jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Bvwg Erkenntnis 2015/9/2 W170 2000704-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 02.09.2015

Entscheidungsdatum

02.09.2015

Norm

AVG 1950 §52
B-VG Art.133 Abs4
DMSG §1
DMSG §3
VwGVG §28 Abs5

1. AVG 1950 § 52 gültig von 01.01.1991 bis 31.01.1991 wiederverlautbart durch BGBl. Nr. 51/1991
2. AVG 1950 § 52 gültig von 01.09.1950 bis 31.12.1990

1. B-VG Art. 133 heute
2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBl. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. DMSG § 1 heute
2. DMSG § 1 gültig ab 01.09.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 41/2024
3. DMSG § 1 gültig von 01.01.2000 bis 31.08.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 170/1999
4. DMSG § 1 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.1999 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 473/1990

1. DMSG § 3 heute
2. DMSG § 3 gültig ab 01.09.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 41/2024
3. DMSG § 3 gültig von 01.01.2000 bis 31.08.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 170/1999
4. DMSG § 3 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.1999 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 473/1990

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017

3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

Spruch

W170 2000704-1/2E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. Thomas MARTH als Einzelrichter über die Beschwerde der Republik Österreich, vertreten durch die Autobahn- und SchnellstraßenFinanzierungsAG, diese vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid des Bundesdenkmalamtes vom 17.02.2012, Zl. 54.228/6/2011, zu Recht erkannt (weitere Parteien: Republik Österreich, öffentliches Wassergut, vertreten durch den Landeshauptmann von Salzburg, Landeshauptmann von Salzburg;

Bürgermeister von den und Gemeinden Hallwang und Eugendorf):

A) Der Beschwerde wird gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG in VerbindungA) Der Beschwerde wird gemäß Paragraph 28, Absatz eins und 2 VwGVG in Verbindung

mit §§ 1, 3 DMSG stattgegeben und der Bescheid ersatzlos behobenmit Paragraphen eins, 3, DMSG stattgegeben und der Bescheid ersatzlos behoben.

B) Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässigB) Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:römisch eins. Verfahrensgang:

1. Gegenstand des Verfahrens sind folgende Objekte:

Talübergänge Söllheim und Zilling auf der Westautobahn A1, Gem. Eugendorf und Hallwang, Ger.Bez. Salzburg und Thalgau, pol. Bez. Salzburg Umgebung, Salzburg

Talübergang Zilling

Gst.Nr.

EZ

GB

Ger.Bez

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56510 Eugendorf

Thalgau

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

Talübergang Söllheim

Gst.Nr.

KG

EZ

GB

Ger.Bez

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

XXXXrömisch 40

56518 Hallwang I56518 Hallwang römisch eins

Salzburg

Zum Zeitpunkt der Erlassung

des im Spruch bezeichneten Bescheides war sowie zum jetzigen Entscheidungszeitpunkt ist das Objekt auf Gst.Nr. XXXX , EZ XXXX GB 56518 Hallwang I im Eigentum der Republik Österreich - öffentliches Wassergut, vertreten durch den Landeshauptmann von Salzburg und waren bzw. sind die übrigen Objekte im Eigentum der Republik Österreich, p.A. ASFINAG Service GmbH (im Folgenden: Beschwerdeführerin); in der grundbücherlichen Baurechtseinlage ist kein Bauberechtigter eingetragen.des im Spruch bezeichneten Bescheides war sowie zum jetzigen Entscheidungszeitpunkt ist das Objekt auf Gst.Nr. römisch 40 , EZ römisch 40 GB 56518 Hallwang römisch eins im Eigentum der Republik Österreich - öffentliches Wassergut, vertreten durch den Landeshauptmann von Salzburg und waren bzw. sind die übrigen Objekte im Eigentum der Republik Österreich, p.A. ASFINAG Service GmbH (im Folgenden: Beschwerdeführerin); in der grundbücherlichen Baurechtseinlage ist kein Bauberechtigter eingetragen.

2. Seitens des Amtssachverständigen des Bundesdenkmalamtes XXXX wurde am 29.11.2010 nach Erhebungen im September 2010 ein Gutachten erstellt.2. Seitens des Amtssachverständigen des Bundesdenkmalamtes römisch 40 wurde am 29.11.2010 nach Erhebungen im September 2010 ein Gutachten erstellt.

Laut diesem Gutachten zu den Objekten habe der italienische Ingenieur und Straßenbau-Unternehmer Pierro Puricelli im Auftrag der Regierung bereits 1924 ein Teilstück einer "Autostrada" zwischen Mailand und den oberitalienischen Seen errichtet. Bis 1935 sei das Autobahnnetz auf 478 km angewachsen. Im Gegensatz zu den späteren deutschen Autobahnen hätten diese Straßen keine getrennten Richtungsspuren aufgewiesen.

Bereits 1912 habe man auf dem Gelände zwischen Wannsee und Charlottenburg mit dem Bau einer zehn km langen

Test- und Übungsstraße begonnen. Durch den 1. Weltkrieg habe die Rennstrecke Avus (Automobil- Verkehrs- und Übungsstraße) in Berlin erst 1921 eröffnet werden können. Die 1925 gegründete STUFA (Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau) habe ebenfalls 1932 eine erste Teilstrecke errichten lassen. Die Gesellschaften HAFRABA (Verein zur Vorbereitung der Autobahn Hansestädte - Frankfurt - Basel) und STUFISTRA (Studiengesellschaft für die Finanzierung des Deutschen Straßenbaus) habe Pläne als spätere Grundlage der Reichsautobahnen entwickelt. Anlässlich der Deutschen Automobilausstellungen 1933 in Frankfurt am Mai habe Hitler den Wegfall der Automobilsteuer und den Bau des KdF-Wagens (Volkswagen) verkündet. Es sei ein reichseigenes Unternehmen mit Fritz Todt als Generalbauinspektor für das deutsche Straßenwesen gegründet worden. Die HAFRABA sei in die GEZUVOR (Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn) übergegangen. Den dreifachen Nutzen des Autobahnbaues habe Todt in der Verringerung der Arbeitslosigkeit, in der Wiederaufrüstung und in der Landschaftsgestaltung gesehen.

Die Verkehrsbauten hätten keine gewöhnlichen Straßen sondern Kunstwerke moderner Technologie sein sollen. "Die hervorragende

technische Ausführung ... die vor allem auf der stärkeren

Berücksichtigung der Bodenmechanik, auf Vorbeugungsmaßnahmen gegen Frostschäden, auf der verfeinerten Technik des Brückenbaues, sowie der sorgfältigen Einbindung der Straße in Natur und Landschaft beruht" habe Anna Teut in ihrem Buch "Architektur im Dritten Reich", Wien 1967, Seite 299, betont.

Generalbauinspektor Fritz Todt habe die Zusammenarbeit von Bauwirtschaft, Straßenbauwissenschaft, Ingenieuren, Architekten und Landschaftsgärtnern koordiniert. Namhafte (nicht näher genannte) Ingenieure und Architekten hätten bei der Gestaltung dieser Bauten mitgewirkt. Die Anpassung und Einbindung in die Landschaft habe nach den ersten (nicht näher bezeichneten) Abschnitten, welche nach dem primären Prinzip des Eisenbahnbaus folgenden Grundsatz der möglichst und geradlinig eben verlaufenden Strecken erfolgt sei, im Vordergrund gestanden, vertreten durch die Schaffung eines "Reichslandschaftsanwalts".

Eine wichtige Aufgabe sei dem Brückenbau als Zeichen der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Dritten Reiches zugekommen, gerne seien die massiven Brücken, gestaltet mit gewaltigen Bögen und mit Stein verkleideten Stahlbetonpfeilern als "Kathedralen der Neuzeit" bezeichnet worden. Auch hätten die Erbauer dieser Brücken die Verwendung traditioneller Handwerkstechniken und Naturbaustoffe mit den konservativen Vorstellungen dieser Zeit verbunden, die Objekte hätten gewissermaßen als ewig bestehende Kunstwerke verstanden werden sollen.

Durch den geplanten Autobahnknoten von Deutschland Richtung Wien und Kärnten habe Salzburg zusätzlich zu seiner Stellung als Eisenbahnknoten auch für den Straßenverkehr einen hohen Stellenwert erhalten. Nach dem Spatenstich am Walserberg durch Adolf Hitler am 7.4.1938 sei mit den Bauarbeiten in Salzburg begonnen worden (Oberleitung: Baudirektor Hafen aus München). Bis 1942 hätten die Teilstücke bis Salzburg-Süd und bis Salzburg-Mitte mit 13 km Länge fertiggestellt werden können. Nach 1945 habe der Bau bis Eugendorf (Anschlussstelle Wallersee) stattgefunden, der offizielle Neustart des Autobahnbaues habe 1945 mit einem Festakt beim Autobahnparkplatz Zilling erfolgen können.

Anschließend findet sich im Gutachten folgende Objektbescheibung:

"Talübergang Zilling:

14-bogige Autobahnbrücke mit einer Gesamtlänge von 300 m, bestehend aus jeweils einem Tragwerk von 14,15 m Breite je Fahrtrichtung (Wien, Salzburg). Monumentale Pfeiler- und Rundbogenausbildung, als Betonkonstruktion mit großformatiger Steinverkleidung, Gesimseausbildung am Übergang zwischen Pfeiler und Rundbogen. Fahrbahn in Form einer Stahlbetonplattenkonstruktion (vollwandiger Hauptträger mit Platte).

Talübergang Söllheim:

12-bogige Autobahnbrücke mit einer Gesamtlänge von 285 m, bestehend aus jeweils einem Tragwerk von 14,20 m Breite je Fahrtrichtung (Wien, Salzburg). Monumentale Pfeiler- und Rundbogenausbildung, als Betonkonstruktion mit großformatiger Steinverkleidung, Gesimseausbildung am Übergang zwischen Pfeiler und Rundbogen. Fahrbahn in Form einer Stahlbetonplattenkonstruktion (vollwandiger Hauptträger mit Platte)."

Weiters führte das Gutachten (offenbar als Gutachten im engeren Sinn) aus, dass sich die beiden Bogenbrücken aus

technikgeschichtlicher Sicht durch ihre besondere Gestaltungsform und Bauweise als exemplarische Beispiele der Verwendung der Baustoffe Beton und Naturstein im Brückenbau im 2. Viertel des 20. Jahrhunderts auszeichnen würden. Die vielbogigen Konstruktionen würden zudem einen landschaftsprägenden Aspekt bewirken, indem trotz der Durchschneidung der Landschaft mit der weitgehend der Geraden folgenden Autobahntrassierung durch gestalterische Elemente, wie Bogen und Naturstein, eine Einbindung stattfände.

Die geschichtliche Bedeutung resultiere aus dem Stellenwert des Reichsautobahn-Bauprogramms um 1940, die beiden Brücken seien Zeugnisse des heute nach wie vor in Verwendung befindlichen ersten Autobahnabschnittes in Salzburg und Österreich. Die Autobahnbrücken bei Söllheim und Zilling würden daher in ihrer Ausformung als Verkehrsbauwerke anschauliche und seltene Beispiele solcher Konstruktionen dieser Zeit darstellen, sodass diese von besonderer geschichtlicher und kultureller Bedeutung seien.

Mit Schreiben des Bundesdenkmalamtes vom 17.12.2010, Gz. 54.228/2/2010, wurde den Verfahrensparteien mitgeteilt, es sei beabsichtigt, die gegenständlichen Objekte unter Denkmalschutz zu stellen und wurde diesen das Amtssachverständigengutachten vorgehalten. Die Zustellung des Schreibens an die Verfahrensparteien erfolgte am 21. bzw. 22.12.2010.

Mit Schriftsatz vom 11.2.2011 nahm die Beschwerdeführerin zum Schreiben des Bundesdenkmalamtes vom 17.12.2010 Stellung und legte jeweils ein Gutachten zur "behaupteten Erhaltungswürdigkeit" der beiden Objekte vor.

In der Stellungnahme führte die beschwerdeführende Partei aus, dass dem Amtssachverständigengutachten jede substantielle Begründung dafür fehle, warum die gegenständlichen Autobahnbrücken geschichtlich, künstlerisch und kulturell von Bedeutung sein sollen. Dies insbesondere deshalb, weil in diesem Gutachten jegliche Auseinandersetzung mit den relevanten Details der Errichtungsstadien fehle - die Brücken hätten ihr optisches Erscheinungsbild erst nach der NS-Zeit erhalten -, und das Nachhaltigste an der Errichtung der Reichsautobahnen die Pflege nationalsozialistischer Propagandamythen sei, die von der Unterschutzstellung der Brücken als kulturell bedeutend perpetuiert und geradezu untermauert werden würden. Weiters sei durch den nachträglich erfolgten Umbau der Objekte - mit dem sich das Amtssachverständigengutachten in keiner Weise auseinandersetze - jede Qualifikation als erhaltungswürdiges Denkmal weggefallen; die Brücken seien nur für die Erhaltung der Straßenfunktion bedeutend. Da die Brücken jeweils belegen würden, dass das jeweilige Bauwerk nicht das einzige sei, sei eine pauschale und paketweise Auseinandersetzung mit den beiden Objekten verfehlt und fehle jegliche Auseinandersetzung damit, wie viele derartige Objekte auf den Gebieten des ehemaligen deutschen Reiches vorhanden seien.

Weiters sei eine Unterschutzstellung durch Bescheid nur zulässig, wenn es zuvor zu einer gesetzlichen oder einer Unterschutzstellung durch Verordnung gekommen sei. In der örtlich relevanten Verordnung des Bundesdenkmalamtes betreffend den politischen Bezirk Salzburg-Umgebung sei es zu keiner Unterschutzstellung der gegenständlichen Objekte gekommen und sei daher eine Unterschutzstellung durch Bescheid gesetzwidrig.

Auch sei aus der Nichtunterschutzstellung durch die genannte Verordnung zu schließen, dass eine Schutzwürdigkeit nicht gesehen werden könne.

Darüber hinaus sei eine denkmalschutzrechtliche Unterschutzstellung einer dem Bundesstraßengesetz unterliegenden Verkehrsfläche nicht zulässig, da dies einerseits die gesetzlichen Verpflichtungen zur Erhaltung der Brücken konterkarieren würde und andererseits der Gesetzgeber kein diese Verpflichtungen untergrabendes Regime des Veränderungsverfahrens nach dem DMSG auf die Brücken anwendbar machen wolle.

Auch entspreche das Gutachten aus näher dargestellten Gründen nicht den gesetzlichen Vorgaben und verkenne insbesondere, dass der Bau der gegenständlichen Talübergange zwar 1940 begonnen jedoch in weiterer Folge nach kurzer Zeit eingestellt worden sei. Die Fertigstellung sei erst ein Jahrzehnt nach Kriegsende erfolgt und stelle der jeweilige Talübergang keinen adäquaten Repräsentanten des Reichsautobahnbauprogrammes um 1940 sowie kein Zeugnis des ersten Autobahnabschnittes in Salzburg und Österreich dar. Daher sei das Gutachten unschlüssig und könne für eine Unterschutzstellung nicht herangezogen werden. Trotzdem würden zwei Privatgutachten - eines für jedes Objekt - vorgelegt werden.

Auch sei das Amtssachverständigengutachten nicht auf die Veränderungen an den Objekten eingegangen, es sei also ein ausreichendes Ermittlungsverfahren unterblieben.

Weiters gehe der vom Amtssachverständigen strapazierte landschaftsprägende Aspekt von vornherein am Thema des DMSG vorbei.

Es werde daher - so die Stellungnahme nach einer kurzen Zusammenfassung der vorgelegten Gutachten - der Antrag gestellt, die Verfahren zur Unterschutzstellung der Objekte zu trennen, einen Lokalaugenschein zur Aufklärung und Erörterung der verfahrensgegenständlichen Objekte durchzuführen, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen und die Objekte nicht unter Denkmalschutz stellen.

Im Gutachten des Architekten XXXX , der allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Denkmalschutz, Ortsbildpflege, Landes-, Stadt- und Ortsplanung, Hochbau und Architektur, Innenarchitektur und Honorare der Architekten, Ziviltechniker und Baumeister ist, zum Talübergang Söllheim entlang der Westautobahn wird nach einer Bestandsaufnahme infolge einer Besichtigung am 2.2.2011 und einer Kurzbeschreibung des Talübergangs Söllheim - in dem neben einer im Wesentlichen dem Gutachten des Amtssachverständigen entsprechenden Beschreibung ausgeführt wird, am Objekt habe in den 1990er-Jahren eine Erweiterung der Plattenkonstruktion mittels Betonfertigteilen an beiden Außenseiten stattgefunden-, ein historischer Überblick über die Entstehung der Reichsautobahn - in dem im Wesentlichen ausgeführt wird, dass zwei Drittel der Großbrücken als Stahlbrücken ausgeführt worden seien, jedoch der vorgesehene Gedanke, Verkehrsbauten für die Reichsautobahn nach modernsten architektonischen Gesichtspunkten zu entwickeln aus rein praktischen Erwägungen fallen gelassen, da das ursprünglich vorgesehene Baumaterial für Rüstungszwecke benötigt worden sei und in dessen Rahmen von geplanten 1.422 km nur 16,8 km fertiggestellt worden seien - und den Beginn des Autobahnbaus in Österreich ab 1946 - indem einerseits der Stand des Autobahnbaus (1422 km geplant, 18 km fertig) dargestellt und andererseits angeführt wurde, dass die Autobahnbaustellen von der Bevölkerung nach Kriegsende als vogelfrei angesehen worden seien und Unmengen an Baumaterial entwendet worden sei - gegeben, bevor im Gutachten im engeren Sinn zur behaupteten Erhaltungswürdigkeit des Talübergangs Söllheim ausgeführt wird, dass eine geschichtliche Bedeutung des gegenständlichen Talübergangs nicht vorliegen würde, weil das Bauwerk, wie oben angeführt, zwar vom NS-Regime geplant und teilweise begonnen worden sei, aber erst nach 1955, teilweise verändert, ausgeführt worden sei. Aus diesem Grunde besitze das Bauwerk keine Beispielhaftigkeit für das Bauen im Dritten Reich, es sei kein reines Bauwerk des NS-Regimes. Der nachhaltigste Erfolg des "Unternehmens Reichsautobahnen" sei letztlich in seiner Legendenbildung gelegen, im Dritten Reich seien die Autobahnen nicht erfunden worden; die ersten Autobahnen seien in Deutschland schon früher gebaut worden, wenn auch die Errichtung der Reichsautobahn mit Nachdruck betrieben worden sei. Vor allem habe man es verstanden, das Projekt des Autobahnbaues zu instrumentalisieren und so sich selbst und die behauptete Größe des nationalsozialistischen Regimes in den "Straßen Adolf Hitlers" zu verewigen. Obwohl das NS-Regime mit der Umsetzung seiner Visionen gänzlich gescheitert sei, hätten sorgsam gepflegte Mythen der nationalsozialistischen Propaganda ihre Wirkung bis heute nicht verfehlt. Sollte die Brücke dennoch in den Status eines Denkmals für die Bautätigkeit des NS-Regimes erhoben werden, widerspreche das den historischen Tatsachen.Im Gutachten des Architekten römisch 40 , der allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Denkmalschutz, Ortsbildpflege, Landes-, Stadt- und Ortsplanung, Hochbau und Architektur, Innenarchitektur und Honorare der Architekten, Ziviltechniker und Baumeister ist, zum Talübergang Söllheim entlang der Westautobahn wird nach einer Bestandsaufnahme infolge einer Besichtigung am 2.2.2011 und einer Kurzbeschreibung des Talübergangs Söllheim - in dem neben einer im Wesentlichen dem Gutachten des Amtssachverständigen entsprechenden Beschreibung ausgeführt wird, am Objekt habe in den 1990er-Jahren eine Erweiterung der Plattenkonstruktion mittels Betonfertigteilen an beiden Außenseiten stattgefunden-, ein historischer Überblick über die Entstehung der Reichsautobahn - in dem im Wesentlichen ausgeführt wird, dass zwei Drittel der Großbrücken als Stahlbrücken ausgeführt worden seien, jedoch der vorgesehene Gedanke, Verkehrsbauten für die Reichsautobahn nach modernsten architektonischen Gesichtspunkten zu entwickeln aus rein praktischen Erwägungen fallen gelassen, da das ursprünglich vorgesehene Baumaterial für Rüstungszwecke benötigt worden sei und in dessen Rahmen von geplanten 1.422 km nur 16,8 km fertiggestellt worden seien - und den Beginn des Autobahnbaus in Österreich ab 1946 - indem einerseits der Stand des Autobahnbaus (1422 km geplant, 18 km fertig) dargestellt und andererseits angeführt wurde, dass die Autobahnbaustellen von der Bevölkerung nach Kriegsende als vogelfrei angesehen worden seien und Unmengen an Baumaterial entwendet worden sei - gegeben, bevor im Gutachten im engeren Sinn zur behaupteten Erhaltungswürdigkeit des Talübergangs Söllheim ausgeführt wird, dass eine geschichtliche Bedeutung des gegenständlichen Talübergangs nicht vorliegen würde, weil das Bauwerk, wie oben angeführt, zwar vom NS-Regime geplant und teilweise begonnen worden sei, aber erst nach 1955, teilweise verändert,

ausgeführt worden sei. Aus diesem Grunde besitze das Bauwerk keine Beispielhaftigkeit für das Bauen im Dritten Reich, es sei kein reines Bauwerk des NS-Regimes. Der nachhaltigste Erfolg des "Unternehmens Reichsautobahnen" sei letztlich in seiner Legendenbildung gelegen, im Dritten Reich seien die Autobahnen nicht erfunden worden; die ersten Autobahnen seien in Deutschland schon früher gebaut worden, wenn auch die Errichtung der Reichsautobahn mit Nachdruck betrieben worden sei. Vor allem habe man es verstanden, das Projekt des Autobahnbaues zu instrumentalisieren und so sich selbst und die behauptete Größe des nationalsozialistischen Regimes in den "Straßen Adolf Hitlers" zu verewigen. Obwohl das NS-Regime mit der Umsetzung seiner Visionen gänzlich gescheitert sei, hätten sorgsam gepflegte Mythen der nationalsozialistischen Propaganda ihre Wirkung bis heute nicht verfehlt. Sollte die Brücke dennoch in den Status eines Denkmals für die Bautätigkeit des NS-Regimes erhoben werden, widerspreche das den historischen Tatsachen.

Zur baukünstlerischen Bedeutung führte der Gutachter aus, dass eine solche aus seiner Sicht nicht vorliegen würde, weil die ursprünglich geplanten Verkehrsbauten des NS-Regimes der "modernen Zeit" entsprechen hätten sollen. Zu Beginn der Planung der deutschen Reichsautobahn seien leichte, nach damaligem Verständnis fortschrittliche moderne Stahlkonstruktionen vorgesehen gewesen. Als das ursprünglich vorgesehene Baumaterial für Rüstungszwecke benötigt worden sei, sei diese Planung aus rein praktischen Erwägungen fallen gelassen worden und wurden die Bogenbrücken zuerst ganz aus Naturstein geplant, beim Talübergang Söllheim wurde eine Stahlbetonkonstruktion mit großflächiger Natursteinverkleidung als vereinfachte Tragkonstruktion gewählt. Dieser sei leicht verfügbar gewesen. Die Bauentwürfe hätten an römische Viadukte oder an mittelalterliche Brücken angeknüpft, jedoch seien speziell beim Talübergang Söllheim die baulichen Veränderungen der späteren Ausführung sichtbar, z.B. das Weglassen der Natursteinverkleidung bei den Rundbögen. Durch die Fahrbahnverbreiterung in den 1990er Jahren sei das Erscheinungsbild stark verändert worden. Der Talübergang Söllheim besitze aus Sicht des Gutachters keine baukünstlerische Bedeutung, weil das gewählte Brückentragsystem nicht dem damaligen Stand der Technik entsprochen habe, die ursprünglich für die Reichsautobahn vorgesehene zarte Stahlkonstruktion nicht umgesetzt worden, es durch die Fertigstellung in den 1950er Jahren zu baulichen Veränderungen gekommen und in den 1990er Jahren das Erscheinungsbild sehr stark verändert worden sei.

Auch sei die Brücke in Österreich nicht einzigartig und gebe es entsprechende Vergleichsbrücken ebenso in Deutschland.

Im Gutachten des genannten Privatgutachters zum Talübergang Zilling entlang der Westautobahn wird nach einer Bestandsaufnahme infolge einer Besichtigung am 2.2.2011 und einer Kurzbeschreibung des Talübergangs Zilling - in dem neben einer im Wesentlichen dem Gutachten des Amtssachverständigen entsprechenden Beschreibung ausgeführt wird, am Objekt habe in den 1990er-Jahren eine Erweiterung der Plattenkonstruktion mittels Betonfertigteilen an beiden Außenseiten stattgefunden-, ein historischer Überblick über die Entstehung der Reichsautobahn - in dem im Wesentlichen ausgeführt wird, dass zwei Drittel der Großbrücken als Stahlbrücken ausgeführt worden seien, jedoch der vorgesehene Gedanke, Verkehrsbauten für die Reichsautobahn nach modernsten architektonischen Gesichtspunkten zu entwickeln aus rein praktischen Erwägungen fallen gelassen, da das ursprünglich vorgesehene Baumaterial für Rüstungszwecke benötigt worden sei und in dessen Rahmen von geplanten 1.422 km nur 16,8 km fertiggestellt worden seien - und den Beginn des Autobahnbaus in Österreich ab 1946 - indem einerseits der Stand des Autobahnbaus (1422 km geplant, 18 km fertig) dargestellt und andererseits angeführt wurde, dass die Autobahnbaustellen von der Bevölkerung nach Kriegsende als vogelfrei angesehen worden seien und Unmengen an Baumaterial entwendet worden sei - gegeben, bevor im Gutachten im engeren Sinn zur behaupteten Erhaltungswürdigkeit des Talübergangs Zilling ausgeführt wird, dass eine geschichtliche Bedeutung des gegenständlichen Talübergangs nicht vorliegen würde, weil das Bauwerk, wie oben angeführt, zwar vom NS-Regime geplant und teilweise begonnen worden sei, aber erst nach 1955, teilweise verändert ausgeführt worden sei. Aus diesem Grunde besitze das Bauwerk keine Beispielhaftigkeit für das Bauen im Dritten Reich, es sei kein reines Bauwerk des NS-Regimes. Der nachhaltigste Erfolg des "Unternehmens Reichsautobahnen" sei letztlich in seiner Legendenbildung gelegen, im Dritten Reich seien die Autobahnen nicht erfunden worden; die ersten Autobahnen seien in Deutschland schon früher gebaut worden, wenn auch die Errichtung der Reichsautobahn mit Nachdruck betrieben worden sei. Vor allem habe man es verstanden, das Projekt des Autobahnbaues zu instrumentalisieren und so sich selbst und die behauptete Größe des nationalsozialistischen Regimes in den "Straßen Adolf Hitlers" zu verewigen.

Obwohl das NS-Regime mit der Umsetzung seiner Visionen gänzlich gescheitert sei, hätten sorgsam gepflegte Mythen der nationalsozialistischen Propaganda ihre Wirkung bis heute nicht verfehlt. Sollte die Brücke dennoch in den Status eines Denkmals für die Bautätigkeit des NS-Regimes erhoben werden, widerspreche das den historischen Tatsachen.

Zur baukünstlerischen Bedeutung führte der Gutachter aus, dass eine solche aus seiner Sicht nicht vorliegen würde, weil die ursprünglich geplanten Verkehrsbauten des NS-Regimes der "modernen Zeit" entsprechen hätten sollen. Zu Beginn der Planung der deutschen Reichsautobahn seien leichte, nach damaligem Verständnis fortschrittliche moderne Stahlkonstruktionen vorgesehen gewesen. Als das ursprünglich vorgesehene Baumaterial für Rüstungszwecke benötigt worden sei, sei diese Planung aus rein praktischen Erwägungen fallen gelassen worden und wurden die Bogenbrücken zuerst ganz aus Naturstein geplant, beim Talübergang Zilling wurde eine Stahlbetonkonstruktion mit großflächiger Natursteinverkleidung als vereinfachte Tragkonstruktion gewählt. Dieser sei leicht verfügbar gewesen. Die Bauentwürfe hätten an römische Viadukte oder an mittelalterliche Brücken angeknüpft. Durch die Fahrbahnverbreiterung in den 1990er Jahren sei das Erscheinungsbild stark verändert worden. Der Talübergang Zilling besitze aus Sicht des Gutachters keine baukünstlerische Bedeutung, weil das gewählte Brückentragsystem nicht dem damaligen Stand der Technik entsprochen habe, die ursprünglich für die Reichsautobahn vorgesehene zarte Stahlkonstruktion nicht umgesetzt worden, es durch die Fertigstellung in den 1950er Jahren zu baulichen Veränderungen gekommen und in den 1990er Jahren das Erscheinungsbild sehr stark verändert worden sei.

Auch sei die Brücke in Österreich nicht einzigartig und gebe es entsprechende Vergleichsbrücken ebenso in Deutschland.

Am 9.6.2011 fand an den jeweiligen Objekten eine mündliche Verhandlung samt Augenschein statt; mit Schreiben des Bundesdenkmalamtes vom 30.6.2011, Gz. 54.228/4/2011, wurde ein entsprechendes Protokoll den Parteien zur Kenntnis gebracht.

Im Protokoll wurde ausgeführt, die Sach- und Rechtslage sei erläutert und auf die vorliegenden Gutachten verwiesen worden. Eine - beantragte - Trennung des Verfahrens werde nach Aussage des Vertreters des Bundesdenkmalamtes nicht ins Auge gefasst, da die Objekte im Gesamtzusammenhang zu sehen seien. In weiterer Folge sei es zu einer Diskussion des Amtssachverständigengutachtens gekommen und von einem Vertreter der Beschwerdeführerin darauf hingewiesen worden, es wäre 1988/89 zu einer Generalinstandsetzung der beiden Brücken, bei der es zu einer Erneuerung des gesamten Tragwerks gekommen sei, gekommen. Beim Talübergang Söllheim seien zusätzliche Entwässerungen angebracht worden. Seitens des Amtssachverständigen sei darauf hingewiesen worden, dass es auch nach einer Unterschutzstellung zu Veränderungen kommen könne. Der Privatsachverständige habe darauf hingewiesen, dass die Größe der Brücke beeindruckend, es jedoch nicht in der NS-Zeit zu einer Fertigstellung gekommen sei; diesbezüglich sei auf ein Foto im Privatgutachten verwiesen worden.

Der anwesende Bürgermeister der Gemeinde Eugendorf habe angegeben, er sei 1956/57 bei der Einweihung der Brücken als Ministrant anwesend gewesen.

Das Protokoll wurde den Parteien am 6. bzw. 7.7.2011 zugestellt.

Am 24.8.2011 fand eine Besprechung mit dem nunmehrigen Beschwerdeführer statt, in dieser habe die Beschwerdeführerin ihre Bedenken hinsichtlich der Folgen einer Unterschutzstellung dargestellt und habe der Amtssachverständige die Beweggründe für die Unterschutzstellung der Brücken sowie den weiteren Verfahrensablauf erklärt. Die Besprechung wurde lediglich kurz in einem Aktenvermerk vom 5.9.2011 festgehalten.

Mit Schreiben des Bundesdenkmalamtes vom 14.9.2011, Gz. 54.228/5/2011, wurde den Parteien der Verfahrensstand mitgeteilt und auf die rechtlichen Argumente in der Stellungnahme der Beschwerdeführerin eingegangen.

Weiters wurde der Stellungnahme des Amtssachverständigen vom 16.3.2011 folgend ausgeführt, dass zu den "Details der Errichtungsstadien" anzumerken sei, dass die Fertigstellung der beiden Brücken im Jahr 1955 keine Minderung der dargelegten Bedeutungen darstelle. Im Amtssachverständigengutachten werde nicht eine Legenden- und Mythenbildung als Begründung der Bedeutung herangezogen, vielmehr begründe die verkehrs- und technikgeschichtliche Bedeutung des Gesamtkonzeptes des Autobahnbaues und die technisch-architektonische Ausführung in Form von Bogenbrücken den besonderen Stellenwert. Auch andere Bauten "dieser Zeit" in Österreich seien kulturell bedeutend, auch wenn sie zwangsläufig mit der Ideologie "dieser Zeit" behaftet seien. Veränderungen

hätten lediglich in der Verbreiterung der Fahrbahnen stattgefunden, welche jedoch zu keiner maßgeblichen Minderung der Denkmalqualität geführt habe. Die Bedeutung im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sei bereits angeführt worden und beinhalte nicht die reine Erhaltung der Straßenfunktion. § 3 Abs. 1 DMSG definiere, dass ein öffentliche Interesse an ihrer Erhaltung erst dann gegeben sei, wenn sein Vorhandensein vom Bundesdenkmalamt durch Bescheid festgestellt worden sei. Die beiden gegenständlichen Objekte würden seltene und anschauliche Zeugnisse solcher Bauten in Österreich darstellen und somit Vielzahl, Vielfalt und Verteilung dieser Objekte repräsentieren. Eine Auseinandersetzung mit Objekten dieser Art außerhalb Österreichs sei nicht erforderlich. Die angeführten Veränderungen würden lediglich die Verbreiterung der Fahrbahnen betreffen, Veränderungen hätten zwangsläufig auch bei anderen denkmalgeschützten Objekten vor der Unterschutzstellung stattgefunden. Im § 1 DMSG sei das öffentliche Interesse definiert, dementsprechend sei die geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung, welche im Amtssachverständigengutachten definiert werde, Grundlage für die Feststellung des öffentlichen Interesses. Weiters wurde nach einer Darstellung über die Möglichkeit zukünftiger Veränderungen ausgeführt, dass die Verwendung der Baumaterialien Beton und Stein sich aus den Notwendigkeiten des Brückenbaus dieser Zeit, nämlich dem Mangel an Stahl, ergeben hätte und zu keiner Minderung der Denkmalbedeutung führen würde. Der Gebrauchswert der Brückenkonstruktionen habe sich in den Jahrzehnten des Einsatzes als Autobahnbrücke mit steigender Belastung jedenfalls bestätigt. Mit dem Begriff "landschaftsprägender Aspekt" sei lediglich die Einbindung der Brücken in ihrer Bau- und Gestaltungswiese als kultureller Stellenwert angeführt worden. Der geschichtliche Stellenwert des Reichsautobahnprogramms um 1940 begründe sich aus dem entwickelten Gesamtkonzept für den Autobahnbau in Deutschland und Österreich dieser Zeit, welches zwar nicht habe umgesetzt werden können, aber welches maßgebliche Grundlage für das in der Folge errichtete Autobahnnetz in Österreich gewesen sei. Der Bau der beiden Brücken stelle, wenn auch erst nach Kriegsende fertig errichtet, zwangsläufig die Grundlage für die sodann fertig gestellte Autobahn Salzburg - Wien als erster maßgeblicher Autobahnabschnitt in Österreich dar.Weiters wurde der Stellungnahme des Amtssachverständigen vom 16.3.2011 folgend ausgeführt, dass zu den "Details der Errichtungsstadien" anzumerken sei, dass die Fertigstellung der beiden Brücken im Jahr 1955 keine Minderung der dargelegten Bedeutungen darstelle. Im Amtssachverständigengutachten werde nicht eine Legenden- und Mythenbildung als Begründung der Bedeutung herangezogen, vielmehr begründe die verkehrs- und technikgeschichtliche Bedeutung des Gesamtkonzeptes des Autobahnbaues und die technisch-architektonische Ausführung in Form von Bogenbrücken den besonderen Stellenwert. Auch andere Bauten "dieser Zeit" in Österreich seien kulturell bedeutend, auch wenn sie zwangsläufig mit der Ideologie "dieser Zeit" behaftet seien. Veränderungen hätten lediglich in der Verbreiterung der Fahrbahnen stattgefunden, welche jedoch zu keiner maßgeblichen Minderung der Denkmalqualität geführt habe. Die Bedeutung im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sei bereits angeführt worden und beinhalte nicht die reine Erhaltung der Straßenfunktion. Paragraph 3, Absatz eins, DMSG definiere, dass ein öffentliche Interesse an ihrer Erhaltung erst dann gegeben sei, wenn sein Vorhandensein vom Bundesdenkmalamt durch Bescheid festgestellt worden sei. Die beiden gegenständlichen Objekte würden seltene und anschauliche Zeugnisse solcher Bauten in Österreich darstellen und somit Vielzahl, Vielfalt und Verteilung dieser Objekte repräsentieren. Eine Auseinandersetzung mit Objekten dieser Art außerhalb Österreichs sei nicht erforderlich. Die angeführten Veränderungen würden lediglich die Verbreiterung der Fahrbahnen betreffen, Veränderungen hätten zwangsläufig auch bei anderen denkmalgeschützten Objekten vor der Unterschutzstellung stattgefunden. Im Paragraph eins, DMSG sei das öffentliche Interesse definiert, dementsprechend sei die geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung, welche im Amtssachverständigengutachten definiert werde, Grundlage für die Feststellung des öffentlichen Interesses. Weiters wurde nach einer Darstellung über die Möglichkeit zukünftiger Veränderungen ausgeführt, dass die Verwendung der Baumaterialien Beton und Stein sich aus den Notwendigkeiten des Brückenbaus dieser Zeit, nämlich dem Mangel an Stahl, ergeben hätte und zu keiner Minderung der Denkmalbedeutung führen würde. Der Gebrauchswert der Brückenkonstruktionen habe sich in den Jahrzehnten des Einsatzes als Autobahnbrücke mit steigender Belastung jedenfalls bestätigt. Mit dem Begriff "landschaftsprägender Aspekt" sei lediglich die Einbindung der Brücken in ihrer Bau- und Gestaltungswiese als kultureller Stellenwert angeführt worden. Der geschichtliche Stellenwert des Reichsautobahnprogramms um 1940 begründe sich aus dem entwickelten Gesamtkonzept für den Autobahnbau in Deutschland und Österreich dieser Zeit, welches zwar nicht habe umgesetzt werden können, aber welches maßgebliche Grundlage für das in der Folge errichtete Autobahnnetz in

Österreich gewesen sei. Der Bau der beiden Brücken stelle, wenn auch erst nach Kriegsende fertig errichtet, zwangsläufig die Grundlage für die sodann fertig gestellte Autobahn Salzburg - Wien als erster maßgeblicher Autobahnabschnitt in Österreich dar.

Zum Privatgutachten wurde ausgeführt, dass der Amtssachverständige lediglich festgehalten habe, dass das Gesamtkonzept für den Autobahnbau in Deutschland und Österreich "in dieser Zeit" gelegt worden sei, der Privatgutachter schreibe, ein "Sichtbarer Teil dieses Autobahnkultes" seien die Autobahnbrücken gewesen und bestätige somit den Stellenwert dieser Bauwerke, der Wechsel vom Baumaterial Stahl zu Beton und Stein als Notwendigkeit der damaligen Zeit werde bestätigt und somit ein Dokument dieser Zeit darstelle sowie das Gesamtkonzept des Autobahnbaues in Deutschland und Österreich, sowie die Person des Generalinspektors Fritz Todt für das deutsche Straßenwesen bestätigt werde. Weiters werde auch im Privatgutachten die Bedeutung des Autobahnbaues in Österreich zu "dieser Zeit" angeführt, wobei insbesondere der rasche Zeitablauf beachtlich sei. Die Bedeutung des Baues der Reichsautobahn Salzburg - Wien werde entsprechend erläutert, mit der Feststellung "Im Frühjahr 1938 startete die Bautätigkeit" werde der Baubeginn festgehalten, mit der Feststellung "Zu Beginn des Jahres 1942 wurden schließlich alle Bauarbeiten an der Reichsautobahn eingestellt" werde die kriegsbedingte Unterbrechung der Bauarbeiten dokumentiert. Die Feststellung über die Probleme der Nachkriegszeit würde die Fertigstellung in den 1950er Jahren begründen und zu keiner Minderung der Denkmalbedeutung führen.

Weiters wurde zur geschichtlichen Bedeutung - wohl ergänzend zum Gutachten des Amtssachverständigen - ausgeführt, dass die verspätete Fertigstellung nichts an dem ursprünglichen Planungsgedanken und somit an der geschichtlichen Bedeutung als Teil "dieses Gesamtkonzeptes" ändere, die Bedeutung liege im verkehrsgeschichtlichen Stellenwert des Autobahnbaues und nicht in der vom Gutachter angeführten Bedeutung als reines Bauwerk des NS-Regimes. Im Amtssachverständigengutachten sei die internationale Entwicklung der Autobahnen angeführt worden, in diesem Zusammenhang sei auch das Gesamtkonzept des Autobahnbaues in Deutschland und in Österreich zu sehen.

Schließlich wurde zur baukünstlerischen Bedeutung - wohl ebenfalls ergänzend zum Gutachten des Amtssachverständigen - ausgeführt, die Entscheidung der Verwendung von Beton und Stein begründe sich aus den Umständen der "damaligen Zeit" und mindere nicht die Bedeutung in der architektonischen Gestaltung des Bauwerks. Die verwendete Steinverkleidung dokumentiere wohl den Gestaltungswillen zur Erbauungszeit, ansonsten wäre aus Ersparnisgründen die Steinverkleidung nicht ausgeführt worden. Das angeführte Weglassen der Steinverkleidung bei den Rundbögen mindere nicht die Bedeutung des Bauwerks, seien doch oftmals im Zuge der Ausführung geänderte Gestaltungen vorgenommen worden. Die Veränderungen der Fahrbahnbreiten seien nutzungsbedingt und würden keine maßgebliche Beeinträchtigung der Denkmalqualität der Bogenbrücke darstellen.

Die abschließenden Ausführungen im Bescheid befassen sich mit der Einzigartigkeit der Objekte.

Der Schriftsatz wurde dem Eigentümer und den Legalparteien am 19.9.2011 zugestellt.

Mit Schreiben vom 17.10.2011 nahm die Beschwerdeführerin hiezu Stellung. Das Schreiben des Bundesdenkmalamtes vom 14.9.2011 enthalte nichts neues, auf das rechtliche Vorbringen der Beschwerdeführerin sei nicht eingegangen worden. Es sei darauf hinzuweisen, dass auch andere bedeutende Bauten aus der NS-Zeit mit deren Ideologie behaftet seien, das Bundesdenkmalamt die gegenständlichen Objekte gerade wegen dieser Behaftung für schutzwürdig halte.

In weiterer Folge wurden die schon bisher im Verfahren vorgebrachten rechtlichen Argumente wiederholt und liege weder eine geschichtliche noch eine künstlerischen noch eine sonstige kulturelle Bedeutung vor. Es handle sich bei den Objekten um keine schützenswerten Denkmale. Weiters habe die Beschwerdeführerin eine - dem Schriftsatz beiliegende - gutachterliche Äußerung des Privatgutachers eingeholt.

In dieser Stellungnahme wurde unter anderem ausgeführt, dass der Autobahnbau nicht typisch für Hitler-Deutschland, sondern in eine europäische und außereuropäische Verkehrsplanung eingebettet gewesen sei. Wenn die Nazi-Propaganda von den Brücken als sichtbarsten Teil des Autobahnkultes gesprochen hätten, seien vor allem die Stahlbrücken gemeint gewesen, mit denen man eine Metapher des Fortschrittes erschaffen habe wollen. Aus Sicht des Privatsachverständigen sei der Materialwechsel (von Stahl zu Beton und Naturstein) für die Beurteilung bezüglich einer Denkmalschutzwürdigkeit der Objekte von großer Bedeutung, da es ursprünglich anders geplant gewesen sei und "nur" das nicht zur Verfügung stehen des Materials Stahl und keine neuen Entwurfsgedanken zur jetzigen Ausführung geführt hätten. An der Vollendung von lediglich 16,8 km von geplanten 1100 bzw. 1422 km sehe man, wie sehr der Autobahnbau in Nazi-Deutschland gescheitert sei. Die Fertigstellung des Bauvorhabens in einem komplett anderen

Regime führe sehr wohl zu einer Herabsetzung der Würdigkeit zur Unterschutzstellung. Durch das Vorhandensein von Sichtbetonoberflächen werde durchaus der Gestaltungswille nach Ende der NS-Zeit dokumentiert, da in der NS-Zeit außer bei den militärischen Festungsbauten so gut wie nie Sichtbetonflächen ausgeführt worden seien. Die Veränderung der Fahrbahnbreiten stelle auf Grund der verbundenen seitlich angebrachten Betonfertigteilelemente mit gestreifter Geländerausführung eine wesentliche Veränderung des ursprünglichen Erscheinungsbildes dar.

In einer vor Bescheiderlassung nicht dem Parteiengehör unterzogenen Stellungnahme wiederholte der Amtssachverständige im Wesentlichen seine bisher vorgebrachten Argumente.

3. Mit dem angefochtenen Bescheid des Bundesdenkmalamtes vom 17.2.2012, Gz. 54.228/6/2011, stellte das Bundesdenkmalamt fest, an der Erhaltung der verfahrensgegenständlichen, unter 1. bezeichneten Objekte bestehe gemäß §§ 1, 3 DMSG ein öffentliches Interesse.3. Mit dem angefochtenen Bescheid des Bundesdenkmalamtes vom 17.2.2012, Gz. 54.228/6/2011, stellte das Bundesdenkmalamt fest, an der Erhaltung der verfahrensgegenständlichen, unter 1. bezeichneten Objekte bestehe gemäß Paragraphen eins, 3, DMSG ein öffentliches Interesse.

Begründend wurden das Amtssachverständigengutachten und der (oben dargestellte) Verfahrensgang im Wesentlichen wiedergegeben, wobei hinsichtlich der Privatgutachten nur die "wesentlichen Ergebnisse" in einem Absatz dargestellt wurden.

Das Bundesdenkmalamt kam in weiterer Folge zu dem Schluss, dass die Objekte Denkmale seien, deren Erhaltung im öffentlichen Interesse gelegen sei, weil sich dies im Wesentlichen aus dem Amtssachverständigengutachten ergebe und das Privatgutachten durch die Äußerungen des Amtssachverständigen entkräftet sei.

Der Bescheid wurde den Parteien am 21. bzw. (insbesondere der beschwerdeführenden Partei) am 22.2.2012 zugestellt.

4. Mit Schriftsatz vom 6.3.2012, am selben Tag zur Post gegeben, erhob die Beschwerdeführerin das Rechtsmittel der Berufung.

Begründend wurde vor allem das im Verfahren Vorgebrachte wiederholt und unter Hinweis auf die bisher vorgebrachten rechtlichen Argumente und die Privatgutachten ausgeführt, eine Unterschutzstellung der Objekte wäre rechtswidrig; insbesondere könne das Amtssachverständigengutachten nicht der Entscheidung unterstellt werden, da dieses in sich widersprüchlich und somit unschlüssig sei und die Behörde deshalb ein ergänzendes Gutachten hätte einholen müssen.

Es wurde daher beantragt, der Berufung Folge zu geben und festzustellen, die Erhaltung der Objekte sei nicht im öffentlichen Interesse gelegen, soweit erforderlich die Ergänzung des Amtssachverständigengutachtens durch einen weiteren Sachverständigen zu beauftragen, einen Ortsaugenschein durchzuführen, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen und aufgrund der Besonderheit des Falles andere Sachverständige als im erstinstanzlichen Verfahren heranzuziehen.

5. Das Bundesdenkmalamt legte die Berufung mit allen dazugehörigen Verwaltungsakten der damals für das Berufungsverfahren zuständigen Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur vor. Mit undatiertem Schreiben, beim Bundesverwaltungsgericht am 31.1.2014 eingelangt, legte die bisherige Berufungsbehörde die nunmehr zur Beschwerde mutierte Berufung samt den Verwaltungsakten dem Bundesverwaltungsgericht vor.

Seitens des Bundesverwaltungsgerichts wurde am 23.7.2015 ein Grundbuchsauszug beigeschafft.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:römisch zwei. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1. Bei den Objekten handelt es sich um die Talübergänge Söllheim und Zilling auf der Westautobahn A1, Gem. Eugendorf und Hallwang, Ger.Bez. Salzburg und Thalgau, pol. Bez. Salzburg Umgebung, Salzburg (zur näheren Bezeichnung der betroffenen Grundstücke siehe oben I.1.), es handelt sich hierbei um unbewegliche Sachen.1. Bei den Objekten handelt es sich um die Talübergänge Söllheim und Zilling auf der Westautobahn A1, Gem. Eugendorf und Hallwang, Ger.Bez. Salzburg und Thalgau, pol. Bez. Salzburg Umgebung, Salzburg (zur näheren Bezeichnung der betroffenen Grundstücke siehe oben römisch eins.1.), es handelt sich hierbei um unbewegliche Sachen.

2. Den Objekten kommt eine geschichtliche, künstlerische und sonstige kulturelle Bedeutung jeweils nicht zu.

2. Beweiswürdigung:

Zu 1.1.:

Die Feststellung ergibt sich aus dem Verwaltungsakt.

Zu 1.2.:

1. Die Bedeutung eines potentiellen Denkmals ist eine Tatsache, die durch Sachverständigenbeweis zu ermitteln ist (VwGH 5.2.1976, 1891/75). Der Sachverständige hat die Tatsachen zu erheben (Befund) und aus diesen Tatsachen aufgrund besonderer Fachkunde tatsächliche Schlussfolgerungen zu ziehen (Gutachten). Ein Gutachten besteht somit aus zwei Teilen: dem Befund und dem eigentlichen Gutachten (Thienel, Verwaltungsverfahrensrecht 2009, 199). Für die Lösung der Frage, ob einem Objekt eine geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung zukommt, ist die in der Fachwelt vorherrschende Meinung ausschlaggebend. Dabei ist insbesondere auf den Wissens- und Erkenntnisstand sachverständiger Kreise Bedacht zu nehmen (VwGH 9.11.2009, 2008/09/0322). Grundlage einer solchen Feststellung kann nur ein Fachgutachten sein, aus dem sich die geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung ergibt sowie jener Dokumentationscharakter im Sinne des § 1 Abs. 2 DMSG näher dargelegt wird, aus dem der rechtliche Schluss gezogen werden kann, dass die Erhaltung im öffentlichen Interesse gelegen ist (VwGH 22.3.2012, 2009/09/0248). Inhalt eines Denkmalschutzgutachtens sollen Ausführungen zur geschichtliche Entwicklung, eine Beschreibung des Objektes samt Veränderungen sowie Ausführungen zur Bedeutung sein (vgl. VwGH 16.9.2009, 2009/09/0044).1. Die Bedeutung eines potentiellen Denkmals ist eine Tatsache, die durch Sachverständigenbeweis zu ermitteln ist (VwGH 5.2.1976, 1891/75). Der Sachverständige hat die Tatsachen zu erheben (Befund) und aus diesen Tatsachen aufgrund besonderer Fachkunde tatsächliche Schlussfolgerungen zu ziehen (Gutachten). Ein Gutachten besteht somit aus zwei Teilen: dem Befund und dem eigentlichen Gutachten (Thienel, Verwaltungsverfahrensrecht 2009, 199). Für die Lösung der Frage, ob einem Objekt eine geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung zukommt, ist die in der Fachwelt vorherrschende Meinung ausschlaggebend. Dabei ist insbesondere auf den Wissens- und Erkenntnisstand sachverständiger Kreise Bedacht zu nehmen (VwGH 9.11.2009, 2008/09/0322). Grundlage einer solchen Feststellung kann nur ein Fachgutachten sein, aus dem sich die geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung ergibt sowie jener Dokumentationscharakter im Sinne des Paragraph eins, Absatz 2, DMSG näher dargelegt wird, aus dem der rechtliche Schluss gezogen werden kann, dass die Erhaltung im öffentlichen Interesse gelegen ist (VwGH 22.3.2012, 2009/09/0248). Inhalt eines Denkmalschutzgutachtens sollen Ausführungen zur geschichtliche Entwicklung, eine Beschreibung des Objektes samt Veränderungen sowie Ausführungen zur Bedeutung sein vergleiche VwGH 16.9.2009, 2009/09/0044).

2. Im vorliegenden Fall liegen drei Gutachten - ein gemeinsames Amtssachverständigen-gutachten und je ein Gutachten eines von der beschwerdeführenden Partei beauftragten Gutachters - vor. Sowohl dem Amtssachverständigengutachter als auch dem von der beschwerdeführenden Partei beauftragten Gutachter kommt die notwendige Qualifikation zu, ein Gutachten zur Frage der Bedeutung der beiden gegenständlichen Objekte abzugeben.

Daher hat das Bundesverwaltungsgericht zu beurteilen, ob im Rahmen der Beweiswürdigung einem der beiden (bezogen jeweils auf eines der beiden verfahrensgegenständlichen Objekte) Gutachten der Vorzug zu geben ist oder ob beide Gutachten, die - wie dem Verfahrensgang zu entnehmen ist - zu unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich der Bedeutung der Objekte kommen, gleichwertig sind und daher die Einholung eines "Übergutachtens" notwendig ist.

3. Dies ist nicht der Fall, da das Bundesverwaltungsgericht gezwungen ist, das Gutachten des Amtssachverständigen bei der Sachverhaltsfeststellung nicht zu verwerten, da dieses weder für sich noch mit den im Bescheid dargestellten Ergänzung schlüssig ist.

Dies aus folgenden Gründen:

4. Zum Amtssachverständigengutachten für sich:

Im Gutachten im engeren Sinn (das zwar nicht als solches ausgewiesen wurde, aber wohl aus den letzten beiden Absätzen des 3-seitigen Gutachtens besteht) führt der Amtssachverständige aus, dass sich die beiden Bogenbrücken aus technikgeschichtlicher Sicht durch ihre besondere Gestaltungsform und Bauweise als exemplarische Beispiele der Verwendung der Baustoffe Beton und Naturstein im Brückenbau im

2. Viertel des 20. Jahrhundert (Anmerkung: dies entspricht der Zeit von 1926 - 1950) auszeichnen würden. Weiters

resultiere die geschichtliche Bedeutung aus dem Stellenwert des Reichsautobahn-Bauprogramms um 1940, die beiden Brücken seien Zeugnisse des heute nach wie vor in Verwendung befindlichen ersten Autobahnabschnitts in Salzburg und Österreich. Die Autobahnbrücken würden in ihrer Ausformung als Verkehrsbauwerke anschauliche und seltene Beispiele solcher Konstruktionen dieser Zeit darstellen, sodass diese von besonderer geschichtlicher und kultureller Bedeutung seien.

Es entspricht der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, dass dem Fachgutachten des Amtssachverständigen zur geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung außer bei Unschlüssigkeit oder ersichtlicher Tatsachenwidrigkeit solange zu folgen ist, als seine Richtigkeit nicht im Verwaltungsverfahren durch Gegenausführungen und Gegenbeweise von vergleichbarem Aussagewert widerlegt wurde (VwGH 3.6.2004, 2002/09/0134; 20.2.2014, 2013/09/0154 mwN). Die Behörde kann sich solange auf ein Amtssachverständigengutachten stützen, als die Unrichtigkeit dieses Gutachtens nicht von der Partei im Verwaltungsverfahren durch auf einem vergleichbaren wissenschaftlichen Niveau stehende Gegenausführungen und Gegenbeweise widerlegt ist (VwGH 25.9.1992, 92/09/0198). Die Behörde - im Rechtsmittelweg auch das Bundesverwaltungsgericht - hat ein Gutachten auf seine Vollständigkeit (also, ob es Befund und Gutachten im engeren Sinn enthält) und Schlüssigkeit (vgl. VwGH E vom 07.11.2013, Gz. 2010/06/0255) zu überprüfen. Zur Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit eines Gutachtens genügt es nicht, wenn sich der (Amts-)Sachverständige auf seine Sach- und Ortskenntnis beruft, er hat sie auch insoweit schriftlich im Rahmen der Befundaufnahme zu konkretisieren, dass sie für Dritte nachvollziehbar bleibt (VwGH E vom 05.09.2013, Gz. 2013/09/0005).Es entspricht der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes, dass dem Fachgutachten des Amtssachverständigen zur geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung außer bei Unschlüssigkeit oder ersichtlicher Tatsachenwidrigkeit solange zu folgen ist, als seine Richtigkeit nicht im Verwaltungsverfahren durch Gegenausführungen und Gegenbeweise von vergleichbarem Aussagewert widerlegt wurde (VwGH 3.6.2004, 2002/09/0134; 20.2.2014, 2013/09/0154 mwN). Die Behörde kann sich solange auf ein Amtssachverständigengutachten stützen, als die Unrichtigkeit dieses Gutachtens nicht von der Partei im Verwaltungsverfahren durch auf einem vergleichbaren wissenschaftlichen Niveau stehende Gegenausführungen und Gegenbeweise widerlegt ist (VwGH 25.9.1992, 92/09/0198). Die Behörde - im Rechtsmittelweg auch das Bundesverwaltungsgericht - hat ein Gutachten auf seine Vollständigkeit (also, ob es Befund und Gutachten im engeren Sinn enthält) und Schlüssigkeit vergleiche VwGH E vom 07.11.2013, Gz. 2010/06/0255) zu überprüfen. Zur Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit eines Gutachtens genügt es nicht, wenn sich der (Amts-)Sachverständige auf seine Sach- und Ortskenntnis beruft, er hat sie auch insoweit schriftlich im Rahmen der Befundaufnahme zu konkretisieren, dass sie für Dritte nachvollziehbar bleibt (VwGH E vom 05.09.2013, Gz. 2013/09/0005).

Im vorliegenden Fall fehlen die Schlüssigkeit und die Nachvollziehbarkeit des Gutachtens. Im Befundteil leitet der Amtssachverständige sein Gutachten mit einer allgemeinen Darstellung der Entwicklung des Straßen- und Autobahnbaus ein, ohne auf die Brücken selbst einzugehen. Allerdings führt der Sachverständige in den allgemeinen Darstellungen aus, dass bis 1942 die Strecke von (offenbar) Walserberg bis Salzburg-Süd und Salzburg-Mitte fertiggestellt habe werden können; jedoch befinden sich die beiden Brücken nordöstlich von Salzburg (also Richtung Wien) auf der Westautobahn, sodass auf Grund des vorliegenden Befunds, der auch in der Objektbeschreibung keineswegs auf den Zeitpunkt des Beginns oder Abschlusses der Brückenarbeiten eingeht, nicht zu sehen ist, dass diese Objekte exemplarische Beispiele der Verwendung der Baustoffe Beton und Naturstein im Brückenbau in der Zeit von 1926 - 1950 darstellen würden. Diese Unschlüssigkeit erhärtet sich einerseits im Gutachten des Amtssachverständigen, nachdem der Neustart des Autobahnbaus 1954 mit einem Festakt beim Autobahnparkplatz Zilling erfolgen konnte sowie anhand der protokollierten Ausführungen des Bürgermeisters der Gemeinde Eugendorf im Rahmen des Lokalaugenscheins, der 1956/57 bei der Einweihung der Brücken (als Ministrant) anwesend gewesen sei.

Selbiges gilt für die gutachterlichen Ausführungen, dass die Autobahnbrücken in ihrer Ausformung als Verkehrsbauwerke anschauliche und seltene Beispiele solcher Konstruktionen dieser Zeit - dies bezieht sich auf das Reichsautobahn-Bauprogramm um 1940 - darstellen würden. Auch für diesen Teil des Gutachtens fehlen im Befund jegliche, sich konkret auf die jeweiligen Objekte beziehende Grundlagen.

Weiters ist die jeweils äußerst kurze Beschreibung der Objekte im Amtssachverständigengutachten, der jeweils keinerlei Ausführungen zur Umgebung, Landschaft und Wirkung der Bauwerke auf Umgebung und Landschaft entnommen werden können, nicht geeignet die gutachterliche Schlussfolgerung zu begründen, dass die

Konstruktionen einen landschaftsprägenden Aspekt hätten, indem trotz der Durchschneidung der Landschaft mit der weitgehend der Gerade folgenden Autobahntrassierung durch gestalterische Elemente, wie Bogen und Naturstein eine Einbindung stattfände.

Schließlich erwähnt das Amtssachverständigengutachten auch nicht die jeweils in den 1990er Jahren erfolgte Veränderung der Fahrbahnbreiten, die nach dem diesbezüglich schlüssigen Privatgutachten auf Grund der verbundenen seitlich angebrachten Betonfertigteilelemente mit gestreifter Geländerausführung eine wesentliche Veränderung des ursprünglichen Erscheinungsbildes darstelle. Mangels Berücksichtigung kann es im Amtssachverständigengutachten auch zu keiner Bewertung dieser Veränderungen kommen.

Daher ist das Gutachten insoweit unschlüssig, als sich für die gutachterlichen Schlüsse im Gutachten im engeren Sinn zur Bedeutung der Objekte keinerlei Grundlagen im Befund finden lassen.

5. Zum Gutachten des Amtssachverständigen in Verbindung mit den Äußerungen des Amtssachverständigen zum von der beschwerdeführenden Partei vorgelegten Gutachten:

Neben den Anmerkungen des Amtssachverständigen zum von der beschwerdeführenden Partei vorgelegten Gutachten enthält der Schriftsatz vom 14.9.2011 auch noch über das Gutachten hinausgehende Feststellungen zur geschichtlichen und baukünstlerischen Bedeutung. Wenn der Amtssachverständige zur geschichtlichen Bedeutung ausführte, dass die verspätete Fertigstellung nichts an dem ursprünglichen Planungsgedanken und somit an der geschichtlichen Bedeutung als Teil dieses Gesamtkonzeptes ändere, so ist er darauf zu verweisen, dass die "verspätete" Fertigstellung, die sein ursprüngliches Gutachten - wie oben dargestellt - erheblich erschüttert insoweit von Relevanz ist, als seinem Gutachten nicht entnommen werden kann, dass die Objekte erst nach 1950 fertiggestellt wurden. Weiters begründet der Sachverständige im Wesentlichen nicht, warum gerade die beiden Brücken den verkehrsgeschichtliche Stellenwert des Autobahnbaus dokumentieren sollten; diese Argumentation wäre viel mehr geeignet, die gesamte Autobahntrasse - unabhängig, wann diese fertiggestellt wurde - unter Schutz zu stellen, wenn diese Teil des vom Sachverständigen herangezogenen Gesamtkonzeptes war; dieses Gesamtkonzept daher gerade und ohne weitere Begründung auf diese beiden Brücken anzuwenden ist willkürlich und daher rechtswidrig.

Zur baukünstlerischen Bedeutung wird in gegenständlichem Schriftsatz - über das Gutachten hinausgehend - weiters angeführt, dass die Entscheidung der Verwendung des Baumaterials Beton und Stein sich aus den Umständen der damaligen Zeit begründe und nicht die Bedeutung der architektonischen Gestaltung des Bauwerks mindere. Allerdings geht der Befund des Gutachtens in keiner Weise auf die Veränderungen ein, die an den Objekten nachweislich vorgenommen wurden und ist daher die Schlussfolgerung im (ergänzten) Gutachten im engeren Sinne, dass die Veränderung der Fahrbahnbreiten keine maßgebliche Beeinträchtigung der Denkmalqualitäten der Bogenbrücke darstelle, nicht nachvollziehbar.

In einer Gesamtschau ist das Gutachten also einerseits insoweit fehlerhaft, als es den Bau der Objekte eindeutig auf das 2. Viertel des 20. Jahrhunderts datiert, ohne auf die spätere Fertigstellung auch nur ansatzweise einzugehen, es die Veränderungen im Befund nicht beschreibt und daher die Bewertung dieser Veränderungen im durch die im Bescheid ausgeführte Ergänzung des Gutachtens nicht schlüssig auf dem aufgenommenen Befund zurückzuführen ist und es darüber hinaus bei der Auswahl der zu schützenden Objekte als Dokumentation des "Gesamtkonzepts Autobahnbau" völlig willkürlich und nicht nachvollziehbar jene Brücken auswählt, obwohl diese nicht einmal zum ersten fertiggestellten Abschnitt der Westautobahn gehört haben.

6. Anders die Gutachten des vom Beschwerdeführer beauftragten Gutachters; diese sind schlüssig und nachvollziehbar und daher dem Erkenntnis zu unterstellen. Dies aus folgenden Gründen:

7. Zum Gutachten des Architekten XXXX zu den Talübergängen Söllheim und Zillling7. Zum Gutachten des Architekten römisch 40 zu den Talübergängen Söllheim und Zillling:

Im jeweiligen Gutachten wird - in schlüssiger Form auf den historischen Überblick der Entstehung der Reichsautobahn aufbauend - dargestellt, dass dem jeweils gegenständlichen Talübergang keine geschichtliche Bedeutung zukommt, wie dies im Amtssachverständigengutachen behauptet wurde. Es ist nachvollziehbar, wenn der Gutachter in Opposition zum Amtssachverständigengutachten ausführt, dass einerseits der jeweilige Talübergang in teilweise veränderter Ausführung erst 13 Jahre nach Baueinstellung und nach Untergang des NS-Regimes fertiggestellt wurde und entspricht dies auch dem sonstigen Ermittlungsergebnis (siehe Ausführungen des Bürgermeisters der Gemeinde

Eugendorf im Rahmen des Lokalaugenscheins, der 1956/57 bei der Einweihung der Brücken als Ministrant anwesend gewesen sei). Wenn der Amtssachverständige in seinen Ausführungen zu den Privatgutachten im gegenständlichen Bescheid replizierend ausführt, dass er lediglich festgehalten habe, dass das Gesamtkonzept für den Autobahnbau in Deutschland und Österreich "zu dieser Zeit gelegt" worden sei, ist er darauf zu verweisen, dass alleine die Dokumentation dieses Konzeptes ohne Zusammenhang mit einer (in seinem Gutachten nicht beschriebenen) Ausführungshandlung bzw. einer die Erscheinung im Wesentlichen prägenden Bauführung während des planenden Regimes kein Argument für die Unterschutzstellung ist, weil dann jegliche Straße, die dem im NS-Regime geplanten Trassenverlauf folgt unabhängig von ihrem Verwirklichungszeitpunkt unter Schutz gestellt werden könnte. Auch ist die Schlussfolgerung des Privatsachverständigen, der Autobahnausbau sei nicht typisch für Hitler-Deutschland sondern in eine europäische und außereuropäische Verkehrsplanung eingebettet gewesen, nachvollziehbar. Dass die Brücken - wie der Amtssachverständige weiter einwendet - nach dem Privatgutachten "sichtbarer Teil dieses Autobahnkultes" seien, ist nicht relevant, weil der Amtssachverständige die Frage, ob die Brücken eben ein "sichtbarer Teil" des "Autobahnkultes" seien nicht zum Thema der von ihm festgestellten Bedeutung gemacht hat. Selbiges gilt für den Wechsel des Baumaterials und die übrigen Einwände. Dass es natürlich eine Rolle spielt, dass die Brücke, die laut Amtssachverständigengutachten ein exemplarisches Beispiele der Verwendung der Baustoffe Beton und Naturstein im Brückenbau im 2. Viertel des 20. Jahrhundert sei, erst im 3. Viertel des 20. Jahrhunderts fertiggestellt wurde, bedarf keiner weiteren Erläuterung bzw. kann der Verweis auf die obigen Ausführungen genügen. Die Ausführungen des Privatgutachters zur Frage, ob die Fertigstellung des Bauvorhabens in einem komplett anderen Regime zu einer Herabsetzung der Würdigkeit zur Unterschutzstellung führe, ist nachvollziehbar (wenn auch inhaltlich als wissenschaftlicher Schluss eines Sachverständigen durch den Richter nicht überprüfbar); allerdings ist diese als Teil eines schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachtens, dem ein anderes schlüssiges und nachvollziehbares Gutachten nicht entgegensteht, der Entscheidung zu unterstellen.

Da das Bundesverwaltungsgericht keine Zweifel an der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Gutachten des (qualifizierten) Privatgutachters hat und ein schlüssiges und nachvollziehbares Gutachten zu den Talübergangen Söllheim und Zilling, das zu einem anderen Ergebnis als die vorliegenden Gutachten des Privatgutachters kommt, nicht vorliegt, können diese der Sachverhaltsfeststellung unterstellt werden. Daher ist den Schlussfolgerungen des Privatgutachters, die dem Bundesdenkmalamt bekannt und daher nicht abermals dem Parteiengehör zu unterziehen waren, zu folgen und festzustellen, dass den Talübergangen Söllheim und Zilling eine geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung jeweils nicht zukommt. Wäre ein schlüssiges Amtssachverständigen-gutachten vorgelegen, wäre seitens des Bundesverwaltungsgerichts ein Übergutachten eingeholt worden; mangels eines schlüssiges Amtssachverständigengutachtens war auf die Einholung eines weiteren Gutachtens zu verzichten.

3. Rechtliche Beurteilung:

Zu A)

1. Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG),BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl I Nr. 51/2012, erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit. Aus Art. 131 Abs. 2 B-VG iVm Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG ergibt sich, dass Berufungsverfahren betreffend die Stellung unter Denkmalschutz (§§ 1 und 3 Denkmalschutzgesetz, BGBl. Nr. 533/1923, DMSG), welche bis zum 31. Dezember 2013 bei der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur anhängig waren, mit 1. Jänner 2014 auf das Bundesverwaltungsgericht übergehen. Das gegenständliche Verfahren war seit 16.3.2012 bei der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur anhängig und mit Ablauf des 31.12.2013 nicht erledigt. Es ist somit vom Bundesverwaltungsgericht als Beschwerdeverfahren weiterzuführen und zu erledigen.1. Gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), Bundesgesetzblatt Nr. 1 aus 1930, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 51 aus 2012,, erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit. Aus Artikel 131, Absatz 2, B-VG in Verbindung mit Artikel 151, Absatz 51, Ziffer 8, B-VG ergibt sich, dass Berufungsverfahren betreffend die Stellung unter Denkmalschutz (Paragraphen eins und 3 Denkmalschutzgesetz, Bundesgesetzblatt Nr. 533 aus 1923,, DMSG), welche bis zum 31. Dezember 2013 bei der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur anhängig waren, mit 1. Jänner 2014 auf das Bundesverwaltungsgericht übergehen. Das gegenständliche Verfahren war seit 16.3.2012 bei der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Kultur anhängig und mit Ablauf des 31.12.2013 nicht erledigt. Es ist somit vom Bundesverwaltungsgericht als Beschwerdeverfahren weiterzuführen und zu erledigen.

2. Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Mangels materienspezifischer Sonderregelung besteht somit gegenständlich Einzelrichterzuständigkeit.2. Gemäß Paragraph 6, BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Mangels materienspezifischer Sonderregelung besteht somit gegenständlich Einzelrichterzuständigkeit.

3. Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, BGBl. I Nr. 33/2013 in der Fassung BGBl. I Nr. 122/2013 (VwGVG), geregelt. Gemäß § 58 Abs. 2 VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft. Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG, insbesondere die Bestimmungen des AVG und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte; dies sind hier die verfahrensrechtlichen Bestimmungen im DMSG.3. Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 122 aus 2013, (VwGVG), geregelt. Gemäß Paragraph 58, Absatz 2, VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft. Gemäß Paragraph 17, VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, B-VG, insbesondere die Bestimmungen des AVG und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte; dies sind hier die verfahrensrechtlichen Bestimmungen im DMSG.

4. Die Parteien im Verfahren zur Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Denkmals sind gemäß der - taxativen - Aufzählung des § 26 Z 1 iVm § 27 Abs. 1 DMSG ausschließlich der grundbücherliche Eigentümer, der Landeshauptmann, der Bürgermeister, die Gemeinde und - gegebenenfalls - der Baurechtsberechtigte. Kommt es in einem laufenden Verfahren zu einem Wechsel im grundbücherlichen Eigentum, so tritt der neue Eigentümer in die verfahrensrechtliche Position seines Vorgängers (vgl. Bazil/Binder-Krieglstein/Kraft, Denkmalschutzrecht, § 26 Anm. 3 und 4, § 27 Anm. 2 und 3, m.w.N.).4. Die Parteien im Verfahren zur Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Denkmals sind gemäß der - taxativen - Aufzählung des Paragraph 26, Ziffer eins, in Verbindung mit Paragraph 27, Absatz eins, DMSG ausschließlich der grundbücherliche Eigentümer, der Landeshauptmann, der Bürgermeister, die Gemeinde und - gegebenenfalls - der Baurechtsberechtigte. Kommt es in einem laufenden Verfahren zu einem Wechsel im grundbücherlichen Eigentum, so tritt der neue Eigentümer in die verfahrensrechtliche Position seines Vorgängers vergleiche Bazil/Binder-Krieglstein/Kraft, Denkmalschutzrecht, Paragraph 26, Anmerkung 3 und 4, Paragraph 27, Anmerkung 2 und 3, m.w.N.).

Wie sich aus dem am 23.7.2015 vom Bundesverwaltungsgericht eingeholten Grundbuchsauszug ergibt, ist die Beschwerdeführerin Alleineigentümerin der gegenständlichen Liegenschaft und somit neben dem Landeshauptmann von Salzburg und den Bürgermeistern von sowie den Gemeinden Hallwang und Eugendorf Partei im gegenständlichen Beschwerdeverfahren.

5. Zum Zeitpunkt der Ergreifung der Berufung betrug die Rechtsmittelfrist gemäß § 63 Abs. 5 AVG zwei Wochen. Die Berufung war von der Partei innerhalb dieser Frist bei der Behörde einzubringen, die den Bescheid in erster Instanz erlassen hat. Die Frist hat für jede Partei mit der an sie erfolgten Zustellung der schriftlichen Ausfertigung des Bescheides begonnen.5. Zum Zeitpunkt der Ergreifung der Berufung betrug die Rechtsmittelfrist gemäß Paragraph 63, Absatz 5, AVG zwei Wochen. Die Berufung war von der Partei innerhalb dieser Frist bei der Behörde einzubringen, die den Bescheid in erster Instanz erlassen hat. Die Frist hat für jede Partei mit der an sie erfolgten Zustellung der schriftlichen Ausfertigung des Bescheides begonnen.

Der angefochtene Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 22.2.2012 zugestellt. Die beschwerdeführende Partei hat die Berufung am 6.3.2012, somit innerhalb der zweiwöchigen Frist zur Post gegeben. Die Berufung war daher jedenfalls rechtzeitig und ist die nunmehrige Beschwerde daher und auch aus anderen Gründen nicht unzulässig.

6. Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.6. Gemäß Paragraph 28, Absatz eins, VwGVG hat das Verwaltungsgericht, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

Gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG hat über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.Gemäß Paragraph 28, Absatz 2, VwGVG hat über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

7. Gemäß § 1 Abs. 1 DMSG sind Denkmale von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung. Diese Bedeutung ergibt sich aus der in der Fachwelt vorherrschenden Wertschätzung und ist die ausschließliche Grundlage des öffentlichen Interesses an einer Erhaltung (VwGH 30.10.1991, 91/09/0047). Für die Begründung der Denkmaleigenschaft genügt es, wenn die Bedeutung in einem der drei genannten Bereiche (geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung) besteht (VwGH 3.6.2004, 2001/09/0010).7. Gemäß Paragraph eins, Absatz eins, DMSG sind Denkmale von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung. Diese Bedeutung ergibt sich aus der in der Fachwelt vorherrschenden Wertschätzung und ist die ausschließliche Grundlage des öffentlichen Interesses an einer Erhaltung (VwGH 30.10.1991, 91/09/0047). Für die Begründung der Denkmaleigenschaft genügt es, wenn die Bedeutung in einem der drei genannten Bereiche (geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung) besteht (VwGH 3.6.2004, 2001/09/0010).

Ist die Denkmaleigenschaft eines Gegenstandes durch Sachverständigengutachten nachgewiesen, ist gemäß § 1 Abs. 2 DMSG rechtlich zu beurteilen, ob die Erhaltung des Denkmals im öffentlichen Interesse liegt. Welche Kriterien für die Entscheidung der Rechtsfrage, somit der Frage, ob die Erhaltung im öffentlichen Interesse gelegen ist, maßgeblich sind, ergibt sich aus § 1 Abs. 2 DMSG. Diese Bestimmung sieht vor, dass die Erhaltung dann im öffentlichen Interesse liegt, wenn es sich bei dem Denkmal aus überregionaler oder vorerst auch nur regionaler (lokaler) Sicht um Kulturgut handelt, dessen Verlust eine Beeinträchtigung des österreichischen Kulturgutbestandes in seiner Gesamtsicht hinsichtlich Qualität sowie ausreichender Vielzahl, Vielfalt und Verteilung bedeuten würde. Wesentlich ist auch, ob und in welchem Umfang durch die Erhaltung des Denkmals eine geschichtliche Dokumentation erreicht werden kann. Die relevanten Kriterien sind somit Qualität, Vielzahl, Vielfalt und Verteilung sowie geschichtliche Dokumentation. Eine Konkretisierung dieser Kriterien ergibt sich aus den Materialien zum DMSG bzw. erfolgt sie durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. Demnach besteht ein öffentliches Interesse jedenfalls, wenn ein Denkmal einmalig oder selten ist, über ähnliche Denkmale deutlich hinaus ragt oder ein besonders gutes oder gut erhaltenes Beispiel einer bestimmten Art von Denkmalen ist; als "selten" beachtlich ist aber auch, ob ein bestimmtes Denkmal etwa für ein Bundesland eine Seltenheit darstellt, auch wenn es in anderen Bundesländern weit verbreitet ist (Regierungsvorlage 1769 BlgNR XX GP, S 37). Nicht jedes Objekt von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung ist als Denkmal unter Schutz zu stellen. Voraussetzung für eine Feststellung gemäß § 1 Abs. 2 DMSG ist vielmehr ein Mindestmaß an Seltenheit sowie ein Dokumentationscharakter (VwGH 12.11.2013, 2012/09/0077 mwN). Wesentlich ist auch, ob ein Denkmal als Repräsentant einer bestimmten Epoche anzusehen ist (VwGH 15.9.2004, 2001/09/0126) und ob ähnliche Denkmale regional häufig sind, von Anfang an selten waren oder wegen Zerstörung selten geworden sind (VwGH 3.6.2004, 2002/09/0134). Die Erhaltung kann auch im öffentlichen Interesse liegen, wenn das Denkmal in einem Übergangsstil errichtet wurde (VwGH 29.3.1982, 81/12/0194) oder verschiedene Stile miteinander verbindet (VwGH 9.1.1980, 2369/79). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist es unerheblich, ob ein Denkmal von der Öffentlichkeit als solches wahrgenommen werden kann (VwGH 5.2.1976, Zl. 1891/75; VwGH 11.11.1985, Zl. 84/12/0140). Spätere Veränderungen sind für die bedeutendsten Denkmale geradezu charakteristisch und zerstören für sich alleine nicht den Denkmalcharakter (VwGH 10.10.1974, 0665/74). Es ist für das öffentliche Interesse nicht notwendig, dass ein Denkmal unverändert oder in allen Detail erhalten geblieben ist (VwGH 20.11.2001, 2001/09/0072).Ist die Denkmaleigenschaft eines Gegenstandes durch Sachverständigengutachten nachgewiesen, ist gemäß Paragraph eins, Absatz 2, DMSG rechtlich zu beurteilen, ob die Erhaltung des Denkmals im öffentlichen

Interesse liegt. Welche Kriterien für die Entscheidung der Rechtsfrage, somit der Frage, ob die Erhaltung im öffentlichen Interesse gelegen ist, maßgeblich sind, ergibt sich aus Paragraph eins, Absatz 2, DMSG. Diese Bestimmung sieht vor, dass die Erhaltung dann im öffentlichen Interesse liegt, wenn es sich bei dem Denkmal aus überregionaler oder vorerst auch nur regionaler (lokaler) Sicht um Kulturgut handelt, dessen Verlust eine Beeinträchtigung des österreichischen Kulturgutbestandes in seiner Gesamtsicht hinsichtlich Qualität sowie ausreichender Vielzahl, Vielfalt und Verteilung bedeuten würde. Wesentlich ist auch, ob und in welchem Umfang durch die Erhaltung des Denkmals eine geschichtliche Dokumentation erreicht werden kann. Die relevanten Kriterien sind somit Qualität, Vielzahl, Vielfalt und Verteilung sowie geschichtliche Dokumentation. Eine Konkretisierung dieser Kriterien ergibt sich aus den Materialien zum DMSG bzw. erfolgt sie durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. Demnach besteht ein öffentliches Interesse jedenfalls, wenn ein Denkmal einmalig oder selten ist, über ähnliche Denkmale deutlich hinaus ragt oder ein besonders gutes oder gut erhaltenes Beispiel einer bestimmten Art von Denkmalen ist; als "selten" beachtlich ist aber auch, ob ein bestimmtes Denkmal etwa für ein Bundesland eine Seltenheit darstellt, auch wenn es in anderen Bundesländern weit verbreitet ist (Regierungsvorlage 1769 BlgNR römisch zwanzig GP, S 37). Nicht jedes Objekt von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung ist als Denkmal unter Schutz zu stellen. Voraussetzung für eine Feststellung gemäß Paragraph eins, Absatz 2, DMSG ist vielmehr ein Mindestmaß an Seltenheit sowie ein Dokumentationscharakter (VwGH 12.11.2013, 2012/09/0077 mwN). Wesentlich ist auch, ob ein Denkmal als Repräsentant einer bestimmten Epoche anzusehen ist (VwGH 15.9.2004, 2001/09/0126) und ob ähnliche Denkmale regional häufig sind, von Anfang an selten waren oder wegen Zerstörung selten geworden sind (VwGH 3.6.2004, 2002/09/0134). Die Erhaltung kann auch im öffentlichen Interesse liegen, wenn das Denkmal in einem Übergangsstil errichtet wurde (VwGH 29.3.1982, 81/12/0194) oder verschiedene Stile miteinander verbindet (VwGH 9.1.1980, 2369/79). Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist es unerheblich, ob ein Denkmal von der Öffentlichkeit als solches wahrgenommen werden kann (VwGH 5.2.1976, Zl. 1891/75; VwGH 11.11.1985, Zl. 84/12/0140). Spätere Veränderungen sind für die bedeutendsten Denkmale geradezu charakteristisch und zerstören für sich alleine nicht den Denkmalcharakter (VwGH 10.10.1974, 0665/74). Es ist für das öffentliche Interesse nicht notwendig, dass ein Denkmal unverändert oder in allen Detail erhalten geblieben ist (VwGH 20.11.2001, 2001/09/0072).

Aufgrund des eben Ausgeführten ist davon auszugehen, dass es sich bei den Objekten um keine zu schützenden Denkmale handelt, da sich aus dem schlüssigen Privatgutachten, dem kein schlüssiges Amtssachverständigengutachten entgegensteht, ergibt, dass eine geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung nicht vorliegt. Das Bundesverwaltungsgericht weist darauf hin, dass es nicht seine Aufgabe ist, so lange zu ermitteln, bis die Denkmalwürdigkeit eines vom Bundesdenkmalamt ohne hinreichendes Gutachten unter Schutz gestellten Objekts festgestellt werden kann. Folge eines nicht schlüssigen Amtssachverständigengutachten kann daher bei Vorliegen eines schlüssigen Privatgutachtens eines qualifizierten Privatsachverständigen, das zu dem Schluss der fehlenden Denkmaleigenschaft kommt, nur sein, dass die fehlende Denkmaleigenschaft eines Objektes bereits auf Grund dieses Privatgutachtens festgestellt wird.

8. Gemäß § 24 Abs. 2 Z 1 2. Fall VwGVG kann eine Verhandlung entfallen, wenn bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben ist. Dies ist im vorliegenden Verfahren der Fall, da bereits alle relevanten Beweismittel im Verfahren vor dem Bundesdenkmalamt vorgelegen sind und somit feststand, dass der Bescheid (ersatzlos) aufzuheben ist.8. Gemäß Paragraph 24, Absatz 2, Ziffer eins, 2. Fall VwGVG kann eine Verhandlung entfallen, wenn bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben ist. Dies ist im vorliegenden Verfahren der Fall, da bereits alle relevanten Beweismittel im Verfahren vor dem Bundesdenkmalamt vorgelegen sind und somit feststand, dass der Bescheid (ersatzlos) aufzuheben ist.

9. Gemäß § 28 Abs. 5 VwGVG sind die Behörden - auch das Bundesdenkmalamt - verpflichtet, wenn - wie hier - das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid aufhebt, in der betreffenden Rechtssache mit den ihnen zu Gebote stehenden rechtlichen Mitteln unverzüglich den der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtes entsprechenden Rechtszustand herzustellen. Daher steht die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bis zu einer Änderung der Tatsachen- oder Rechtslage einem neuerlichen Unterschutzstellungsbescheid des Bundesdenkmalamtes entgegen.9. Gemäß Paragraph 28, Absatz 5, VwGVG sind die Behörden - auch das Bundesdenkmalamt - verpflichtet, wenn - wie hier - das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid aufhebt, in der betreffenden Rechtssache mit den ihnen zu Gebote stehenden rechtlichen Mitteln unverzüglich den der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtes

entsprechenden Rechtszustand herzustellen. Daher steht die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bis zu einer Änderung der Tatsachen- oder Rechtslage einem neuerlichen Unterschutzstellungsbescheid des Bundesdenkmalamtes entgegen.

Zu B) Unzulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 Verwaltungsgerichtshofgesetz (VwGG) hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.Gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, Verwaltungsgerichtshofgesetz (VwGG) hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

In der Begründung des Spruchpunktes A) wurde unter Bezugnahme auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ausgeführt, warum das Amtssachverständigengutachten nicht schlüssig bzw. nachvollziehbar war (was aber im Wesentlichen eine Tatsachen- und keine Rechtsfrage darstellt), warum dem Privatgutachten zu folgen und somit ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung spruchgemäß zu entscheiden war; es haben sich gegenständlich keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung ergeben bzw. liegen solche nicht vor, da die in Spruchpunkt A) zitierten Entscheidungen der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu den im vorliegenden Verfahren relevanten Rechtsfragen entsprechen. Eine Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.In der Begründung des Spruchpunktes A) wurde unter Bezugnahme auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ausgeführt, warum das Amtssachverständigengutachten nicht schlüssig bzw. nachvollziehbar war (was aber im Wesentlichen eine Tatsachen- und keine Rechtsfrage darstellt), warum dem Privatgutachten zu folgen und somit ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung spruchgemäß zu entscheiden war; es haben sich gegenständlich keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung ergeben bzw. liegen solche nicht vor, da die in Spruchpunkt A) zitierten Entscheidungen der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu den im vorliegenden Verfahren relevanten Rechtsfragen entsprechen. Eine Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Es war somit insgesamt spruchgemäß zu entscheiden.

Schlagworte

Amtssachverständiger, Denkmaleigenschaft, nichtamtlicher
Sachverständiger, Sachverständigengutachten, Schlüssigkeit,
Schutzwürdigkeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2015:W170.2000704.1.00

Zuletzt aktualisiert am

19.10.2015

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, https://www.bvwg.gv.at

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at