

TE Vwgh Erkenntnis 1987/12/22 84/03/0105

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 22.12.1987

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
10/10 Grundrechte;
19/05 Menschenrechte;
20/01 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB);
40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

ABGB §297;
ABGB §364 Abs1;
AVG §41 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §2;
LuftfahrtG 1958 §68 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §71;
LuftfahrtG 1958 §72 Abs1 litb;
LuftfahrtG 1958 §72 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §85 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §86 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §86 Abs2;
LuftfahrtG 1958 §87 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §97 lit a;
MRKZP 01te Art1;
StGG Art5;
VwGG §41 Abs1;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;
1. ABGB § 297 heute
2. ABGB § 297 gültig ab 01.01.1812
1. ABGB § 364 heute
2. ABGB § 364 gültig ab 01.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 91/2003
3. ABGB § 364 gültig von 01.01.1917 bis 30.06.2004 zuletzt geändert durch RGBl. Nr. 69/1916
1. AVG § 41 heute

2. AVG § 41 gültig ab 01.01.9000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025
3. AVG § 41 gültig von 21.07.2023 bis 01.01.9000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2023
4. AVG § 41 gültig von 15.08.2018 bis 20.07.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
5. AVG § 41 gültig von 01.03.2013 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. AVG § 41 gültig von 01.01.2012 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2011
7. AVG § 41 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
8. AVG § 41 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. StGG Art. 5 heute
2. StGG Art. 5 gültig ab 23.12.1867

1. VwGG § 41 heute
2. VwGG § 41 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 41 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 41 gültig von 01.07.2012 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
5. VwGG § 41 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 41 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Ortmayr, über die Beschwerde des Dr. EN, der MM und der FK (als Rechtsnachfolger der am 25. April 1984 verstorbenen FN), alle vertreten durch Dr. Ulrich Brandstetter, Rechtsanwalt in Wien I, Herrengasse 5, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr (nunmehr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) vom 28. Dezember 1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, betreffend die Änderung einer Zivilflugplatz-Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. in Wien, vertreten durch Dr. Viktor Cerha, Dr. Karl Hempel, Dr. Dieter Cerha und Dr. Benedikt Spiegelfeld, Rechtsanwälte in Wien I, Parkring 2), zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Ortmayr, über die Beschwerde des Dr. EN, der MM und der FK (als Rechtsnachfolger der am 25. April 1984 verstorbenen FN), alle vertreten durch Dr. Ulrich Brandstetter, Rechtsanwalt in Wien römisch eins, Herrengasse 5, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr (nunmehr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) vom 28. Dezember 1972, Zl. 33.103/226-I/8-1972, betreffend die Änderung einer Zivilflugplatz-Bewilligung (mitbeteiligte Partei: Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m. b. H. in Wien, vertreten durch Dr. Viktor Cerha, Dr. Karl Hempel, Dr. Dieter Cerha und Dr. Benedikt Spiegelfeld, Rechtsanwälte in Wien römisch eins, Parkring 2), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von zusammen S 2.760,-- und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von zusammen S 9.510,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen; das Mehrbegehren der mitbeteiligten Partei wird abgewiesen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei ist Inhaberin einer vom zuständigen Bundesminister mit zwei Bescheiden vom 21. September 1959, in der Fassung des Bescheides vom 7. Juli 1966, erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung zum Betrieb des Flughafens Wien/Schwechat mit zwei je 60 m breiten, befestigten Parallelpisten in der Richtung 116 Grad/296 Grad. Eine dieser Pisten, und zwar die mit 3500 m bewilligte Südpiste, wovon lediglich 3000 m bis zum Jahre 1960

ausgebaut worden waren, wurde seither als Instrumentenpiste betrieben, während die mit 2500 m bewilligte Nordpiste nicht realisiert wurde. Mit Anbringen vom 19. November 1964, das in den Folgejahren mehrmals, zuletzt am 9. November 1972, unter Vorlage von Auswechslungsplänen geändert wurde, beantragte die mitbeteiligte Partei eine Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges zum Zwecke der Errichtung einer 3600 m langen und 45 m breiten, verschwenkten Piste in der Richtung 164 Grad/344 Grad anstelle der seinerzeit bewilligten Nordpiste sowie eine Verringerung der Breite der bestehenden Südpiste auf 45 m und eine entsprechende Erweiterung der Sicherheitszone. Begründet wurde dieser Antrag damit, daß durch die gewählte Richtung der neuen Piste einerseits der Überflug des dichtbesiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden und die Fluglärmelastigung für das Stadtgebiet Schwechat verringert werden solle und daß andererseits diese zweite Piste aus Kapazitätsgründen, unter Berücksichtigung der Zuwachsraten im Luftverkehr bis zum Jahre 1980, sowie im Interesse des Ausbaues des Flughafens für einen Flugbetrieb der Cat. II im Sinne der Forderungen des Regionalplanes der ICAO notwendig sei. Von der belangten Behörde als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wurde hierüber zunächst gemäß § 70 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, LGBl. Nr. 253/1957, (LFG) das Vorprüfungsverfahren eingeleitet und Sachverständige, und zwar Prof. Dr. techn. T. vom erdbautechnischen Standpunkt, Regierungsdirektor E. und Regierungsbaurat B. vom Standpunkt der Flugsicherung, Hofrat Dipl.-Ing. S. vom Standpunkt der Geodäsie, Prof. Dr. techn. B. und Dipl.-Ing. Dr. L. vom Standpunkt des Fluglärms sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Standpunkt der Flugsicherung und Flugmeteorologie gehört, welche zunächst die Auffassung vertraten, daß eine Piste in der Richtung Nord/Süd günstiger wäre. Schließlich wurde jedoch durch einen vom damaligen Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eingesetzten Expertenausschuß in einem Abschlußbericht vom 29. Juli 1968 nach Untersuchungen mehrerer Pistenvarianten geklärt, daß die Pistenrichtung 164 Grad/344 Grad unter den gegebenen Verhältnissen die optimale Pistenrichtung sei, sofern der Flughafen Wien/Aspern aufgelassen bzw. dessen Flugbetrieb auf das Flugfeld Vöslau oder ein anderes Flugfeld - etwa im Raum Stockerau - verlegt wird. Das Verfahren wurde sodann nach § 70 Abs. 2 LFG fortgesetzt. Schließlich wurden gemäß § 70 Abs. 4 LFG vier mündliche Verhandlungen durchgeführt, und zwar am 27. Juli 1970, am 20. Jänner 1972, am 29. Februar 1972 und am 15. Dezember 1972. Die mitbeteiligte Partei ist Inhaberin einer vom zuständigen Bundesminister mit zwei Bescheiden vom 21. September 1959, in der Fassung des Bescheides vom 7. Juli 1966, erteilten Zivilflugplatz-Bewilligung zum Betrieb des Flughafens Wien/Schwechat mit zwei je 60 m breiten, befestigten Parallelpisten in der Richtung 116 Grad/296 Grad. Eine dieser Pisten, und zwar die mit 3500 m bewilligte Südpiste, wovon lediglich 3000 m bis zum Jahre 1960 ausgebaut worden waren, wurde seither als Instrumentenpiste betrieben, während die mit 2500 m bewilligte Nordpiste nicht realisiert wurde. Mit Anbringen vom 19. November 1964, das in den Folgejahren mehrmals, zuletzt am 9. November 1972, unter Vorlage von Auswechslungsplänen geändert wurde, beantragte die mitbeteiligte Partei eine Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges zum Zwecke der Errichtung einer 3600 m langen und 45 m breiten, verschwenkten Piste in der Richtung 164 Grad/344 Grad anstelle der seinerzeit bewilligten Nordpiste sowie eine Verringerung der Breite der bestehenden Südpiste auf 45 m und eine entsprechende Erweiterung der Sicherheitszone. Begründet wurde dieser Antrag damit, daß durch die gewählte Richtung der neuen Piste einerseits der Überflug des dichtbesiedelten Gebietes der Stadt Wien vermieden und die Fluglärmelastigung für das Stadtgebiet Schwechat verringert werden solle und daß andererseits diese zweite Piste aus Kapazitätsgründen, unter Berücksichtigung der Zuwachsraten im Luftverkehr bis zum Jahre 1980, sowie im Interesse des Ausbaues des Flughafens für einen Flugbetrieb der Cat. II im Sinne der Forderungen des Regionalplanes der ICAO notwendig sei. Von der belangten Behörde als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wurde hierüber zunächst gemäß Paragraph 70, Absatz eins, des Luftfahrtgesetzes, Landesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957,, (LFG) das Vorprüfungsverfahren eingeleitet und Sachverständige, und zwar Prof. Dr. techn. T. vom erdbautechnischen Standpunkt, Regierungsdirektor E. und Regierungsbaurat B. vom Standpunkt der Flugsicherung, Hofrat Dipl.-Ing. S. vom Standpunkt der Geodäsie, Prof. Dr. techn. B. und Dipl.-Ing. Dr. L. vom Standpunkt des Fluglärms sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom Standpunkt der Flugsicherung und Flugmeteorologie gehört, welche zunächst die Auffassung vertraten, daß eine Piste in der Richtung Nord/Süd günstiger wäre. Schließlich wurde jedoch durch einen vom damaligen Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eingesetzten Expertenausschuß in einem Abschlußbericht vom 29. Juli 1968 nach Untersuchungen mehrerer Pistenvarianten geklärt, daß die Pistenrichtung 164 Grad/344 Grad unter den gegebenen Verhältnissen die optimale Pistenrichtung sei, sofern der Flughafen Wien/Aspern aufgelassen bzw. dessen Flugbetrieb auf das Flugfeld Vöslau oder ein anderes Flugfeld - etwa im Raum Stockerau - verlegt wird. Das Verfahren wurde sodann nach

Paragraph 70, Absatz 2, LFG fortgesetzt. Schließlich wurden gemäß Paragraph 70, Absatz 4, LFG vier mündliche Verhandlungen durchgeführt, und zwar am 27. Juli 1970, am 20. Jänner 1972, am 29. Februar 1972 und am 15. Dezember 1972.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 28. Dezember 1972

wurde der mitbeteiligten Partei gemäß § 5 68 Abs. 1 und 72 LFG die

Zivilflugplatz-Bewilligung zur Änderung des Betriebsumfanges des

Flughafens Wien/Schwechat nach Maßgabe des dem Bescheid

beigefügten Planes und der im Spruch des Bescheides enthaltenen

Bestimmungen über den Betriebsumfang erteilt. So heißt es, soweit

es für den Beschwerdefall von Bedeutung ist, in I. Pkt. 2: "Der

Flughafen Wien/Schwechat darf benützt werden: a) auf einer

Präzisionsanflugpiste der Kategorie II von 3600 m Länge und 45 m

Breite, deren Längsachse in der Richtung 164 Grad/344 Grad

verläuft (Instrumentenpiste 16/34), 3. Auf dem Flughafen

Wien/Schwechat ist sowohl ein Sichtflugbetrieb bei Tag als auch ein Nachtflug- und Instrumentenflugbetrieb zulässig,

wobei für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie II und III grundsätzlich die Instrumentenpiste 16

bestimmt ist." Der Spruch des Bescheides enthält auch den Inhalt der in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-

Verordnung wie folgt: Wien/Schwechat ist sowohl ein Sichtflugbetrieb bei Tag als auch ein Nachtflug- und

Instrumentenflugbetrieb zulässig, wobei für einen Präzisionsinstrumentenflugbetrieb der Kategorie römisch zwei und

römisch drei grundsätzlich die Instrumentenpiste 16 bestimmt ist." Der Spruch des Bescheides enthält auch den Inhalt

der in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung wie folgt:

"§ 3 Begrenzung der Sicherheitszone

1. (1) Absatz eins, Die Sicherheitszone des Flughafens Wien/Schwechat wird seitlich durch die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) stark ausgezogenen schwarzen Linien begrenzt.
2. (2) Absatz 2, Die untere Begrenzung der Sicherheitszone wird durch die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) dargestellten Flächen A bis F gebildet. Überdecken sich zwei Flächen, so bildet die jeweils untere Fläche die untere Begrenzung der Sicherheitszone.
3. (3) Absatz 3, Es verlaufen:
 1. a) Litera a
die Flächen A (gelb angelegt) in der Höhe der Erdoberfläche,
 2. b) Litera b
die Flächen B (braun angelegt) von den Verbindungsgeraden der Eckpunkte der Basen der Flächen C sowie von den Längsseiten der Flächen C, nach außen bis zur Schnittlinie mit der Fläche E im Verhältnis 1 : 10 ansteigend,
 - c) die Flächen C (grün bzw. grün schraffiert angelegt) vom Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 1 bis 4) bis zu einer Höhe von 100 m über diesem Bezugspunkt nach außen im Verhältnis 1 : 62,5 ansteigend, c) die Flächen C (grün bzw. grün schraffiert angelegt) vom Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (Paragraph 2, Absatz eins bis 4) bis zu einer Höhe von 100 m über diesem Bezugspunkt nach außen im Verhältnis 1 : 62,5 ansteigend,
 - d) die Flächen D (rosa angelegt) vom Rande der Flächen C horizontal in einer Höhe von 100 m über dem Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (§ 2 Abs. 1 bis 4), d) die Flächen D (rosa angelegt) vom Rande der Flächen C horizontal in einer Höhe von 100 m über dem Bezugspunkt des zugeordneten Instrumentenanflugsektors (Paragraph 2, Absatz eins bis 4),
 - e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal in einer Höhe von 45 m über der Flughafenbezugshöhe (§ 1 Abs. 2), e) die Fläche E (ocker angelegt) horizontal in einer Höhe von 45 m über der Flughafenbezugshöhe (Paragraph eins, Absatz 2),
 - f) die Fläche F (grau angelegt) als Kegelfläche von der Schnittlinie mit der Fläche E nach außen im

Verhältnis 1 : 20 bis zu einer Höhe von 100 m über der Flugplatz-bezugshöhe (§ 1 Abs. 2) ansteigend. f) die Fläche F (grau angelegt) als Kegelfläche von der Schnitlinie mit der Fläche E nach außen im Verhältnis 1 : 20 bis zu einer Höhe von 100 m über der Flugplatz-bezugshöhe (Paragraph eins, Absatz 2,) ansteigend.

§ 4 Luftfahrthindernisse Paragraph 4, Luftfahrthindernisse

Die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) rot kenntlich gemachten und in der Anlage 3 verzeichneten Objekte und Bodenerhebungen bilden Luftfahrthindernisse im Sinne des § 85 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes."Die im Sicherheitszonenplan (Anlage 2) rot kenntlich gemachten und in der Anlage 3 verzeichneten Objekte und Bodenerhebungen bilden Luftfahrthindernisse im Sinne des Paragraph 85, Absatz eins, des Luftfahrtgesetzes." Weiters finden sich unter VI. Pkt. 5 Auflagen zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmimmissionen, wonach dann, wenn sich aus (jährlich) einzuholenden Gutachten ergibt, daß Baulichkeiten außerhalb der Flughafengrenzen, deren Räume dem ständigen oder längeren Aufenthalt von Personen dienen, in einem Gebiet liegen, dessen Fluglärmbelastigung größer als 66 dB(A) äquivalenter Dauerlärm (Q) im Freien war, bei der belangten Behörde die Festlegung lärmindernder An- und Abflugverfahren über diesem Gebiet zu beantragen und für die Überwachung ihrer Einhaltung eine Fluglärmüberwachungsanlage einzurichten sind. Weiters finden sich unter römisch sechs. Pkt. 5 Auflagen zum Schutze der Flughafenanrainer vor unzumutbaren Fluglärmimmissionen, wonach dann, wenn sich aus (jährlich) einzuholenden Gutachten ergibt, daß Baulichkeiten außerhalb der Flughafengrenzen, deren Räume dem ständigen oder längeren Aufenthalt von Personen dienen, in einem Gebiet liegen, dessen Fluglärmbelastigung größer als 66 dB(A) äquivalenter Dauerlärm (Q) im Freien war, bei der belangten Behörde die Festlegung lärmindernder An- und Abflugverfahren über diesem Gebiet zu beantragen und für die Überwachung ihrer Einhaltung eine Fluglärmüberwachungsanlage einzurichten sind.

Dieser Bescheid, in dem auf die Einholung von Gutachten von Fluglärmsachverständigen sowie eines medizinischen Sachverständigen für das Sanitätswesen verwiesen wurde, wurde im wesentlichen damit begründet, daß durch den Abschlußbericht des Expertenausschusses vom 29. Juli 1968 im Vorprüfungsverfahren und das umfassende Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. K. in den mündlichen Verhandlungen vom 27. Juli 1970 und 15. Dezember 1972, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließe, festzustellen sei, daß das Vorhaben vom technischen Standpunkt aus geeignet sei und unter den Bedingungen der Verlegung bzw. Untertunnelung der Preßburgbahn (ÖBB-Strecke Zentralfriedhof-Berg) sowie der Verlegung der Bundesstraße B 9 im nördlichen Pistenvorfeld der projektierten neuen Piste, sowie der Auflassung des Flughafens Wien/Aspern auch eine sichere Betriebsführung von dem erweiterten Flughafen Wien/Schwechat zu erwarten sei. Der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung stünden auch sonstige öffentliche Interessen nicht entgegen. Soweit Fragen des Umweltschutzes im Zusammenhang mit dem Fluglärm berührt würden, werde diesen, gestützt auf die Gutachten der Fluglärmsachverständigen, im Sinne der Forderungen des Landes Niederösterreich sowie der Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf a. d. Fischa (darin eingemeindet die Liegenschaften der Beschwerdeführer in Margarethen am Moos) und Kleinneusiedl durch die Vorschreibung der Errichtung eines Lärmschutzgürtels aus dichtem Mischwald mit Unterholz entsprochen. Ebenso habe durch die Vorschreibung eines zusätzlichen Lärmschutzgürtels den Forderungen der Firma und Familie P. Rechnung getragen werden können. Was die Einwendungen der Gemeinde Groß-Enzersdorf betreffe, werde auf das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung in der Verhandlungsschrift vom 15. Dezember 1972 verwiesen. Zusammenfassend seien damit die Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß § 71 LFG erfüllt. Dieser Bescheid, in dem auf die Einholung von Gutachten von Fluglärmsachverständigen sowie eines medizinischen Sachverständigen für das Sanitätswesen verwiesen wurde, wurde im wesentlichen damit begründet, daß durch den Abschlußbericht des Expertenausschusses vom 29. Juli 1968 im Vorprüfungsverfahren und das umfassende Gutachten des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. K. in den mündlichen Verhandlungen vom 27. Juli 1970 und 15. Dezember 1972, welchem sich die erkennende Behörde voll anschließe, festzustellen sei, daß das Vorhaben vom technischen Standpunkt aus geeignet sei und unter den Bedingungen der Verlegung bzw. Untertunnelung der Preßburgbahn (ÖBB-Strecke Zentralfriedhof-Berg) sowie der Verlegung der Bundesstraße B 9 im nördlichen Pistenvorfeld der projektierten neuen Piste, sowie der Auflassung des Flughafens Wien/Aspern auch eine sichere Betriebsführung von dem erweiterten Flughafen Wien/Schwechat zu erwarten sei. Der Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung stünden auch sonstige öffentliche Interessen nicht entgegen. Soweit Fragen des Umweltschutzes im Zusammenhang mit dem Fluglärm berührt

würden, werde diesen, gestützt auf die Gutachten der Fluglärmsachverständigen, im Sinne der Forderungen des Landes Niederösterreich sowie der Gemeinden Schwadorf, Enzersdorf a. d. Fischa (darin eingemeindet die Liegenschaften der Beschwerdeführer in Margarethen am Moos) und Kleinneusiedl durch die Vorschreibung der Errichtung eines Lärmschutzgürtels aus dichtem Mischwald mit Unterholz entsprochen. Ebenso habe durch die Vorschreibung eines zusätzlichen Lärmschutzgürtels den Forderungen der Firma und Familie P. Rechnung getragen werden können. Was die Einwendungen der Gemeinde Groß-Enzersdorf betreffe, werde auf das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung in der Verhandlungsschrift vom 15. Dezember 1972 verwiesen. Zusammenfassend seien damit die Voraussetzungen für die Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß Paragraph 71, LFG erfüllt.

Gegen diesen Bescheid erhob die Rechtsvorgängerin der Beschwerdeführer zunächst Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (eingelangt am 7. Juni 1983). Mit Beschluß des Verfassungsgerichtshofes vom 27. Februar 1984, B 343/83, wurde die Behandlung der Beschwerde abgelehnt und dem Verwaltungsgerichtshof zur weiteren Entscheidung abgetreten. In der Begründung wurde insbesondere auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Dezember 1973, Slg. Nr. 7226, und das des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. April 1974, Slg. Nr. 8608/A, betreffend einen im wesentlichen gleichgelagerten Fall in Ansehung des Flughafens Wien/Schwechat, Bezug genommen.

In der Beschwerdeergänzung machen die (nunmehrigen) Beschwerdeführer als Rechtsnachfolger der ursprünglichen Beschwerdeführerin unter Hinweis darauf, daß die in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke im Bereich der Sicherheitszone des Flughafens Wien/Schwechat gelegen seien, Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend. Sie erachten sich in ihrem Recht, im Verfahren auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gehört zu werden (§§ 41, 42 AVG 1950, § 70 Abs. 4 LFG), bzw. daß der mitbeteiligten Partei eine Änderungsbewilligung nicht erteilt wird, wobei sie auf § 71 Abs. 1 lit. d LFG verweisen, verletzt. In der Beschwerdeergänzung machen die (nunmehrigen) Beschwerdeführer als Rechtsnachfolger der ursprünglichen Beschwerdeführerin unter Hinweis darauf, daß die in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke im Bereich der Sicherheitszone des Flughafens Wien/Schwechat gelegen seien, Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend. Sie erachten sich in ihrem Recht, im Verfahren auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gehört zu werden (Paragraphen 41, 42, AVG 1950, Paragraph 70, Absatz 4, LFG), bzw. daß der mitbeteiligten Partei eine Änderungsbewilligung nicht erteilt wird, wobei sie auf Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, LFG verweisen, verletzt. Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in der von ihr erstatteten Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Auch die mitbeteiligte Partei hat in ihrer Gegenschrift einen gleichlautenden Antrag gestellt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die belangte Behörde hat in der Gegenschrift zu der vor dem Verfassungsgerichtshof erhobenen Beschwerde deren Verspätung im wesentlichen mit der Begründung geltend gemacht, daß der Flugbetrieb auf der neu errichteten Instrumentenpiste 16/34 schon im Jahre 1977 aufgenommen worden sei (Betriebsaufnahmebewilligung vom 3. Oktober 1977). Zwischenzeitig sei mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976 gemäß §§ 86 bis 88 LFG die unter Pkt. II des angefochtenen Bescheides in Aussicht genommene Sicherheitszone festgelegt worden und nach gehöriger Kundmachung am 1. Dezember 1976 in Kraft getreten. Außerdem sei die Sicherheitszone gemäß § 90 LFG im Grundbuch schon 1981 entsprechend ersichtlich gemacht worden. Demgegenüber haben die Beschwerdeführer vorgebracht, ihre Rechtsvorgängerin habe von dem Inhalt des angefochtenen Bescheides erst am 27. April 1983 anlässlich einer Akteneinsicht ihres Rechtsanwaltes, wobei ihm auch eine Fotokopie des Bescheides ausgefolgt worden sei - unbestritten wurde sie zur Verhandlung über die Zivilflugplatz-Bewilligung nicht geladen -, Kenntnis erlangt, weshalb die Beschwerdefrist erst mit diesem Tage zu laufen begonnen habe und damit die (am 7. Juni 1983 eingebrachte) Beschwerde rechtzeitig sei. Die belangte Behörde hat in ihrer Gegenschrift vor dem Verwaltungsgerichtshof ihren Einwand, die Beschwerde sei verspätet, nicht mehr aufrechterhalten. Der Verwaltungsgerichtshof geht in Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Beschwerdeführer im Zusammenhalt mit § 26 Abs. 2 VwGG von der Rechtzeitigkeit der Beschwerde aus. Die belangte Behörde hat in der Gegenschrift zu der vor dem Verfassungsgerichtshof erhobenen Beschwerde deren Verspätung im wesentlichen mit der Begründung geltend gemacht, daß der Flugbetrieb auf der neu errichteten Instrumentenpiste 16/34 schon im Jahre 1977 aufgenommen worden sei (Betriebsaufnahmebewilligung vom 3. Oktober 1977). Zwischenzeitig sei mit Verordnung des

Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976 gemäß Paragraphen 86 bis 88 LFG die unter Pkt. römisch zwei des angefochtenen Bescheides in Aussicht genommene Sicherheitszone festgelegt worden und nach gehöriger Kundmachung am 1. Dezember 1976 in Kraft getreten. Außerdem sei die Sicherheitszone gemäß Paragraph 90, LFG im Grundbuch schon 1981 entsprechend ersichtlich gemacht worden. Demgegenüber haben die Beschwerdeführer vorgebracht, ihre Rechtsvorgängerin habe von dem Inhalt des angefochtenen Bescheides erst am 27. April 1983 anlässlich einer Akteneinsicht ihres Rechtsanwaltes, wobei ihm auch eine Fotokopie des Bescheides ausgefolgt worden sei - unbestritten wurde sie zur Verhandlung über die Zivilflugplatz-Bewilligung nicht geladen -, Kenntnis erlangt, weshalb die Beschwerdefrist erst mit diesem Tage zu laufen begonnen habe und damit die (am 7. Juni 1983 eingebrachte) Beschwerde rechtzeitig sei. Die belangte Behörde hat in ihrer Gegenschrift vor dem Verwaltungsgerichtshof ihren Einwand, die Beschwerde sei verspätet, nicht mehr aufrechterhalten. Der Verwaltungsgerichtshof geht in Übereinstimmung mit dem Vorbringen der Beschwerdeführer im Zusammenhalt mit Paragraph 26, Absatz 2, VwGG von der Rechtzeitigkeit der Beschwerde aus.

Die Beschwerdeführer sind Eigentümer von Grundstücken (land- und forstwirtschaftlicher Betrieb) in Margarethen am Moos (Gemeinde Enzersdorf a. d. Fischa). Die Betriebsgebäude (mit integriertem Wohnhaus) liegen (laut Beschwerdevorbringen) rund 4 km südlich des Pistenendes (in der An- und Abflugschneise der Piste 16/34) Richtung Süden, und zwar unterhalb der unteren Begrenzungsflächen der im angefochtenen Bescheid in Aussicht genommenen Sicherheitszone. Die Grundstücke befinden sich somit im Sinne des § 70 Abs. 4 LFG "im Bereich der geplanten Sicherheitszone", aber außerhalb der Grenzen des Flugplatzes (§ 3 der Zivilflugplatz-Verordnung 1972, BGBl. Nr. 313). Die Beschwerdeführer sind Eigentümer von Grundstücken (land- und forstwirtschaftlicher Betrieb) in Margarethen am Moos (Gemeinde Enzersdorf a. d. Fischa). Die Betriebsgebäude (mit integriertem Wohnhaus) liegen (laut Beschwerdevorbringen) rund 4 km südlich des Pistenendes (in der An- und Abflugschneise der Piste 16/34) Richtung Süden, und zwar unterhalb der unteren Begrenzungsflächen der im angefochtenen Bescheid in Aussicht genommenen Sicherheitszone. Die Grundstücke befinden sich somit im Sinne des Paragraph 70, Absatz 4, LFG "im Bereich der geplanten Sicherheitszone", aber außerhalb der Grenzen des Flugplatzes (Paragraph 3, der Zivilflugplatz-Verordnung 1972, Bundesgesetzblatt, Nr. 313).

Nach § 68 Abs. 1 LFG ist für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes eine Bewilligung erforderlich. Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat nach § 72 Abs. 1 lit. b LFG den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung zu bestimmen. Sicherheitszone ist gemäß § 86 Abs. 1 LFG der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 1 LFG (Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bodenerhebungen, Bodenvertiefungen usw.), unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften, eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Ausnahmebewilligung). Nach § 85 Abs. 2 LFG sind die im Abs. 1 lit. a bezeichneten Anlagen auch außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 m übersteigt. Gemäß § 87 Abs. 1 LFG ist die Sicherheitszone von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde in dem für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen erforderlichen Umfange durch Verordnung festzulegen. Nach Paragraph 68, Absatz eins, LFG ist für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes eine Bewilligung erforderlich. Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat nach Paragraph 72, Absatz eins, Litera b, LFG den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung zu bestimmen. Sicherheitszone ist gemäß Paragraph 86, Absatz eins, LFG der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des Paragraph 85, Absatz eins, LFG (Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bodenerhebungen, Bodenvertiefungen usw.), unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften, eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Ausnahmebewilligung). Nach Paragraph 85, Absatz 2, LFG sind die im Absatz eins, Litera a, bezeichneten Anlagen auch außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche 100 m übersteigt. Gemäß Paragraph 87, Absatz eins, LFG ist die Sicherheitszone von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde in dem für die Sicherheit der Abflug- und Landebewegungen erforderlichen Umfange durch Verordnung festzulegen.

Wie bereits mehrfach ausgesprochen wurde (vgl. das schon angeführte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Dezember 1973, Slg. Nr. 7226, und das hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Slg. Nr. 8608/A), kann die Erteilung (Erweiterung) einer Zivilflugplatz-Bewilligung durch die darin enthaltene Umschreibung der in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung die Eigentümer von Liegenschaften im Sicherheitszonen-Bereich insoweit in ihren

Rechten berühren, als dadurch ihr Eigentumsrecht beeinträchtigt wird. Gemäß § 2 LFG ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgeräte im Flug frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nicht anderes ergibt. Darin liegt, wie der Verfassungsgerichtshof betont hat, eine Beschränkung des Eigentümers am Luftraum oberhalb seiner Liegenschaft (§ 297 ABGB). Eine Enteignung zugunsten Dritter wird durch diese Gesetzesstelle nicht angeordnet. Durch die im Bewilligungsbescheid enthaltene Umschreibung der in Aussicht genommenen Sicherheitszone bzw. durch die Sicherheitszonen-Verordnung selbst werden ebenfalls nur öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen in dem Sinn festgelegt, daß für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des § 85 Abs. 1 LFG eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist. Sie sichern auch im Zusammenhalt mit § 96 LFG die Hindernisfreiheit für die Zukunft. Eine Enteignung sieht das Gesetz nur zum Zwecke der Beseitigung von Luftfahrthindernissen oder deren Anpassung an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt im § 97 lit. a LFG dann vor, wenn darauf im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann (vgl. das schon zitierte hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Zl. 8608/A). Wie bereits mehrfach ausgesprochen wurde vergleiche, das schon angeführte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Dezember 1973, Slg. Nr. 7226, und das hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Slg. Nr. 8608/A, kann die Erteilung (Erweiterung) einer Zivilflugplatz-Bewilligung durch die darin enthaltene Umschreibung der in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung die Eigentümer von Liegenschaften im Sicherheitszonen-Bereich insoweit in ihren Rechten berühren, als dadurch ihr Eigentumsrecht beeinträchtigt wird. Gemäß Paragraph 2, LFG ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgeräte im Flug frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nicht anderes ergibt. Darin liegt, wie der Verfassungsgerichtshof betont hat, eine Beschränkung des Eigentümers am Luftraum oberhalb seiner Liegenschaft (Paragraph 297, ABGB). Eine Enteignung zugunsten Dritter wird durch diese Gesetzesstelle nicht angeordnet. Durch die im Bewilligungsbescheid enthaltene Umschreibung der in Aussicht genommenen Sicherheitszone bzw. durch die Sicherheitszonen-Verordnung selbst werden ebenfalls nur öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen in dem Sinn festgelegt, daß für die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des Paragraph 85, Absatz eins, LFG eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist. Sie sichern auch im Zusammenhalt mit Paragraph 96, LFG die Hindernisfreiheit für die Zukunft. Eine Enteignung sieht das Gesetz nur zum Zwecke der Beseitigung von Luftfahrthindernissen oder deren Anpassung an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt im Paragraph 97, Litera a, LFG dann vor, wenn darauf im öffentlichen Interesse nicht verzichtet werden kann vergleiche, das schon zitierte hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Zl. 8608/A).

Die Beschwerdeführer machen nicht Beschränkungen solcher mit ihrem Grundeigentum im Bereich der im Bescheid vorgesehenen Sicherheitszone in Zusammenhang stehender Rechte, also etwa Einwendungen gegen die durch die Sicherheitszone (die in größerer Höhe im Luftraum über ihren Grundstücken verläuft) verfügten Bauverbote oder Einwendungen gegen die Bezeichnung von Objekten in der Anlage 3 des Sicherheitszonenplanes als Luftfahrthindernis im Sinne des § 85 Abs. 1 LFG (in der Anlage sind auch nicht Objekte der Beschwerdeführer genannt) geltend. Sie berufen sich vielmehr auf das hg. Erkenntnis vom 20. November 1970, Zl. 1820/69 (in der Beschwerdeergänzung unzutreffend zitiert mit Zl. 28/69), Slg. Nr. 7913/A, wobei sie sich gegen die Wahl des Standortes der neuen Piste, also gegen die Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges des Zivilflugplatzes selbst wenden und sich in ihren behaupteten Ansprüchen nach § 71 Abs. 1 lit. d LFG verletzt erachten. Nach dieser Gesetzesstelle ist die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erteilen, wenn sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die Beschwerdeführer verweisen in diesem Zusammenhang vor allem auf Lärmbelästigungen bei An- und Abflügen hinsichtlich ihres Wohnhauses verbunden mit Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie auf Beeinträchtigungen ihrer Liegenschaften durch Abgase und andere Immissionen (Gefährdung des Grundwassers im An- und Abfluggebiet), sodaß ein Liegenschaftsverkehr erschwert und der Wert der Grundstücke vermindert sei, ebenso auf die Absturzgefahr im Ballungsgebiet von Wien und im Bereich der Raffinerie Schwechat und auf den Umweltschutz überhaupt und behaupten die Unterlassung der Beiziehung insbesondere von medizinischen Sachverständigen im Verfahren. Die Beschwerdeführer machen nicht Beschränkungen solcher mit ihrem Grundeigentum im Bereich der im Bescheid vorgesehenen Sicherheitszone in Zusammenhang stehender Rechte, also etwa Einwendungen gegen die durch die Sicherheitszone (die in größerer Höhe im Luftraum über ihren Grundstücken verläuft) verfügten Bauverbote oder Einwendungen gegen die Bezeichnung von Objekten in der Anlage 3 des Sicherheitszonenplanes als Luftfahrthindernis im Sinne des Paragraph 85, Absatz eins, LFG (in der Anlage sind auch nicht Objekte der Beschwerdeführer genannt) geltend. Sie berufen sich vielmehr auf das hg. Erkenntnis vom 20. November 1970, Zl. 1820/69 (in der Beschwerdeergänzung unzutreffend zitiert mit Zl. 28/69), Slg. Nr. 7913/A, wobei sie sich gegen die

Wahl des Standortes der neuen Piste, also gegen die Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges des Zivilflugplatzes selbst wenden und sich in ihren behaupteten Ansprüchen nach Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, LFG verletzt erachten. Nach dieser Gesetzesstelle ist die Zivilflugplatz-Bewilligung zu erteilen, wenn sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die Beschwerdeführer verweisen in diesem Zusammenhang vor allem auf Lärmbelästigungen bei An- und Abflügen hinsichtlich ihres Wohnhauses verbunden mit Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie auf Beeinträchtigungen ihrer Liegenschaften durch Abgase und andere Immissionen (Gefährdung des Grundwassers im An- und Abfluggebiet), sodaß ein Liegenschaftsverkehr erschwert und der Wert der Grundstücke vermindert sei, ebenso auf die Absturzgefahr im Ballungsgebiet von Wien und im Bereich der Raffinerie Schwechat und auf den Umweltschutz überhaupt und behaupten die Unterlassung der Beiziehung insbesondere von medizinischen Sachverständigen im Verfahren.

Mit der Berufung auf das hg. Erkenntnis vom 20. November 1970, Slg. Nr. 7913/A, ist für den Standpunkt der Beschwerdeführer nichts zu gewinnen, weil damit lediglich ausgesprochen wurde, daß die Eigentümer von Liegenschaften, die für die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens in Anspruch genommen und im Verweigerungsfall enteignet werden sollen, einwenden können, daß die Errichtung oder Erweiterung eines Flugplatzes nicht im öffentlichen Interesse gelegen sei. Im vorliegenden Fall werden aber die Grundstücke der Beschwerdeführer nicht für diesen Zweck in Anspruch genommen (§ 97 LFG). Mit ihrem Vorbringen vermögen die Beschwerdeführer nicht geltend zu machen, daß etwa durch die Einbeziehung in die vorgesehene Sicherheitszone ihr Eigentum weitergehend als nach der Vorschrift des § 2 LFG öffentlich-rechtlich beschränkt werde (vgl. zum Ganzen das schon zitierte, einen im wesentlichen gleichgelagerten Fall betreffende hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Slg. Nr. 8608/A). Wie bereits mehrfach ausgesprochen wurde (vgl. das schon zitierte hg. Erkenntnis Slg. Nr. 8608/A sowie das hg. Erkenntnis vom 11. April 1975, Zl. 1310/74), bleibt nämlich kein Raum für die Annahme, daß die jeden Bewohner des Staatsgebietes gleichermaßen, darüber hinaus die Bewohner der Flugplatzumgebung besonders berührenden Interessen an einer ihren Lebenskreis möglichst wenig störenden Gestaltung des Flugplatzbetriebes von jedem einzelnen im Bewilligungsverfahren verfolgt werden könnten. Die Wahrnehmung öffentlicher Interessen ist vielmehr in einem solchen Fall der Behörde überantwortet. Die Beschwerdeführer können in dieser Richtung keine rechtlich relevanten Einwendungen erheben. Wenn sich die Beschwerdeführer im gegebenen Zusammenhang auch auf einen mangelnden Bedarf hinsichtlich der neuen Piste mit dem Hinweis auf den weniger als 100 km entfernten Flughafen Wien/Aspern beziehen (§ 71 Abs. 2 lit. a LFG), ist ihnen überdies zu entgegnen, daß dieser Flugplatz mit dem gegenständlichen Bescheid aufgelassen wurde. Der Verwaltungsgerichtshof sieht sich bei der gegebenen Sach- und Rechtslage auch nicht veranlaßt, mit einer Anfechtung bezüglich der maßgebenden Vorschriften an den Verfassungsgerichtshof, der im übrigen bereits mehrfach damit befaßt wurde, heranzutreten. Mit der Berufung auf das hg. Erkenntnis vom 20. November 1970, Slg. Nr. 7913/A, ist für den Standpunkt der Beschwerdeführer nichts zu gewinnen, weil damit lediglich ausgesprochen wurde, daß die Eigentümer von Liegenschaften, die für die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens in Anspruch genommen und im Verweigerungsfall enteignet werden sollen, einwenden können, daß die Errichtung oder Erweiterung eines Flugplatzes nicht im öffentlichen Interesse gelegen sei. Im vorliegenden Fall werden aber die Grundstücke der Beschwerdeführer nicht für diesen Zweck in Anspruch genommen (Paragraph 97, LFG). Mit ihrem Vorbringen vermögen die Beschwerdeführer nicht geltend zu machen, daß etwa durch die Einbeziehung in die vorgesehene Sicherheitszone ihr Eigentum weitergehend als nach der Vorschrift des Paragraph 2, LFG öffentlich-rechtlich beschränkt werde vergleiche , zum Ganzen das schon zitierte, einen im wesentlichen gleichgelagerten Fall betreffende hg. Erkenntnis vom 26. April 1974, Slg. Nr. 8608/A). Wie bereits mehrfach ausgesprochen wurde vergleiche , das schon zitierte hg. Erkenntnis Slg. Nr. 8608/A sowie das hg. Erkenntnis vom 11. April 1975, Zl. 1310/74), bleibt nämlich kein Raum für die Annahme, daß die jeden Bewohner des Staatsgebietes gleichermaßen, darüber hinaus die Bewohner der Flugplatzumgebung besonders berührenden Interessen an einer ihren Lebenskreis möglichst wenig störenden Gestaltung des Flugplatzbetriebes von jedem einzelnen im Bewilligungsverfahren verfolgt werden könnten. Die Wahrnehmung öffentlicher Interessen ist vielmehr in einem solchen Fall der Behörde überantwortet. Die Beschwerdeführer können in dieser Richtung keine rechtlich relevanten Einwendungen erheben. Wenn sich die Beschwerdeführer im gegebenen Zusammenhang auch auf einen mangelnden Bedarf hinsichtlich der neuen Piste mit dem Hinweis auf den weniger als 100 km entfernten Flughafen Wien/Aspern beziehen (Paragraph 71, Absatz 2, Litera a, LFG), ist ihnen überdies zu entgegnen, daß dieser Flugplatz mit dem gegenständlichen Bescheid aufgelassen wurde. Der Verwaltungsgerichtshof sieht sich bei der gegebenen Sach- und Rechtslage auch nicht veranlaßt, mit einer Anfechtung bezüglich der maßgebenden Vorschriften an den Verfassungsgerichtshof, der im übrigen bereits mehrfach

damit befaßt wurde, heranzutreten.

Soweit sich die Beschwerdeführer in ihrem Recht auf rechtliches Gehör verletzt erachten, weil ihre Rechtsvorgängerin von den Verhandlungen nicht persönlich verständigt worden sei, ist ihnen einzuräumen, daß diese zufolge § 41 Abs. 1 AVG 1950 als Partei zu diesen Verhandlungen zu laden gewesen wäre. Das Unterbleiben einer solchen Ladung beinhaltet wohl einen Verfahrensmangel, jedoch nicht einen solchen, der einen Anspruch darauf einräumen würde, daß allein aus diesem Grunde der Bescheid als rechtswidrig aufgehoben werden müßte. Die Beschwerdeführer haben vielmehr das Recht, all das, was ihre Rechtsvorgängerin in der Lage gewesen wäre, in der mündlichen Verhandlung vorzubringen, in der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof geltend zu machen, ohne daß ihnen das Neuerungsverbot (§ 41 VwGG) entgegengehalten werden dürfte. Davon haben sie - wie die obigen Ausführungen zeigen, allerdings ohne Erfolg - Gebrauch gemacht. Daher liegt in der Nichtbeziehung kein wesentlicher zur Aufhebung führender Mangel (vgl. abermals das schon zitierte hg. Erkenntnis Slg. Nr. 8608/A). Soweit sich die Beschwerdeführer in ihrem Recht auf rechtliches Gehör verletzt erachten, weil ihre Rechtsvorgängerin von den Verhandlungen nicht persönlich verständigt worden sei, ist ihnen einzuräumen, daß diese zufolge Paragraph 41, Absatz eins, AVG 1950 als Partei zu diesen Verhandlungen zu laden gewesen wäre. Das Unterbleiben einer solchen Ladung beinhaltet wohl einen Verfahrensmangel, jedoch nicht einen solchen, der einen Anspruch darauf einräumen würde, daß allein aus diesem Grunde der Bescheid als rechtswidrig aufgehoben werden müßte. Die Beschwerdeführer haben vielmehr das Recht, all das, was ihre Rechtsvorgängerin in der Lage gewesen wäre, in der mündlichen Verhandlung vorzubringen, in der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof geltend zu machen, ohne daß ihnen das Neuerungsverbot (Paragraph 41, VwGG) entgegengehalten werden dürfte. Davon haben sie - wie die obigen Ausführungen zeigen, allerdings ohne Erfolg - Gebrauch gemacht. Daher liegt in der Nichtbeziehung kein wesentlicher zur Aufhebung führender Mangel vergleiche , abermals das schon zitierte hg. Erkenntnis Slg. Nr. 8608/A).

Da somit die behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Da somit die behauptete Rechtsverletzung nicht vorliegt, war die Beschwerde gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Die Abweisung des Mehrbegehrens der mitbeteiligten Partei betrifft Stempelgebühren, weil es der Vorlage der Gegenschrift nur in zweifacher Ausfertigung bedurfte. Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers Bundesgesetzblatt Nr. 243 aus 1985,. Die Abweisung des Mehrbegehrens der mitbeteiligten Partei betrifft Stempelgebühren, weil es der Vorlage der Gegenschrift nur in zweifacher Ausfertigung bedurfte.

Wien, am 22. Dezember 1987

Schlagworte

Sachverhalt Neuerungsverbot Allgemein (siehe auch Angenommener Sachverhalt)

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1987:1984030105.X00

Im RIS seit

02.07.2004

Zuletzt aktualisiert am

24.04.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at