein Gegenstand eines gewerbebehördlichen Verfahrens (oder eines baubehördlichen Verfahrens). Vielmehr wurde in der Verhandlungsschrift zur bau- und gewerbebehördlichen Verhandlung bloß sachverhaltsmäßig wiedergegeben, dass sich eine Lagerhalle in der Nachbarschaft befinde. Ein Verfahren, das die Lagerhaltung in der Lagerhalle

im Zusammenhang mit der Kfz-Werkstätte zum Gegenstand hat – insbesondere ein Verfahren, das die Abläufe zwischen der Werkstätte und dem Lager sowie die dort gelagerten Objekte zum Gegenstand hat –, gab es nicht.

Die Lagerhalle bezieht sich nach der Betriebsbeschreibung aus dem gewerberechtlichen Verfahren ausdrücklich (und, wie es in der betreffenden Verhandlungsschrift heißt, „ausschließlich“) auf „Sanitär-, Wasserleitungs- und Heizungsartikel und Edelstahlteile“.

Wie sich aus § 81 Abs. 1 GewO 1994 ergibt, bedarf nicht jede Änderung einer genehmigten Betriebsanlage einer Genehmigung, sondern nur eine solche Änderung, die geeignet ist, die in § 74 Abs. 2 GewO 1994 umschriebenen Interessen zu beeinträchtigen. Diese Genehmigungspflicht ist bereits dann gegeben, wenn die Änderung grundsätzlich geeignet ist, die in § 74 Abs. 2 GewO 1994 bezeichneten Beeinträchtigungen hervorzurufen und Auswirkungen im Sinne dieser Bestimmung (Gefährdungen, Belästigungen, usw.) nicht auszuschließen sind. Für die Beurteilung, ob Auswirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 GewO 1994 nicht auszuschließen sind, genügt es in der Regel, auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückzugreifen (vgl. dazu zuletzt etwa VwGH 3.9.2024, Ra 2021/04/0132, mwN).

Auch die sich aus § 81 Abs. 3 GewO 1994 ergebende Anzeigepflicht (für Änderungen nach § 81 Abs. 2 Z 7 GewO, also solche, die das Emissionsverhalten der Anlage zu den Nachbarn nicht nachteilig beeinflussen und die auf Grund der besonderen Situation des Einzelfalles erwarten lassen, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden Auflagen Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Personen vermieden und Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 3 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden) setzt voraus, dass die Änderung im Sinne des § 81 Abs. 1 GewO 1994 geeignet sein muss, die in § 74 Abs. 2 GewO 1994 umschriebenen Interessen zu beeinträchtigen (siehe dazu VwGH 18.3.2015, Ro 2015/04/0002).

Es kommt dabei auf die abstrakte Eignung an (siehe dazu ebenfalls die Entscheidung vom 18.3.2015). Die bestehende Lagerhalle ist umgeben von Nachbarn. Nach Ansicht des Gerichts ist es bei der Änderung des Lagergutes auf Kfz-Ersatzteile und ausrangierte Fahrzeuge nicht auszuschließen, dass damit Auswirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 GewO 1994 einhergehen, zumal sich die Brandgefahr, die Brandlasten und die Grundwassergefährdung (etwa durch Restflüssigkeiten) verändern können. Nach Ansicht des Gerichts wäre die Änderung im Bereich des Lagers daher nach der GewO 1994 anzeigepflichtig gewesen. Die Lagerhalle ist somit rechtlich nicht als Bestandteil der Kfz-Betriebsanlage anzusehen.

3.3. Auch wenn dies einzelfallbezogen anders zu beurteilen wäre, handelt es sich nicht um einen bestehenden Gewerbebetrieb, der sich in einem Gebiet befindet, in dem er aufgrund der Vorschriften des Oö. ROG 1994 bzw. des Flächenwidmungsplanes nicht mehr errichtet werden dürfte:

Gegenstand der Beurteilung ist die aktuell gültige Sach- und Rechtslage. Nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut kommt es auf den bestehenden Gewerbebetrieb an. Vorliegend bestehen eine Kfz-Werkstätte, die sich in der Widmung als Betriebsbaugebiet befindet, und eine Lagerhalle, die sich in der Widmung als gemischtes Baugebiet befindet. Sowohl die Kfz-Werkstätte als auch die Lagerhalle befinden sich bei getrennter Betrachtung in der für derartige Anlagen vorgesehenen Widmung (siehe zum Betriebsbaugebiet: § 22 Abs. 6 Z 1 Oö. ROG 1994 sowie Punkt 14. der Anlage 1 der Oö. BTypVO 2016 – „Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern“; siehe zum gemischten Baugebiet: § 22 Abs. 5 Z 2 Oö. ROG 1994).

Auch wenn diese Anlagen zu einem einheitlichen Gewerbebetrieb gehören und daher – in einem ersten Schritt – gemeinsam zu betrachten wären, sieht § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 vor, dass Teile eines Betriebes, die sich emissionsseitig wesentlich von der Betriebstype dieses Betriebes unterscheiden (wie Büro- oder Lagernutzungen), auch in einer Widmungskategorie, die nicht der Betriebstype dieses Betriebes entspricht, errichtet werden dürfen, wenn sie für sich gesehen in der betreffenden Widmungskategorie zulässig sind. Sowohl wesensmäßig (die „Lagernutzungen“ werden in § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 ausdrücklich genannt) als auch in Bezug auf die Vorschriften der betreffenden Widmungskategorie (§ 22 Abs. 5 Z 2 Oö. ROG 1994) ist nicht ersichtlich, weshalb die Lagerhalle nicht im gemischten Baugebiet errichtet werden dürfte. Auch der Bf hebt in diesem Zusammenhang die geringen Immissionen im Zusammenhang mit der Lagerhalle und den Unterschied zu einer Kfz-Werkstätte hervor.

Der Bestand ist nach den Bestimmungen des Oö. ROG 1994 und des Flächenwidmungsplanes nicht zu beanstanden; es ist nicht ersichtlich, weshalb ein Betrieb mit der vorliegenden räumlichen Allokation nicht auch zum heutigen Zeitpunkt so errichtet werden dürfte. Es liegt daher keine Konstellation vor, in der sich ein bestehender Betrieb in einer für diesen Betrieb ungeeigneten Widmung befindet.

Erst die projektierte Änderung des Verwendungszwecks der Lagerhalle wirft die Frage auf, ob die geplante Verwendung mit der Flächenwidmung in Einklang steht. Dass aber erst die projektierte Änderung der Verwendung eines Gebäudes mit der Widmung in Konflikt gerät, ist nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut des § 21 Abs. 4 Oö. ROG 1994 kein Anwendungsfall dieser Bestimmung (arg: es geht um den „bestehenden“ Gewerbetrieb, der „nicht mehr errichtet werden dürfte“).

3.4. Im Ergebnis liegt kein Anwendungsfall des § 21 Abs. 4 Oö. ROG 1994 vor. Die Bestimmungen des § 4 der Oö. Grenzwertverordnung sind daher nicht anwendbar.

4. Zur Zulässigkeit der projektierten Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand im gemischten Baugebiet:

4.1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist Maßstab für die Lösung der Frage nach der Zulässigkeit eines Betriebes unter dem Blickwinkel der Flächenwidmung (hier: „Gemischtes Baugebiet“) 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 Betriebstype zu dienen, die nach Art der dort üblicherweise und nach dem jeweiligen Stand der Technik verwendeten Anlagen und Einrichtungen einschließlich der zum Schutze vor Belästigungen typisch getroffenen Maßnahmen sowie nach Art der dort entsprechend diesem Merkmal herkömmlicherweise entfalteten Tätigkeit auf das Ausmaß und die Intensität der dadurch verursachten Emissionen zu beurteilen ist (sog. „Betriebstypentheorie“; siehe dazu etwa VwGH 24.2.2025, Ra 2023/05/0240, mwN).

Zur Beurteilung des allfälligen Vorliegens eines Sonderfalles im Sinne von § 2 Oö. BTypVO 2016 ist ein Betrieb der zu beurteilenden Art typologisch (wozu in einem ersten Schritt die Kenntnis entsprechender, den gesamten Betriebsablauf umfassender Sachverhaltsgrundlagen erforderlich ist) dem bzw. den in Rede stehenden Betriebstyp(en) des jeweiligen Anhanges bzw. der gemäß § 1 Abs. 2 Oö. BTypVO 2016 als Grundlage für die Einordnung angenommenen Betriebstype als Vergleichsbetrieb(e) gegenüberzustellen (siehe dazu ebenfalls die zit. Entscheidung vom 24.2.2025).

4.2. In Anlage 1 der Betriebstypenverordnung sind unter Punkt 14. („Betriebe zur Erzeugung und Reparatur von Transportmitteln“) sämtliche Betriebe im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen dem Betriebsbaugebiet zugeordnet; dies gilt namentlich für „KFZ-Service- und Wartungsbetriebe“ sowie für die „Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern“.

4.3. Die Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand soll das Angebotsspektrum der bestehenden Kfz-Werkstätte erweitern und in den Gesamtbetrieb eingebettet sein; das Vorhaben soll aber im gemischten Baugebiet ausgeführt werden, also in einer anderen Widmung als jene, in der sich die bestehende Kfz-Werkstätte befindet. Es kann dahingestellt bleiben, ob das konkrete, in seinen Einzelheiten umrissene Vorhaben inklusive Lärmschutzmaßnahmen nur solche Emissionen verursacht, die die Widmungskategorie zulässt. Die Frage der Widmungskonformität ist nämlich anhand der Betriebstypentheorie zu beantworten; darüber hinaus hat der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 4.9.2001, 2001/05/0204, bereits klargestellt, dass der „*Sinn und Zweck der Widmung nicht nur der Schutz*

der Nachbarschaft [ist], sondern es liegt die Einhaltung der Widmungskategorien im öffentlichen Interesse, sodass die Bewilligungsfähigkeit eines Bauvorhabens nicht schon dann gegeben ist, wenn mit dem Vorhaben keine größeren Immissionen für die Nachbarn verbunden wären, als die Widmung zulässt“.

4.4. § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 regelt, dass Teile eines Betriebes, die sich emissionsseitig wesentlich von der Betriebstype dieses Betriebes unterscheiden (wie Büro- oder Lagernutzungen) auch in einer Widmungskategorie, die nicht der Betriebstype dieses Betriebes entspricht, errichtet werden dürfen, wenn sie für sich gesehen in der betreffenden Widmungskategorie zulässig sind.

Die Gesetzesmaterialien zu § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 führen aus (AB 1471/2015 BlgLT 27. GP, 12):

> „Derzeit besteht eine rechtlich unbefriedigende Situation für angestrebte Entwicklungen und Erweiterungen von Betrieben. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist von der Einheit der Betriebstype auszugehen, sodass auch für geplante nicht wesentlich störende Betriebserweiterungen (zB Lager und Büro) dieselben Widmungsvoraussetzungen wie für die bestehenden (emissionsstärkeren) Betriebsanlagenteile erfüllt werden müssen. Dadurch wurden in der Vergangenheit beispielsweise auch emissionsneutrale bzw. emissionsarme Betriebsentwicklungen erschwert oder verhindert.
>
> Durch diese Novellierung sollen vor allem betriebliche Erweiterungen, aber in Einzelfällen auch Neuansiedlungen durch räumlich-funktionale Gliederungen, etwa durch Zonierungen in Produktion im Betriebsbaugebiet, Verwaltung, Büro und Lager im eingeschränkten gemischten Baugebiet, ausdrücklich ermöglicht werden. Damit soll insbesondere eine Absicherung bestehender Betriebsstandorte unter Wahrung der Nachbarrechte gewährleistet und den Gemeinden mehr Planungsspielraum bei Neuansiedlungen eingeräumt werden. Mit dieser gesetzlichen Neuregelung wird somit künftig vom judizierten Grundsatz der Einheit der Betriebsanlage abgegangen.“

Der Verwaltungsgerichtshof hat in der Entscheidung vom 26.9.2017, Ro 2015/05/0024, ausgeführt, dass bei der Anwendung des § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 zu prüfen ist, ob die in Frage stehenden Teile des Betriebes als solche zu qualifizieren sind, die sich emissionsseitig wesentlich von der Betriebstype dieses Betriebes unterscheiden. Inwiefern sich die in Frage stehenden Teile eines Betriebes emissionsseitig von der Betriebstype unterscheiden müssen, zeigt der Gesetzgeber insofern näher auf, als er als Beispiel für derartige emissionsseitig wesentlich unterschiedliche Betriebsteile im Gesetzestext selbst die Büro- oder Lagernutzung anführt.

Daraus ergibt sich, dass nicht jegliche emissionsseitige Unterscheidung von der Betriebstype relevant ist, sondern dass ein „wesentlicher“ Unterschied vorliegen

muss, wobei diese Wesentlichkeit durch die beispielhaft angeführten Büro- und Lagernutzungen qualitativ umschrieben wird. Wenn dies der Fall ist, ist weiters zu erörtern, ob diese Teile des Betriebes für sich betrachtet in der Widmungskategorie gemischtes Baugebiet zulässig sind.

4.5. Im ersten Schritt ist daher zu fragen, ob sich die vorliegende Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand emissionsseitig „wesentlich“ von der Betriebstype des „Stammbetriebes“ unterscheidet, nämlich in einem solchen Ausmaß, wie dies etwa auf Büro- oder Lagernutzungen zutrifft. Es kommt also darauf an, ob es zu einer Erweiterung mit „betriebstypenfremden Betriebsteilen“ (so VwGH 24.2.2025, Ra 2023/05/0240) kommt.

Zur Beantwortung dieser (und der nachfolgend thematisierten) Frage wurde von der belangten Behörde ein Amtssachverständigengutachten eingeholt, das sich mit der Frage beschäftigte, wie der bestehende Kfz-Betrieb einzuordnen ist, inwiefern sich die geplante Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand vom bestehenden Kfz-Betrieb unterscheidet und ob sich die geplante Tuning-Werkstätte hinsichtlich Ausstattung, Tätigkeit und Emissionen von den Betriebstypen des Kfz-Service- und Wartungsbetriebes und der Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern unterscheidet.

Der Amtssachverständige hat in seinem Gutachten näher dargelegt, dass insbesondere durch den Leistungsprüfstand Emissionen in einer Größenordnung verursacht werden, wie sie typischerweise in Kfz-Werkstätten auftreten; ebenso hat er dargelegt, dass auch in Kfz-Werkstätten „lärmintensive“ Maschinen nur jeweils für kurze Zeit eingesetzt werden. Ein wesentlicher Unterschied zur Betriebstype des bestehenden Betriebs in der Art der in § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994 beispielhaft genannten Büro- oder Lagernutzungen ist daher nicht gegeben. Auch eine Betriebstypenfremdheit der Kfz-Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand kann nicht erkannt werden.

Dass ein Leistungsprüfstand grundsätzlich schallintensiv ist und keine mit einer Lagerung vergleichbare Konstellation vorliegt, bestreitet auch der Privatsachverständige in der Verhandlung nicht. Der Privatsachverständige geht zwar davon aus, dass ein betriebstypologischer Sonderfall vorliege, sodass aus seiner Sicht die Ausführung im gemischten Baugebiet zulässig sei; damit wird aber der zweite Prüfschritt angesprochen und nicht dargelegt, dass ein mit einer Lagernutzung (oder einer im Allgemeinen noch weniger emissionsgeneigten Büronutzung) vergleichbares Ausmaß einer Abweichung von der Betriebstype des bestehenden Betriebes vorliegen würde.

4.6. Auch wenn man diese Frage ausklammert und sich dem zweiten Prüfschritt – der Widmungskonformität der projektierten Erweiterung für sich – widmet, gelangt man zum gleichen Ergebnis:

4.6.1. Vorwegzuschicken ist, dass in der betriebstypologischen Einordnung eine abstrahierende Betrachtung zu erfolgen hat, weil jede Type eines Betriebes an sich gewissen Bandbreiten unterliegt und darüber hinaus jeder konkrete Betrieb gewisse Eigenheiten aufweisen wird, die ihn in der ein oder anderen Art von anderen gleichartigen Betrieben unterscheidet. Dies muss bei der Überlegung, ob ein Betrieb in der Betriebstypenverordnung nicht angeführt ist bzw. welche Konsequenzen dies hat (§ 1 Abs. 3) oder ob ein Sonderfall (§ 2) vorliegt, bedacht werden. In diesem Zusammenhang zeigt sich zum einen, dass die Beurteilung von nicht angeführten Betriebstypen anhand des gleichen Beurteilungsmaßstabes zu erfolgen hat, der der Einordnung in der Betriebstypenverordnung zugrunde liegt (§ 1 Abs. 3 iVm. § 1 Abs. 2 und Abs. 1); zum anderen liegt ein Sonderfall iSd. § 2 leg. cit. dann vor, wenn sich ein Betrieb „erheblich“ von der Betriebstype unterscheidet.

Wie bereits ausgeführt, sieht Anlage 1 der Betriebstypenverordnung vor, dass Kfz-Service- und Wartungsbetriebe und Kfz-Reparaturbetriebe im Betriebsbaugebiet errichtet werden dürfen.

Kfz-Betriebe unterliegen einer großen Bandbreite und es ist keineswegs davon auszugehen, dass die großen Vertragswerkstätten, die ein vollumfängliches Leistungsspektrum anbieten, als die durchschnittlichen Betriebe in diesem Bereich angesehen werden können. Vielmehr sind Betriebe im Durchschnitt kleiner und es bietet auch nicht jeder Betrieb alle Leistungen an bzw. verfügt nicht jeder Betrieb über alle Maschinen und Einrichtungen.

4.6.2. Wie bereits bei den Feststellungen und der Beweiswürdigung ausgeführt, hat das Projekt zum Gegenstand, dass technische Modifikationen an Kraftfahrzeugen durchgeführt werden. Es werden Kraftfahrzeugkomponenten ausgetauscht (bspw. Steuergerät, Sensoren), es werden die Verkabelungen dieser Bauteile getauscht (ausgehend vom neuen Steuergerät werden die Kabel getauscht), wobei es – um dies durchführen zu können – dazu kommt, dass Kfz-Teile ausgebaut (bspw. Demontage eines Reifens, Demontage des Innenkotflügels) und auch ersetzt werden (bspw. Einbau eines neuen Innenkotflügels, weil Plastik-Verbindungsstücke anlässlich der Demontage gebrochen sind). Für die Durchführung der Arbeiten werden Hebebühnen und Handwerkzeuge eingesetzt, wobei der Einsatz eines Schlagschraubers für die Demontage und Montage von Reifen als typisch anzusehen ist. Die modifizierten Fahrzeuge werden auf einem Leistungsprüfstand einem Leistungs- und Abgastest unterzogen, wofür die Fahrzeuge auf maximale Drehzahl gebracht werden müssen; die dabei entstehenden Abgase müssen abgesaugt werden. Der Leistungsprüfstand dient der Messung der Leistungs- und Abgaswerte der vom Bf modifizierten Kraftfahrzeuge und erfüllt einen werkstattspezifischen Zweck

(Feinabstimmung, Überprüfung der Arbeiten, Nachweis von bestimmten Werten, udgl.).

Es werden daher Maschinen eingesetzt, wie sie so (oder in vergleichbarer Art) in Kfz-Betrieben ihre Anwendung finden. Es finden ausschließlich Arbeiten an Kfz statt, wobei insbesondere nicht erkennbar ist, dass sich der Tausch eines defekten Teiles (wie eines defekten Steuergerätes oder eines defekten Sensors) wesensmäßig vom Tausch eines nicht defekten Teils unterscheidet.

4.6.3. Es liegt zwar bei einer Tuning-Werkstätte kein Reparaturbetrieb im eigentlichen Sinne vor; es geht aber um die Veränderung von Leistungsmerkmalen oder sonstigen Eigenschaften von Fahrzeugen, was durchaus einen Service-Charakter besitzt. Insbesondere durch den Leistungsprüfstand werden Emissionen in einer Größenordnung verursacht, die typischerweise auch in Kfz-Reparatur- und -Servicebetrieben auftreten. Auch in diesen Betrieben kommen emissionsintensive Maschinen durchschnittlich nur für jeweils begrenzte Zeitdauern zum Einsatz.

4.6.4. Das betriebstypologische Gutachten des Amtssachverständigen zeigte, dass eine wesentliche Unterschreitung vom Betriebstyp der Reparatur von Transportmitteln mit Ausnahme von Fahrrädern (Kfz-Werkstätte) nicht vorliegt. Es liegt daher auch kein Sonderfall iSd. § 2 Oö. BTypVO vor, sondern die projektierte Anlage ist der genannten Betriebstype zuzuordnen. Die Oö. BTypVO 2016 sieht dafür die Widmung als Betriebsbaugebiet vor.

4.6.5. Der Hinweis des Privatsachverständigen, dass es Tuning-Betriebe in verschiedenen Widmungskategorien gäbe, ermöglicht keine rechtlichen Rückschlüsse. Ebenso wenig ist der Hinweis in der Beschwerde, dass in der Oö. BTypVO 2016 auch andere Betriebe vorkommen würden, die ebenfalls laute Maschinen einsetzten (beispielhaft genannt wurden Elektromonteure, Fliesenleger und Hafner), geeignet, eine bestimmte Einordnung der vorliegenden Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand vorzunehmen.

4.6.6. Die Tuning-Werkstätte mit Leistungsprüfstand ist daher im gemischten Baugebiet nicht zulässig.

5. Zum Vorbringen, dass im behördlichen Verfahren das Parteiengehör nicht gewahrt worden sei, ist festzuhalten, dass das Verwaltungsgericht als Rechtsmittelinstanz rechtlich verpflichtet ist, allfällige Verfahrensfehler zu sanieren, indem geeignete Schritte gesetzt werden (siehe etwa VwGH 20.12.2017, Ra 2017/03/0069, mwN). Die Bf konnte sich in der Beschwerde und im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung umfangreich äußern; der Bf konnte außerdem Fragen an den Amtssachverständigen stellen und er hat selbst einen Privatsachverständigen beigezogen. Ein allfälliger Verfahrensfehler im behördlichen Verfahren ist daher saniert.

6. Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, weil keine Rechtsfrage zu klären war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung stützt sich auf den eindeutigen Gesetzeswortlaut des § 21 Abs. 4 Oö. ROG 1994 und die zitierte Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur Auslegung des § 21 Abs. 2a Oö. ROG 1994. Die vorliegende Entscheidung hat die einzelfallbezogene Beurteilung des Vorhabens des Bf sowie die Würdigung der vorliegenden betriebstypologischen Gutachten zum Gegenstand. Fragen, die über den konkreten Anlassfall hinausgehen, wurden dabei nicht aufgeworfen.

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 340 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. Huemer