

TE Vwgh Erkenntnis 2012/7/24 2009/03/0069

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.07.2012

Index

92 Luftverkehr;

Norm

LuftfahrtG 1958 §9 Abs1;

LuftfahrtG 1958 §9 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des Ing. R A in T, vertreten durch Dr. Martin Dellasega und Dr. Max Kapferer, Rechtsanwälte in 6020 Innsbruck, Schmerlingstraße 2/2, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29. April 2009, ZI IIb2-4-2-346/28, betreffend Außenlandebewilligung nach § 9 Abs 2 LFG, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des Ing. R A in T, vertreten durch Dr. Martin Dellasega und Dr. Max Kapferer, Rechtsanwälte in 6020 Innsbruck, Schmerlingstraße 2/2, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29. April 2009, ZI IIb2-4-2-346/28, betreffend Außenlandebewilligung nach Paragraph 9, Absatz 2, LFG, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1. Bereits im Jahr 2005 (Schreiben vom 24. Januar 2005 und vom 14. April 2005) beantragte der Beschwerdeführer die Erteilung einer Außenlande- und Außenabflugbewilligung mit motorisiertem Hängegleiter auf den Grundparzellen 1484, 1486 und 1487, alle KG T, gemäß § 9 Abs 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1957 (in der Folge: LFG). Das für den Zweck gewählte Grundstück liegt östlich des Ortsbereiches von T zwischen Autobahn und Bundesstraße. Das Grundstück liegt unterhalb verlautbarter Sichtflugstrecken und Sichtflugteilen von Instrumentenflügen bzw Instrumentenflugstrecken. Die naturschutzrechtliche Bewilligung dafür wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der Tiroler Landesregierung unter Vorschreibung von Auflagen erteilt. Bewilligt wurden insgesamt 10 Außenstarts, höchstens zwei pro Tag und vier pro Woche. 1. Bereits im Jahr 2005 (Schreiben vom 24. Januar 2005 und vom 14. April 2005) beantragte der Beschwerdeführer die Erteilung einer Außenlande- und Außenabflugbewilligung mit

motorisiertem Hängegleiter auf den Grundparzellen 1484, 1486 und 1487, alle KG T, gemäß Paragraph 9, Absatz 2, des Luftfahrtgesetzes, Bundesgesetzblatt Nr 253 aus 1957, (in der Folge: LFG). Das für den Zweck gewählte Grundstück liegt östlich des Ortsbereiches von T zwischen Autobahn und Bundesstraße. Das Grundstück liegt unterhalb verlaubarer Sichtflugstrecken und Sichtflugteilen von Instrumentenflügen bzw Instrumentenflugstrecken. Die naturschutzrechtliche Bewilligung dafür wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der Tiroler Landesregierung unter Vorschreibung von Auflagen erteilt. Bewilligt wurden insgesamt 10 Außenstarts, höchstens zwei pro Tag und vier pro Woche.

Die belangte Behörde versagte dem Beschwerdeführer - nach Einholung einer Stellungnahme der Austro Control - die beantragte Bewilligung mit der Begründung, es stünden dieser Bewilligung öffentliche Interessen entgegen.

2. Mit einem bei der belangten Behörde am 19. Februar 2008 eingelangten Schreiben beantragte der Beschwerdeführer neuerlich die Erteilung einer Genehmigung für die Durchführung von Außenstarts und Außenlandungen mit einem motorisierten Hängegleiter auf den genannten Grundstücksparzellen. Er legte seinem Antrag mehrere Unterlagen, darunter das Sonderlufttüchtigkeitszeugnis, das Stückkennblatt, einen Prüfbericht und eine Nachprüfbescheinigung, bei.

Bei der am 2. April 2008 im Gemeindeamt T durchgeführten mündlichen Verhandlung ergänzte der Beschwerdeführer seinen Antrag dahingehend, dass 20 Außenstarts und Landungen im Zeitraum vom 1. März bis 1. November eines jeweiligen Jahres geplant seien; die technischen Voraussetzungen am beabsichtigten Startplatz seien gegeben; der motorisierte Hängegleiter habe eine maximale Steigrate von 4 m/sec bei maximaler Motorleistung. Der Motor sei typengeprüft und zugelassen. Die Reisegeschwindigkeit des Hängegleiters betrage 78 km/h. Der Beschwerdeführer erklärte weiters, es sei geplant, von den beantragten Grundstücken in Richtung Osten bis zum L Areal zu fliegen und dann in einer Linkskurve nach Norden im Steigflug abzdrehen und anschließend bei optimalen Wetterbedingungen entlang des Südhangs der sogenannten "K" in Richtung Westen zu fliegen. Der Vertreter der Austro Control GmbH - Flugsicherung Innsbruck gab bei der Verhandlung an, dass sich die Flugsicherung grundsätzlich gegen den Betrieb von motorisierten Hänge- und Paragleitern in der Kontrollzone Innsbruck ausspreche. Der luftfahrttechnische Sachverständige des Landes führte aus, dass es in dem vom Beschwerdeführer beschriebenen Verfahren ein gesondertes An- und Abflugverfahren benötige, weil eine Hindernissituation im Nahbereich der beantragten Außenlande- und Startfläche bestehe. Ob das beantragte Luftfahrzeug dieses Kriterium erfüllen könne und ob die Qualifikation des Piloten ausreichend sei, sei noch durch einen Sachverständigen zu klären. Weiters wurde eingewendet, dass sich im Umkreis von 200 m Abstand Radius eine Auswirkung auf die B 100, B 171 sowie die A 12 ergebe.

Der Leiter der Flugsicherung Innsbruck teilte in einer Stellungnahme vom 28. April 2008 Folgendes mit:

"Wie bereits in der Verhandlungsschrift durch den Vertreter unserer Dienststelle bekannt gegeben, sprechen wir uns grundsätzlich gegen einen Betrieb von motorisierten Hängegleitern aus. Wie in einem kurzen Gespräch im Landhaus (anlässlich einer anderen Verhandlung) (dem Beschwerdeführer) ... bereits erklärt, wurde, wird einzig für einen Ausflug aus der CTR (Kontrollzone) am kürzesten Weg und innerhalb einer vorgegebenen Zeit nach einem Anruf in Richtung Westen, unter der Mindestflughöhe und nach vorheriger Zustimmung durch die Flugverkehrskontrollstelle Innsbruck per Telefon, für Einzelflüge an verkehrsarmen Tagen eine Möglichkeit gesehen, dieses Vorhaben zu unterstützen. Nachdem der Antragsteller jedoch einen Abflug Richtung Osten (zwecks Höhengewinn) bevorzugt, können wir unseren Verpflichtungen hinsichtlich Verkehrsinformation an andere Flüge bzw an den Piloten selbst in keinsten Weise mehr nachkommen - weil unsicher ist, wann, in welcher Höhe und an welcher Position der motorisierte Paragleiter die CTR verlässt."

Daraufhin habe der Beschwerdeführer folgende Stellungnahme vom 18. August 2008 abgegeben:

"Zum Ergebnis der Beweisaufnahme nehme ich wie folgt Stellung:

1) Austrocontrol Flugsicherung:

Herr Ing. W von der Flugsicherung Innsbruck teilte mir in einem persönlichen Gespräch mit, nach der EM und nach seinem Urlaub Juli 2008, die rechtlichen Möglichkeiten von Starts und Landungen nach einem festgelegten Abflugverfahren am Rande der CTR zu prüfen.

2) Flugtechnischer Sachverständiger:

Entgegen der Ausführung des flugtechnischen Sachverständigen, besteht im Bereich der Abflug- und Landestrecke keine Hindernissituation (Alleebäume werden nicht überflogen). Die vorgeschlagene Abflugstrecke erfolgt wie auf der Beilage ersichtlich, hindernisfrei über die Agrarflächen bis zur Fa. L. Der Anflug von Westen ist ebenfalls in gerader Linie möglich.

Zur geforderten Qualifikation nur soviel: Gültiger Sonderpilotenschein (mot. Hängegleiter, seit 1990 HG-Sonderpilotenschein), das Fluggerät ist ordnungsgemäß geprüft und zugelassen (Lufttüchtigkeitszeugnis).

3) Im Gespräch mit der Marktgemeinde T am 26.05.2008

(Herrn DI H und BM Dr. O) wurde nach anfänglichen Missverständnissen über die Abflugstrecke (obwohl aus dem Protokoll vom 02.04.2008 Seite 2, zweiter Absatz ersichtlich), die Situation nochmals dargestellt. Mit dieser Abflugroute ist ein möglichst rasches, in der vorgeschriebenen Höhe mögliches Verlassen der CTR gewährleistet. Dabei wird auch ein Überfliegen von bewohntem Gebiet verhindert."

In der Folge wurde ein neuerliches Ermittlungsverfahren zur nun beabsichtigten An- und Abflugroute sowie zum Start- und Landeplatz eingeleitet. Dazu nahm der luftfahrttechnische Sachverständige (Ing R R) mit Schreiben vom 8. September 2008 wie folgt Stellung:

"o Nun führt (der Beschwerdeführer) ... an, dass in seiner Beilage, Mail vom 17.07.2008, mit Herrn Ing. W vereinbart hat, die rechtliche Möglichkeit von Starts und Landungen nach einem festgelegten Anflugverfahren am Rande des CTR zu prüfen. Diese Vereinbarung, sowie die Mail-Beilage vom 17.07.2008 sind mir bis dato nicht bekannt.

o Als Beilage zum Auftrag wurde der Vorschlag des

(Beschwerdeführers) ... bezüglich Abflugskizze beigelegt. Diese sieht einen Abflug in östl. Richtung vor.

Gemäß Abflugskizze wären somit nur Abflüge bei Ostwind möglich, die Landung müsste sohin gegen die Windrichtung, also aus westlicher Richtung erfolgen, wofür jedoch kein Anflugverfahren eingereicht wurde.

Es wird auf meine Ausführung bei der mündlichen Verhandlung vom 07.04.2008 verwiesen, wobei die skizzierte Anflugrichtung bereits bei der mündlichen Verhandlung (vom Beschwerdeführer) ... eingereicht und für nicht ausreichend befunden wurde."

Daraufhin wurde vom Beschwerdeführer ein neuerliches An- und Abflugverfahren in beide Richtungen für den beabsichtigten Landeplatz in T beschrieben bzw eingebracht. Dieses soll im Bereich des CTR (Kontrollzone) (Bereich Autobahnanschlussstelle T-West bis Autobahnanschlussstelle T-Ost) in einer maximalen Flughöhe von 100 m über Grund durchgeführt werden. Dadurch wäre laut Beschwerdeführer ein An- und Abflug aus beiden Himmelsrichtungen unabhängig von der Windrichtung möglich.

Dazu teilte die Marktgemeinde T mit Schreiben vom 4. November 2008 mit, dass unter der Voraussetzung der nunmehr eingebrachten Flugroute, welche nicht innerhalb von Wohngebiet liege, seitens dieser Marktgemeinde kein Einwand gegen eine Bewilligung bestehe.

In seiner Stellungnahme vom 18. November 2008 führte der Sachverständige Ing. R ua Nachstehendes aus:

"Bei der Beurteilung des Außenstartplatzes nach o a Richtline ist bei entsprechender Verschiebung des Startplatzbezugspunktes das Einhalten der Vorschriften möglich. Im Zuge eines Lokalausweises am 9. April 2008 wurde mit einem motorisierten Paragleiter vorgeflogen. Dabei ist aufgefallen, dass das Motorengeräusch auch als das Luftfahrzeug bereits einige hundert Meter entfernt war, nach subjektivem Höreindruck immer noch sehr laut und unangenehm wahrnehmbar war. Auf Grund der Lärmemission des Zweitaktmotors ist daher von einer möglichen Beeinträchtigung für die Anrainer auszugehen."

Der Sachverständige benötige weitere (näher genannte) Unterlagen für eine entsprechende Stellungnahme, die der Beschwerdeführer nachreichen solle.

Dem Beschwerdeführer wurde in diesem Sinne von der belangten Behörde mit Schreiben vom 9. Dezember 2008 aufgetragen, eine Flugkarte 1:2500 (Katasterplan) mit Einzeichnung der Start- und Landeeinrichtungen und der gewünschten Platzrunde, eine ICAO-Karte 1:50000 mit Einzeichnung des Grundstückes, Fotos von allen vier Himmelsrichtungen, die Zustimmung der Gemeinde (auch im Hinblick auf den zu erwartenden subjektiven Hördruck,

ein Lokalausweis mit Probeflug wäre als taugliches Mittel vorzuziehen) und die "Zustimmung der Austro Control" für das eingereichte Anflugverfahren und entsprechende Auflagen vorzulegen. Der Beschwerdeführer legte eine ICAO-Karte sowie Fotos vor.

Der Leiter der Flugsicherungsstelle Innsbruck sprach sich mit Schreiben vom 7. April 2009 (abermals) gegen die Erteilung einer Außenlande- bzw Abflugbewilligung durch einen motorisierten Hänge/Paragleiter aus, weil kein Funkkontakt zur Flugsicherung bestehe und außerdem ein Transponder im Luftraum E oder höherwertig eine Voraussetzung für den Einflug in eine Kontrollzone darstelle.

3. Mit dem nunmehr angefochtene Bescheid vom 29. April 2009 versagte die belangte Behörde dem Beschwerdeführer die beantragte Bewilligung zur Durchführung von Außenstarts und -landungen mit dem motorisierten Hängegleiter mit dem Kennzeichen OE- 6 in T auf den dortigen Grundstücken 1484, 1486 und 1487 gemäß § 9 Abs 3 LFG (richtig: § 9 Abs 2 LFG). 3. Mit dem nunmehr angefochtene Bescheid vom 29. April 2009 versagte die belangte Behörde dem Beschwerdeführer die beantragte Bewilligung zur Durchführung von Außenstarts und -landungen mit dem motorisierten Hängegleiter mit dem Kennzeichen OE- 6 in T auf den dortigen Grundstücken 1484, 1486 und 1487 gemäß Paragraph 9, Absatz 3, LFG (richtig: Paragraph 9, Absatz 2, LFG).

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, sie habe auf dem Boden des § 9 LFG zu prüfen, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstünden, wobei die Durchführung eines geordneten Flugbetriebs in einem kontrollierten Luftraum eindeutig ein öffentliches Interesse darstelle. Die vom Beschwerdeführer beantragten Flächen zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen lägen innerhalb der Kontrollzone Innsbruck. Somit sei es - wie vom Leiter der Kontrollstelle Innsbruck (Austro Control GmbH) angegeben - Pflicht, einen entsprechenden Transponder mitzuführen und mit der Kontrollstelle über Funk zu kommunizieren. Ein Außenstart oder eine Außenlandung von den beantragten Flächen ohne Koordination durch die Flugsicherungsstelle Innsbruck könne zu schweren Störungen der Luftfahrt in diesem Bereich führen. Damit bestünden eindeutig öffentliche Interessen gegen eine Erteilung der beantragten Bewilligung. Ein öffentliches Interesse an den beantragten Außenabflügen und Außenlandungen sei nicht erkennbar, derartige Interessen seien im Verfahren zu keiner Zeit geltend gemacht worden, weshalb vorliegend ausschließlich von privaten Interessen des Beschwerdeführers ausgegangen werden könne. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, sie habe auf dem Boden des Paragraph 9, LFG zu prüfen, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstünden, wobei die Durchführung eines geordneten Flugbetriebs in einem kontrollierten Luftraum eindeutig ein öffentliches Interesse darstelle. Die vom Beschwerdeführer beantragten Flächen zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen lägen innerhalb der Kontrollzone Innsbruck. Somit sei es - wie vom Leiter der Kontrollstelle Innsbruck (Austro Control GmbH) angegeben - Pflicht, einen entsprechenden Transponder mitzuführen und mit der Kontrollstelle über Funk zu kommunizieren. Ein Außenstart oder eine Außenlandung von den beantragten Flächen ohne Koordination durch die Flugsicherungsstelle Innsbruck könne zu schweren Störungen der Luftfahrt in diesem Bereich führen. Damit bestünden eindeutig öffentliche Interessen gegen eine Erteilung der beantragten Bewilligung. Ein öffentliches Interesse an den beantragten Außenabflügen und Außenlandungen sei nicht erkennbar, derartige Interessen seien im Verfahren zu keiner Zeit geltend gemacht worden, weshalb vorliegend ausschließlich von privaten Interessen des Beschwerdeführers ausgegangen werden könne.

4. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Beschwerdeabweisung.

5. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

5.1. § 9 LFG idFBGBl I Nr 73/2003 lautet wie folgt: 5.1. Paragraph 9, LFG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 73 aus 2003, lautet wie folgt:

"Außenlandungen und Außenabflüge.

1. (1) Absatz eins, Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden. Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Absatz 2, bis 4 und in Paragraph 10, etwas anderes bestimmt ist, nur

Flugplätze (Paragraph 58,) benützt werden.

2. (2)Absatz 2,Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.
3. (3)Absatz 3,Außenabflüge und Außenlandungen von Militärluftfahrzeugen sind zulässig, wenn öffentliche Interessen, die das Interesse am Außenabflug beziehungsweise an der Außenlandung überwiegen, nicht entgegenstehen.
4. (4)Absatz 4,Wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, ist die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Abs. 2 oder 3 außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.Wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, ist die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Absatz 2, oder 3 außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.
5. (5)Absatz 5,Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4. Zivile Fallschirmabsprünge dürfen nur von Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden."Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Absatz 2, bis 4. Zivile Fallschirmabsprünge dürfen nur von Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden."

Gemäß Abs 2 des § 140 LFG (zum maßgeblichen Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides zuletzt geändert durch BGBl I Nr 173/2004) ist gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ua im Fall des § 9 LFG eine Berufung nicht zulässig.Gemäß Absatz 2, des Paragraph 140, LFG (zum maßgeblichen Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 173 aus 2004,) ist gegen eine Entscheidung des Landeshauptmannes ua im Fall des Paragraph 9, LFG eine Berufung nicht zulässig.

5.2. § 9 Abs 1 LFG normiert grundsätzlich einen Flugplatzzwang. Für Außenabflüge und Außenlandungen hat der Landeshauptmann nach der hg Rechtsprechung (vgl das hg Erkenntnis vom 17. Juni 1988, ZI 96/03/0332, mwH) gemäß § 9 Abs 2 leg cit auf Grund eines Antrages auf Erteilung einer Bewilligung zu prüfen, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstehen, wobei der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt. Überhaupt stellt § 9 Abs 2 LFG auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab, zu denen auch die in der Begründung des angefochtenen Bescheides angeführten Interessen zählen. Ob aber und gegebenenfalls welche öffentlichen Interessen der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, hängt von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen, so auch von der Lage des Startplatzes und Landeplatzes und deren Umgebung, ab (vgl das hg Erkenntnis vom 17. Juni 1998, ZI 96/03/0332, mwH). 5.2. Paragraph 9, Absatz eins, LFG normiert grundsätzlich einen Flugplatzzwang. Für Außenabflüge und Außenlandungen hat der Landeshauptmann nach der hg Rechtsprechung vergleiche , das hg Erkenntnis vom 17. Juni 1988, ZI 96/03/0332, mwH) gemäß Paragraph 9, Absatz 2, leg cit auf Grund eines Antrages auf Erteilung einer Bewilligung zu prüfen, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstehen, wobei der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt. Überhaupt stellt Paragraph 9, Absatz 2, LFG auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab, zu denen auch die in der Begründung des angefochtenen Bescheides angeführten Interessen zählen. Ob aber und gegebenenfalls welche öffentlichen Interessen der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, hängt von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen, so auch von der Lage des Startplatzes und Landeplatzes und deren Umgebung, ab vergleiche , das hg Erkenntnis vom 17. Juni 1998, ZI 96/03/0332, mwH).

5.3. Der Beschwerdeführer räumt ein, dass der Schutz der Sicherheit der Luftfahrt zweifellos im öffentlichen Interesse

steht. Er stellt auch nicht in Abrede, dass die Außenlandungen bzw Außenabflüge im Bereich der Kontrollzone Innsbruck stattfinden sollen.

Mit seinem (eingehenden) Vorbringen, die Luftverkehrsregeln 1967 in der geltenden Fassung würden die Sichtflugverfahren in den sogenannten kontrollierten Lufträumen, somit auch im Luftraum der Kontrollzone Innsbruck, ohnehin regeln (wobei Flüge dort nur zulässig seien, wenn Sprechfunkverbindung bestehe, gegebenenfalls seien optische Signale zu beachten, ferner sei jede Flugbewegung in dieser Luftraumklasse freigabepflichtig, gegebenenfalls sei für jede Flugbewegung an Stelle einer Freigabe die Zustimmung der Austro Control GmbH einzuholen, und in dieser Luftraumklasse herrsche seit der "LVR-Novelle 2009" Transponderpflicht), ist für den Beschwerdeführer schon deshalb nichts zu gewinnen, weil die von ihm offenbar angesprochene und (mit der Behörde) schlüssigerweise als maßgeblich erachtete Transponderpflicht erst mit den Luftverkehrsregeln 2010, BGBl II Nr 80 (vgl dazu §§ 2 Abs 4, 3 Abs 4, sowie die Anlage B lit E und die Anlage D lit D) - somit nach Erlassung des bekämpften Bescheides - rechtlich verankert wurde (mit den Luftverkehrsregeln 2010 (vgl § 81 Abs 2 leg cit) wurden die Luftverkehrsregeln 1967 im Übrigen aufgehoben). Mit seinem (eingehenden) Vorbringen, die Luftverkehrsregeln 1967 in der geltenden Fassung würden die Sichtflugverfahren in den sogenannten kontrollierten Lufträumen, somit auch im Luftraum der Kontrollzone Innsbruck, ohnehin regeln (wobei Flüge dort nur zulässig seien, wenn Sprechfunkverbindung bestehe, gegebenenfalls seien optische Signale zu beachten, ferner sei jede Flugbewegung in dieser Luftraumklasse freigabepflichtig, gegebenenfalls sei für jede Flugbewegung an Stelle einer Freigabe die Zustimmung der Austro Control GmbH einzuholen, und in dieser Luftraumklasse herrsche seit der "LVR-Novelle 2009" Transponderpflicht), ist für den Beschwerdeführer schon deshalb nichts zu gewinnen, weil die von ihm offenbar angesprochene und (mit der Behörde) schlüssigerweise als maßgeblich erachtete Transponderpflicht erst mit den Luftverkehrsregeln 2010, Bundesgesetzblatt , römisch zwei Nr 80 vergleiche , dazu Paragraphen 2, Absatz 4, 3, Absatz 4,, sowie die Anlage B lit E und die Anlage D lit D) - somit nach Erlassung des bekämpften Bescheides - rechtlich verankert wurde (mit den Luftverkehrsregeln 2010 vergleiche , Paragraph 81, Absatz 2, leg cit) wurden die Luftverkehrsregeln 1967 im Übrigen aufgehoben).

Dass der Beschwerdeführer behauptetermaßen (ohnehin) auf Grund der Technik seines Fluggeräts und der vorgeschlagenen Anflugverfahren in einer Flughöhe zu seinem geplanten Start- und Landeplatz fliege, die die Mindestflughöhe nicht startender und nicht landender Fluggeräte weit unterschreite und deshalb auch innerhalb der Kontrollzone mit keinem Fluggerät in Berührung komme, das dort einen kontrollierten Flug durchführe, vermag daran nichts zu ändern.

Vor diesem Hintergrund erweist sich der Hinweis als nicht zielführend, dass der Beschwerdeführer außerhalb der Kontrollzone Innsbruck an die Bestimmungen für Sichtflugverfahren wie jeder anderer Teilnehmer der Luftfahrt gebunden sei, sodass es keiner zusätzlichen Beschränkungen entgegen dem Grundsatz des § 2 LFG (danach ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Fluge frei, soweit sich aus dem LFG nichts anderes ergibt) durch die belangte Behörde bedürfe. Vor diesem Hintergrund erweist sich der Hinweis als nicht zielführend, dass der Beschwerdeführer außerhalb der Kontrollzone Innsbruck an die Bestimmungen für Sichtflugverfahren wie jeder anderer Teilnehmer der Luftfahrt gebunden sei, sodass es keiner zusätzlichen Beschränkungen entgegen dem Grundsatz des Paragraph 2, LFG (danach ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Fluge frei, soweit sich aus dem LFG nichts anderes ergibt) durch die belangte Behörde bedürfe.

5.4. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. 5.4. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

5.5. Der Spruch über den Aufwandersatz stützt sich auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. 5.5. Der Spruch über den Aufwandersatz stützt sich auf Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt , römisch zwei Nr 455.

Wien, am 24. Juli 2012

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2012:2009030069.X00

Im RIS seit

17.08.2012

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at