

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

15.09.2004

Geschäftszahl

2003/09/0010

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Graf und die Hofräte Dr. Händschke, Dr. Blaschek, Dr. Rosenmayr und Dr. Bachler als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Gubesch, über die Beschwerde

1. der I GmbH in I, und 2. der Stadtgemeinde I, beide vertreten durch Dr. Lisbeth Lass, Dr. Hanns Christian Lass, Rechtsanwälte in 6020 Innsbruck, Museumstraße 21, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 22. November 2002, Zl. 18.200/47-IV/3/2002, betreffend Unterschutzstellung nach dem DMSG,

Spruch

den I. den Beschluss gefasst:

Die Beschwerde der zweitbeschwerdeführenden Partei wird zurückgewiesen.

II. Zu Recht erkannt:

Die Beschwerde der erstbeschwerdeführenden Partei wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführenden Parteien haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Zu I.:

Gemäß § 26 Z. 1 Denkmalschutzgesetz (DMSG), BGBl. Nr. 533/1923 in der Fassung der Novelle BGBl. I Nr. 170/1999 bestehen, soweit bei den einzelnen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht noch zusätzliche gesonderte Regelungen getroffen sind, im Rahmen dieses Bundesgesetzes nachfolgende grundlegende Partei- und Antragsrechte:

Bei Verfahren gemäß §§ 2 Abs. 1 und 2, 2 a Abs. 5 und 6, 3 Abs. 1 und 5, 5 Abs. 7, 6 Abs. 2 und 9 Abs. 3, die die (positive oder negative) Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung unbeweglicher Denkmale betreffen, kommt Parteistellung nur dem Eigentümer (§ 27), dem Landeshauptmann, der Gemeinde und dem Bürgermeister, im Falle des Vorliegens eines Baurechts, auch dem Bauberechtigten (§ 27) zu.

In Sinne dieser Bestimmung hatte die zweitbeschwerdeführende Stadtgemeinde im vorliegenden verwaltungsbehördlichen Unterschutzstellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 DMSG Parteistellung als sogenannte Formalpartei (Legalpartei). Sie wurde dem gemäß von den Behörden dem Verwaltungsverfahren auch als Partei beigezogen.

Die Parteistellung in einem Verwaltungsverfahren vermittelt aber nicht unbedingt auch die Berechtigung zur Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof (vgl. den Beschluss eines verstärkten Senates vom 2. Juli 1981, Zl. 671, 672/80, VwSlg 10511, A/1981). Voraussetzung dafür wäre gemäß Art 131 Abs. 1 Z 1 B-VG die Möglichkeit, durch den angefochtenen Bescheid in einem subjektiven Recht berührt zu werden und damit verletzt sein zu können. Vor allem Formalparteien, denen die Parteistellung in einem Verwaltungsverfahren ausdrücklich gesetzlich eingeräumt sein muss, kommt nicht ohne weiteres die Beschwerdeberechtigung zu. Ihre Aufgabe im Verwaltungsverfahren ist nicht, eigene subjektive Rechte zu vertreten, sondern die Wahrung der objektiven Rechtmäßigkeit des das Verfahren abschließenden Bescheides bzw die Wahrnehmung bestimmter öffentlicher Interessen in diesem Zusammenhang. Ein eigenes subjektives Recht kommt ihnen nicht zu. Daraus folgt, dass ihre Beschwerdeberechtigung davon abhängt, ob ihnen im Sinn

des Art. 131 Abs. 2 B-VG ein Beschwerderecht - eine sogenannte Amtsbeschwerde - durch den zuständigen Gesetzgeber ausdrücklich eingeräumt worden ist. Im Denkmalschutzgesetz findet sich keine derartige Bestimmung.

Da die zweitbeschwerdeführende Partei ihre Parteistellung lediglich auf § 26 Z. 1 DMSG gestützt hat, mangelt es somit an der Berechtigung zur Erhebung der auf Artikel 131 Abs. 1 Z. 1 B-VG gegründeten Beschwerde (vgl. zum Thema der Beschwerdelegitimation von Formalparteien Walter/Mayer, Verwaltungsverfahrensrecht 8. Aufl. 2003, S. 62 f, sowie etwa die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Mai 2001, Zl. 99/07/0064, und vom 23. Oktober 1995, Zl. 95/10/0081). Aus § 26 Z. 1 DMSG allein, der lediglich die Stellung der dort genannten Formalparteien im Verwaltungsverfahren berührt, kann die zweitbeschwerdeführende Partei daher jedenfalls keine Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ableiten.

Gemäß § 34 Abs. 1 VwGG sind aber Beschwerden, die sich wegen Versäumung der Einbringungsfrist oder wegen offenkundiger Unzuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes nicht zur Verhandlung eignen oder denen offenbar die Einwendung der entschiedenen Sache oder der Mangel der Berechtigung zur Erhebung der Beschwerde entgegensteht, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

Die Beschwerde war somit insoweit, als sie auch von der zweitbeschwerdeführenden Stadtgemeinde Innsbruck erhoben wurde, in einem gemäß § 12 Abs. 3 VwGG gebildeten Senat mangels Berechtigung zu ihrer Erhebung gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen. II. Auf Grund von Erhebungen im Juli und Oktober 2001 und des darauf basierenden Sachverständigengutachtens der Abteilung "Technische Denkmale" des Bundesdenkmalamtes vom 11. Oktober 2001 wurden die beschwerdeführenden Parteien gemäß §§ 37 und 45 Abs. 3 des AVG davon in Kenntnis gesetzt, dass beabsichtigt sei, die Hungerburgbahn (Innbrücke und Viadukt) in Innsbruck, Rennweg 41, Gerichtsbezirk Innsbruck, Tirol, Grundstück Nr. 690/1, EZ. 401, KG. 81113, Innsbruck, des GB 02501 Eisenbahnbuch, wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen und kulturellen Bedeutung gemäß §§ 1 und 3 Denkmalschutzgesetz in der Fassung des BGBl. I Nr. 170/1999 wegen öffentlichen Interesses an ihrer Erhaltung unter Denkmalschutz zu stellen. Begründend wurde auf das vorliegende Amtssachverständigengutachten verwiesen, welches wörtlich wie folgt wiedergegeben wurde:

"Allgemeine Geschichte der Seilbahn:

Vorläufer der heutigen Seilbahnen existierten bereits 400 v. Chr. in China, ab dem 16. Jahrhundert waren primitive Materialseilbahnen gebräuchlich, deren Hanfseile jedoch nicht dauerhaft genug waren. Erst 1834 gelang mit der Erfindung des Drahtlitzenseils durch Oberbergrat Albert von Clausthal und mit der Entwicklung einer Verseilmaschine im Jahr 1837 durch den Wiener Mechaniker Wurm die fabrikmäßige Seilproduktion. 1868 erhielt Ing. Charles Hodgson ein Patent auf seine Seilbahn, hunderte Seilbahnen wurden in der Folge nach diesem System errichtet.

Die erste Zahnradbahn der Welt entstand 1869 am Mount Washington in Amerika, die erste Zahnradbahn Europas 1871 am Rigi in der Schweiz. Das System der Zahnrad- und Standseilbahnen fand sodann zahlreiche Anwendungen, während die erste Bergschwebbahn der Welt für Personenbeförderung erst am 29.6.1908 von Bozen nach Bauernkohlern in Südtirol, entwickelt von Josef Staffler, eröffnet werden konnte.

Nach den Wirrnissen des ersten Weltkriegs gelangten die ersten zehn Seilbahnen Österreichs in den Jahren 1926 bis 1928 zur Ausführung.

Die Hungerburgbahn-Entstehungsgeschichte:

Als in unmittelbarer Stadtnähe gelegenes, landschaftlich reizvolles Erholungsgebiet war das Plateau der Hungerburg seit jeher von den Innsbruckern geschätzt worden. Jedoch war es bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts nur durch einen Karrenweg und einen Fußweg erreichbar, wodurch vorerst eine Besiedelung und touristische Nutzung erschwert wurde. Durch den im letzten Jahrhundert stetig steigenden technischen Fortschritt und die bis 1900 erfolgreich verwirklichten Schienen- und Seilbahnbauten, bot sich nun eine neue Möglichkeit eine schnelle und bequeme Verbindung von der Stadt zur Hungerburg herzustellen. Da man in der Schweiz bereits seit einigen Jahren mit zahlreichen Standseilbahnen landschaftliche Erschließungen verwirklicht hatte, lag die Wahl einer solchen Verbindung nahe und man konnte außerdem auf einen großen Erfahrungsschatz auf diesem Gebiet zurückgreifen.

Die Initiative für den Bau einer solchen Standseilbahn von Innsbruck auf die Hungerburg ging von Sebastian Kandler aus, der als Kantineur der Innsbrucker Klosterkaserne beschäftigt war und 1904/06 das erste Hotel Mariabrunn auf dem Hochplateau eröffnet hatte. Um nun die Erschließung dieses Plateaus sowohl für den Siedlungsbau als auch für den Tourismus zu verbessern und somit sein eigenes Hotel attraktiver zu machen, holte er bereits 1904 eine Genehmigung für die Errichtung von Leitungsmasten auf der geplanten Bahntrasse ein und erwarb 1905 dieses für die Standseilbahn vorgesehene Grundstück. Die technische Planung und Ausführung des Projektes übertrug Kandler Ing. Rafael von Meinong und dem Bauunternehmer Ing. Josef Riehl, der den Bau auf eigene Rechnung übernahm. Im Mai 1905 erfolgte schließlich die Kommissionierung des Vorhabens und somit konnte im Frühjahr 1906 mit den Arbeiten begonnen werden. Da die Arbeiten an der Bahn sehr zügig vorangegangen waren, konnte die Eröffnung bereits am 12. September 1906 erfolgen, noch am selben Tag wurde die Bahn von der Innsbrucker Lokalbahn AG käuflich erworben und war die nächsten 51 Jahre ohne Unterbrechung in Betrieb.

Der mit der Planung und Ausführung der Hungerburgbahn betraute Ing. Riehl, einer der größten Techniker und Bauunternehmer seiner Zeit in Tirol, hatte durch die Realisierung wichtiger Strecken im Straßen- und Eisenbahnbau sowie im Kraftwerksbau bereits maßgeblich zur Weiterentwicklung der Infrastruktur Tirols beigetragen und verfügte somit über das notwendige Wissen, um diese schwierige Bauaufgabe in effektiver Weise umzusetzen.

Die Trassenführung verläuft vom Talstationsgebäude unmittelbar am rechten Innufer neben der ehemaligen Kettenbrücke zum etwa 300 m höher gelegenen Bergstationsgebäude, das sich ca. 100 m östlich der Hungerburg befindet.

Die ungefähr 840 m lange, eingleisige Strecke mit 1 m Spurweite führt aus der Talstation über eine steil ansteigende, 158 m lange Eisenbrücke auf das linke Innufer, biegt von dort in weiterem Bogen nach links bis zu einer in der Mitte der Strecke gelegenen 146 m langen Ausweiche, schwenkt schließlich in einem leichten Linksbogen auf einen großen betonierten Viadukt, der einen tiefen Graben überbrückt und erreicht schließlich nach einer letzten Geraden die Bergstation. Die Steigung der Strecke nimmt von unten nach oben zu und beträgt somit im unteren Teil 185, im mittleren 390 und im obersten Abschnitt schließlich 555 Promille. Die Antriebsanlage mit dem Führerstand der elektrischen Standseilbahn befindet sich in der Bergstation und ist mit einem 80 PS starken Elektromotor der Firma AEG ausgestattet, der mit 530 Umdrehungen in der Minute ein aus zwei großen Seilscheiben bestehendes Windwerk betätigt. Um diese Scheibe ist in Achterform und in fünf Windungen das Drahtseil gelegt, das in der Mitte des Gleises über Tragrollen von 30 cm Durchmesser geführt wird und an dessen Enden die Standseilbahnen befestigt sind. Für die Gleise wurden sogenannte Keilkopfschienen verwendet, auf denen die Wagen mit je einem Rad mit zwei Spurkränzen und einem als Walze geführten Rad entlang geführt werden, wodurch immer ein Wagen das linke, der andere das rechte Ausweichgleis befährt. Die beiden Wagen der Bahn werden von einem 30 mm starken Drahtseil im Pendelbetrieb mit einer Fahrgeschwindigkeit von 1,2 m pro Sekunde von der Tal- zur Bergstation befördert und benötigen somit für die gesamte Strecke 11 Minuten. Jeder Wagen bietet Platz für je 60 Personen und verfügt über je 5 stufenförmig aufeinanderfolgende Coupes, drei geschlossene in der Mitte und je ein offenes am Anfang und am Ende. Somit können in einer Stunde 300 Personen von der Stadt auf die Hungerburg befördert werden.

Die zwei interessantesten, baulich herausfordernden Abschnitte der Strecke stellen die Eisenbrücke und der Viadukt dar.

Die eiserne Gerüstbrücke steigt auf ihre gesamte Länge von 158 m steil zur anderen Innseite an, wo sie mit 40 m am linken Widerlager den höchsten Punkt erreicht. Zwischen den beiden Endwiderlagern zu beiden Seiten des Inn ist das Tragwerk, das auf je 5 Feldern zu je 30 m Breite besteht, auf vier hohen eisernen Stützen gelagert. Die beiden im Flussbett verankerten Pfeiler sind als Pendeljoche ausgeführt und sitzen auf ungefähr 4 m tief in den Fluss eingetriebenen Piloten, die flussaufwärts durch kräftige Eisbrecher gesichert sind. Die dritte Stütze ist als 20 m hoher und 6 m breiter Standpfeiler mit vier in Beton gemauerten Füßen ausgeführt und sitzt an der linken Uferseite, am Abhang gegenüber steht der vierte als eiserner Jochständer mit gemauerten Sockeln ausgestattete Pfeiler.

Der Viadukt kurz vor der Bergstation überbrückt einen Graben und misst 160 m Länge bei einer durchschnittlichen Höhe von 12 m. Das betonierte Bauwerk unterteilt sich in fünfzehn Bögen mit einer Lichte von je 6 m, wobei in den Zwickeln der Böden je eine runde Öffnung zu finden ist. Dieser Viadukt wurde durch die Darstellung im Wappen der Hungerburg, das in seinen vier Feldern das Wappen von Hötting und Mühlau zeigt und in den beiden übrigen, sich gegenüber liegenden, den Viaduktbogen abbildet, sogar zum Wahrzeichen und Symbol für die Siedlungsentwicklung dieses Plateaus.

Im Lauf des Betriebs in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden einzelne Verbesserungen an der Bahn vorgenommen, die durch den technischen Fortschritt ermöglicht, bzw. durch die steigende Zahl an Fahrgästen notwendig wurden, um einen effektiven und reibungslosen Ablauf des Bahnbetriebes zu gewährleisten.

Trotz der laufenden Adaptierungen wurde in den Fünfziger-Jahren eine gründliche Erneuerung der Anlage erforderlich. Somit erfuhr die Bahn ihre erste größere Umgestaltung 1954, als die Talstation umgebaut wurde, und in den folgenden Jahren ein Gesamtumbau in Angriff genommen wurde. Von September 1957 bis Juli 1958 wurde im Rahmen der Modernisierung ebenfalls die Bergstation erneuert, eine neue Maschinenanlage der Firma Waagner-Biro, Wien, und die elektrische Ausrüstung durch die Firma AEG mit einem 260 PS Gleichstrommotor installiert und größere Wagen aus Metall (Waagner-Biro/Untergestell, Graef & Stift/Aufbauten) in Betrieb genommen. Spezielles Kennzeichen der Hungerburg-Bahn nach diesem Umbau ist die Speisung des Hauptantriebs mittels konstant erregtem Gleichstrom-Nebenschlussmotor direkt aus dem Netz gespeist mit Hilfe von Quecksilberdampf-Gleichrichtern. Durch die stärkere Motorleistung und die höhere Kapazität der Bahnen mit maximal 90 Personen Fassungsvermögen konnten nun bis zu 900 Fahrgäste in der Stunde mit der nun erhöhten Fahrgeschwindigkeit von bis zu 4 m pro Sekunde befördert werden. Die umfangreichsten Arbeiten wurden jedoch am großen Viadukt vorgenommen. Auf Grund der neu gestalteten Bergstation waren geänderte Neigungsverhältnisse zu berücksichtigen, die eine Höherlegung der Fahrbahn um 1 m in der Mitte des Viaduktes erforderlich machten. Zusätzlich wurde die Bergstation, um die Neigung bereits zu verringern, tiefer und zurückversetzt, wodurch sich die gesamte Trasse um 15 m verlängerte.

Die Konstruktion der Eisenbrücke über den Inn war zur Zeit ihrer Planung bereits so ausreichend bemessen worden, dass an ihr keinerlei Änderungen vorgenommen werden mussten. Somit konnte nach nur einem Jahr Umbauphase die erneuerte Hungerburgbahn am 23. Juli 1958 wieder feierlich in Betrieb genommen werden.

1982 erfolgte der Austausch der beiden Wagen durch die Firma Bombardier-Rotax (ehem. Lohner-Werke Wien).

Die nun fast 95 Jahre alte Hungerburgbahn war eine der ersten Standseilbahnen in Österreich und ist neben der Schlossbergbahn in Graz und der Bahn Hohensalzburg die älteste erhaltene Anlage ihrer Art. Die technische Leistung und die damit verbundene Erschließung des Hungerburgplateaus ermöglichte die Schaffung eines völlig neuen Stadtteils und die Erschließung dieses Gebietes für den Tourismus. Der Stellenwert dieser Anlage zeigt sich vor allem in der doppelten Einbindung eines architektonischen Elementes der Bahn, das Viadukt, in das Hungerburgwappen, das 1938 nach der Eingemeindung von Hötting und Mühlau entworfen wurde. Der gute Erhaltungszustand der Anlage, insbesondere der Innbrücke und des Viaduktes, stellt einen weiteren Beweis für die besonderen Fähigkeiten von Ing. Riehl und die technisch herausragende Leistung bei der Planung dieser Anlage dar.

Innbrücke und Viadukt der Hungerburgbahn sind daher wegen des besonderen technik- und wirtschaftshistorischen Interesses, aber auch als lokales Wahrzeichen, das an die siedlungsgeschichtlich wichtige Erschließung des Hungerburgplateaus zu Beginn des vorigen Jahrhunderts erinnert, von geschichtlicher und kultureller Bedeutung. Die in den Fünfziger-Jahren des 20. Jahrhunderts erbauten Berg- und Talstationsgebäude stellen architektonisch einfach gestaltete Gebäude dar und sind daher ebenso wie die beiden Wagen von 1982, die maschinelle Einrichtung aus den Fünfziger-Jahren des 20. Jahrhunderts und die übrigen Abschnitte der Trasse nicht Gegenstand der Unterschutzstellung."

In ihrer Stellungnahme vom 10. April 2002 machte die erstbeschwerdeführende Partei gegen die geplante Unterschutzstellung nur geltend, auf Grund des Alters würden eine grundlegende Modernisierung bzw. Überarbeitung sowohl der Bahn als auch der Trasse notwendig werden, zu welchem Zwecke bereits umfangreiche Überlegungen hinsichtlich der Trassenführung als auch der damit verbundenen Bauaktivitäten im Gange seien. Dabei könne noch nicht beurteilt werden, inwieweit die Hungerburgbahnbrücke überhaupt noch gebraucht werde bzw. ob die Brücke den Belastungen der neuen Seilbahntechnik standhalten würde. Gleiches gelte für das Viadukt, da für eine neue Bahn Umbauarbeiten am Betonviadukt zur Gleisbefestigung und zur Umsetzung der sicherheitsrelevanten Vorschriften unumgänglich seien.

In einer Äußerung vom 10. Mai 2002 nahm der Amtssachverständige zu den in der Stellungnahme der erstbeschwerdeführenden Partei vom 10. April 2002 geäußerten Bedenken dahingehend Stellung, diese beträfen ein Verfahren nach §§ 4 und 5 DMSG, in welchem die Möglichkeit einer Sanierung zu untersuchen wäre. Änderungen seien jedoch auch nach der Stellung unter Denkmalschutz möglich, wenn vorher die Bewilligung des Bundesdenkmalamtes eingeholt und erteilt worden sei. Im Verfahren zur Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Denkmals seien allein geschichtliche, künstlerische und kulturelle Kriterien maßgeblich.

Daraufhin erließ das Bundesdenkmalamt den Bescheid vom 11. Juni 2002, mit dem festgestellt wurde, dass die Erhaltung der Hungerburgbahn (Innbrücke und Viadukt) in Innsbruck, Rennweg 41, Gerichtsbezirk Innsbruck, Tirol, Grundstück Nr. 690/1, KG 81113 Innsbruck, EZ. 401 des Grundbuches 02501 Eisenbahnbuch, gemäß §§ 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 25. September 1923, BGBl. Nr. 533/1923 (Denkmalschutzgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 170/1999 im öffentlichen Interesse gelegen sei. Begründend stützte sich die Behörde erster Instanz auf das wörtlich wiedergegebene Amtssachverständigengutachten einschließlich der vom Amtssachverständigen herangezogenen einschlägigen Literatur und führte sodann rechtlich aus, im Verfahren zur Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Gegenstandes seien allein geschichtliche, künstlerische und kulturelle Kriterien maßgeblich. Finanzielle, wirtschaftliche oder sonstige Interessen seien nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes unbeachtlich.

Gerade in den letzten Jahren seien seitens der Innsbrucker Verkehrsbetriebe umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an der gesamten Hungerburgbahnstrecke, insbesondere auch an der Brücke über den Inn durchgeführt worden. Damit dürfte der größte Modernisierungs- und Instandsetzungsdruck vorerst bewältigt worden sein. Mittel- und längerfristigen Planungen für eine Zukunft der Hungerburgbahn stehe der Denkmalschutz grundsätzlich nicht entgegen, da bauliche Veränderungen am denkmalgeschützten Objekt Gegenstand eines Bewilligungsverfahrens seien, in dem u.a. auch wirtschaftliche Überlegungen eine gewichtige Rolle spielten.

Da ein Aufrechterhalten des Bahnbetriebes ohnehin nicht Gegenstand des Denkmalschutzes sein könne, sei auch das schlimmste Szenario, nämlich bei einer Trassenverlegung der Hungerburgbahn ungenutzte Bauwerke ohne Funktion als Denkmale zu erhalten, vorstellbar, auch wenn eine Nichtnutzung und ein Funktionsverlust die weitere Überlebensfähigkeit, die Erhaltbarkeit von Denkmalen wesentlich schwieriger machten.

Eine Aussetzung des Unterschutzstellungsverfahrens, gerade wenn ein Projektierungsprozess für die Zukunft der Hungerburgbahn im Laufen sei, erscheine nicht zielführend, vielmehr solle diese Projektierungsphase bereits unter Einbeziehung des Bundesdenkmalamtes (Abteilung für technische Denkmale) ablaufen.

Die Bedeutung und Bewertung von Innbrücke und Viadukt der Hungerburgbahn im Gutachten als Denkmale sei nicht bestritten worden.

Das Vorliegen des öffentlichen Interesses an der Erhaltung erachte die Behörde aus Folgendem für gegeben:

Die fast 95 Jahre alte Hungerburgbahn sei eine der ersten Standseilbahnen in Österreich und sei neben der Schlossbergbahn in Graz und der Bahn Hohensalzburg die älteste erhaltene Anlage ihrer Art. Die technische Leistung und die damit verbundene Erschließung des Hungerburgplateaus habe die Schaffung eines völlig neuen Stadtteils und die Erschließung dieses Gebietes für den Tourismus ermöglicht. Der Stellenwert dieser Anlage zeige sich vor allem in der doppelten Einbindung eines architektonischen Elements der Bahn, des Viaduktes, in das Hungerburgwappen, das 1938 nach der Eingemeindung von Hötting und Mühlau entworfen worden sei. Der gute Erhaltungszustand der Anlage, insbesondere der Innbrücke und des Viaduktes, stellten einen weiteren Beweis für die besonderen Fähigkeiten von Ing. Riehl und die technisch herausragende Leistung bei der Planung dieser Anlage dar. Es sei daher spruchgemäß zu entscheiden gewesen. Damit seien im Sinne des ob zitierten Gesetzes Innbrücke und Viadukt der Hungerburgbahn unter Denkmalschutz gestellt.

Gegen diesen Bescheid erhoben (u.a.) die beschwerdeführenden Parteien Berufung, in welcher - soweit im verwaltungsgerichtlichen Verfahren noch von Relevanz - die Mangelhaftigkeit des Spruches des bekämpften Bescheides mangels ausreichender Bestimmtheit geltend gemacht wurden. Die Mangelhaftigkeiten des Spruchs des Unterschutzstellungsbescheides werfe erhebliche Abgrenzungsprobleme auf, auch stehe einerseits die Begründung mit dem Spruch in Widerspruch, andererseits hätten mangelhafte Sachverhaltserhebungen dazu geführt, eine historische und kulturelle Bedeutung anzunehmen, die weder der Innbrücke noch dem Viadukt zukomme. Die damalige technische Leistung habe nicht die Errichtung zweier Brückenwerke betroffen, sondern die Technik der Standseilbahn an sich, die in der damaligen Form nicht mehr existent sei. Außer Acht gelassen worden sei auch, dass anlässlich der Sanierung im Jahr 1958 das Viadukt um 1 m aufbetoniert worden sei, um die geänderten Anlageverhältnisse zu kaschieren und im Zuge dessen auch die Seitenwände "torkretiert" worden seien (das heißt mit Spritzbeton befestigt). Weiters sei im Jahr 1958 an der Viaduktkrone ein Betonkanal errichtet worden, auch die Innbrücke sei renoviert worden. Dazu komme, dass ein notwendiger Austausch des Wagenparks durch die Unterschutzstellung unmöglich gemacht werde. Das höhere Gewicht der neuen Wagen könne von der Innbrücke statisch nicht mehr aufgenommen werden, sodass es zu "einschneidenden Umbauten" kommen müsse. Es sei nicht zielführend, eine Unterschutzstellung durchzuführen, obwohl klar sei, dass die Hungerburgbahn neu gestaltet werden müsse. Es bestünden öffentliche Interessen in sicherheitstechnischer Hinsicht, an einer ausreichenden Beförderungskapazität und an einer raschen Anbindung für die Bewohner der Hungerburg. Diese Wertung sei auch in § 1 Abs. 10 DMSG zum Ausdruck gebracht worden. Die Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Denkmals sei dann nicht mehr möglich, wenn der Zustand derart sei, dass von einer eigentlichen denkmalgerechten Erhaltungsmöglichkeit nicht mehr gesprochen werden könne. Dies sei unberücksichtigt geblieben. Als Verfahrensmangel wurde ferner die Unterlassung eines Lokalausweises unter Einbeziehung der Bahnbetreiber gerügt.

Die belangte Behörde gab mit dem nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid vom 22. November 2002 dieser Berufung keine Folge. Nach Darstellung des Verfahrensganges führte sie begründend aus, insoweit die beschwerdeführenden Parteien den Spruch des erstinstanzlichen Bescheides als unzureichend erachteten, sei ihren Argumenten nicht zu folgen. Der Spruch definiere die von der Unterschutzstellung angegebenen Teile der Hungerburgbahn durch den Ausdruck "(Innbrücke und Viadukt)". Diese Ausdrücke seien ohne weiteres verständlich und - sogar ohne Rückgriff auf die Begründung des Bescheides - eindeutig zuordenbar, da es weder mehrere Innbrücken noch mehrere Viadukte der Hungerburgbahn gäbe. Es sei daher nicht zu erkennen, worin ein Erfordernis für eine genauere, d.h. über die grundbücherliche Bezeichnung noch hinausgehende örtliche Bestimmung der eindeutig bezeichneten unbeweglichen Bauteile bestehen solle. Eine weitere Eingrenzung der unter Schutz gestellten Teile der Hungerburgbahn sei nicht notwendig, da durch die verwendeten, allgemein verständlichen Ausdrücke ("Innbrücke, Viadukt") die von der Unterschutzstellung erfassten Gegenstände sprachlich klar umrissen seien. Ein Widerspruch zur Begründung des Bescheides ergebe sich ebenfalls nicht, aus der Begründung des Bescheides bzw. dem im erstinstanzlichen Verfahren zur Kenntnis gebrachten Amtssachverständigengutachten habe sich ergeben, dass die Hungerburgbahn, die insgesamt eine Anlage im Sinne des § 1 Abs. 3 zweiter Satz DMSG (Einzeldenkmal) bilde, in bestimmten Teilen (nämlich Berg- und Talstation, Maschinenanlage, Wagen und Trassenführung) bereits verändert sei. Weitgehend unverändert seien jedoch Innbrücke und Viadukt. Weder aus dem Amtssachverständigengutachten noch aus der Begründung ergebe sich, dass sämtliche technischen Einrichtungen für den Bahnverkehr nicht unter Schutz gestellt werden sollten (offenbar gemeint: "unter Schutz gestellt werden sollten").

Vor dem Hintergrund des § 1 Abs. 3 zweiter Satz DMSG stelle die Unterschutzstellung (bloß) der Innbrücke und des Viaduktes eine Teilunterschutzstellung dar. Eine solche habe überschaubare, abgeschlossene Teile zu erfassen. Es sei bei jeder Unterschutzstellung, somit auch bei einer Teilunterschutzstellung, selbstverständlich, dass sie auch Elemente (Unterteile) erfasse, die - bei isolierter Betrachtung - von keiner oder nur geringer geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung seien. Die Wirkungen der Unterschutzstellung dieser Teile richte sich vor allem nach § 4 Abs. 1 DMSG, der eine Veränderung nicht schlechthin verbiete, sondern nur insoweit, als sie für die Bedeutung des Denkmals von Einfluss sein könne. Es bestünde daher keine Notwendigkeit, die auf der Innbrücke bzw. auf dem Viadukt befindlichen technischen Einrichtungen für den Bahnverkehr ausdrücklich von einer Unterschutzstellung auszunehmen. Daher sei ein

Widerspruch zwischen Spruch und Begründung des erstinstanzlichen Bescheides nicht zu erkennen. Insoweit das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Innbrücke bzw. des Viaduktes der Hungerburgbahn in Frage gestellt werde, sei darauf zu verweisen, dass für das öffentliche Interesse an der Erhaltung von Denkmalen keineswegs erforderlich sei, dass diese von "hervorragender" oder "außerordentlicher" Bedeutung sein müsse, sondern auch solche Denkmale unter Schutz gestellt werden könnten, die bestimmte Stilrichtungen oder Epochen repräsentierten. So könne die Erhaltung eines Denkmals auch im öffentlichen Interesse gelegen sein, wenn es sich um ein typisches Beispiel einer Ausdrucksform seiner Entstehungszeit handle. Es seien nicht nur Denkmale unter Schutz zu stellen, die von künstlerischer Bedeutung seien, sondern auch solche, die Zeugnisse allgemein kultureller Art seien, wie hier der technischen, touristischen oder siedlungsgeschichtlichen Entwicklung. Bereits im erstinstanzlichen Verfahren sei sämtlichen Parteien ein Amtssachverständigengutachten zur Kenntnis gebracht worden. Dieses stelle schlüssig und ohne Widerspruch mit den Erfahrungen des täglichen Lebens die geschichtliche, künstlerische und sonstige kulturelle Bedeutung in Beziehung zur technischen und allgemein kulturellen Entwicklung der Entstehungszeit dar. Aus diesem Gutachten ergebe sich weiters, dass es sich bei der Hungerburgbahn um eine der drei ältesten in Österreich befindlichen Standseilbahnen handle. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes habe die Behörde einem derart schlüssigen Amtssachverständigengutachten solange zu folgen, als dessen Richtigkeit nicht durch Gegenargumente oder Gegenbeweise von vergleichbarem Aussagegewicht widerlegt werde. Die Beweiskraft eines Sachverständigengutachtens hätte u.a. durch den Nachweis erschüttert werden können, "dass es nicht im Denkmalschutzgesetz" oder mit den Erfahrungen des täglichen Lebens im Widerspruch stehe. Im Allgemeinen werde ein Sachverständigengutachten jedoch nur durch Vorlage eines auf gleichem wissenschaftlichen Niveau stehenden Gegengutachtens zu widerlegen sein. Die Beschwerdeführer hätten es nicht unternommen, dem Amtssachverständigengutachten derart entgegen zu treten, noch habe die belangte Behörde erkennen können, dass dieses Gutachten unschlüssig oder mit den Erfahrungen des täglichen Lebens bzw. den Denkmalschutzgesetzen im Widerspruch stehe. Sie nehme daher als erwiesen an, dass die Hungerburgbahn wegen ihrer Stellung in der tourismus- und siedlungsgeschichtlichen Entwicklung von derartiger Bedeutung sei, die ein öffentliches Interesse an der Erhaltung gemäß § 1 Abs. 2 DMSG rechtfertige. Insoweit vorgebracht worden sei, die Herstellung von Brücken und Viadukten stellten keine besondere Leistung dar und die Bauten entsprächen dem Stand der damaligen Technik, werde verkannt, dass die relevante Bedeutung aus der Entwicklung des Standseilbahnbaues abzuleiten sei und nicht etwa aus einer Typizität für den Brücken- und Viaduktbau. Es werde damit keineswegs übersehen, dass an der Anlage bereits verschiedene Veränderungen durchgeführt worden seien. Die erstinstanzliche Behörde habe daher zu Recht die Unterschutzstellung auf jene Teile eingeschränkt, die (weitgehend) unverändert seien. Die belangte Behörde bemerke dazu, dass gerade Brücken und Viadukte besonders augenfällig und charakteristisch für Bahnbauten seien, sodass gerade hier der Dokumentationswert des Denkmals in besonderer Weise gegeben sei. Auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes erscheine es daher gerechtfertigt, diese Teile (aber auch eben nur diese Teile) für eine Teilunterschutzstellung auszuwählen. Die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Veränderungen des Viadukts, nämlich die Erhöhung der Trasse um 1 m und die Torkretierung seien nach Ansicht der belangten Behörde nicht geeignet, dem Viadukt in relevantem Ausmaß Bedeutung zu nehmen. Es sei nicht zu erkennen, dass es durch diese Arbeiten in seinem wesentlichen Charakter als Viadukt verändert worden wäre oder seine historische Substanz verloren hätte. Zu dem im Jahr 1958 angebrachten Betonkanal sei anzumerken, dass dieser nach der von den Beschwerdeführern selbst vorgelegten Stellungnahme des Ing. Harald Muhrer im Jahr 2000 entfernt worden sei. Die behauptete Renovierung der Innbrücke sei nicht näher ausgeführt und sei auch nicht aus den Feststellungen des Amtssachverständigengutachtens abzuleiten gewesen.

Insoweit die Beschwerdeführer § 1 Abs. 10 DMSG ins Treffen geführt hätten, sei darauf zu verweisen, dass sich diese Bestimmung ausschließlich auf substantielle Schäden am Gegenstand im Zeitpunkt der Unterschutzstellung bezögen, die eine Instandsetzung ausschlossen. Derartige Schäden seien jedoch nicht vorgebracht worden, sondern bestimmte Nutzungsinteressen, von denen angenommen werde, dass sie mit einer denkmalgerechten Erhaltung unvereinbar seien könnten. Diese Veränderungsinteressen - mögen sie auch zwingend sein - seien jedoch ausschließlich im Verfahren nach § 5 DMSG zu berücksichtigen. Das öffentliche Interesse hänge nicht davon ab, ob mit dem Denkmal ein konkreter Bedarf gedeckt werden könne, noch komme der Behörde ein Ermessensspielraum zu. Liege eine geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung des Gegenstandes vor, seien die technische Möglichkeit der weiteren Erhaltung des Gegenstandes auf bestimmte oder unbestimmte Zeit, die Kosten einer solchen Erhaltung und die Wirtschaftlichkeit der Aufwendung solcher Kosten im Unterschutzstellungsverfahren unbeachtlich. Eine Abwägung möglicherweise widerstreitender öffentlicher Interessen an der Erhaltung des Denkmals wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung gegenüber nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichteten privaten Interessen habe nicht stattzufinden.

Insoweit die Beschwerdeführer die Unterlassung eines Lokalausweises unter Einbeziehung der Bahnbetreiber gerügt hätten, sei festzustellen, dass das Denkmalschutzgesetz keine Anordnung dahingehend treffe, dass ein Lokalausweis durchzuführen sei. Für die Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes habe sich die erstinstanzliche Behörde (und damit auch die belangte Behörde) im Wesentlichen auf ein Amtssachverständigengutachten gestützt. Dieses stehe immer an erster Stelle der geeigneten Beweise. Das Unterbleiben eines Ausweises unter Einbeziehung der Bahnbetreiber stelle im Hinblick auf den zweifelsfrei feststehenden maßgeblichen Sachverhalt keinen Verfahrensmangel dar.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in welcher die Rechtswidrigkeit des Inhaltes des angefochtenen Bescheides sowie die Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde erstattete eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt, und legte die Verwaltungsakten vor.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Gemäß § 1 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes, BGBl. Nr. 533/1923, in der Fassung BGBl. I Nr. 170/1999, finden die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Bestimmungen auf von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände (einschließlich Überresten und Spuren gestaltender menschlicher Bearbeitung sowie künstlich errichteter oder gestalteter Bodenformationen) von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung ("Denkmale") Anwendung, wenn ihre Erhaltung dieser Bedeutung wegen im öffentlichen Interesse gelegen ist. Diese Bedeutung kann den Gegenständen für sich allein zukommen, aber auch aus der Beziehung oder Lage zu anderen Gegenständen entstehen. "Erhaltung" bedeutet Bewahrung vor Zerstörung, Veränderung oder Verbringung ins Ausland.

Nach § 1 Abs. 2 DMSG liegt die Erhaltung dann im öffentlichen Interesse, 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 Gesamtheit 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.

Nach § 1 Abs. 5 DMSG ist vom Bundesdenkmalamt unter Bedachtnahme auf diesbezügliche wissenschaftliche Forschungsergebnisse zu entscheiden, ob ein öffentliches Interesse an der Erhaltung eines Einzeldenkmals, eines Ensembles oder einer Sammlung besteht sowie ob und wie weit es sich (auch) um eine Einheit handelt, die als einheitliches Ganzes zu erhalten ist. Bei der Auswahl der Objekte, die unter Denkmalschutz gestellt werden, ist die Bewertung in den vom Bundesdenkmalamt geführten bzw. verfassten Denkmalverzeichnissen zu berücksichtigen. Allgemein anerkannte internationale Bewertungskriterien können in die Beurteilungen miteinbezogen werden. Wenn eine ausreichende Erforschung von Denkmälern - wie insbesondere bei nicht ausgegrabenen Bodendenkmälern - noch nicht abgeschlossen ist, ist die Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung der Denkmale nur dann zulässig, wenn die für die Unterschutzstellung erforderlichen Fakten auf Grund des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes wenigstens wahrscheinlich sind und die unversehrte Erhaltung der Denkmale andernfalls gefährdet wäre; eine solche Unterschutzstellung kann auch zeitmäßig begrenzt erfolgen.

Nach § 1 Abs. 6 DMSG erfolgt die Feststellung des öffentlichen Interesses an der Erhaltung eines Denkmals stets in jenem Zustand, in dem es sich im Zeitpunkt des Rechtswirksamwerdens der Unterschutzstellung befindet.

Nach § 1 Abs. 8 DMSG umfasst, wenn nur Teile eines Denkmals geschützt werden (Teilunterschutzstellung), dieser Schutz auch die übrigen Teile in jenem Umfang, als dies für die denkmalgerechte Erhaltung der eigentlich geschützten Teile notwendig ist.

Nach § 1 Abs. 9 DMSG werden durch die Unterschutzstellung eines Denkmals auch alle seine Bestandteile und das Zubehör sowie alle übrigen mit dem Denkmal verbundenen, sein überliefertes oder gewachsenes Erscheinungsbild im Inneren oder Äußeren mitprägenden oder den Bestand (die Substanz berührenden Teile) mit einbezogen. Dazu zählt auch die auf einen besonderen spezifischen Verwendungszweck des Denkmals ausgerichtete Ausstattung oder Einrichtung, soweit sie auf Dauer eingebracht wurde.

Nach § 1 Abs. 10 DMSG kann die Erhaltung nicht mehr im öffentlichen Interesse gelegen sein, wenn sich das Denkmal im Zeitpunkt der Unterschutzstellung in einem derartigen statischen oder sonstigem substanziellen (physischen) Zustand befindet, dass eine Instandsetzung entweder überhaupt nicht mehr möglich ist oder mit so großen Veränderungen in der Substanz verbunden wäre, dass dem Denkmal nach seiner Instandsetzung Dokumentationswert und damit Bedeutung als Denkmal nicht mehr in ausreichendem Maße zugesprochen werden könnte. Ausgenommen sind Denkmale, denen auch als Ruinen Bedeutung im obigen Sinn zukommt.

Nach § 5 Abs. 1 DMSG bedarf die Zerstörung sowie jede Veränderung eines Denkmals gemäß § 4 Abs. 1 der Bewilligung des Bundesdenkmalamtes, es sei denn, es handelt sich um eine Maßnahme bei Gefahr in Verzug (§ 4 Abs. 2). Der Nachweis des Zutreffens der für eine Zerstörung oder Veränderung geltend gemachten Gründe obliegt dem Antragsteller. Er hat auch - ausgenommen bei Anträgen gemäß Abs. 2 - mit einem Antrag auf Bewilligung einer Veränderung entsprechende Pläne in ausreichendem Umfang beizubringen. Das Bundesdenkmalamt hat alle vom Antragsteller geltend gemachten oder von Amts wegen wahrgenommenen Gründe, die für eine Zerstörung oder Veränderung sprechen, gegenüber jenen Gründen abzuwägen, die für eine unveränderte Erhaltung des Denkmals sprechen. Hierbei kann das Bundesdenkmalamt den Anträgen auch nur teilweise stattgeben. Werden Bewilligungen für Veränderungen beantragt, die zugleich eine dauernde wirtschaftlich gesicherte Erhaltung des Objektes bewirken, so ist dieser Umstand besonders zu beachten. Soweit die künftige wirtschaftliche Erhaltung und Nutzung von Park- und Gartenanlagen gefährdet oder spürbar

geschmälert sein könnte, ist den Anträgen auf jeden Fall stattzugeben, es sei denn, es handelt sich um eine Veränderung, die die Zerstörung dieser Anlagen als solche oder in wesentlichen Teilen bedeuten würde.

Unter dem Gesichtspunkt einer inhaltlichen Rechtswidrigkeit erhebt die beschwerdeführende Partei Zweifel an der Erhaltungswürdigkeit der unter Schutz gestellten Teile der Hungerburgbahn und macht geltend, diese stelle weder im Bereich der Teilunterschutzzstellung noch als Ganzes ein erhaltungswürdiges Objekt dar, da es sich bei dieser weder aus überregionaler noch aus lokaler Sicht um ein "Kulturgut" handle, dessen Verlust eine Beeinträchtigung des österreichischen Kulturgutbestandes bedeute.

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. Grundlage der Feststellung kann nur ein Fachgutachten sein, aus dem sich jene geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung ableiten lässt, aus der der rechtliche Schluss gezogen werden kann, dass die Erhaltung des Denkmals im öffentlichen Interesse gelegen ist. Den Fachbeamten des Bundesdenkmalamtes kommt die Stellung als Amtssachverständige zu (vgl. zum Ganzen das hg. Erkenntnis vom 20. November 2001, Zl. 2001/09/0072, mwN). Der Verwaltungsgerichtshof kann im Übrigen nicht erkennen, dass die unterlassene Bekanntgabe des zuständigen, mit der Abfassung des Amtssachverständigengutachtens befassten Fachbeamten des Bundesdenkmalamtes subjektiv-öffentliche Interessen der erstbeschwerdeführenden Partei zu berühren vermag. Dass sie dies im Verwaltungsverfahren erfolglos begehrt habe, legt sie in der Beschwerde nicht dar.

Im Beschwerdefall hat der Amtssachverständige unter Beifügung der bezughabenden Literatur die - umfassend begründete - Ansicht vertreten, dass der Innbrücke und dem Viadukt der Hungerburgbahn "wegen des besonderen technik- und wirtschaftshistorischen Interesses, aber auch als lokales Wahrzeichen, das an die siedlungsgeschichtlich wichtige Erschließung des Hungerburgplateaus zu Beginn des vorigen Jahrhunderts erinnert" geschichtliche und kulturelle Bedeutung zukomme. Daran kann auch die von der beschwerdeführenden Partei aufgestellte Gegenbehauptung allein nichts ändern, weil auch trotz der - vom Amtssachverständigen tatsächlich berücksichtigten - Veränderungen an Viadukt und Innthalbrücke in den Fünfzigerjahren und den Folgejahren entgegen der Einschätzung der beschwerdeführenden Partei aus den vom Amtssachverständigen genannten - und oben wörtlich wiedergegebenen - Gründen weder der wesentliche Charakter noch die historische Bedeutsamkeit der Hungerburgbahn zerstört wurde. Vielmehr erachtete der Amtssachverständige die Innbrücke und den Viadukt der Hungerburgbahn auch in ihrer - veränderten - Form als erhaltungswürdig.

Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten des Amtssachverständigen, auf welches sich die Behörde bei der Beurteilung der geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung eines Objekts gestützt hat, bezüglich der geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung der Sache außer bei Unschlüssigkeit oder ersichtlicher Tatsachenwidrigkeit solange zu folgen ist, als seine Richtigkeit nicht im Verwaltungsverfahren durch Gegenansführungen und Gegenbeweise von vergleichbarem Aussagewert widerlegt wurde (vgl. die hg. Erkenntnisse vom 27. Februar 2003, Zl. 2002/09/0100, und vom 27. Juni 2002, Zl. 2002/09/0038, sowie vom 20. November 2001, Zl. 2001/09/0072). Zur Widerlegung eines Amtsgutachtens bedarf es der Beibringung zumindest gleichwertiger Gutachten. Die beschwerdeführende Partei ist dem Gutachten des Amtssachverständigen allerdings nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Zu Unrecht wird unter dem Gesichtspunkt einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften ferner die Unvollständigkeit der vom Amtssachverständigen herangezogenen Sachverhaltsgrundlagen geltend gemacht und der Vorwurf erhoben, der Amtssachverständige habe die sichtbaren Veränderungen, die beide unter Schutz gestellten Teile der Hungerburgbahn im Verlaufe der Jahre erfahren haben, ohne einen Ortsaugenschein durchgeführt zu haben nicht entsprechend berücksichtigt, geht doch aus dessen - oben wiedergegebenen - Ausführungen gerade das Gegenteil hervor. Dass die beschwerdeführende Partei dieser Einschätzung durch den Amtssachverständigen nicht zu folgen vermag, nimmt dessen Ausführungen nicht die Schlüssigkeit. Aus der dem Gutachten beigelegten Bilddokumentation ist überdies ersichtlich, dass dieses Gutachten keineswegs als "Aktengutachten", sondern nach Befundaufnahme an Ort und Stelle, wenn auch in Abwesenheit von Vertretern der beschwerdeführenden Partei, erstellt wurde. Im Übrigen sehen weder das AVG noch das DMSG vor, dass der Erlassung eines Unterschutzstellungsbescheides zwingend ein Ortsaugenschein unter Zuziehung der Parteien vorauszugehen hätte.

Insoweit die beschwerdeführende Partei unter verschiedenen Aspekten ins Treffen führt, die Hungerburgbahn - und damit auch die unter Schutz gestellten Teile derselben - könnten ohne tiefgreifende Veränderungen in sicherheitstechnischer Hinsicht der Belastung einer steigenden Personenbeförderung nicht mehr Stand halten, ist - mit der belangten Behörde - darauf zu verweisen, dass es nach der insoweit auch für die durch die Novelle BGBl. I Nr. 170/1999 geschaffenen Gesetzeslage für die Denkmaleigenschaft ausreicht, wenn die Bedeutung des Gegenstandes in einem der drei im Gesetz genannten Bereiche, dem geschichtlichen oder dem künstlerischen oder dem kulturellen, besteht. Nur dies sind die Kriterien für eine Unterschutzstellung nach § 3 Abs. 1 DMSG. Andere Gründe wie etwa solche der Wirtschaftlichkeit, Nutzbarkeit, Zumutbarkeit oder Gründe finanzieller Art rechtfertigen wie sonstige öffentliche oder private Gründe weder die Befürwortung noch die Ablehnung der Denkmaleigenschaft eines Gegenstandes (vgl. das bereits zitierte hg. Erkenntnis vom 20. November 2001, Zl. 2001/09/0072). Insofern sich die Ausführungen der beschwerdeführenden Partei also auch gegen die

technische Möglichkeit der Erhaltung der unter Schutz gestellten Teile der Hungerburgbahn und Beibehaltung auch ihres derzeitigen technischen Standards richten, übersieht sie, dass das allfällige Erfordernis technischer Veränderungen zur Erfüllung sicherheitstechnischer Erfordernisse in der Zukunft, die Kosten einer bloßen Erhaltung oder in die Zukunft gerichtete Wirtschaftlichkeitsüberlegungen in diesem Verfahren unbeachtlich sind. Eine Abwägung möglicherweise widerstreitender öffentlicher Interessen an der Erhaltung des Denkmals wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung gegenüber nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichteten privaten Interessen hat in diesem Verfahren nicht stattzufinden. Wie die belangte Behörde bereits zutreffend dargelegt hat, können derartige Gesichtspunkte jedoch im Verfahren gemäß § 5 DMSG vorgebracht werden (vgl. das bereits genannte hg. Erkenntnis vom 20. November 2001, Zl. 2001/09/0072), und sind dort zu berücksichtigen.

Dass sich Viadukt und Innbrücke der Hungerburgbahn im Zeitpunkt der erfolgten Unterschutzstellung bereits in einem derartigen statischen oder sonstigen substanziellen (physischen) Zustand befinde, dass eine Instandsetzung entweder überhaupt nicht mehr möglich ist oder mit so großen Veränderungen in der Substanz verbunden wäre, dass dem Denkmal nach seiner Instandsetzung Dokumentationswert und damit Bedeutung als Denkmal nicht mehr in ausreichendem Maße zugesprochen werden könnte, behauptet selbst die beschwerdeführende Partei nicht; dass sich dies für die Zukunft ergeben könnte, ist bei der Unterschutzstellung nach § 3 Abs. 1 DMSG nicht zu berücksichtigen. Es ist daher nicht relevant, welche (weiteren) Schäden in näherer oder fernerer Zukunft erwartet werden müssen oder welche Veränderungen der Eigentümer - sei es auch aus wirtschaftlichen oder sonstigen Zwängen - vornehmen möchte. § 1 Abs. 10 DMSG bezieht sich ausschließlich auf Schäden, die am Denkmal bereits in Zeiten der Unterschutzstellung bestehen und (zumindest de facto) zu einer Zerstörung seines Denkmalwertes geführt haben.

Insoweit die beschwerdeführende Partei einen Widerspruch zwischen Spruch und Begründung des erstinstanzlichen Bescheides auch in der Beschwerde geltend macht, ist auf § 1 Abs. 9 DMSG zu verweisen, der eindeutig bestimmt, welche untergeordneten Teile der - abgrenzbaren - unter Schutz gestellten Teile der Hungerburgbahn, nämlich "Innbrücke" und "Viadukt", vom Denkmalschutz mit umfasst sind. Dies sind alle seine Bestandteile und das Zubehör sowie alle übrigen mit dem Denkmal verbundenen, sein überliefertes oder gewachsenes Erscheinungsbild im Inneren oder Äußeren mitprägenden oder den Bestand (die Substanz berührenden Teile), und zwar unabhängig davon, ob ihnen allein auch Denkmalwert zuzuerkennen gewesen wäre. Dabei ist nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage 1769 der Blg NR XX. GP, Zubehör eine Nebensache, die zwar (im Unterschied zum Bestandteil) nicht Teil der Hauptsache ist, aber dieser zugeordnet ist und ihrem Gebrauch dient. Der Eigentümer der Hauptsache muss immer auch Eigentümer der des Zubehörs sein, anders als bei den Bestandteilen, bei denen unterschiedliche Eigentümer möglich sind. Bestandteile und Zubehör sind nach Zivilrecht zu beurteilen, zu den "übrigen mit dem Denkmal verbundenen" Teilen zählen beispielsweise Vertäfelungen oder fest und auf Dauer eingebaute Kästen udgl. Bei der spezifischen Ausstattung handelt es sich um besondere Formen der Bestandteile oder des Zubehörs aus der Funktion des betreffenden Objekts heraus. Dies kann im gegebenen Fall die auf Brücke und Viadukt geführten Gleisanlagen und Befestigungen betreffen; Berg- und Talstation sind nach dem insofern eindeutigen Wortlaut des Bescheides des Bundesdenkmalamtes vom 11. Juni 2002 von der Unterschutzstellung nicht umfasst. Auch dieser Einwand geht daher ins Leere.

Insoweit die beschwerdeführende Partei die Unverletzlichkeit des Eigentums ins Treffen führt, ist sie auf die umfangreiche diesbezügliche verfassungsgerichtliche Judikatur zu verweisen (etwa das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 1. Oktober 1986, Slg. 11019, und vom 1. Oktober 1981, Slg. 9189, sowie des Verwaltungsgerichtshofes vom 15. Mai 1982, Zl. 81/12/0218 u.a.), wonach das DMSG zu jenen Gesetzen gehört, die infolge des Gesetzesvorbehaltes in Art. 5 StGG zulässigerweise - entschädigungslose - Beschränkungen der Eigentümer von Denkmälern vorsehen.

Aus den dargelegten Gründen war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung BGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 15. September 2004