

TE Vwgh Erkenntnis 1987/9/23 86/03/0211

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 23.09.1987

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
AVG §52;
AVG §53a Abs1;
LuftfahrtG 1958 §71 Abs1 litd;
VwGG §27;
VwGG §41 Abs1;
VwGG §42 Abs5;
VwGG §55 Abs1;

1. AVG § 37 heute
2. AVG § 37 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
3. AVG § 37 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. AVG § 45 heute
2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991

1. AVG § 52 heute
2. AVG § 52 gültig ab 01.01.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025
3. AVG § 52 gültig von 01.01.2002 bis 27.11.2001 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
4. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 31.12.2025 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
5. AVG § 52 gültig von 01.07.1998 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
6. AVG § 52 gültig von 01.07.1995 bis 30.06.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
7. AVG § 52 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

1. AVG § 53a heute
2. AVG § 53a gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. AVG § 53a gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 161/2013
4. AVG § 53a gültig von 01.08.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 161/2013
5. AVG § 53a gültig von 01.01.2002 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2001

6. AVG § 53a gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
7. AVG § 53a gültig von 01.07.1995 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
8. AVG § 53a gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

1. VwGG § 27 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 33/2013
2. VwGG § 27 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
3. VwGG § 27 gültig von 01.01.1999 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
4. VwGG § 27 gültig von 22.07.1995 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 470/1995
5. VwGG § 27 gültig von 01.01.1991 bis 21.07.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 27 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

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

1. VwGG § 55 heute
2. VwGG § 55 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 55 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 55 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 55 gültig von 01.09.1997 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
6. VwGG § 55 gültig von 22.07.1995 bis 31.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 470/1995
7. VwGG § 55 gültig von 05.01.1985 bis 21.07.1995

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 Flugsportvereins F in M, vertreten durch Dr. Josef Lenz, Rechtsanwalt in Wien VI, Gumpendorferstraße 11, gegen den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wegen Verletzung der Entscheidungspflicht im Verfahren in Angelegenheit der Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung gemäß § 42 Abs. 5 VwGG 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 Flugsportvereins F in M, vertreten durch Dr. Josef Lenz, Rechtsanwalt in Wien römisch sechs, Gumpendorferstraße 11, gegen den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wegen Verletzung der Entscheidungspflicht im Verfahren in Angelegenheit der Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung gemäß Paragraph 42, Absatz 5, VwGG zu Recht erkannt:

Spruch

Der Berufung gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 20. September 1984, Zl. I/7-L-M-213/33, wird keine Folge gegeben und dieser Bescheid gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 bestätigt. Der Berufung gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 20. September 1984, Zl. I/7-L-M-213/33, wird keine Folge gegeben und dieser Bescheid gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG 1950 bestätigt.

Begründung

Mit Anbringen vom 19. November 1977 richtete der Beschwerdeführer an den Landeshauptmann von Niederösterreich den Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung für einen Privatflugplatz auf einer ca. 4 km

südöstlich von M gelegenen Grundfläche. Der Antrag wurde mit einigen geänderten Angaben zum Flugplatzprojekt mit Anbringen vom 13. Jänner 1982 erneuert und enthält in dieser erneuerten Fassung folgende Umschreibung des Gegenstandes des Projektes: "Privatflugplatz (Motor- und Segelflugfeld) für Segelflugzeuge (Motorsegler), Motorflugzeuge, Hub- und Tragschrauber". Dieser Antrag wurde mit Anbringen vom 6. Juni 1983 geändert und ergänzt. Weiters liegt eine vom Vertreter des Beschwerdeführers mit Schreiben vom 13. Juni 1983 erstattete Erklärung über den "Flugplatz M - Mögliche Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen eines Flugbetriebes auf dem projektierten Flugplatz M" vor. Schließlich wurde in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 namens des Beschwerdeführers die Erklärung abgegeben, daß der Betrieb von Hubschraubern nicht mehr beabsichtigt sei.

Mit dem Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 20. September 1984 (dem Beschwerdeführer zu Händen seines Vertreters am 10. Oktober 1984 zugestellt) wurde ausgesprochen, daß der Antrag des Beschwerdeführers auf Erteilung der Bewilligung zum Betrieb eines privaten Zivilflugplatzes (Zivilflugplatz-Bewilligung) mit einer Graspiste der Klasse F im Gemeindegebiet M, Grundstücke Nr. 4588 und 4587, beide KG. X, "der in den Verhandlungsschriften vom 17. November 1983, I/7-L-M-213/24, und vom 23. Februar 1984, I/7-L-M-213/30, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, näher umschrieben wurde", gemäß § 71 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes abgewiesen wird. (Ferner wurden Kommissionsgebühren vorgeschrieben.) Zur Begründung wurde nach einer Darstellung des Ganges des Verwaltungsverfahrens, einer Bezugnahme auf die §§ 68 und 71 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes und auf § 3 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV 1972 und einem Hinweis auf die Rechtsstellung der Stadtgemeinde M im gegenständlichen Verwaltungsverfahren und die von dieser Gemeinde zum Flugplatzprojekt eingenommene Haltung ausgeführt, die Bestimmung des § 71 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes erfordere die Feststellung, welcher Art und welchen Ausmaßes die Einwirkungen auf Personen oder Sachen sind, deren Verursachung durch projektierte Flugplätze zu besorgen ist, und unter welchen Gegebenheiten, in welchem Grad und mit welcher Wahrscheinlichkeit mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Soweit eine Gefährdung öffentlicher Interessen durch Lärm in Betracht zu ziehen sei, seien zur Ermittlung und Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes Lärmmessungen durchgeführt worden. Ferner sei vom Beschwerdeführer ein "Lärmtechnisches Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt, erstellt am 12. November 1982, vorgelegt worden. Weiters sei in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 nach Erstattung der gutächtlichen Stellungnahme des Vertreters der NÖ Umweltschutzanstalt vom Amtssachverständigen für Lärmfragen ein Gutachten erstattet worden, wobei zur Äußerung betreffend die Frage der Zumutbarkeit bzw. Unzumutbarkeit von Lärmeinwirkungen festzustellen sei, daß es sich hierbei um eine Frage handle, deren Prüfung und Beantwortung durch die Luftfahrtbehörde zu erfolgen habe, während im Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin auszusprechen sei, welche Auswirkungen der zu erwartende Lärm unter Bedachtnahme auf den Grundgeräuschpegel und den sonstigen, nicht vom projektierten Flugplatz herrührenden Lärm, unter Berücksichtigung der im Bewilligungsantrag angeführten Anzahl der beabsichtigten Starts und Abflüge sowie der jeweiligen Flugdauer, auf den menschlichen Organismus habe, insbesondere, ob Gesundheitsgefährdungen oder Gesundheitsstörungen für Menschen zu erwarten seien bzw. eintreten würden. Die Frage der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen sei im Zusammenhang mit der Standortwahl von projektierten Zivilflugplätzen und mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen beim Abflug und bei der Landung zu sehen. Dieser Zusammenhang bedeute daher, daß die Luftfahrtbehörde die bei den in der Nachbarschaft lebenden Personen zu erwartenden Immissionen, hervorgerufen durch einen beantragten Zivilflugplatz, auch an den bei diesen schon nach den vorhandenen Gegebenheiten bestehenden Immissionen zu messen habe. Zur Stellungnahme des Beschwerdeführers, vor allem zu der bei der Luftfahrtbehörde am 31. Juli 1984 eingelangten, sei zunächst festzuhalten, daß das von ihm vorgelegte "Lärmtechnische Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt als Bestandteil seines Ansuchens und Projektes anzusehen sei, somit auch das abgeänderte Ab- und Anflugverfahren (vom Vertreter der NÖ Umweltschutzanstalt in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 als "geräuscharme" An- und Abflugverfahren bezeichnet). Im Hinblick darauf würden auch die darin genannte maximal zulässige Grundstartzahl von 100/Tag sowie die darin vorgeschlagenen Maßnahmen einen Bestandteil des eingereichten Projektes und der gegenständlichen Entscheidung bilden. Auf der Grundlage dieses Projektes bzw. des Gutachtens des Amtssachverständigen für Lärmfragen (vor allem auch auf der Grundlage der von diesem in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 geforderten Auflagen bzw. Bedingungen) sei vom Amtssachverständigen für Medizin die Frage, welche Auswirkungen der zu erwartende Lärm auf den menschlichen Organismus habe, zu beantworten gewesen. Dem von ihm am 29. Juni 1984 erstatteten Befund und Gutachten seien darüber hinaus auch Hörproben (siehe Seite 3 des Gutachtens) zugrunde gelegen, wobei sich diese auf das vorgenannte "geräuscharme" An- und Abflugverfahren bezogen hätten. In dem

Gutachten sei vor allem auch dargelegt worden, daß bei der Beurteilung umwelthygienischer Einflüsse auf den Menschen nicht alleine von einzelnen Meßergebnissen bzw. Grenzwerten ausgegangen werden könne, sondern daß das "Zusammenwirken aller Komponenten und Begleitumstände", insbesondere aber das "örtliche Belästigungsausmaß", zu beachten sei. Der Amtssachverständige für Medizin habe in seinem Gutachten ausführlich und schlüssig alle jene Komponenten und Begleitumstände erörtert, welche aus medizinischer Sicht in ihrem Zusammenwirken berücksichtigt werden müßten, darunter vor allem auch die örtlichen Verhältnisse, die Widmungen des maßgeblichen Gebietes, die physiologische und psychologische Wirkung von Schall (wobei vor allem auch dargelegt worden sei, daß eine Aktivierung nicht nur bei höheren Schallpegeln als ab 70 dB(A) aufwärts zustandekomme, sondern auch bei Intensitätsänderungen auf wesentlich niedrigerem Schallpegelniveau, demonstrierbar an einer Erniedrigung des galvanischen Hautwiderstandes, die bereits bei Verstärkung eines Geräusches von 30 auf 35 dB(A) auftreten könne), Berechnungsergebnisse, Meßwerte, Richtlinien, Hörproben und dgl. Vom vorgenannten Amtssachverständigen seien hiebei vor allem zwei Lärmmaße, nämlich der Maximalpegel und der Grundgeräuschpegel, als wesentlich erachtet worden. Dieser betrage zufolge des "Meßgutachtens" beim Meßpunkt 1. (N) 22 dB, beim Meßpunkt 2. (K) 30 dB, beim Meßpunkt 3. (R) 28 dB und beim Meßpunkt 4. (E) 26 dB. Die Entfernung dieser Meßpunkte vom projektierten Flugplatz sei vor allem aus der Beilage 1 zum lärmtechnischen Gutachten (geräuscharme Anflugverfahren) ersichtlich. Außerdem seien diese Stellen, an denen die Messungen durchgeführt worden seien, im "Lärmtechnischen Gutachten" näher beschrieben worden. Es handle sich hiebei (und zwar auch beim N) um Bereiche, die ständig von Menschen bewohnt würden. Bei Berücksichtigung dieser Grundgeräuschpegel sei wohl dem amtsärztlichen Gutachten, das die "örtliche Situation als sehr, sehr leise" eingestuft habe, zu folgen. Der Amtssachverständige für Medizin habe diesbezüglich weiters ausgesprochen, daß sich der Befund auch mit der subjektiven Hörprobe decke. Darüber hinaus sei im vorgenannten Gutachten bei Heranziehung der Empfehlung über die Begrenzung der Lärmbelastung "Richtlinie Nr. 5 des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz" die statistisch erhobene Reaktion der Öffentlichkeit auf Lärm dargestellt worden, wobei es bei Überschreitung des Grundgeräuschpegels durch den Beurteilungspegel um nur 5 dB bereits zu vereinzelter Beschwerden, bei einer Überschreitung des Grundgeräuschpegels durch den Beurteilungspegel um 10 dB jedoch schon zu verbreiteten Beschwerden gekommen sei. Bei Bedachtnahme auf die vorliegende sehr ruhige Gegend würden Lärmereignisse mit hohen Pegeln wesentlich intensiver erlebt, als dies der äquivalente Dauerschallpegel erwarten lasse, und spiegelten die physikalisch gewonnenen Werte außerdem ein verzerrtes Bild wider, welches nicht dem Hörempfinden eines normalen Menschen entspreche (weil das Hörerleben komplex auf die verschiedenen Lärmspitzen und die eingeschalteten Pausen ausgerichtet sei), sodaß sich beim Betrieb des Flugplatzes beim An- und Abflug wesentlich geänderte örtliche Verhältnisse darstellten. In diesem Zusammenhang habe der Amtssachverständige für Medizin auch ausgesprochen, daß zwar eine Schallpegelerhöhung von 3 dB (welche durch eine Verdoppelung der Flugbewegungen entstehe) von vielen Menschen kaum wahrgenommen werde, daß jedoch die daraus resultierenden verkürzten Erholungspausen anders aufgenommen würden, die sehr wohl vom Menschen als Verschlechterung registriert würden. Durchaus schlüssig habe er im weiteren dargelegt, daß daher bei der Beurteilung von Lärm aus Motor(Sport-)flugzeugen dem Beurteilungspegel Bedeutung zukomme, das Hauptaugenmerk jedoch besonders auf die örtlichen Verhältnisse zu lenken sei, wobei vor allem dem Abstand des Störgeräusches vom Belästigungsausmaß der örtlichen Verhältnisse Beachtung zu schenken sei. Unter Bezugnahme auf das "Göttinger Gutachten" sei des weiteren deponiert worden, daß die dem äquivalenten Dauerschallpegel entsprechenden Zahlenwerte nicht ohne weiteres als Grenze für die Zumutbarkeit der Belästigung und der Beeinträchtigung menschlichen Befindens gelten könnten. Der vorgenannte Amtssachverständige habe in diesem Zusammenhang noch ausgesprochen, daß die Anpassungsfähigkeit des Organismus eines gesunden, normal empfindenden Menschen an diese nun entstehenden geänderten örtlichen Verhältnisse im Hinblick auf die auftretenden Immissionen so beeinträchtigt werde, daß verbreitete Beschwerden der Bevölkerung zu erwarten seien. Im folgenden habe er sich auch mit dem Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmfragen und der gutächtlichen Stellungnahme des Vertreters der NÖ Umweltschutzanstalt, denenzufolge eine Überschreitung des Grundgeräuschpegels um 10 dB als "Beschreibung für das gewohnte Maß" anzusehen sei, auseinandergesetzt und dargelegt, daß er sich aus medizinischer Sicht dieser Meinung nicht anzuschließen vermöge, weil die Fußnote auf Seite 22 der Empfehlung des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz, Richtlinie Nr. 5, aussage, daß die Überschreitung bis zu 10 dB als Beschreibung angesehen werden könne, der Schwerpunkt der Aussage somit auf den Worten "bis zu" liege. Es könne das "gewohnte Maß" nicht auf diese Weise ausgelegt werden, daß jeweils prinzipiell 10 dB Überschreitung des Grundgeräuschpegels als "gewohnt" angesehen werden könne, was

sich auch aus der vorstehenden "Statistisch erhobenen Reaktion der Öffentlichkeit auf Lärm" ergebe. Hierbei sei auch deponiert worden, daß die Bewertung einer Lärmstörung bei Menschen auf Grund abstrakter schematisch festgelegter Obergrenzen aus medizinischer Sicht gar nicht möglich sei. Es könne eine Überschreitung des Grundgeräuschpegels bei Motorflugplätzen um 10 dB und eventuell mehr nur in jenen Gebieten vertreten werden, in denen bereits ein größeres "örtliches Belästigungsausmaß" existiere, wie es etwa in der Nähe von Industriegebieten der Fall sei. Wenn vom Beschwerdeführer vorgebracht werde, das Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin gehe nur von solchen einzelnen Personen aus, die dem Flugsport gegenüber subjektiv ablehnend eingestellt sind, die Flugsportlärm als sinnlosen, belästigenden Lärm ansehen, sich als Unterprivilegierte fühlen, "Neidtendenzen" gegenüber Auserwählten haben und als finanziell schwache und dort wohnende, Lärm ertragen müssende Bewohner sich von finanziell starken, in der Luft sich erfreuenden, von oben herabschauenden Fliegern desavouiert fühlen, so vermöge sich die Luftfahrtbehörde dieser Meinung keinesfalls anzuschließen. Der Amtssachverständige habe vielmehr ausdrücklich ausgesprochen, daß die auftretenden Immissionen (auch Spitzen) geeignet seien, das Wohlbefinden eines gesunden normal empfindenden Menschen ohne besondere Überempfindlichkeit bei einzelnen in dieser sehr ruhigen Gegend wohnenden Menschen erheblich zu beeinträchtigen. Er sei also keinesfalls von psychisch oder physisch kranken Personen ausgegangen. Aus den maßgeblichen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sei (vor allem auch bei Beachtung des § 3 Abs. 2 ZFV 1972) ableitbar, daß unzumutbare Lärmimmissionen, hervorgerufen durch den Betrieb von Luftfahrzeugen beim Abflug und bei der Landung, nur dann vorliegen, wenn hievon alle oder ein überwiegender Teil der in der Nähe des Flugplatzes wohnenden Menschen betroffen würden. Weiters habe der Amtssachverständige für Medizin ausgesprochen, daß bei diesen Betroffenen (nämlich bei gesunden, normal empfindenden Menschen ohne besondere Überempfindlichkeit) Lästigkeitsempfindungen, wie Störungen der Konzentrationsfähigkeit, Unlustgefühle, Ärger, Aggressionstendenzen u.dgl. im Wege des vegetativen Nervensystems zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen (Magen-, Darm-, Kreislaufbeschwerden) führen würden und daß Schallpegelwerte, welche von Motorsportflugplätzen stammen, die wahrnehmbar sind und nicht in den Belästigungen nach den bestehenden örtlichen Verhältnissen ihren unbemerkten Platz finden, nicht auftreten dürfen, worunter alle Pegel (auch Spitzen) zu verstehen seien, die den Grundgeräuschpegel um 3 dB übersteigen. Bei Berücksichtigung der den Projektsgegenstand und damit das Begehren des Beschwerdeführers darstellenden vorgesehenen Grundstartzahl von bis zu 100 pro Tag, des abgeänderten, im "Lärmtechnischen Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt als "geräuscharm" bezeichneten An- und Abflugverfahrens, der erhobenen Grundgeräuschpegel und der zu erwartenden Immissionen (wobei auch die Spitzen zu berücksichtigen seien) sowie der sonstigen heranzuziehenden, vom Amtssachverständigen für Medizin in seine Erwägungen miteinbezogenen Umstände bzw. Situationen, vermöge auch durch die vorgeschlagenen Auflagen und die vom Beschwerdeführer beantragten einschränkenden Maßnahmen, welche dem Amtssachverständigen bei der Erstattung seines Befundes und Gutachtens bekannt gewesen und miteinbezogen worden seien, eine unzumutbare Lärmimmission für die im Bereich der vorgenannten Meßpunkte wohnenden Menschen nicht hintangehalten zu werden. Sie bestehe im wesentlichen darin, daß es bei gesunden, normal empfindenden Menschen ohne Überempfindlichkeit insbesondere zu Störungen der Konzentration, zu Unlustgefühlen, zu Ärger und Aggressionstendenzen komme, welche in weiterer Folge zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen führten. Zu den am 31. Juli 1984 bei der Behörde eingelangten Vorschlägen betreffend die Einschränkung der Betriebszeiten sei überdies noch festzustellen, daß diese sowohl an den Wochentagen als auch vor allem an den Sonn- und Feiertagen einen Großteil des Tages umfaßten und - dem Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin folgend - der durch den gegenständlichen Flugplatz zu erwartende Lärm zur Unzeit (wie z.B. vor allem in Zeiten der Mittagspause, der Feierabende, in der Erholungs- und Urlaubszeit u dgl.) letztlich zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen führe. Darüber hinaus sei im Rahmen der gemäß § 71 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes wahrzunehmenden öffentlichen Interessen auch auf die Frage der Raumordnung im maßgeblichen Gebiet Bedacht zu nehmen gewesen. Wie der Amtssachverständige für Raumordnung begutachtend dargelegt habe, würde der projektierte Flugplatz inmitten landwirtschaftlich genutzter Grundstücke liegen und sei er im Flächenwidmungsplan als Grünland (landwirtschaftlich genutzte Fläche) ausgewiesen. Er würde an einem landschaftlich markanten Punkt (Höhenrücken) liegen. Weiters sei vom vorgenannten Amtssachverständigen ausgesprochen worden, daß der Flugplatz im Bereich M auf Grund überörtlicher Verkehrsinteressen nicht benötigt werde, weil keinerlei Auswirkungen im Hinblick auf die Erreichbarkeitserfordernisse oder auf eine Stärkung der regionalen Wirtschaftsdynamik erwartet werden könnten. Die vom Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten ausgesprochenen Vorteile würden nur für Flugplätze größeren Ausmaßes, die auch dem

öffentlichen Flugverkehr dienen, gelten. Gemäß § 14 Abs. 2 Z. 2 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, LGBl. Nr. 8000-1, seien die für die land- und forstwirtschaftliche Produktion wertvollen Flächen, soweit nicht andere Ziele Vorrang haben, für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sicherzustellen, was im Gegenstande im Hinblick auf das fehlende raumplanerische Interesse gegeben sei. Darüber hinaus könne zufolge des Gutachtens des Amtssachverständigen für Raumordnung bei Bedachtnahme auf den Umstand, daß der vorgesehene Flugplatz an einem markanten Landschaftspunkt errichtet werden würde, eine Kollision mit der im § 1 Abs. 2 Z. 12 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976 festgelegten Gewährleistung der Erhaltung und Pflege des Landschafts- und Ortsbildes nicht ausgeschlossen werden. Auch habe der im Jahre 1979 erstellte regionale Struktur- und Entwicklungsplan in seinen Zielvorstellungen keinen Flugplatz in der Region M enthalten. Aus dem NÖ Raumordnungsgesetz 1976 ergebe sich weiters, daß bei der Standortfestlegung neuer sowie beim Ausbau bestehender Zivilflugplätze, besonders bei jenen, die für Motorflugzeuge zugelassen sind, die Störung von Wohn- und Erholungsgebieten weitestgehend vermieden werden solle. Zu diesem Postulat habe der Amtssachverständige für Medizin unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens (insbesondere auch unter Heranziehung der lärmtechnischen Grundlagen) das Gutachten darüber erstattet, welche Auswirkungen das Vorhaben auf den menschlichen Organismus haben, nämlich, daß es bei Verwirklichung desselben zu den vorgenannten objektivierbaren Gesundheitsstörungen kommen würde. Zusammenfassend habe der Amtssachverständige für Raumordnung in seinem Gutachten vom 23. Februar 1984 durchaus schlüssig dargestellt, warum dem beantragten Flugplatz aus raumordnerischer Sicht nicht zugestimmt werden könne. Weiters habe er sich mit dem Vorbringen des Beschwerdeführers in der vorgenannten Verhandlung eingehend auseinandergesetzt, sodaß auf diesen Teil der einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift verwiesen werden könne. Im übrigen werde zu dem Vorbringen des Beschwerdeführers im Schriftsatz (ohne Datum), welcher am 31. Juli 1984 bei der Luftfahrtbehörde eingelangt sei, vor allem auch zu dem Vorbringen zum Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin, festgestellt, daß durch bloße gegenteilige Behauptungen, die einer Sachverständigengrundlage entbehren, das Gutachten eines Amtssachverständigen nicht entkräftet werden könne. Es habe somit der Beschwerdeführer unterlassen, zu den vorgenannten Gutachten auf derselben Ebene zu argumentieren. Aus den vorstehenden Gründen sei daher der Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung abzuweisen gewesen. Es erübrige sich daher auch ein Eingehen auf die sonstigen Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens. Mit dem Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 20. September 1984 (dem Beschwerdeführer zu Händen seines Vertreters am 10. Oktober 1984 zugestellt) wurde ausgesprochen, daß der Antrag des Beschwerdeführers auf Erteilung der Bewilligung zum Betrieb eines privaten Zivilflugplatzes (Zivilflugplatz-Bewilligung) mit einer Graspiste der Klasse F im Gemeindegebiet M, Grundstücke Nr. 4588 und 4587, beide KG. römisch zehn, "der in den Verhandlungsschriften vom 17. November 1983, I/7-L-M-213/24, und vom 23. Februar 1984, I/7-L-M-213/30, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, näher umschrieben wurde", gemäß Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, des Luftfahrtgesetzes abgewiesen wird. (Ferner wurden Kommissionsgebühren vorgeschrieben.) Zur Begründung wurde nach einer Darstellung des Ganges des Verwaltungsverfahrens, einer Bezugnahme auf die Paragraphen 68 und 71 Absatz eins, des Luftfahrtgesetzes und auf Paragraph 3, Absatz 2, der Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV 1972 und einem Hinweis auf die Rechtsstellung der Stadtgemeinde M im gegenständlichen Verwaltungsverfahren und die von dieser Gemeinde zum Flugplatzprojekt eingenommene Haltung ausgeführt, die Bestimmung des Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, des Luftfahrtgesetzes erfordere die Feststellung, welcher Art und welchen Ausmaßes die Einwirkungen auf Personen oder Sachen sind, deren Verursachung durch projektierte Flugplätze zu besorgen ist, und unter welchen Gegebenheiten, in welchem Grad und mit welcher Wahrscheinlichkeit mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Soweit eine Gefährdung öffentlicher Interessen durch Lärm in Betracht zu ziehen sei, seien zur Ermittlung und Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes Lärmmessungen durchgeführt worden. Ferner sei vom Beschwerdeführer ein "Lärmtechnisches Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt, erstellt am 12. November 1982, vorgelegt worden. Weiters sei in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 nach Erstattung der gutächtlichen Stellungnahme des Vertreters der NÖ Umweltschutzanstalt vom Amtssachverständigen für Lärmfragen ein Gutachten erstattet worden, wobei zur Äußerung betreffend die Frage der Zumutbarkeit bzw. Unzumutbarkeit von Lärmeinwirkungen festzustellen sei, daß es sich hierbei um eine Frage handle, deren Prüfung und Beantwortung durch die Luftfahrtbehörde zu erfolgen habe, während im Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin auszusprechen sei, welche Auswirkungen der zu erwartende Lärm unter Bedachtnahme auf den Grundgeräuschpegel und den sonstigen, nicht vom projektierten Flugplatz herrührenden Lärm, unter Berücksichtigung der im Bewilligungsantrag angeführten Anzahl der beabsichtigten Starts und Abflüge

sowie der jeweiligen Flugdauer, auf den menschlichen Organismus habe, insbesondere, ob Gesundheitsgefährdungen oder Gesundheitsstörungen für Menschen zu erwarten seien bzw. eintreten würden. Die Frage der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen sei im Zusammenhang mit der Standortwahl von projektierten Zivilflugplätzen und mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen beim Abflug und bei der Landung zu sehen. Dieser Zusammenhang bedeute daher, daß die Luftfahrtbehörde die bei den in der Nachbarschaft lebenden Personen zu erwartenden Immissionen, hervorgerufen durch einen beantragten Zivilflugplatz, auch an den bei diesen schon nach den vorhandenen Gegebenheiten bestehenden Immissionen zu messen habe. Zur Stellungnahme des Beschwerdeführers, vor allem zu der bei der Luftfahrtbehörde am 31. Juli 1984 eingelangten, sei zunächst festzuhalten, daß das von ihm vorgelegte "Lärmtechnische Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt als Bestandteil seines Ansuchens und Projektes anzusehen sei, somit auch das abgeänderte Ab- und Anflugverfahren (vom Vertreter der NÖ Umweltschutzanstalt in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 als "geräuscharme" An- und Abflugverfahren bezeichnet). Im Hinblick darauf würden auch die darin genannte maximal zulässige Grundstartzahl von 100/Tag sowie die darin vorgeschlagenen Maßnahmen einen Bestandteil des eingereichten Projektes und der gegenständlichen Entscheidung bilden. Auf der Grundlage dieses Projektes bzw. des Gutachtens des Amtssachverständigen für Lärmfragen (vor allem auch auf der Grundlage der von diesem in der Verhandlung vom 23. Februar 1984 geforderten Auflagen bzw. Bedingungen) sei vom Amtssachverständigen für Medizin die Frage, welche Auswirkungen der zu erwartende Lärm auf den menschlichen Organismus habe, zu beantworten gewesen. Dem von ihm am 29. Juni 1984 erstatteten Befund und Gutachten seien darüber hinaus auch Hörproben (siehe Seite 3 des Gutachtens) zugrunde gelegen, wobei sich diese auf das vorgenannte "geräuscharme" An- und Abflugverfahren bezogen hätten. In dem Gutachten sei vor allem auch dargelegt worden, daß bei der Beurteilung umwelthygienischer Einflüsse auf den Menschen nicht alleine von einzelnen Meßergebnissen bzw. Grenzwerten ausgegangen werden könne, sondern daß das "Zusammenwirken aller Komponenten und Begleitumstände", insbesondere aber das "örtliche Belästigungsausmaß", zu beachten sei. Der Amtssachverständige für Medizin habe in seinem Gutachten ausführlich und schlüssig alle jene Komponenten und Begleitumstände erörtert, welche aus medizinischer Sicht in ihrem Zusammenwirken berücksichtigt werden müßten, darunter vor allem auch die örtlichen Verhältnisse, die Widmungen des maßgeblichen Gebietes, die physiologische und psychologische Wirkung von Schall (wobei vor allem auch dargelegt worden sei, daß eine Aktivierung nicht nur bei höheren Schallpegeln als ab 70 dB(A) aufwärts zustandekomme, sondern auch bei Intensitätsänderungen auf wesentlich niedrigerem Schallpegelniveau, demonstrierbar an einer Erniedrigung des galvanischen Hautwiderstandes, die bereits bei Verstärkung eines Geräusches von 30 auf 35 dB(A) auftreten könne), Berechnungsergebnisse, Meßwerte, Richtlinien, Hörproben und dgl. Vom vorgenannten Amtssachverständigen seien hiebei vor allem zwei Lärmmaße, nämlich der Maximalpegel und der Grundgeräuschpegel, als wesentlich erachtet worden. Dieser betrage zufolge des "Meßgutachtens" beim Meßpunkt 1. (N) 22 dB, beim Meßpunkt 2. (K) 30 dB, beim Meßpunkt 3. (R) 28 dB und beim Meßpunkt 4. (E) 26 dB. Die Entfernung dieser Meßpunkte vom projektierten Flugplatz sei vor allem aus der Beilage 1 zum lärmtechnischen Gutachten (geräuscharme Anflugverfahren) ersichtlich. Außerdem seien diese Stellen, an denen die Messungen durchgeführt worden seien, im "Lärmtechnischen Gutachten" näher beschrieben worden. Es handle sich hiebei (und zwar auch beim N) um Bereiche, die ständig von Menschen bewohnt würden. Bei Berücksichtigung dieser Grundgeräuschpegel sei wohl dem amtsärztlichen Gutachten, das die "örtliche Situation als sehr, sehr leise" eingestuft habe, zu folgen. Der Amtssachverständige für Medizin habe diesbezüglich weiters ausgesprochen, daß sich der Befund auch mit der subjektiven Hörprobe decke. Darüber hinaus sei im vorgenannten Gutachten bei Heranziehung der Empfehlung über die Begrenzung der Lärmbelastung "Richtlinie Nr. 5 des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz" die statistisch erhobene Reaktion der Öffentlichkeit auf Lärm dargestellt worden, wobei es bei Überschreitung des Grundgeräuschpegels durch den Beurteilungspegel um nur 5 dB bereits zu vereinzelter Beschwerden, bei einer Überschreitung des Grundgeräuschpegels durch den Beurteilungspegel um 10 dB jedoch schon zu verbreiteten Beschwerden gekommen sei. Bei Bedachtnahme auf die vorliegende sehr ruhige Gegend würden Lärmereignisse mit hohen Pegeln wesentlich intensiver erlebt, als dies der äquivalente Dauerschallpegel erwarten lasse, und spiegelten die physikalisch gewonnenen Werte außerdem ein verzerrtes Bild wider, welches nicht dem Hörempfinden eines normalen Menschen entspreche (weil das Hörerleben komplex auf die verschiedenen Lärmspitzen und die eingeschalteten Pausen ausgerichtet sei), sodaß sich beim Betrieb des Flugplatzes beim An- und Abflug wesentlich geänderte örtliche Verhältnisse darstellten. In diesem Zusammenhang habe der Amtssachverständige für Medizin auch ausgesprochen, daß zwar eine Schallpegelerhöhung von 3 dB (welche durch eine Verdoppelung der Flugbewegungen entstehe) von vielen Menschen kaum wahrgenommen werde, daß jedoch die

daraus resultierenden verkürzten Erholungspausen anders aufgenommen würden, die sehr wohl vom Menschen als Verschlechterung registriert würden. Durchaus schlüssig habe er im weiteren dargelegt, daß daher bei der Beurteilung von Lärm aus Motor(Sport-)flugzeugen dem Beurteilungspegel Bedeutung zukomme, das Hauptaugenmerk jedoch besonders auf die örtlichen Verhältnisse zu lenken sei, wobei vor allem dem Abstand des Störgeräusches vom Belästigungsausmaß der örtlichen Verhältnisse Beachtung zu schenken sei. Unter Bezugnahme auf das "Göttinger Gutachten" sei des weiteren deponiert worden, daß die dem äquivalenten Dauerschallpegel entsprechenden Zahlenwerte nicht ohne weiteres als Grenze für die Zumutbarkeit der Belästigung und der Beeinträchtigung menschlichen Befindens gelten könnten. Der vorgenannte Amtssachverständige habe in diesem Zusammenhang noch ausgesprochen, daß die Anpassungsfähigkeit des Organismus eines gesunden, normal empfindenden Menschen an diese nun entstehenden geänderten örtlichen Verhältnisse im Hinblick auf die auftretenden Immissionen so beeinträchtigt werde, daß verbreitete Beschwerden der Bevölkerung zu erwarten seien. Im folgenden habe er sich auch mit dem Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmfragen und der gutachtlichen Stellungnahme des Vertreters der NÖ Umweltschutzanstalt, denzufolge eine Überschreitung des Grundgeräuschpegels um 10 dB als "Beschreibung für das gewohnte Maß" anzusehen sei, auseinandergesetzt und dargelegt, daß er sich aus medizinischer Sicht dieser Meinung nicht anschließen vermöge, weil die Fußnote auf Seite 22 der Empfehlung des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz, Richtlinie Nr. 5, aussage, daß die Überschreitung bis zu 10 dB als Beschreibung angesehen werden könne, der Schwerpunkt der Aussage somit auf den Worten "bis zu" liege. Es könne das "gewohnte Maß" nicht auf diese Weise ausgelegt werden, daß jeweils prinzipiell 10 dB Überschreitung des Grundgeräuschpegels als "gewohnt" angesehen werden könne, was sich auch aus der vorstehenden "Statistisch erhobenen Reaktion der Öffentlichkeit auf Lärm" ergebe. Hierbei sei auch deponiert worden, daß die Bewertung einer Lärmstörung bei Menschen auf Grund abstrakter schematisch festgelegter Obergrenzen aus medizinischer Sicht gar nicht möglich sei. Es könne eine Überschreitung des Grundgeräuschpegels bei Motorflugplätzen um 10 dB und eventuell mehr nur in jenen Gebieten vertreten werden, in denen bereits ein größeres "örtliches Belästigungsausmaß" existiere, wie es etwa in der Nähe von Industriegebieten der Fall sei. Wenn vom Beschwerdeführer vorgebracht werde, das Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin gehe nur von solchen einzelnen Personen aus, die dem Flugsport gegenüber subjektiv ablehnend eingestellt sind, die Flugsportlärm als sinnlosen, belästigenden Lärm ansehen, sich als Unterprivilegierte fühlen, "Neidtendenzen" gegenüber Auserwählten haben und als finanziell schwache und dort wohnende, Lärm ertragen müssende Bewohner sich von finanziell starken, in der Luft sich erfreuenden, von oben herabschauenden Fliegern desavouiert fühlen, so vermöge sich die Luftfahrtbehörde dieser Meinung keinesfalls anzuschließen. Der Amtssachverständige habe vielmehr ausdrücklich ausgesprochen, daß die auftretenden Immissionen (auch Spitzen) geeignet seien, das Wohlbefinden eines gesunden normal empfindenden Menschen ohne besondere Überempfindlichkeit bei einzelnen in dieser sehr ruhigen Gegend wohnenden Menschen erheblich zu beeinträchtigen. Er sei also keinesfalls von psychisch oder physisch kranken Personen ausgegangen. Aus den maßgeblichen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen sei (vor allem auch bei Beachtung des Paragraph 3, Absatz 2, ZFV 1972) ableitbar, daß unzumutbare Lärmimmissionen, hervorgerufen durch den Betrieb von Luftfahrzeugen beim Abflug und bei der Landung, nur dann vorliegen, wenn hievon alle oder ein überwiegender Teil der in der Nähe des Flugplatzes wohnenden Menschen betroffen würden. Weiters habe der Amtssachverständige für Medizin ausgesprochen, daß bei diesen Betroffenen (nämlich bei gesunden, normal empfindenden Menschen ohne besondere Überempfindlichkeit) Lästigkeitsempfindungen, wie Störungen der Konzentrationsfähigkeit, Unlustgefühle, Ärger, Aggressionstendenzen u.dgl. im Wege des vegetativen Nervensystems zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen (Magen-, Darm-, Kreislaufbeschwerden) führen würden und daß Schallpegelwerte, welche von Motorsportflugplätzen stammen, die wahrnehmbar sind und nicht in den Belästigungen nach den bestehenden örtlichen Verhältnissen ihren unbemerkten Platz finden, nicht auftreten dürfen, worunter alle Pegel (auch Spitzen) zu verstehen seien, die den Grundgeräuschpegel um 3 dB übersteigen. Bei Berücksichtigung der den Projektsgegenstand und damit das Begehren des Beschwerdeführers darstellenden vorgesehenen Grundstartzahl von bis zu 100 pro Tag, des abgeänderten, im "Lärmtechnischen Gutachten" der NÖ Umweltschutzanstalt als "geräuscharm" bezeichneten An- und Abflugverfahrens, der erhobenen Grundgeräuschpegel und der zu erwartenden Immissionen (wobei auch die Spitzen zu berücksichtigen seien) sowie der sonstigen heranzuziehenden, vom Amtssachverständigen für Medizin in seine Erwägungen miteinbezogenen Umstände bzw. Situationen, vermöge auch durch die vorgeschlagenen Auflagen und die vom Beschwerdeführer beantragten einschränkenden Maßnahmen, welche dem Amtssachverständigen bei der Erstattung seines Befundes und Gutachtens bekannt gewesen und miteinbezogen worden seien, eine unzumutbare

Lärmimmission für die im Bereich der vorgenannten Meßpunkte wohnenden Menschen nicht hintangehalten zu werden. Sie bestehe im wesentlichen darin, daß es bei gesunden, normal empfindenden Menschen ohne Überempfindlichkeit insbesondere zu Störungen der Konzentration, zu Unlustgefühlen, zu Ärger und Aggressionstendenzen komme, welche in weiterer Folge zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen führten. Zu den am 31. Juli 1984 bei der Behörde eingelangten Vorschlägen betreffend die Einschränkung der Betriebszeiten sei überdies noch festzustellen, daß diese sowohl an den Wochentagen als auch vor allem an den Sonn- und Feiertagen einen Großteil des Tages umfaßten und - dem Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin folgend - der durch den gegenständlichen Flugplatz zu erwartende Lärm zur Unzeit (wie z.B. vor allem in Zeiten der Mittagspause, der Feierabende, in der Erholungs- und Urlaubszeit u dgl.) letztlich zu objektivierbaren Gesundheitsstörungen führe. Darüber hinaus sei im Rahmen der gemäß Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, des Luftfahrtgesetzes wahrzunehmenden öffentlichen Interessen auch auf die Frage der Raumordnung im maßgeblichen Gebiet Bedacht zu nehmen gewesen. Wie der Amtssachverständige für Raumordnung begutachtend dargelegt habe, würde der projektierte Flugplatz inmitten landwirtschaftlich genutzter Grundstücke liegen und sei er im Flächenwidmungsplan als Grünland (landwirtschaftlich genutzte Fläche) ausgewiesen. Er würde an einem landschaftlich markanten Punkt (Höhenrücken) liegen. Weiters sei vom vorgenannten Amtssachverständigen ausgesprochen worden, daß der Flugplatz im Bereich M auf Grund überörtlicher Verkehrsinteressen nicht benötigt werde, weil keinerlei Auswirkungen im Hinblick auf die Erreichbarkeitserfordernisse oder auf eine Stärkung der regionalen Wirtschaftsdynamik erwartet werden könnten. Die vom Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten ausgesprochenen Vorteile würden nur für Flugplätze größeren Ausmaßes, die auch dem öffentlichen Flugverkehr dienen, gelten. Gemäß Paragraph 14, Absatz 2, Ziffer 2, des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976, Landesgesetzblatt, Nr. 8000-1, seien die für die land- und forstwirtschaftliche Produktion wertvollen Flächen, soweit nicht andere Ziele Vorrang haben, für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sicherzustellen, was im Gegenstande im Hinblick auf das fehlende raumplanerische Interesse gegeben sei. Darüber hinaus könne zufolge des Gutachtens des Amtssachverständigen für Raumordnung bei Bedachtnahme auf den Umstand, daß der vorgesehene Flugplatz an einem markanten Landschaftspunkt errichtet werden würde, eine Kollision mit der im Paragraph eins, Absatz 2, Ziffer 12, des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976 festgelegten Gewährleistung der Erhaltung und Pflege des Landschafts- und Ortsbildes nicht ausgeschlossen werden. Auch habe der im Jahre 1979 erstellte regionale Struktur- und Entwicklungsplan in seinen Zielvorstellungen keinen Flugplatz in der Region M enthalten. Aus dem NÖ Raumordnungsgesetz 1976 ergebe sich weiters, daß bei der Standortfestlegung neuer sowie beim Ausbau bestehender Zivilflugplätze, besonders bei jenen, die für Motorflugzeuge zugelassen sind, die Störung von Wohn- und Erholungsgebieten weitestgehend vermieden werden solle. Zu diesem Postulat habe der Amtssachverständige für Medizin unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens (insbesondere auch unter Heranziehung der lärmtechnischen Grundlagen) das Gutachten darüber erstattet, welche Auswirkungen das Vorhaben auf den menschlichen Organismus haben, nämlich, daß es bei Verwirklichung desselben zu den vorgenannten objektivierbaren Gesundheitsstörungen kommen würde. Zusammenfassend habe der Amtssachverständige für Raumordnung in seinem Gutachten vom 23. Februar 1984 durchaus schlüssig dargestellt, warum dem beantragten Flugplatz aus raumordnerischer Sicht nicht zugestimmt werden könne. Weiters habe er sich mit dem Vorbringen des Beschwerdeführers in der vorgenannten Verhandlung eingehend auseinandergesetzt, sodaß auf diesen Teil der einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift verwiesen werden könne. Im übrigen werde zu dem Vorbringen des Beschwerdeführers im Schriftsatz (ohne Datum), welcher am 31. Juli 1984 bei der Luftfahrtbehörde eingelangt sei, vor allem auch zu dem Vorbringen zum Gutachten des Amtssachverständigen für Medizin, festgestellt, daß durch bloße gegenteilige Behauptungen, die einer Sachverständigengrundlage entbehren, das Gutachten eines Amtssachverständigen nicht entkräftet werden könne. Es habe somit der Beschwerdeführer unterlassen, zu den vorgenannten Gutachten auf derselben Ebene zu argumentieren. Aus den vorstehenden Gründen sei daher der Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung abzuweisen gewesen. Es erübrige sich daher auch ein Eingehen auf die sonstigen Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens.

Dagegen erhob der Beschwerdeführer Berufung, welche beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung am 24. Oktober 1984 einlangte.

Im Zuge des Berufungsverfahrens wurde zu acht den Fluglärm betreffenden Fragen das lärmhygienische Gutachten des gemäß § 57 Abs. 2 AVG 1950 zum Sachverständigen bestellten Univ.Prof. DDr. M. H vom 7. Juni 1985 eingeholt. Im Zuge des Berufungsverfahrens wurde zu acht den Fluglärm betreffenden Fragen das lärmhygienische Gutachten des

gemäß Paragraph 57, Absatz 2, AVG 1950 zum Sachverständigen bestellten Univ.Prof. DDr. M. H vom 7. Juni 1985 eingeholt.

Zu diesem Gutachten gab der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 8. Juli 1985 eine Stellungnahme ab (der u.a. eine ebenfalls auf dieses Gutachten bezogene Äußerung der NÖ Umweltschutzanstalt beigelegt wurde).

Mit Schriftsatz vom 2. September 1985 gab der Beschwerdeführer eine weitere auf die Frage des Lärms bezogene Stellungnahme ab.

Mit Erledigung der belangten Behörde vom 25. Oktober 1985 wurden dem Beschwerdeführer die für den Fall der Erteilung der beantragten Bewilligung als "unbedingt notwendig" erachteten Auflagen bekanntgegeben.

Hiezu gab der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 8. November 1985 eine Stellungnahme ab.

In der Folge wurde das Raumordnungsgutachten des gemäß § 52 Abs. 2 AVG 1950 zum Sachverständigen bestellten Dipl.-Ing. Dr. KP vom 27. Jänner 1986 eingeholt, zu welchem vom Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 18. Februar 1986 eine Stellungnahme abgegeben wurde. In der Folge wurde das Raumordnungsgutachten des gemäß Paragraph 52, Absatz 2, AVG 1950 zum Sachverständigen bestellten Dipl.-Ing. Dr. KP vom 27. Jänner 1986 eingeholt, zu welchem vom Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 18. Februar 1986 eine Stellungnahme abgegeben wurde.

Schon zuvor wurde vom Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 7. Jänner 1986, zur Post gegeben am 13. Jänner 1986, die vorliegende Säumnisbeschwerde erhoben.

Außerhalb der vom Verwaltungsgerichtshof mit der Verfügung über die Einleitung des Vorverfahrens gesetzten Frist wurde der Bescheid der belangten Behörde vom 29. April 1986 erlassen, mit der über die Berufung des Beschwerdeführers entschieden wurde.

Mit hg. Beschluß vom 25. Juni 1986, Zl. 86/03/0013-7, wurde das Verfahren über vorliegende Säumnisbeschwerde eingestellt.

Mit hg. Erkenntnis vom 10. September 1986, Zl. 86/03/0112-5, wurde der Bescheid der belangten Behörde vom 29. April 1986 wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben.

Mit hg. Beschluß vom 28. Oktober 1986, Zl. 86/03/0182-3, wurde dem Antrag des Beschwerdeführers auf Wiederaufnahme des mit dem vorzitierten Beschluß vom 25. Juni 1986 abgeschlossenen Verfahrens über die vorliegende Säumnisbeschwerde gemäß § 45 VwGG stattgegeben. Mit hg. Beschluß vom 28. Oktober 1986, Zl. 86/03/0182-3, wurde dem Antrag des Beschwerdeführers auf Wiederaufnahme des mit dem vorzitierten Beschluß vom 25. Juni 1986 abgeschlossenen Verfahrens über die vorliegende Säumnisbeschwerde gemäß Paragraph 45, VwGG stattgegeben.

Entsprechend der hierauf ergangenen hg. Verfügung vom 20. November 1986, Zl. 86/03/0211-9, legte die belangte Behörde mit Vorlagebericht vom 3. Dezember 1986 dem Verwaltungsgerichtshof die Akten des Verwaltungsverfahrens vor.

In der Folge ersuchte der Verwaltungsgerichtshof das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr um die Einholung und Übermittlung der Äußerung eines technischen Amtssachverständigen betreffend ein teilweises Verbot von Starts in Richtung 12.

Entsprechend einer Aufforderung des Verwaltungsgerichtshofes teilte die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde mit Schreiben vom 9. Februar 1987 mit, daß der Zusammenlegungsplan K seit Dezember 1984 rechtskräftig ist.

Auf Aufforderung des Verwaltungsgerichtshofes erstattete der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 16. Februar 1987 eine weitere Stellungnahme, welche mit Schriftsatz vom 30. März 1987 ergänzt wurde.

Mit Vorlagebericht vom 4. Mai 1987 legte die belangte Behörde die im Zusammenhang mit dem vorerwähnten, ein teilweises Verbot von Starts in Richtung 12 betreffenden, Ersuchen - welchen im Hinblick auf die Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 16. Februar 1987 keine Bedeutung mehr beizumessen war - zur Verfügung gestellten Akten des Verwaltungsverfahrens dem Verwaltungsgerichtshof wieder vor.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Der Beschwerdeführer bekämpft in seiner Berufung das von der Erstbehörde zur Feststellung des Sachverhaltes herangezogene Gutachten des ärztlichen Amtssachverständigen vom 29. Juni 1984 als unschlüssig und nicht objektiv.

Dieses Gutachten enthält - je deutlich getrennt - allgemeine Ausführungen, losgelöst vom vorliegenden Projekt, und Ausführungen, die konkret auf die bei Verwirklichung des vorliegenden Projektes zu erwartende Veränderung der Umweltsituation und die infolgedessen zu gewärtigenden Folgen auf die Gesundheit abgestellt sind. Damit, daß sich der Amtssachverständige in den allgemeinen Ausführungen umfassend auf schädliche Folgen von Lärm einschließlich der Folgen extremer Lärmbelastungen und ferner auf die Auswirkungen von Lärm in Prämorbid- und Morbidphasen bezieht, und daß er weiters die Alarmfunktion von Lärm am Beispiel des Wasserrauschens erläutert, wird ein Bezugsrahmen hergestellt. Der Verwaltungsgerichtshof vermag der in der Berufung enthaltenen Kritik des Beschwerdeführers, daß all dies schwerlich in eine vernünftige Beziehung zum Zusammenhang zwischen Fluggeräusch und Reaktion des gesunden Menschen gebracht werden könne, nicht zu folgen, da die allgemeinen Darlegungen im vorliegenden Gutachten die Funktion einer Abklärung des Umfeldes in physikalischer und medizinischer Hinsicht haben und solcherart eben als Bezugsrahmen einen Ansatzpunkt für die auf das konkrete Projekt bezogenen Aussagen des Amtssachverständigen bilden. Daß etwa Großstadtmenschen oder Bewohner von Häusern an verkehrsreichen Straßen "durch das Ausbleiben des Grundgeräusches beunruhigt werden und totale Stille gar nicht vertragen", wie in der Berufung ausgeführt wird, und daß, wie in der Berufung weiters vorgetragen, neben einer negativen Einstellung zum Fluglärm auch eine positive dazu festgestellt werden kann, spricht nicht gegen die Schlüssigkeit des Gutachtens. Der Amtssachverständige ließ es, worauf in diesem Zusammenhang hingewiesen ist, nicht bei seiner These bewenden, daß die Gewöhnung als Kernproblem bei umwelthygienischen Einflüssen auf den Menschen bei Lärm überbewertet werde (Punkt 2.9 des Gutachtens), sondern er arbeitete heraus, daß eine Hinnahme von Lärm einer Anpassung des menschlichen Organismus an den Lärm nicht gleichzusetzen ist ("... so kommt es zwar nicht zur Anpassung an Lärm, wohl aber zu einer Neustrukturierung der Einstellung zum Lärm"). Der Verwaltungsgerichtshof kann weiters entgegen der in der Berufung vertretenen Auffassung nicht finden, daß der Amtssachverständige die örtlichen Verhältnisse nicht der Sachlage entsprechend berücksichtigt hätte. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß der Ortsaugenschein vom 3. August 1983 Ergebnisse erbracht hätte, denzufolge die im Lärmtechnischen Gutachten der NÖ Umweltschutzanstalt vom 12. November 1982 enthaltenen Ergebnisse der Messung des Grundgeräuschpegels in Zweifel zu ziehen wären. Es bestehen daher keine Bedenken gegen das Gutachten insoweit, als der Amtssachverständige seine Schlußfolgerungen letztlich auf den dem Lärmtechnischen Gutachten vom 12. November 1982 entnommenen Werten des Grundgeräuschpegels aufbaute und den sich darüber erhebenden Fluglärm, der durch die Verwirklichung des vorliegenden Projektes verursacht würde, als zusätzlichen Störlärm, der zu anderen Lärmereignissen, etwa aus dem Straßenverkehr und der Landwirtschaft, hinzutreten würde, beurteilte. In den Ausführungen des Amtssachverständigen über die Fluglärmsituation in Niederösterreich erblickt der Verwaltungsgerichtshof keine für die gutachtlichen Schlußfolgerungen wesentlichen Ausführungen. Vom Amtssachverständigen wurde weiters dargetan, daß es vom medizinischen Standpunkt aus betrachtet wesentlich auf die Störwirkung der einzelnen sich über den Grundgeräuschpegel erhebenden Lärmereignisse des Fluglärms, und zwar abgestuft nach dem Ausmaß der Überschreitung, ankommt, und daß ein typisierendes Schema für die Wechselbeziehung von Grundgeräuschpegel und energieäquivalentem Dauerschallpegel eines Störlärms (Mittelwertbildungen) als solches keine geeignete Grundlage für eine medizinische Begutachtung abgeben kann. Insofern legte der Amtssachverständige schlüssig dar, daß es unter dem Blickwinkel der Auswirkungen des Fluglärms im Bereich des projektierten Flugplatzes insbesondere nach Maßgabe des dort festgestellten Grundgeräuschpegels nicht auf einen Grenzwert von 40 dB(A), wie im Lärmtechnischen Gutachten der NÖ Umweltschutzanstalt vorgesehen, ankommen kann. Den Ausführungen der Berufung über die Begutachtung, die der Amtssachverständige in den Fällen der Flugplätze Völtendorf und Wiener Neustadt-Ost vorgenommen hatte, vermag der Verwaltungsgerichtshof kein Argument zu entnehmen, welches gegen die Schlüssigkeit des vom Amtssachverständigen im vorliegenden Fall erstatteten Gutachtens vom 29. Juni 1984 sprechen würde. Insoweit der Beschwerdeführer in der Berufung bemängelt, daß der Amtssachverständige von einzelnen Personen spreche und somit nicht auf den Durchschnittsmenschen mit gesunder normaler Empfindung ohne besondere Überempfindlichkeit abstelle, ist dem Berufungsvorbringen entgegenzuhalten, daß der Amtssachverständige in den Abschnitten 16 "Schlußfeststellungen" und 17 "Zusammenfassung" seines Gutachtens ausdrücklich auf das Hörempfinden eines normalen Menschen und den Organismus eines gesunden, normal empfindenden Menschen Bezug nimmt. Der Verwaltungsgerichtshof kann schließlich nicht finden, daß das Gutachten vom 29. Juni 1984 im Hinblick auf die "vorgeschlagenen Auflagen und Maßnahmen" (mit diesem in der Berufung verwendeten Ausdruck ist offenbar die mit Schreiben vom 13. Juni 1983 erstattete Erklärung gemeint) keine geeignete Grundlage für die Feststellung des für die

Erledigung der vorliegenden Rechtssache maßgebenden Sachverhaltes darstellen würde. Die maßgebenden Aussagen des Amtssachverständigen über die bisherigen örtlichen Verhältnisse und die bei Verwirklichung des Projektes zu erwartenden neuen Störgeräusche, wie sie in der Beilage 2 des Lärmtechnischen Gutachtens vom 12. November 1982 eingetragen sind, insbesondere auch die Aussagen betreffend den Störabstand und die Erholungspausen (Abschnitt 15.1.2), werden durch diese "vorgeschlagenen Auflagen und Maßnahmen" nicht berührt.

Der Verwaltungsgerichtshof hält auch die in der Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 8. Juni 1985 enthaltenen Einwendungen gegen das lärmhygienische Gutachten des Univ.Prof. DDr. H vom 7. Juni 1985 nicht für stichhältig. Zur Frage 1 ist festzuhalten, daß im vorliegenden Fall im Wege von Messungen bestimmte Schallpegelwerte festgestellt wurden. Der Verwaltungsgerichtshof hat nach den Verfahrensergebnissen keine Anhaltspunkte dafür, daß die betreffenden im Wege der Messung festgestellten Werte die derzeitige örtliche Situation und die Auswirkungen des Betriebes eines Flugplatzes im Sinne des vorliegenden Projektes nicht zutreffend charakterisieren würden. Der Sachverständige legt seinem Gutachten zu Recht die betreffenden konkret festgestellten Werte und nicht bloße Richtwerte zugrunde. Es würde nicht angehen, etwa anstelle des konkret festgestellten Grundgeräuschpegels von 22 dB(A) auf einen Richtwert für den Grundgeräuschpegel von 35 dB(A) zurückzugreifen. Zur Frage 2 geht es - unbeschadet der vom Sachverständigen erwähnten Bedeutung tatsächlich exekutierbarer und überprüfbarer Auflagen - nicht darum, daß etwa Auflagen nicht eingehalten werden, sondern daß sich der energetische Mittelwert des Schallpegels zwar in vielen Fällen als störungsäquivalent erweise, daß aber Auflagen, die lediglich auf die Einhaltung eines bestimmten energieäquivalenten Dauerschallpegels ausgerichtet sind, im vorliegenden Fall eines besonders hohen Grades der Auffälligkeit des Fluglärms gegenüber der bisher bestehenden Schallumwelt an den Meßpunkten 1 bis 4 nicht zielführend sind. Damit bestätigt der von der belangten Behörde beigezogene Gutachter die bereits vom Amtssachverständigen der Erstbehörde vertretene Auffassung, daß in medizinischer Sicht im vorliegenden Fall die maximalen Schallpegel der einzelnen Flugereignisse ein wesentliches Sachverhaltselement darstellen.

Zur Frage 3 ist festzuhalten, daß einzelne lärmende Störereignisse definitionsgemäß nicht dem Grundgeräuschpegel zugehören. Was die weiteren in der Stellungnahme vom 8. Juli 1985 angeschnittenen Fragen der Richtwerte, des generellen Grenzwertes von 40 dB(A) und der Anpassungsfähigkeit anlangt, wird auf die betreffenden vorstehenden Ausführungen verwiesen. Die Ausführungen des Sachverständigen zur Frage 7 weisen im Ergebnis lediglich auf ein mögliches verstärktes Auftreten psychologischer und sozialer Irritationen hin, lassen aber die bereits vom medizinischen Amtssachverständigen der Erstbehörde gegebene Darstellung der Auswirkungen, die von den durch die Verwirklichung des Flugplatzprojektes voraussichtlich verursachten Lärmereignissen auf den menschlichen Organismus auch ungeachtet der jeweiligen persönlichen Einstellung zum Fluglärm zu erwarten sind, unberührt. Insofern haben die Ausführungen im Gutachten vom 7. Juni 1985 zu Punkt 7 für die Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes keine Bedeutung. Was die Frage 8 anlangt, vermag der Verwaltungsgerichtshof keinen Widerspruch zwischen den Ausführungen dazu und jenen zu den Fragen 1 bis 7 zu erkennen. Es ist dem Gutachten vom 7. Juni 1985 klar zu entnehmen, daß der Sachverständige an den großen Unterschied zwischen dem Wert des Grundgeräuschpegels und den Schallpegeln der einzelnen Fluglärmereignisse im Bereich der Meßstelle 1 anknüpft, wobei zur Frage 5 abschließend zum Ausdruck gebracht wurde, daß die nach ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, differenziert bestimmten Grenzwerte der zumutbaren Störung nicht überschritten werden, wobei allerdings zu bemerken ist, daß die auf Seite 5 des Lärmtechnischen Gutachtens vom 12. November 1982 angeführten Werte des Grundgeräuschpegels von 22 (Meßpunkt 1), 30 (Meßpunkt 2), 28 (Meßpunkt 3) und 26 (Meßpunkt 4) dB(A) weit unter dem in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 für einen nicht meßbaren Grundgeräuschpegel in der Gebietskategorie 2 tags im Freien vorgesehenen Richtwert von 40 dB(A) liegen.

In den Ausführungen der vom Beschwerdeführer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren abgegebenen Stellungnahme vom 16. Februar 1987 wird neuerdings die Beachtung von für den energieäquivalenten Dauerschallpegel erarbeiteten generellen Richtwerten gefordert. Dieser Forderung sind nochmals die Ausführungen der beiden im Verwaltungsverfahren herangezogenen Sachverständigen entgegenzuhalten, die gerade im vorliegenden Fall, und zwar, wie dargelegt, schlüssig, die Einzelschallereignisse des Fluglärms als medizinisch relevant bezeichnen.

Der Verwaltungsgerichtshof nimmt demnach als erwiesen an, daß das vom gegenständlichen Flugplatzprojekt betroffene Gebiet durch Werte des Grundgeräuschpegels von 22 bis 30 dB(A) charakterisiert ist und sich als sehr ruhiges Gebiet mit Naturgeräuschen darstellt, wobei mit Störgeräuschen zu rechnen ist, die von landwirtschaftlichen Maschinen und in der Form eines schwachen, jedoch identifizierbaren Rauschens vom Straßenverkehr herrühren. Bei

Verwirklichung des gegenständlichen Flugplatzprojektes würden selbst bei Einhaltung der vom Lärmtechnischen Gutachten vom 12. November 1982 vorgesehenen geräuscharmen An- und Abflugverfahren zusätzlich Störgeräusche in einer Größenordnung von etwa 43 bis 57 dB(A) entstehen. Es handelt sich bei der angeführten örtlichen Situation um Lärmereignisse, die, wenn sie wiederholt auftreten, wie sich dies bei einem dem vorliegenden Projekt entsprechenden Flugplatz ergeben würde, selbst bei gesunden, normal empfindenden Angehörigen der betroffenen Wohnbevölkerung objektivierbare Gesundheitsstörungen (Magen-, Darm- und Kreislaufbeschwerden) befürchten lassen.

Bei dieser Sachlage ist die in § 71 Abs. 1 lit. d des Luftfahrtgesetzes normierte Voraussetzung, daß der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung "sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen", nicht erfüllt. Bei dieser Sachlage ist die in Paragraph 71, Absatz eins, Litera d, des Luftfahrtgesetzes normierte Voraussetzung, daß der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung "sonstige öffentliche Interessen nicht entgegenstehen", nicht erfüllt.

Bei diesem Verfahrensergebnis erübrigt es sich auf die im Erstbescheid enthaltenen Ausführungen aus der Sicht der Raumordnung und auf die Ausführungen im Raumordnungsgutachten vom 27. Jänner 1986 einzugehen.

Aus den dargelegten Gründen war der Berufung des Beschwerdeführers keine Folge zu geben und die von der Erstbehörde ausgesprochene Abweisung des Antrages des Beschwerdeführers auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zu bestätigen.

Die "Sache", die den Gegenstand der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes im Säumnisbeschwerdeverfahren zu bilden hat, wird durch die geltend gemachte Entscheidungspflicht bestimmt. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes im Säumnisbeschwerdeverfahren hat sich zufolge des zweiten Satzes des § 42 Abs. 5 VwGG auf die "Sache" (einschließlich jener Abspruchspunkte, die mit ihr in untrennbarem Zusammenhang stehen) zu beschränken. Dem Verwaltungsgerichtshof fehlt die Zuständigkeit, darüber hinausgehende Entscheidungen zu treffen. Im vorliegenden Fall war "Sache", über die der Verwaltungsgerichtshof zu entscheiden hatte, das Begehren auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung in Verbindung mit der gegen den Erstbescheid erhobenen Berufung. Hinsichtlich der Kostenfragen im Zusammenhang mit den von der belangten Behörde eingeholten Gutachten hingegen hatte sich der Verwaltungsgerichtshof einer Entscheidung zu enthalten. Die "Sache", die den Gegenstand der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes im Säumnisbeschwerdeverfahren zu bilden hat, wird durch die geltend gemachte Entscheidungspflicht bestimmt. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes im Säumnisbeschwerdeverfahren hat sich zufolge des zweiten Satzes des Paragraph 42, Absatz 5, VwGG auf die "Sache" (einschließlich jener Abspruchspunkte, die mit ihr in untrennbarem Zusammenhang stehen) zu beschränken. Dem Verwaltungsgerichtshof fehlt die Zuständigkeit, darüber hinausgehende Entscheidungen zu treffen. Im vorliegenden Fall war "Sache", über die der Verwaltungsgerichtshof zu entscheiden hatte, das Begehren auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung in Verbindung mit der gegen den Erstbescheid erhobenen Berufung. Hinsichtlich der Kostenfragen im Zusammenhang mit den von der belangten Behörde eingeholten Gutachten hingegen hatte sich der Verwaltungsgerichtshof einer Entscheidung zu enthalten.

Wien, am 23. September 1987

Schlagworte

Sachverhalt Sachverständiger Gutachten Verletzung der Entscheidungspflicht Allgemein Behördliche Angelegenheiten Sachverständiger Erfordernis der Beiziehung Arzt Säumnisbeschwerde Entscheidung in der Sache bzw Abweisung oder Zurückweisung Beweismittel Sachverständigenbeweis Technischer Sachverständiger Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Beweismittel Sachverständigenbeweis

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1987:1986030211.X00

Im RIS seit

30.08.2005

Zuletzt aktualisiert am

25.04.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at