jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1994/6/15 92/03/0141

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 15.06.1994

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

AVG §8;
LuftfahrtG 1958 §69 Abs1 litg;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs1 litc;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde 1.) des B und weitere acht Beschwerdeführer, alle in S, vertreten durch Dr. C, Rechtsanwalt in L, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 27. April 1992, Zl. 60.507/13-7/92, betreffend Flughafen Salzburg - Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Salzburger Flughafen Betriebsgesellschaft m.b.H. in Salzburg, vertreten durch Dr. M, Rechtsanwalt in S), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben jeweils anteilsmäßig dem Bund Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 2.400,-- und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von S 12.740,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei betreibt den Flughafen Salzburg auf Grund einer Zivilflugplatz-Bewilligung vom 8. April 1957 in der Fassung verschiedener Änderungsbescheide.

Mit einem mit 14. August 1990 datierten, bei der belangten Behörde am 4. September 1990 eingelangten Schreiben schränkte die mitbeteiligte Partei ihre am 13. Mai 1987 beantragte Änderung der Flugplatzgrenzen im nördlichen Bereich auf Einbeziehung lediglich des 120 m breiten Schutzstreifens der Präzisionsanflugbefeuerung der Instrumentenpiste 16 (gemäß § 77 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl. Nr. 313/1972 - ZFV, zwecks Erlangung der Hindernisfreiheit im Schutzstreifen der Präzisionsanflugbefeuerung) unter Anschluß der erforderlichen, mit 30. August 1990 datierten Unterlagen ein. Geplant war die Änderung der Flugplatzgrenzen auch nördlich der Autobahn im Bereich der Schwarzenberg-Kaserne nach Absenkung und Überdachung der Autobahn im Ausmaß von insgesamt 6,58 ha (davon 3,66 ha auf dem Areal der Schwarzenberg-Kaserne).

Mit Kundmachung vom 7. November 1990 wurde die mündliche Verhandlung über das Projekt für 28. November 1990 von der belangten Behörde anberaumt. Ebenso wurden u.a. auch die vom Vorhaben betroffenen Grundeigentümer, darunter auch die Beschwerdeführer, unter Anwendung des § 42 AVG geladen. In der Ladung wurde das Vorhaben genannt sowie auf die Pläne und die Möglichkeit der Einsichtnahme insbesondere am Flughafen in der Bauabteilung verwiesen.

Bei der Verhandlung, an der u.a. die Beschwerdeführer sowie deren anwaltlicher Vertreter teilnahmen, erklärte die mitbeteiligte Partei, auf Grund des Beschlusses ihrer Gesellschafter (Republik Österreich, Land und Stadt Salzburg) vom 27. November 1990 das Vorhaben neuerlich dahin zu beschränken, daß lediglich der südlich der Autobahn gelegene 120 m breite Schutzstreifen zwischen dem Ende der Stoppfläche und der Autobahn (im Ausmaß von 2,23 ha) ausschließlich aus Sicherheitsgründen in die bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen einbezogen werde. Hiebei wurden entsprechend ergänzte (einschränkende) Auswechslungspläne vom 7. November 1990 samt Grundstücksverzeichnis vorgelegt. Der schon 1989 von der mitbeteiligten Partei beigezogene private technische Sachverständige Univ.-Doz. Dipl.-Ing. D. (Angehöriger einer Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau in Deutschland) führte bei der Verhandlung aus, daß es grundsätzlich zur völligen Erreichung der durch die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geforderten Sicherheitsmaßnahmen der Absenkung der Autobahn sowie der Einbeziehung des nördlichen Teils des Schutzstreifens usw. bedürfe, aber auch die eingeschränkte Variante zu einer wesentlichen Verbesserung der derzeitigen Sicherheitsverhältnisse führe und im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sei. Die Amtssachverständigen der belangten Behörde erstatteten ein im wesentlichen gleichlautendes, allerdings noch weit ausführlicheres Gutachten, wobei sie insbesondere auf die Bestimmungen der §§ 6, 77 Abs. 2 und 79 ZFV verwiesen. Die Maßnahmen seien geeignet und notwendig und stellten eine ausschließliche Sicherheitsmaßnahme dar. Eine Zunahme des Flugverkehrs werde dadurch nicht bewirkt, sie hätte auch keine Auswirkungen auf die Fluglärmsituation usw. Auch das eingeschränkte Vorhaben bedeute eine wesentliche Verbesserung der Sicherheitsverhältnisse im nördlichen Flughafenbereich bei Einhaltung jener Bedingungen und Auflagen, die sodann in den Bescheidspruch aufgenommen wurden. Auch der Vertreter der Beschwerdeführer gab eine umfassende Stellungnahme ab (im wesentlichen mangelnder Bedarf, man fliege auch bisher ohne Hindernisfreiheit, es sei nicht Aufgabe von Salzburg, auch die angrenzenden Bundesländer Oberösterreich, Kärnten, Tirol, Steiermark, Vorarlberg und das angrenzende Bayern mit Touristen zu versorgen, usw.).

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 27. April 1992 wurde der mitbeteiligten Partei über ihren Antrag die Bewilligung zur Änderung der in der Zivilflugplatz-Bewilligung vom 8. April 1957 und anderen Bescheiden festgelegten Flugplatzgrenzen und Bodeneinrichtungen des Flughafens Salzburg erteilt. Es wurden unter Abspruch A. (Betriebsumfang) die bestehenden Flugplatzgrenzen dahingehend geändert, daß ein südlich der Westautobahn gelegener 120 m breiter (und ca. 180 m langer) Schutzstreifen im Bereich der Präzisionsanflugbefeuerung 16 - zwecks Herstellung der im § 77 Abs. 2 ZFV vorgeschriebenen Hindernisfreiheit in diesem Schutzstreifen - in das Flughafenareal einbezogen wurde, wobei sich die geänderten Flugplatzgrenzen und die Lage der in diesem Bereich geplanten Bodeneinrichtungen (Einsatzstraße entlang der Präzisionsanflugbefeuerung, "Crash-Tor" usw.) aus einem bestimmten Plan ergeben. Unter Punkt B. wurden verschiedene Bedingungen und Auflagen getroffen, so insbesondere, daß

1.) die Flugplatzumzäunung nach Einlösung der aus den Plänen ersichtlichen Grundstücke entlang der im Flughafenlageplan vom 7. November 1990 dargestellten Flugplatzgrenzen gemäß § 6 Abs. 2 ZFV herzustellen, 2.) der 120 m breite Schutzstreifen der Präzisionsanflugbefeuerung 16 zwischen der südlichen Begrenzung der Autobahn und dem Nordrand der Stoppfläche auf das Höhenniveau der Stoppfläche aufzuschütten und zu planieren,

3.) die im Schutzstreifen der Anflugbefeuerung südlich der Autobahn in Abständen von 30 m situierten Tragkonstruktionen der bestehenden Präzisionsanflugbefeuerung durch leichtgewichtige Tragkonstruktionen, wie glasfaserverstärkte Kunststoffrohre, zu ersetzen, 4.) das am nördlichen Ende der Einsatzstraße in der Flughafenumzäunung vorgesehene Tor für Flugunfallseinsätze als sogenanntes "Crash-Tor" auszuführen und

5.) (zusammengefaßt) im Schutzstreifenbereich nördlich der Autobahn (er betrifft nicht die Beschwerdeführer) bestimmte Luftfahrthindernisse entsprechend zu kürzen bzw. zu beseitigen bzw. zu kennzeichnen seien. Im Abspruch C. wurde festgestellt, daß die verordnete Sicherheitszone unberührt bleibe und im Abspruch D. auf die erforderliche Betriebsaufnahmebewilligung verwiesen. Abspruch E. betrifft die von der mitbeteiligten Partei zu entrichtenden Kosten. In der Begründung heißt es, es sei der, wenn auch eingeschränkte Antrag nach dem eingeholten Gutachten der Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 28. November 1990 im Interesse der Erhöhung der

Sicherheit des Betriebsablaufes auf dem Flughafen und damit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt insgesamt als erforderlich anzusehen. Es werde eine deutliche Verbesserung der Sicherheitsverhältnisse im nördlichen Flughafenbereich erreicht. Vor allem aber könne dadurch das Gelände südlich der Autobahn aufgeschüttet und planiert werden, um die für den Einsatz der Radiohöhenmesser moderner Verkehrsflugzeuge erforderliche, entsprechend ebenflächige Reflexionsfläche zu schaffen. Es werde die Gefährdung des Personen- und Fahrzeugverkehrs durch die hinter landenden und startenden Verkehrsflugzeugen auftretende Blastwirkung auf dem derzeit - nur 60 m vom Nordrand der Stoppfläche entfernt - entlang der Flughafenumzäunung verlaufenden Wirtschaftsweg, welcher die Präzisionsanflugbefeuerung quere, vermieden. Der Weg werde an den Südrand der Autobahn verlegt. Durch die entlang der Präzisionsanflugbefeuerung bis zur Autobahn vorgesehene Einsatzstraße (einschließlich des "Crash-Tores") werde der Einsatz der Flughafenfeuerwehr usw. bei Flugunfällen in diesem kritischen Bereich wesentlich erleichtert. Das Vorhaben sei nach dem Amtssachverständigengutachten im Sinne des § 71 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 in der Fassung Nr. 238/1975 (LFG), technisch geeignet, lasse eine sichere Betriebsführung erwarten und stelle ein unbedingt notwendiges Mindesterfordernis dar. Die vom Vertreter der Beschwerdeführer vorgebrachten Einwendungen seien nicht stichhältig. Zwischen Zustellung der Ladung an die Grundeigentümer und Tag der Verhandlung seien 19 Tage gelegen, also genügend Zeit zur Vorbereitung gewesen. Die Einreichunterlagen seien ordnungsgemäß aufgelegt gewesen. Diese seien auch von den Grundeigentümern eingesehen worden. Lediglich an einem Tag, an dem der später bestellte anwaltliche Vertreter Einsicht genommen habe, seien die Unterlagen wegen eines Versehens dem Vertreter der Stadtgemeinde mitgegeben worden. Dem anwaltlichen Vertreter sei jedoch der maßgebliche Flughafenlageplan tags darauf laut Wunsch per Post übermittelt worden. Dies habe er auch in der Verhandlung am 28. November 1990 bestätigt. Aus der schriftlichen Ladung und den planlichen Unterlagen sei das Vorhaben klar zu erkennen gewesen. Eine Zunahme des Luftverkehrs werde durch die Maßnahmen, die allein der Sicherheit der Luftfahrt dienten, nicht bewirkt, sodaß sich insoweit keine Bedarfsfrage stelle. Die Behauptung, die Erweiterung gefährde die bäuerliche Existenz der betroffenen Grundeigentümer, könne angesichts der von den einzelnen Grundeigentümern jeweils abzutretenden nicht sehr großen Flächen nicht als stichhältig angesehen werden. Dies beweise auch die Landwirtschaftskammer als Interessensvertretung der Landwirte, die keine negative Stellungnahme abgegeben habe. Die finanzielle Leistungsfähigkeit der mitbeteiligten Partei im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. c LFG (Eigentümer: Bund, Land und Gemeinde) sei zweifelsfrei gegeben. Zusammenfassend ergebe sich, daß das Vorhaben § 71 Abs. 1 LFG entspreche, nämlich die technische Eignung aufweise, im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen sei und ihm keine überwiegenden sonstigen öffentlichen Interessen entgegenstünden.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in der von ihr erstatteten Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Ein gleichlautender Antrag wurde von der mitbeteiligten Partei in ihrer Gegenschrift gestellt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Für den Beschwerdefall sind insbesondere folgende

Bestimmungen von Bedeutung:

"Luftfahrtgesetz

§ 68

(1) Zum Betrieb von Zivilflugplätzen ist eine Bewilligung erforderlich (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

§ 71

(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist zu erteilen, wenn

a)

das Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet und eine sichere Betriebsführung zu erwarten ist,

b)

der Bewilligungswerber verläßlich und zur Führung des Betriebes geeignet ist,

c)

die finanziellen Mittel des Bewilligungswerbers die Erfüllung der aus diesem Bundesgesetz für den Flugplatzhalter sich ergebenden Verpflichtungen gewährleisten, und

d)

sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Voraussetzung für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung eines öffentlichen Flugfeldes ist außerdem, daß ein Bedarf hiefür gegeben ist. Flughäfen dürfen nur bewilligt werden, wenn ihre Errichtung im öffentlichen Interesse gelegen ist. ...

Zivilflugplatz-Verordnung

§ 6

(1) Die Grenzen von Zivilflugplätzen sind so festzulegen, daß sie zumindest sämtliche Bewegungsflächen und sonstige Bodeneinrichtungen umfassen. Die Flugplatzgrenzen müssen im Flugplatzlageplan enthalten sein.

(2) Öffentliche Zivilflugplätze, mit Ausnahme von Wasserflugplätzen, müssen entlang ihrer Flugplatzgrenzen, soweit diese die nicht allgemein zugänglichen Teile des Flugplatzes, insbesondere die Bewegungsflächen, Hangars und die Treibstofflager umschließen, derart umzäunt sein, daß der Zutritt durch unbefugte Personen sowie das Eindringen von Wild und unbeaufsichtigten Haustieren möglichst verhindert wird. ...

§ 77

(2) Die Anflugbefeuerung muß möglichst in der Horizontalebene der zugehörigen Schwelle liegen. Die durch die Feuer gebildete Ebene darf in einer Breite von je 60 m beiderseits der Mittellinie der Anflugbefeuerung von keinem Luftfahrthindernis überragt werden.

§ 79

(1) Eine Präzisionsanflugbefeuerung I muß auf der verlängerten Pistenmittellinie aus einer 900 m langen Reihe von 4 m breiten Kurzbalken zu je 5 weißen, gerichteten Hochleistungsfeuern bestehen und in einem Abstand von 300 m vor der Schwelle einen 30 m breiten Querbalken aufweisen, der aus dem dort vorhandenen Mittellinie-Kurzbalken und beiderseits davon aus je 8 weißen, gerichteten Hochleistungsfeuern besteht."

Dem Vorbringen der Beschwerdeführer, da das ursprüngliche Vorhaben (im wesentlichen) auf den Bereich südlich der Autobahn eingeschränkt worden sei, seien die Voraussetzungen des § 71 Abs. 1 lit. a LFG nicht gegeben, kommt keine Berechtigung zu. Sowohl der schon früher beigezogene private Sachverständige als auch die Amtssachverständigen haben in ihren in der Verhandlung erstatteten Gutachten ausführlich dargelegt, daß auch das eingeschränkte Vorhaben vom technischen Standpunkt geeignet sei, eine sichere Betriebsführung erwarten lasse und demgemäß eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit der Luftfahrt bedeute. Daran vermag auch die Tatsache nichts zu ändern, daß die optimalste Lösung in der Durchführung des Vorhabens im Umfang vor der Einschränkung gesehen werden kann und die schrittweise Verwirklichung des gesamten Vorhabens angezeigt ist. Die Beschwerdeführer übersehen, daß jede Verbesserung, die der Erhöhung der Sicherheit der Luftfahrt dient, im öffentlichen Interesse gelegen ist. Gegen die Schlüssigkeit der Ausführungen der Amtssachverständigen bestehen keine Bedenken. Die Behauptungen der Beschwerdeführer sind nicht geeignet, die Schlußfolgerungen der Sachverständigen zu erschüttern. Da die Beschwerdeführer die weitere Ansicht, es stünden dem Vorhaben sonstige öffentliche Interessen entgegen - daher Ausschlußgrund nach § 71 Abs. 1 lit. d LFG -, auf ihre Darlegungen zum Nichtvorliegen der Voraussetzungen nach lit. a d e s § 71 Abs. 1 LFG stützen, diese aber nicht durchzuschlagen vermögen, kommt auch dem damit zusammenhängenden Beschwerdevorbringen keine Berechtigung zu.

Es trifft zwar zu, daß nach § 71 Abs. 1 lit. c LFG das Vorhandensein der erforderlichen finanziellen Mittel (vgl. § 69 Abs. 1 lit. g LFG) gewährleistet sein muß. Da es sich aber bei den Gesellschaftern der mitbeteiligten Partei um Bund, Land und Gemeinde handelt, bedurfte es keiner näheren Ausführungen. Vor allem aber kommt den betroffenen Grundeigentümern insoweit keine Parteistellung zu.

Die belangte Behörde hat sich im angefochtenen Bescheid ausreichend und schlüssig damit auseinandergesetzt, daß

die Beschwerdeführer ausreichend Gelegenheit hatten, sich über das Vorhaben zu informieren. Deshalb wurde auch der vom Vertreter der Beschwerdeführer in der Verhandlung gestellte Antrag auf Einräumung einer Nachfrist von acht Wochen zur Abgabe einer Stellungnahme vom Verhandlungsleiter mit Recht abgewiesen. Im übrigen wäre es den Beschwerdeführern freigestanden, noch eine weitere schriftliche Stellungnahme nach der Verhandlung (vom 28. November 1990) beizubringen. Dies haben sie jedoch nicht getan, obwohl der angefochtene Bescheid erst mit 27. April 1992 datiert und am 4. Mai 1992 ihnen gegenüber erlassen wurde. Schon aus dem Flughafenlageplan sowie der Einladung zur Verhandlung war das Vorhaben klar zu entnehmen. Der Einwand der Beschwerdeführer, der von der mitbeteiligten Partei in der Verhandlung vom 28. November 1990 eingeschränkte Antrag sei völlig neu gewesen, sodaß sie eine längere Vorbereitungszeit gebraucht hätten, entbehrt jeder Grundlage, da damit das Vorhaben nur in seinem Umfang eingeschränkt wurde. Die Rüge der Beschwerdeführer, es wäre ihnen das vom privaten Sachverständigen Dipl.-Ing. D. (schon 1989) erstattete schriftliche Gutachten nicht zur Einsichtnahme vorgelegen, erweist sich schon deshalb als unbeachtlich, weil der private Sachverständige in der Verhandlung ein neues Gutachten erstattete und vor allem die erforderlichen Amtssachverständigen ein ausführliches Gutachten abgaben, welches auch die Grundlage der Entscheidung der belangten Behörde bildete.

Wenn in der Beschwerde darauf verwiesen wird, daß der anwaltliche Vertreter in der Verhandlung zwei Beweisanträge (auf Vernehmung von zwei Personen) gestellt habe, die aber nicht ins Protokoll aufgenommen worden seien, weshalb er einen Nachtrag verfaßt und dem Verhandlungsleiter übergeben, der aber den Nachtrag entgegen der Regelung des § 14 Abs. 4 AVG nicht in das Protokoll aufgenommen und bestätigt habe, so ist dem entgegenzuhalten, daß es sich bei den beiden genannten Personen um beschwerdeführende Grundeigentümer gehandelt hat, die (nach der insoweit unbestrittenen Aktenlage) an der Verhandlung persönlich teilgenommen, jedoch keine Erklärung abgegeben haben, obwohl sie sich jederzeit hätten zu Wort melden können. Vor allem aber ist nicht erkennbar, worüber diese Personen konkrete Angaben hätten machen können und sollen, sodaß es auch an der Relevanz des behaupteten Verfahrensmangels fehlt.

Da sich somit die Beschwerde als unbegründet erweist, war sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994, bezüglich der belangten Behörde beschränkt durch die beantragte Höhe.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1994:1992030141.X00

Im RIS seit

20.11.2000

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at