jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2000/9/20 99/03/0024

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.09.2000

Index

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

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
AVG §52 Abs1;
AVG §52;
AVG §53 Abs1;
AVG §7 Abs1 Z4;
AVG §7 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §92 idF 1997/I/102;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Puck und die Hofräte Dr. Sauberer, Dr. Gall, Dr. Stöberl und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Winter, über die Beschwerde des PL in S, vertreten durch Dr. Karl Schleinzer, MMag. Dr. Ernst Denk und Dr. Roderich Jakobi, Rechtsanwälte in 1010 Wien, Führichgasse 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 21. Jänner 1998, Zl. 65.589/1-Z8/98, betreffend luftfahrtbehördliche Ausnahmebewilligung, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) Aufwendungen in der Höhe von S 4.565,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Schriftsatz vom 13. März 1992 beantragte der Beschwerdeführer die Erteilung der luftfahrtbehördlichen Ausnahmegenehmigung zur Errichtung näher beschriebener Hallen auf dem Grundstück Nr. 311/12 der KG M.

Mit Schreiben vom 26. November 1992 teilte das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr dem Beschwerdeführer mit, auf Grund seiner Eingabe vom 13. März 1992 sei ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und an Hand der Projektunterlagen, die als Vorstudie zu werten seien, eine luftfahrtbehördliche Prüfung vorgenommen

worden. Diese habe ergeben, dass sich die Grundparzelle Nr. 311/12 der KG M. im westlichen Instrumentenanflugsektor des Flughafens Klagenfurt und zwar in der Fläche A der für diesen Flughafen festgelegten Sicherheitszone befinde, in der eine Bebauungsbeschränkung bis 1 m unter Niveau bestehe. Das projektierte Hallenbauwerk sei auf dem genannten Bauwerk dermaßen zur nördlichen Grundstücksgrenze hin situiert, dass sich im Süden eine Restfläche im Ausmaß von 60 m seitlich der verlängerten Pistenmittellinie über die gesamte Grundstücksbreite hin ergebe, welche für Luftfahrzeuge im Falle eines Startabbruches oder im Falle eines Triebwerkausfalls beim Landeanflug als Notlandefläche zur Verfügung stehe. Bei projektgemäßer Ausführung des Bauwerkes und bei Erfüllung von im

Einzelnen genannten Voraussetzungen "könnte daher ... die

beantragte luftfahrtbehördliche Ausnahmegenehmigung ... erteilt

werden". Das Ermittlungsverfahren werde bei Einlangen von im Einzelnen genannten ergänzenden Unterlagen fortgesetzt werden.

Mit Schriftsatz vom 5. Februar 1996 übermittelte der Beschwerdeführer dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr "in Entsprechung des Bescheides" vom 26. November 1992 ergänzende Unterlagen.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr teilte dem Beschwerdeführer daraufhin mit, es sei über das geplante Bauvorhaben kein Bescheid ergangen, es sei nicht einmal ein Antrag auf Erteilung einer luftfahrtbehördlichen Ausnahmegenehmigung eingereicht worden. Sollte das Schreiben vom 5. Februar 1996 als Ersuchen um Vorbegutachtung gemeint sein, werde darauf hingewiesen, dass sich die geplante Halle zur Gänze im Bereich des Pistenvorfeldes befinde, der hindernisfrei bleiben müsse, weil erfahrungsgemäß in diesem Bereich in der kritischen Phase des Endanfluges bzw. des Anfangsteigfluges die größte Unfallgefahr bestehe. Eine Verbauung in diesem kritischen Bereich würde eine latente Unfallgefahr bedeuten und die Unfallfolgen erhöhen. Ein allfälliger Antrag auf Erteilung einer luftfahrtbehördlichen Ausnahmegenehmigung zur Verbauung des erwähnten Grundstückes müsste daher negativ entschieden werden.

Mit Schriftsatz vom 30. September 1996 unterbreitete der Beschwerdeführer der Behörde eine Modifikation des Projektes und legte - über Aufforderung - ergänzende Unterlagen vor.

Die Behörde holte das Gutachten eines luftfahrttechnischen Amtssachverständigen ein, dem zufolge das in Rede stehende Grundstück in der Fläche A der (verordneten) Sicherheitszone des Flughafens Klagenfurt liege, wobei diese Fläche 10 m unter der Erdoberfläche verlaufe. Das Grundstück weise entlang der verlängerten Pistenmittellinie einen minimalen Abstand zum Pistenende von ca. 370 m auf. Abseits der verlängerten Pistenmittellinie erstrecke es sich bis zu einer Entfernung von ca. 230 m. Es liege relativ zur Piste in jenem Bereich, in welchem - wie Erkenntnisse aus Flugunfalluntersuchungen zeigten - bedingt durch "Undershoots" (Luftfahrtzeug kommt beim Landeanflug zu kurz) und "Overruns" (Luftfahrzeug überrollt das Pistenende bei einem Startabbruch oder nach einer Landung) der Piste eine Häufung von Unfallstellen auftrete. Seien "Undershoot- und Overrunareas" frei von massiven Hindernissen, zu welchen das zur Errichtung vorgesehene Objekt zu zählen sei, so seien auch die Folgen eines solchen Unfalles geringer als im Falle einer Kollision des Luftfahrzeuges mit einem massiven Hindernis. Nun verlaufe in einem Abstand von ca. 350 m entlang der verlängerten Pistenmittellinie zum Pistenende die elektrifizierte Eisenbahnstrecke St. Veit - Klagenfurt, die mit den darauf verkehrenden Fahrzeugen ein Luftfahrthindernis darstelle; dadurch werde zufolge näher beschriebener Maßnahmen, die gesetzt worden seien, die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt. Die Eisenbahnstrecke mit ihrer Fahrleitung bewirke aber keinesfalls eine "Abschattung" von westlich davon gelegenen Objekten gleicher oder geringerer Höhe. Die Masten der Fahrleitung wiesen einen Abstand von 60 m auf und kämen im Zusammenhang mit ihrer geringen lateralen Ausdehnung nicht als abschattendes Hindernis in Betracht. Die Auswirkungen einer Kollision eines Luftfahrzeuges mit der Fahrleitung lasse sich schon wegen der Typenvielfalt der am Flughafen Klagenfurt operierenden Luftfahrzeugmuster nicht prognostizieren. Der Fahrdraht spiele aber bei Luftfahrzeugen großer Massen, bei denen ein Überrollen des Pistenendes wahrscheinlicher sei als bei einem "Ultra-light-Flugzeug" im Hinblick auf die Unfallfolgen weniger Rolle als bei Luftfahrzeugen geringer Masse. Die auf der Eisenbahnstrecke verkehrenden Eisenbahnfahrzeuge könnten nicht als abschattende Hindernisse angesehen werden; die Kollisionsgefahr eines Luftfahrzeuges mit einem vorbeifahrenden Zug sei geringer als die mit einem an der gleichen Stelle befindlichen permanenten Hindernis. Schließlich dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass der Flughafen Klagenfurt auch von Luftfahrzeugen benützt werde, die bei Ausfall eines Triebwerkes ihren Flug nicht fortsetzen bzw.

nicht auf dem Flugplatz landen könnten, sodass Notlandeflächen entlang der An- und Abflugwege erforderlich wären, um die Sicherheit der Luftfahrt und den Schutz der Allgemeinheit zu gewährleisten. Für die im Norden des Platzes in einer Höhe von S 2.800 ft MSL festgelegte Platzrundenführung stelle das in Rede stehende Grundstück im Zusammenhang mit einem weiteren Grundstück die einzige nicht bebaute Fläche westlich der erwähnten Eisenbahnstrecke dar. Auf Grund seiner Lage und Beschaffenheit sei es als Notlandefläche zumindest so geeignet, dass bei Auftreten von Notfällen in kritischen Flugphasen jedenfalls eine Gefährdung Dritter möglichst hintangehalten werden könne. Durch die Errichtung von Objekten auf dem Grundstück würde sich die Sicherheitssituation gravierend verschlechtern, sodass das Grundstück aus luftfahrttechnischer Sicht von Verbauung freigehalten werden müsse.

Der Beschwerdeführer legte ein von ihm eingeholtes Gutachten zweier Privatsachverständiger vor. Darin wird zwar der Auffassung des Amtssachverständigen zugestimmt, dass ein erheblicher Anteil der Flugunfälle bei Starts und Landungen auftrete, es wird allerdings darauf hingewiesen, dass sich die vom Amtssachverständigen erwähnten Unfälle - wie aus den Flugunfalluntersuchungen ersichtlich - vor allem innerhalb der Flughafengrenzen ereignet hätten. Die Orte der Unfälle lägen weit überwiegend in einem Bereich bis 150 m hinter dem Pistenende bei Overruns und bis 150 m vor der Landeschwelle bei Undershoots. Die Ergebnisse der Unfalluntersuchungen hätten zur Empfehlung der runway end safety area im ICAO-Anhang 14 geführt. Eine solche runway end safety area sei am Flughafen Klagenfurt für die Startrichtung 28 mit einer Länge von rund 340 m und für die Landerichtung 10 mit einer Länge von rund 500 m gegeben; diese Flächen würden durch das vom Beschwerdeführer beabsichtigte Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Nicht geteilt wurde weiters die Auffassung des Amtssachverständigen, die Eisenbahnstrecke mit den Masten und ihrer Oberleitung habe keinen Abschattungseffekt. Vielmehr könne, wenn man die Eisenbahnstrecke als festes unveränderbares Objekt im Sinne des ICAO-Anhanges 14 betrachte, für Objekte westlich der Bahnstrecke mit gleicher oder geringerer Höhe als die Masten und der Fahrbahndraht der Oberleitung das Abschattungsprinzip nicht außer Betracht bleiben. Schließlich sei das in Rede stehende Grundstück als Notlandeplatz denkbar ungeeignet, weil der Abstand zwischen der Bahnstrecke und der parallel dazu verlaufenden Bundesstraße an der breitesten Stelle nicht mehr als 100 m betrage, sodass eine Punktlandung erforderlich wäre, die allerdings bei einem Luftnotfall unmöglich sei. Eine Bebauung des Grundstückes bis zur Höhe der Oberleitung der Bahnstrecke von 459 m ü. NN stelle keine Beeinträchtigung der Sicherheit der Luftfahrt und der Allgemeinheit dar.

Gleichzeitig modifizierte der Beschwerdeführer das zur Bewilligung eingereichte Projekt insoferne, als die Gesamtausbauhöhe auf die Höhe der Oberleitung der Eisenbahnstrecke von 459 m ü. NN vermindert werde und legte in diesem Sinne geänderte Pläne vor.

Die Behörde holte ein weiteres Gutachten des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen ein, in dem unter Hinweis auf Fachliteratur u.a. ausgeführt wird, die Aussage im Privatgutachten, das Unfallgeschehen betreffe überwiegend einen Bereich von 150 m vor/hinter Schwelle/Pistenende, nicht nachvollzogen werden könne. Bei Anwendung des - näher beschriebenen - Prinzips der Abschattung auf das gegenständliche Projekt sei zu differenzieren. Ausgehend vom Schutzzweck der Anflugfläche, die Hindernisfreiheit für im Flug befindliche Luftfahrzeuge sicherzustellen, wäre im Hinblick auf Durchragungen der Anflugfläche die gesamte Fahrleitung der Eisenbahnstrecke als bestimmendes Hindernis anzusehen, womit sich die verringerte Bauhöhe des Projektes von 459,0 m NN ergebe. Ausgehend vom Zweck der Fläche A der Sicherheitszone, den Schutz für Luftfahrzeuge am Boden in außergewöhnlichen oder kritischen Situationen zu gewährleisten, könnten bewegliche Objekte, wie auf der Eisenbahnstrecke verkehrende Eisenbahnfahrzeuge, jedoch nicht als abschattende Hindernisse angesehen werden. Die einen Abstand von ca. 60 m aufweisenden Fahrleitungsmasten könnten im Zusammenhang mit ihrer geringen lateralen Ausdehnung ebenfalls nicht als abschattendes Hindernis für westlich davon befindliche, die Fläche A durchragende Objekte angesehen werden. Die Auswirkungen der Kollision eines Luftfahrzeugs mit dem Fahrdraht ließen sich nicht prognostizieren. Im Hinblick auf die "Undershoot- und Overrunarea" westlich der Instrumentenpiste könne daher zusammenfassend festgestellt werden, dass bei Realisierung des Projektes die Sicherheit der Luftfahrt und der Schutz der Allgemeinheit - etwa im Sinne unbeteiligter, sich im geplanten Objekte nach Fertigstellung aufhaltender Personen - eine wesentliche Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation, in der das Grundstück von massiven Bauten freigehalten werde, erfahren würde. Was die Eignung des Grundstückes als Notlandefläche anlange, werde im Privatgutachten die örtliche Situation verkannt. Die beiden unbebauten Grundstücke wiesen in Richtung des Queranfluges RWY 10 immerhin eine Längenausdehnung von über 300 m auf. Jeder verantwortungsvolle Pilot werde im Falle eines Flugnotfalles als Notlandeplatz eine unbebaute Fläche einer bebauten vorziehen.

In seiner im Rahmen des Parteiengehörs erstatteten Stellungnahme äußerte der Beschwerdeführer Zweifel an der Unbefangenheit und Fachkunde des Amtssachverständigen und legte eine Stellungnahme der beiden Privatsachverständigen zum Gutachten des Amtssachverständigen vor. Dieser Stellungnahme zufolge ist eine Runway End Safety Area vor dem westlichen Bahnende am Flughafen Klagenfurt entsprechend den Empfehlungen der ICAO vorhanden, die im Westen in der Anfluggrundlinie durch den Landekurssender begrenzt werde und über die volle Breite der Fläche A durch die elektrifizierte Bahnstrecke. Nach den - näher dargestellten - Unfalluntersuchungen der ICAO hätten sich Overruns sowohl bei Starts als auch bei Landungen überwiegend innerhalb der ersten 150 m nach dem Bahnende ereignet, also in einem Bereich, der am Flughafen Klagenfurt hindernisfrei sei. Flugzeuge, die bei einem Overrun in Richtung 28 dennoch über diesen Bereich hinaus gelangten, würden die Bahnstrecke Wien - Klagenfurt voraussichtlich nicht überqueren, weil wegen der Unebenheiten am Bahndamm (Entwässerungsgraben, Schotterbett, Gleise), mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche Beschädigungen am Fahrwerk auftreten würden, die das Flugzeug zum Stillstand brächten. Undershoots in Richtung 10 seien angesichts der von der Luftfahrtbehörde verfügten Maßnahmen nicht zu erwarten. Ein dennoch zu tief anfliegendes Flugzeug werde durch ein zusätzliches Bauvorhaben auf dem in Rede stehenden Grundstück nicht mehr gefährdet als durch die bereits bestehenden Bebauung und vor allem durch die bereits mehrfach erwähnte Bahnstrecke. Schließlich müsse auch der relativ geringe Umfang des Luftverkehrs am Flughafen Klagenfurt und die Häufigkeit des Überflugs der westlichen Fläche A berücksichtigt werden. Was den Abschattungseffekt der Eisenbahnstrecke anlange, sei dem Amtssachverständigen entgegenzuhalten, dass derzeit bei gleichmäßiger Verteilung des Zugsverkehrs über den Tag alle 13,2 Minuten ein Zug durch die Fläche A fahre, nach Ausbau des 2. Geleises alle 6,7 Minuten. Die Masten der Oberleitung hätten zwar nur eine geringe laterale Ausdehnung, es handle sich aber um drei Masten, von denen einer nahezu genau unter der Anfluggrundlinie stehe; über die gesamte Fläche ziehe sich darüber hinaus die Bahnstromleitung, zu der eine zweite hinzukommen werde. Bei einem Overrun in Richtung 28 würden sowohl die Bahnstromleitung, ihre Masten sowie der Bahndamm am Flugzeug erhebliche Beschädigungen verursachen. Für ein im Flug befindliches startendes oder landendes Flugzeug, das mit der Stromleitung oder mit den Masten in Berührung komme, könne schon dieser Anprall schwer wiegende Folgen haben. Wo ein derart verunfalltes Flugzeug auf den Boden auftreffe, sei sicherlich spekulativ. Die Wahrscheinlichkeit spreche aber dafür, dass dies nicht unmittelbar auf dem in Rede stehenden Grundstück geschehe, weil das Flugzeug auch in diesem Falle immer noch eine erhebliche Vorwärtsgeschwindigkeit habe. Schließlich sei das in Rede stehende Grundstück aus - näher dargelegten - flugbetrieblichen Gründen als Notlandefläche im Sinne des § 3 Abs. 2 der Zivilflugplatz-Verordnung nicht in Betracht zu ziehen.

Die Behörde holte zu den Ausführungen des Privatsachverständigen eine Stellungnahme des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen ein, in der u.a. festgehalten wird, dass auch auf Grund des Umstandes, wonach sich Overruns und Undershoots überwiegend innerhalb der ersten 150 m nach dem Pistenende ereigneten, nicht mit Bestimmtheit ausgeschlossen werden könne, dass ein Luftfahrzeug nach einem Overrun die Bahnstrecke überquere. Was die Frage der Abschattung anlange, so seien gemäß ICAO bewegliche Objekte, wie etwa die zitierten Züge, explizit von einer abschattenden Wirkung ausgeschlossen. Da die im Bereich der Fläche A befindlichen Masten nur eine geringe Lateralausdehnung und zudem einen Abstand untereinander von ca. 60 m aufwiesen, könne auch durch die Anzahl der Masten keine Abschattung von Durchdringungen der Fläche A westlich davon konstruiert werden. Dass bei einem Overrun in Richtung 28 erhebliche Beschädigungen am Luftfahrzeug ausgeschlossen werden könnten, sei vom Sachverständigen nicht behauptet worden. Dies könne allerdings nicht als Begründung dafür dienen, in einem solchen Fall die Beschädigungsgefahr für das Luftfahrzeug weiter zu erhöhen oder Personen und Sachen einer erhöhten Gefährdung durch das Luftfahrzeug auszusetzen. Für ein im Flug befindliches Luftfahrzeug stelle sich - wie vom Amtssachverständigen ausgeführt - die Situation grundlegend anders dar. Grundsätzlich gelte aber auch in dieser Situation, dass die Sicherheit der Luftfahrt gegenüber dem status quo im Fall einer Verbauung des in Rede stehenden Grundstückes verschlechtert werde, solange nicht ausgeschlossen werden könne, dass ein verunfalltes Luftfahrzeug auch auf diesem unbebauten Grundstück auf den Boden auftreffe. Was die Eignung des Grundstückes als Notlandefläche anlange, so dürften Kleinflugzeuge aus der Betrachtung nicht ausgeschlossen werden und es sei das Grundstück hinsichtlich seiner Lage und Beschaffenheit als zumindest für geeignet anzusehen, dass bei Auftreten von Notfällen in kritischen Flugphasen jedenfalls eine Gefährdung Dritter möglichst hintangehalten werden könne, auch wenn eine Landung frei von Beschädigungen des Luftfahrzeuges nicht möglich sei.

In der Folge wurde der Antrag des Beschwerdeführers vom 13. März 1992 in der Fassung der Antragsmodifikationen vom 30. September 1996 und vom 21. Mai 1997 mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom

21. Jänner 1998 gemäß § 92 Luftfahrtgesetz abgewiesen. Hiezu wurde nach Darstellung des Verfahrensganges, Wiedergabe des Gutachtens des Amtssachverständigen vom 18. Juli 1997, der dazu erstatteten Stellungnahme der Privatsachverständigen sowie der vom Amtssachverständigen hiezu erstatteten luftfahrttechnischen Stellungnahme im Wesentlichen ausgeführt, das schlüssige Gutachten des Amtssachverständigen sei durch die Ausführungen in der Stellungnahme der Privatsachverständigen nicht widerlegt worden. Der Antrag des Beschwerdeführers sei daher abzuweisen gewesen. Daran könne die Mitteilung an den Beschwerdeführer vom 26. November 1992, bei der es sich im Gegensatz zur Auffassung des Beschwerdeführers nicht um einen Bescheid handle, nichts ändern. An der Fachkunde und Unbefangenheit des Amtssachverständigen bestehe nicht der geringste Zweifel; im Gegensatz zur Behauptung des Beschwerdeführers habe er das wesentlich weiter gehende ursprüngliche Projekt nicht positiv beurteilt.

Die gegen diesen Bescheid an den Verfassungsgerichtshof erhobene Beschwerde wurde, nachdem dieser deren Behandlung mit Beschluss vom 30. November 1998, B 475/98, abgelehnt hatte, gemäß Art. 144 Abs. 3 B-VG dem Verwaltungsgerichtshof abgetreten.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 85 Abs. 1 lit. a Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 i. d.F. BGBl. I Nr. 102/1997, sind innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, verspannte Teile und Drähte sowie aus der Umgebung herausragende Bodenerhebungen Luftfahrtshindernisse.

Sicherheitszone ist gemäß § 86 Abs. 1 leg. cit. der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen für die Errichtung und Erweiterung eines Luftfahrthindernisses i.S.d. § 85 Abs. 1 unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften eine Bewilligung nach diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Ausnahmebewilligung).

Eine Ausnahmebewilligung ist gemäß § 92 Abs. 2 leg. cit. zu erteilen, wenn durch die Errichtung oder Erweiterung des Luftfahrthindernisses die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigt wird. Sie ist insoweit bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutze der Allgemeinheit erforderlich ist.

Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass das den Gegenstand des Verfahrens bildende Bauvorhaben auf einem in der Sicherheitszone des Flughafens Klagenfurt gelegenen Grundstück ausgeführt werden soll und daher als Luftfahrthindernis einer Ausnahmebewilligung gemäß § 92 leg. cit. bedarf. Er wendet sich vielmehr gegen die dem angefochtenen Bescheid zugrundeliegende Auffassung, durch die Errichtung der geplanten Bauten werde die Sicherheit der Luftfahrt insoweit beeinträchtigt, als diese in einem Bereich ausgeführt werden sollen, in dem Flugunfälle gehäuft aufträten ("Undershoot- und Overrunarea"), deren Folgen im Falle der Kollision eines Luftfahrzeuges mit einem massiven Hindernis wie den geplanten Bauten gravierender wären als ohne dieses Hindernis. Dem von ihm vorgelegten Privatgutachten sei nämlich zu entnehmen, dass die Empfehlung der ICAO für eine Runway End Safety Area am Flughafen Klagenfurt im Bereich westlich der Schwelle 10 in vollem Umfang erfüllt sei. Bei Overruns sowohl bei Starts als auch bei Landungen in Richtung 28 werde die Bahnstrecke "zumindest mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit" von überrollenden Flugzeugen nicht mehr erreicht; eine Überqueren der Bahnstrecke sei nicht zu erwarten. Diese Auffassung der Privatsachverständigen werde durch die Auswertung eines - näher beschriebenen - Unfalls bestätigt.

Nach Ausweis der vorgelegten Verwaltungsakten wurde von den Privatsachverständigen selbst dargelegt, nach den Unfalluntersuchungen der ICAO hätten sich Overruns sowohl bei Starts als auch bei Landungen "überwiegend" innerhalb der ersten 150 m nach dem Bahnende ereignet. So habe eine Studie für den Zeitraum 1953 bis 1971 ergeben, dass 77 % der Undershoots in einer Entfernung von weniger als 150 m vor der Schwelle und 17 % mehr als 150 m vor der Schwelle gelegen seien, während sich bei den Overruns 67 % weniger als 150 m und 22 % mehr als 150 m nach dem Bahnende befunden hätten. Einer weiteren Studie für den Zeitraum 1970 bis 1989 könne zwar nur entnommen werden, dass 22 % der Unfallorte in einer Entfernung bis 1000 m vor der Schwelle gelegen seien (Undershoots) und 26 % in einem Bereich bis 500 m hinter dem Bahnende; es könne aber für die erwähnten 150 m-Bereiche eine ähnliche Verteilung angenommen werden. Flugzeuge, die bei einem Overrun in Richtung 28 dennoch über diesen 150 m-Bereich hinausgelangten, würden wegen der durch Geländeunebenheiten am Bahndamm zu erwartenden Beschädigungen am Fahrwerk die Bahnstrecke "voraussichtlich" nicht überqueren; Undershoots in

Richtung 10 seien nicht zu erwarten.

Diesen Ausführungen zufolge ist es also in einem höheren Maße wahrscheinlich, dass ein als Overrun bezeichneter Flugunfall den Bereich zwischen Bahnende und Eisenbahnstrecke betrifft, als dass davon der Bereich westlich der Bahnstrecke betroffen würde. Dass Overruns in einer das in Rede stehende Grundstück einschließenden Entfernung vom Bahnende - entgegen den Ausführungen des Amtssachverständigen - aber nicht oder in einem vernachlässigbaren Ausmaß zu erwarten seien, ist diesen Ausführungen jedoch nicht zu entnehmen. Daran ändert auch der Hinweis nichts, die Auswertung eines - näher beschriebenen - Airbusunfalles habe ergeben, dieses Flugzeug wäre nach rund 297 m Entfernung vom Bahnende zum Stillstand gekommen. Vielmehr ist nach den erwähnten Untersuchungsergebnissen anzunehmen, dass das verfahrensgegenständliche Grundstück in jenem an den 150 m Bereich nach Bahnende anschließenden Bereich gelegen ist, der bei Overruns in 22 % der Fälle betroffen wäre.

Der Hinweis, wonach die Empfehlung der ICAO betreffend eine Runway End Safety Area am Flughafen Klagenfurt erfüllt sei, vermag eine Unrichtigkeit des Gutachtens des Amtssachverständigen gleichfalls nicht aufzuzeigen. Die Privatsachverständigen weisen nämlich selbst darauf hin, dass in dieser Empfehlung Mindestmaße für diesen Bereich formuliert wurden, die jedenfalls eingehalten werden sollten. Dass jenseits dieses Bereiches Flugunfälle der beschriebenen Art - entgegen den Ausführungen des Amtssachverständigen - nicht zu erwarten seien, ist diesen Darlegungen nicht zu entnehmen.

In Ansehung der Frage der von der Eisenbahnstrecke mit ihrer Fahrleitung ausgehenden Abschattungswirkung rügt der Beschwerdeführer, es sei nicht nachvollziehbar, warum ein westlich der Eisenbahnstrecke geplantes Bauwerk als Luftfahrthindernis angesehen werden solle, obwohl die Eisenbahnstrecke selbst sowohl für Starts in Richtung 28 als auch für Landungen in Richtung 10 kein Hindernis mehr darstelle. Das geplante Bauwerk liege zweifelsfrei im Hindernisschatten der Eisenbahnstrecke; auf die laterale Ausdehnung der Fahrleitungsmasten komme es weniger an als auf die durchgehende Fahrleitung selbst.

Bei diesem Vorbringen übersieht der Beschwerdeführer, dass der luftfahrttechnische Amtssachverständige bei der Beurteilung der abschattenden Wirkung der Eisenbahnstrecke differenziert und dieser in Ansehung des Schutzes für Luftfahrzeuge am Boden in außergewöhnlichen oder kritischen Situationen eine abschattende Wirkung abgesprochen hat. Dass in einer dieser Situationen eine Kollision mit der Bahnstromleitung und ihren Masten - nach Auffassung der Privatsachverständigen - erhebliche Beschädigungen am Flugzeug hervorrufen würde, besagt allerdings nichts über die Wahrscheinlichkeit einer in der Folge weiteren Kollision mit den vom Beschwerdeführer geplanten Bauten sowie über die Auswirkungen einer solchen Kollision.

Ob im Falle des geplanten zweigleisigen Ausbaues der Bahnstrecke eine weitere Bahnstromleitung hinzukommen werde, wurde von der belangten Behörde zu Recht außer Betracht gelassen, weil für ihre Entscheidung die Sachlage im Entscheidungszeitpunkt maßgeblich war.

Wenn die belangte Behörde daher ausgehend von den Feststellungen des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen zur Auffassung gelangte, bei Realisierung des Projektes des Beschwerdeführers werde die Sicherheit der Luftfahrt und der Schutz der Allgemeinheit - etwa im Sinne unbeteiligter, sich im geplanten Projekt nach dessen Fertigstellung aufhaltender Personen - eine wesentliche Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation, in der das in Rede stehende Grundstück von massiven Bauten frei sei, erfahren, so ist das unter Schlüssigkeitsgesichtspunkten nicht zu beanstanden; ob das in Rede stehende Grundstück darüber hinaus auch als Notlandefläche eine Freihaltung von Verbauung erfordere, kann bei diesem Ergebnis dahinstehen.

Gegen die Auffassung der belangten Behörde, es könne aus diesem Grunde die beantragte Ausnahmebewilligung nicht erteilt werden, wendet der Beschwerdeführer ein, es sei nicht dargetan worden, dass die Sicherheit der Luftfahrt auch dann beeinträchtigt werde, wenn die beantragte Genehmigung unter Bedingungen und Auflagen erteilt werde. Er übersieht bei diesem Vorbringen, dass der luftfahrttechnische Amtssachverständige jedwede Verbauung des in Rede stehenden Grundstückes als ein die Sicherheit der Luftfahrt im dargelegten Sinn beeinträchtigendes Hindernis angesehen hat, sodass eine Bewilligung unter Vorschreibung von Bedingungen oder Auflagen nicht in Betracht kam.

Schließlich vermag der Beschwerdeführer auch mit dem Vorbringen, in unmittelbarer Nähe des geplanten Projektes seien von der belangten Behörde mehrere Projekte luftfahrtrechtlich bewilligt worden und es werde offenbar auch der zweigeleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke als mit der Sicherheit der Luftfahrt vereinbar erachtet, eine

Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides nicht aufzuzeigen; wird daraus doch weder eine Unschlüssigkeit der sachverständigen Beurteilung des verfahrensgegenständlichen Projektes noch eine Unrichtigkeit in der Gesetzesanwendung durch die belangte Behörde deutlich.

Unter dem Gesichtspunkt einer Verletzung von Verfahrensvorschriften rügt der Beschwerdeführer, er habe im Vertrauen auf den "Bescheid vom 26. November 1992" umfassende Vorbereitungshandlungen für die Errichtung des beantragten Bauwerkes getätigt. Im weiteren Ermittlungsverfahren habe die belangte Behörde ein Verhalten an den Tag gelegt, das nur mit Willkür erklärt werden könne und gegen Treu und Glauben verstoße. Die abweisende Entscheidung beruhe auf dem Gutachten eines Amtssachverständigen, dessen Unbefangenheit und Fachkunde in Zweifel stehe, weil er im November 1992 das Vorhaben des Beschwerdeführers positiv beurteilt habe, in seinem der angefochtenen Entscheidung zugrundeliegenden Gutachten jedoch negativ. Ein Aktenvermerk des Amtssachverständigen vom 26. Jänner 1995, wonach dieser den Feststellungen im "Bescheid vom 26.11.1992" widerspreche, sei im Zeitpunkt der Akteneinsicht durch den Rechtsvertreter des Beschwerdeführers am 16. Dezember 1996 nicht aktenkundig gewesen. Die belangte Behörde habe diesem Amtssachverständigen die Lösung auch der Rechtsfrage vollkommen überlassen, sie habe keine mündliche Verhandlung durchgeführt und sie habe schließlich auch das Parteiengehör des Beschwerdeführers in Ansehung der abschließenden Stellungnahme des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen verletzt.

Diesem Vorbringen ist zunächst entgegenzuhalten, dass die - ihrem Wortlaut nach keinen Bescheid darstellende - Erledigung vom 26. November 1992 die Erteilung der beantragten Ausnahmegenehmigung

in Aussicht stellt ("könnte ... erteilt werden") und auf die

Fortsetzung des anhängigen Bewilligungsverfahrens verweist. Bei ihrer Entscheidung über den Bewilligungsantrag war die belangte Behörde an diese Mitteilung nicht gebunden.

Selbst wenn der Amtssachverständige - was von ihm im Zuge des weiteren Verfahrens in Abrede gestellt wurde - im Rahmen dieser Vorbegutachtung das Projekt des Beschwerdeführers als die Sicherheit der Luftfahrt nicht beeinträchtigend erachtet hätte, würde der Umstand, dass derselbe Amtssachverständige im weiteren Verfahren zur Auffassung gelangte, das Projekt beeinträchtige die Sicherheit der Luftfahrt, für sich noch nicht besagen, der Amtssachverständige sei befangen oder nicht ausreichend fachkundig; liegt es doch im Wesen einer Vorbegutachtung, dass sie zwar im Allgemeinen die grundsätzliche Richtung der abschließenden Begutachtung skizziert, ohne aber ein gegenteiliges Ergebnis der abschließenden Begutachtung auszuschließen.

Davon abgesehen kann die Befangenheit eines Verwaltungsorgans nach ständiger hg. Judikatur (vgl. die bei Walter/Thienel, Verwaltungsverfahrensgesetze I2 (1998), 167 f, referierte Rechtsprechung) nur dann mit Erfolg geltend gemacht werden, wenn sich sachliche Bedenken gegen den Bescheid ergeben. Was die behauptete mangelnde Fachkunde des Amtssachverständigen anlangt, so können solche Bedenken mit Erfolg nur durch ein konkretes Vorbringen geltend gemacht werden, das vom Amtssachverständigen erstattete und dem angefochtenen Bescheid zugrunde gelegte Gutachten sei unrichtig oder unvollständig und es hätte der angefochtene Bescheid bei Vermeidung dieser Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit einen in wesentlichen Punkten anderen Inhalt erfahren. Die vom Beschwerdeführer gegen den angefochtenen Bescheid in der Sache vorgetragenen Bedenken haben sich jedoch - wie dargelegt - als nicht stichhaltig erwiesen.

Soweit der Beschwerdeführer jedoch unter dem Gesichtspunkt einer Befangenheit des Amtssachverständigen vorbringt, dieser sei im Verfahren auch als Sachbearbeiter aufgetreten, ist ihm zu entgegnen, dass dieser Umstand noch keinen Befangenheitsgrund bildet (vgl. die bei Walter/Thienel, Verwaltungsverfahrensgesetze I2 (1998), 846, referierte hg. Judikatur).

Die Rüge des Beschwerdeführers, ihm sei zur abschließenden Stellungnahme des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen kein Parteiengehör eingeräumt worden, trifft nach Ausweis der vorgelegten Verwaltungsakten zu. Eine zur Aufhebung des angefochtenen Bescheides führende Rechtswidrigkeit wird mit diesem Vorbringen allerdings (noch) nicht aufgezeigt. Der Beschwerdeführer hat es nämlich unterlassen, konkret darzulegen, zu welchen im Sinne des § 42 Abs. 2 Z. 3 VwGG wesentlich anderen Sachverhaltsfeststellungen in Ansehung einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Luftfahrt durch das zur Bewilligung beantragte Bauvorhaben die belangte Behörde gelangt wäre, hätte sie dem Beschwerdeführer auch zur abschließenden Stellungnahme des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen Parteiengehör eingeräumt. Der in der Beschwerde vorgebrachte Hinweis auf die Auswertung

eines - näher beschriebenen - Flugunfalles, derzufolge ein verunfallter Airbus nach rund 297 m vom Bahnende entfernt, d.h. noch vor dem Landekurssender zum Stillstand gekommen wäre, lässt die Annahme der belangten Behörde, das in Rede stehende Grundstück sei in einem Bereich gelegen, in dem erfahrungsgemäß mit einer Häufung von Flugunfällen gerechnet werden müssten, nicht zweifelhaft

erscheinen. Der dargestellten Auswertung ist nämlich nicht zu

entnehmen, dass daraus eine allgemeine Schlussfolgerung des Inhalts zu ziehen wäre, Luftunfälle seien in der von den Privatsachverständigen des Beschwerdeführers selbst dargestellten Häufigkeit im Bereich westlich des Landekurssenders nicht zu erwarten.

In gleicher Weise mangelt es auch dem Beschwerdevorbringen, die belangte Behörde habe die Durchführung einer mündlichen Verhandlung bzw. die Vornahme eines Lokalaugenscheins zu Unrecht unterlassen, an konkreten Darlegungen in Ansehung wesentlicher anderer Sachverhaltsfeststellungen für den Fall, dass der behauptete Verfahrensmangel unterblieben wäre.

Soweit der Beschwerdeführer aber rügt, die belangte Behörde habe keine eigene Lösung der Rechtsfrage unternommen, sondern die unzulässigerweise erfolgte rechtliche Beurteilung durch den Amtssachverständigen übernommen, ist ihm zu entgegnen, dass die von ihm beanstandetet Vorgangsweise den angefochtenen Bescheid nur dann mit Rechtswidrigkeit belastete, wäre die Rechtsfrage unrichtig gelöst worden. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Die sich somit als unbegründet erweisende Beschwerde war gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Wien, am 20. September 2000

Schlagworte

Befangenheit von SachverständigenAnforderung an ein GutachtenGutachten rechtliche Beurteilung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2000:1999030024.X00

Im RIS seit

23.11.2000

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at