

TE Vfgh Beschluss 2010/12/3 V58/10 ua

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 03.12.2010

Index

92 Luftverkehr

92/01 Luftverkehr

Norm

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

Luftverkehrsbetreiberzeugnis-V 2008 (AOCV), BGBl II 254/2008 §3 Abs2

VfGG §57 Abs1

1. B-VG Art. 139 heute
 2. B-VG Art. 139 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
 3. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 4. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 5. B-VG Art. 139 gültig von 30.11.1996 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 659/1996
 6. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.1991 bis 29.11.1996 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
 7. B-VG Art. 139 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
 8. B-VG Art. 139 gültig von 21.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 205/1962
 9. B-VG Art. 139 gültig von 19.12.1945 bis 20.07.1962 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 10. B-VG Art. 139 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
-
1. VfGG § 57 heute
 2. VfGG § 57 gültig von 01.01.2015 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
 3. VfGG § 57 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
 4. VfGG § 57 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2013
 5. VfGG § 57 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 6. VfGG § 57 gültig von 01.08.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2013
 7. VfGG § 57 gültig von 01.03.2013 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 8. VfGG § 57 gültig von 01.01.2004 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 9. VfGG § 57 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 329/1990
 10. VfGG § 57 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 311/1976

Leitsatz

Zurückweisung der Individualanträge auf Aufhebung des Betriebstüchtigkeitshinweises für Rettungshubschrauber und einer Bestimmung in der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung für Ambulanz- und Rettungsflüge;
Verwaltungsrechtsweg bereits besprochen

Spruch

Die Anträge werden zurückgewiesen.

Begründung

Begründung:

I. 1. Antrag zu V58/10:römisch eins. 1. Antrag zu V58/10:

a) Mit Schriftsatz vom 12. April 2010 brachte die antragstellende Gesellschaft einen auf Art139 Abs1 B-VG gestützten Antrag ein, mit welchem sie die Aufhebung des "§3 Abs2, 2. Satz AOCV 2008" als gesetz- und verfassungswidrig und den Ersatz der regelmäßig anfallenden Kosten im Sinne des §27 letzter Satz VfGG begehrt.

Mit der Novelle 2008 der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 - im Folgenden: AOCV 2008) seien in §3 Abs2 AOCV 2008 "stark einschränkende" Bestimmungen bezüglich Ambulanz- und Rettungsflüge eingeführt worden. Gemäß §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 seien Ambulanz- und Rettungsflüge ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse I betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Specifications) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden. Zwei Rettungshubschrauber (gemäß Antrag zu V59/10 handelt es sich um drei Rettungshubschrauber) der antragstellenden Gesellschaft wären auf Grund dieser Neuregelung vom weiteren Betrieb ausgeschlossen, obwohl sie die gleichen Anforderungen erfüllen würden wie zugelassene Hubschrauber anderer Anbieter von Rettungsflügen. Mit der Novelle 2008 der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung und Aufrechterhaltung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 2008 (Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 - im Folgenden: AOCV 2008) seien in §3 Abs2 AOCV 2008 "stark einschränkende" Bestimmungen bezüglich Ambulanz- und Rettungsflüge eingeführt worden. Gemäß §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 seien Ambulanz- und Rettungsflüge ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse römisch eins betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Specifications) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden. Zwei Rettungshubschrauber (gemäß Antrag zu V59/10 handelt es sich um drei Rettungshubschrauber) der antragstellenden Gesellschaft wären auf Grund dieser Neuregelung vom weiteren Betrieb ausgeschlossen, obwohl sie die gleichen Anforderungen erfüllen würden wie zugelassene Hubschrauber anderer Anbieter von Rettungsflügen.

Die antragstellende Gesellschaft werde daher durch §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 in näher bezeichneten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt, weshalb die Bestimmung "wegen Gesetzwidrigkeit, Verfassungswidrigkeit und Verstoßes gegen die Grundfreiheiten des EGV" bekämpft werde.

Bezüglich ihrer Antragslegitimation brachte die antragstellende Gesellschaft Folgendes vor (Hervorhebungen wie im Original):

"Die angefochtene Verordnungsbestimmung ist für den Beschwerdeführer unmittelbar wirksam, und zwar aus folgenden Gründen:

* Der Antragsteller verfügt über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis AOC (Air Operator Certificate A-338) gültig bis 22.10.2010 hinsichtlich des Einsatzes seiner 2 Stück Rettungshubschrauber der Type Bo 105 CBS-4 mit eingebautem Equipment in Zusammenhang mit FMS 11-4 (entspricht Bo 105 CBS-5; EASA TCDS R.011 für die BO105). Er erfüllt damit die Voraussetzungen für die Kategorie A, wenn ein Betrieb in der Leistungsklasse 1 gefordert ist (EASA 15.12.2009).

Aufgrund des angefochtenen Betr[ie]bstechnischen Hinweises ist ihm jedoch der Rettungsflug trotz Vorliegen der technischen Voraussetzungen untersagt, womit ihm keine Rechtsmittelmöglichkeit in Bezug auf einen allfälligen Ausschluss dieser Hubschrauber vom Betrieb ab 1.1.2010 zur Verfügung steht.

* Die Antragsgegnerin hat den Landeshauptleuten und den Rettungsleitstellen der Bundesländer mitgeteilt, dass die Hubschrauber Bo 105 S des Antragstellers nicht den ab 1.1.2010 geltenden Sicherheitsbestimmungen entsprechen würden. Damit erhält der Antragsteller keine Aufträge mehr und ist schon rein faktisch vo[m] Rettungsflugbetrieb ausgeschlossen.

* Ein Verstoß gegen das Einsatzverbot würde, wie seitens der Austro Control bereits angekündigt wurde, zu einem Verfahren wegen Entzug des AOC wegen fehlender Verlässlichkeit führen. Damit wäre bis zum erfolgreichen Abschluss eines Verwaltungsverfahrens (Instanzenzug zum BMVIT) mit anschließendem Bescheidbeschwerdeverfahren der gesamte, nicht nur der Rettungsflugbetrieb des Antragstellers blockiert, was Existenz vernichtende Folgen hätte.

* Die Rechtsansicht des Leiters der Abteilung Flugbetrieb der Austro Control, dass am Einsatzort lediglich Leistungsklasse 2 erforderlich wäre, ist mit dem Wortlaut der bekämpften Bestimmung unvereinbar und bindet weder eine Bezirksverwaltungsbehörde in einem allfälligen Verwaltungsstrafverfahren, noch ein Straf- oder Zivilgericht. Es ist für den Antragsteller unzumutbar, sich der Gefahr einer Verwaltungsstrafe oder im Fall eines Unfalls dem Vorwurf der Übertretung einer Schutznorm und damit der Gefahr einer strafgerichtlichen Verurteilung oder zivilrechtlichen Haftung (Risiko der Leistungsfreiheit einer Versicherung) auszusetzen, wenn er zwangsläufig die Forderung nach generellem Betrieb in Leistungsklasse 1 verletzt, weil diese Forderung - wie für alle anderen auch - unerfüllbar ist.

* Die Umwagsunzumutbarkeit ist gegeben. Es gibt keinen zumutbaren Rechtsweg, die Normbedenken nach einem Verwaltungsverfahren, etwa im Rahmen einer Beschwerde nach Art144 B-VG an den VfGH heranzutragen. Das in §20 AOCV geregelte Feststellungsverfahren der Austro Control wird nur von Amts wegen eingeleitet, ein Rechtsanspruch auf Erlassung des Feststellungsbescheides, der einem Individualantrag entgegen stehen würde, besteht nicht (VfSlg 9.048/1981; VfGH 27.11.2001, G121/01). Im Übrigen macht die Möglichkeit, einen Feststellungsbescheid zu erwirken einen Individualantrag nicht unzulässig, wenn der einzige Zweck des Feststellungsbescheides darin besteht, ein Mittel zu gewinnen, um die verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Gesetzes bzw. der Verordnung an den VfGH heranzutragen (VfSlg 13.756/1993, 13.886/1994, 14.951/1996). Weiters ist der (drohende) Widerruf der Bewilligung gemäß §1 Abs4 AOCV durch die Austro Control ein amtswegiges Verfahren, das ebenfalls keinen zumutbaren Umweg für betroffene Unternehmen eröffnet." * Die Umwagsunzumutbarkeit ist gegeben. Es gibt keinen zumutbaren Rechtsweg, die Normbedenken nach einem Verwaltungsverfahren, etwa im Rahmen einer Beschwerde nach Art144 B-VG an den VfGH heranzutragen. Das in §20 AOCV geregelte Feststellungsverfahren der Austro Control wird nur von Amts wegen eingeleitet, ein Rechtsanspruch auf Erlassung des Feststellungsbescheides, der einem Individualantrag entgegen stehen würde, besteht nicht (VfSlg 9.048 aus 1981,; VfGH 27.11.2001, G121/01). Im Übrigen macht die Möglichkeit, einen Feststellungsbescheid zu erwirken einen Individualantrag nicht unzulässig, wenn der einzige Zweck des Feststellungsbescheides darin besteht, ein Mittel zu gewinnen, um die verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Gesetzes bzw. der Verordnung an den VfGH heranzutragen (VfSlg 13.756 aus 1993,, 13.886 aus 1994,, 14.951 aus 1996,). Weiters ist der (drohende) Widerruf der Bewilligung gemäß §1 Abs4 AOCV durch die Austro Control ein amtswegiges Verfahren, das ebenfalls keinen zumutbaren Umweg für betroffene Unternehmen eröffnet."

b) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erstattete eine Äußerung, in der sie beantragt, der Verfassungsgerichtshof möge die angefochtene Bestimmung nicht als gesetz- oder verfassungswidrig aufheben. Für den Fall der Aufhebung des §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 stellt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag, der Verfassungsgerichtshof wolle für das Außerkrafttreten der Bestimmung eine Frist von sechs Monaten bestimmen. Diese Frist erscheine erforderlich, um eine neue Regelung zu treffen, welche die Sicherheit von Ambulanz- und Rettungsflügen weiterhin gewährleistet.

2. Antrag zu V59/10:

a) Ebenfalls mit Schriftsatz vom 12. April 2010 brachte die antragstellende Gesellschaft einen auf Art139 Abs1 B-VG gestützten Antrag auf Aufhebung des "Betriebstechnischen Hinweises BTH 001 vom 28.12.2009" als gesetz- und verfassungswidrig ein und begehrte den Ersatz der regelmäßig anfallenden Kosten im Sinne des §27 letzter Satz VfGG.

Der Antrag wird - auf das Wesentliche zusammengefasst - damit begründet, dass die Austro Control Gesellschaft für Zivilluftfahrt m.b.H. (im Folgenden: Austro Control GmbH) am 28. Dezember 2009 einen auf §18 AOCV 2008 gestützten "Betriebstechnischen Hinweis Nr. 001", wirksam ab 1. Jänner 2010, erlassen habe, welcher die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 für Hubschrauber, die im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb (HEMS) eingesetzt werden, erläutere. Auf Grund dieses Betriebstechnischen Hinweises iVm §3 Abs2 AOCV 2008 wären Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern ab dem 1. Jänner 2010 nur mehr mit Hubschraubern, die in einer gewissen Flugleistungsklasse betrieben werden, zulässig. Drei Rettungshubschrauber der antragstellenden Gesellschaft wären auf Grund des "Betriebstechnischen Hinweises Nr. 001", der eine Rechtsverordnung darstelle, iVm §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 vom weiteren Betrieb ausgeschlossen, obwohl sie die gleichen Anforderungen wie zugelassene Hubschrauber anderer

Anbieter von Rettungsflügen erfüllen würden. Der Antrag wird - auf das Wesentliche zusammengefasst - damit begründet, dass die Austro Control Gesellschaft für Zivilluftfahrt m.b.H. (im Folgenden: Austro Control GmbH) am 28. Dezember 2009 einen auf §18 AOCV 2008 gestützten "Betriebstechnischen Hinweis Nr. 001", wirksam ab 1. Jänner 2010, erlassen habe, welcher die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 für Hubschrauber, die im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb (HEMS) eingesetzt werden, erläutere. Auf Grund dieses Betriebstechnischen Hinweises in Verbindung mit §3 Abs2 AOCV 2008 wären Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern ab dem 1. Jänner 2010 nur mehr mit Hubschraubern, die in einer gewissen Flugleistungsklasse betrieben werden, zulässig. Drei Rettungshubschrauber der antragstellenden Gesellschaft wären auf Grund des "Betriebstechnischen Hinweises Nr. 001", der eine Rechtsverordnung darstelle, in Verbindung mit §3 Abs2 zweiter Satz AOCV 2008 vom weiteren Betrieb ausgeschlossen, obwohl sie die gleichen Anforderungen wie zugelassene Hubschrauber anderer Anbieter von Rettungsflügen erfüllen würden.

Die antragstellende Gesellschaft werde dadurch in näher bezeichneten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt, weshalb der "Betriebstechnische Hinweis Nr. 001" seinem gesamten Inhalt nach "wegen Gesetzwidrigkeit, Verfassungswidrigkeit und Verstoßes gegen die Grundfreiheiten des EGV" bekämpft werde.

Bezüglich ihrer Antragslegitimation brachte die antragstellende Gesellschaft Folgendes vor (Hervorhebungen wie im Original):

"Die angefochtene Verordnungsbestimmung ist für den Beschwerdeführer unmittelbar wirksam, und zwar aus folgenden Gründen:

- * Der Antragsteller verfügt über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis AOC (Air Operator Certificate A-338) gültig bis 22.10.2010 hinsichtlich des Einsatzes seiner 3 Stück Rettungshubschrauber der Type Bo 105 CBS-4 mit eingebautem Equipment in Zusammenhang mit FMS 11-4 (entspricht Bo 105 CBS-5; EASA TCDS R.011 für die BO105). Er erfüllt damit die Voraussetzungen für die Kategorie A, wenn ein Betrieb in der Leistungsklasse 1 gefordert ist (EASA 15.12.2009).

Aufgrund des angefochtenen Betriebstechnischen Hinweises ist ihm jedoch der Rettungsflug trotz Vorliegen der technischen Voraussetzungen untersagt, womit ihm keine Rechtsmittelmöglichkeit in Bezug auf einen allfälligen Ausschluss dieser Hubschrauber vom Betrieb ab 1.1.2010 zur Verfügung steht.

- * Die Antragsgegnerin hat den Landeshauptleuten und den Rettungsleitstellen der Bundesländer mitgeteilt, dass die Hubschrauber Bo 105 S des Antragstellers nicht den ab 1.1.2010 geltenden Sicherheitsbestimmungen entsprechen würden. Damit erhält der Antragsteller keine Aufträge mehr und ist schon rein faktisch vom Rettungsflugbetrieb ausgeschlossen.

- * Ein Verstoß gegen das Einsatzverbot würde, wie seitens der Austro Control bereits angekündigt wurde, zu einem Verfahren wegen Entzug des AOC wegen fehlender Verlässlichkeit führen. Damit wäre bis zum erfolgreichen Abschluss eines Verwaltungsverfahrens (Instanzenzug zum BMVIT) mit anschließendem Bescheidbeschwerdeverfahren der gesamte, nicht nur der Rettungsflugbetrieb des Antragstellers blockiert, was die Existenz vernichtende Folgen hätte.

- * Die Umwagsunzumutbarkeit ist gegeben. Es gibt keinen zumutbaren Rechtsweg, die Normbedenken nach einem Verwaltungsverfahren, etwa im Rahmen einer Beschwerde nach Art144 B-VG an den VfGH heranzutragen. Das in §20 AOCV geregelte Feststellungsverfahren der Austro Control wird nur von Amts wegen eingeleitet, ein Rechtsanspruch auf Erlassung des Feststellungsbescheides, der einem Individualantrag entgegen stehen würde, besteht nicht (VfSlg 9.048/1981; VfGH 27.11.2001, G121/01). Im Übrigen macht die Möglichkeit, einen Feststellungsbescheid zu erwirken einen Individualantrag nicht unzulässig, wenn der einzige Zweck zu gewinnen, um die verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Gesetzes bzw. der Verordnung an den VfGH heranzutragen (VfSlg 13.756/1993, 13.886/1994, 14.951/1996). Weiters ist der (drohende) Widerruf der Bewilligung gemäß §1 Abs4 AOCV durch die Austro Control ein amtswegiges Verfahren, das ebenfalls keinen zumutbaren Umweg für betroffene Unternehmen eröffnet." * Die Umwagsunzumutbarkeit ist gegeben. Es gibt keinen zumutbaren Rechtsweg, die Normbedenken nach einem Verwaltungsverfahren, etwa im Rahmen einer Beschwerde nach Art144 B-VG an den VfGH heranzutragen. Das in §20 AOCV geregelte Feststellungsverfahren der Austro Control wird nur von Amts wegen eingeleitet, ein Rechtsanspruch auf Erlassung des Feststellungsbescheides, der einem Individualantrag entgegen stehen würde, besteht nicht (VfSlg 9.048 aus 1981; VfGH 27.11.2001, G121/01). Im Übrigen macht die Möglichkeit, einen Feststellungsbescheid zu erwirken einen Individualantrag nicht unzulässig, wenn der einzige Zweck

des Feststellungsbescheides darin besteht, ein Mittel zu gewinnen, um die verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Gesetzes bzw. der Verordnung an den VfGH heranzutragen (VfSlg 13.756 aus 1993,, 13.886 aus 1994,, 14.951 aus 1996,). Weiters ist der (drohende) Widerruf der Bewilligung gemäß §1 Abs4 AOCV durch die Austro Control ein amtswegiges Verfahren, das ebenfalls keinen zumutbaren Umweg für betroffene Unternehmen eröffnet."

b) Die Austro Control GmbH erstattete am 17. Mai 2010 in dem zu V59/10 protokollierten Verfahren als verordnungserlassende Behörde eine Äußerung, in welcher sie beantragt, den Antrag als unzulässig zurückzuweisen bzw. allenfalls als unbegründet abzuweisen. Zur Legitimation der antragstellenden Gesellschaft führte sie - unter anderem - Folgendes aus (Hervorhebungen wie im Original):

"Die Antragstellerin begehrt mit ihrem auf Art139 B-VG gestützten Individualantrag die Aufhebung des Betriebstechnischen Hinweises BTH A-001 vom 28.12.2009. Der Antrag ist aus folgenden Gründen unzulässig:

...

Die Antragstellerin ist Inhaberin einer Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sowie eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate - AOC) gemäß der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 (AOCV 2008) und daher im Rahmen der rechtlichen Vorgaben zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen sowie Post und Fracht mit Hubschraubern berechtigt. Die Antragstellerin ist Inhaberin einer Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008 aus 2008, sowie eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (Air Operator Certificate - AOC) gemäß der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 (AOCV 2008) und daher im Rahmen der rechtlichen Vorgaben zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen sowie Post und Fracht mit Hubschraubern berechtigt.

Das AOC (A-338) der Antragstellerin wurde erstmals am 23. Oktober 2009 ausgestellt. Das bedeutet, dass das AOC der Antragstellerin erst 15 Monate nach Inkrafttreten der AOCV 2008 (am 16. Juli 2008) ausgestellt wurde und die Vorgaben für Ambulanz- und Rettungsflüge in Österreich, welche seitens der Antragstellerin ebenfalls durchgeführt werden, seit geraumer Zeit bekannt waren.

Auf dem Anhang zum AOC der Antragstellerin (A-338-02) vom 30. Oktober 2009 scheinen drei Luftfahrzeuge mit den Kennzeichen OE-XRM (BO 105 S), D-HDRA (BO 105 S) und D-HDML (BO 105 CBS) auf, für welche die Durchführung von Rettungsflügen ('Helicopter Emergency Medical Service' - 'HEMS') befristet bis 31.12.2009 beurkundet wurde.

Infolge eines neuerlichen Antrages der Antragstellerin vom 15.12.2010 [gemeint wohl: 15.12.2009] auf eine Dry-lease-Genehmigung und die damit verbundene Aufnahme des Luftfahrzeuges D-HEOE in ihren AOC-Anhang wurde eine bescheidmäßige Erledigung durchgeführt und der AOC-Anhang A-338-03 am 11.1.2010 neu ausgestellt, wobei darauf die drei zuvor genannten Luftfahrzeuge - jedes allerdings ohne HEMS-Berechtigung - sowie das Luftfahrzeug D-HEOE (Hubschrauberbaumuster MBB BK 117 B2) mit einer HEMS-Berech[t]igung aufscheinen. Weder gegen den Bescheid noch gegen die Beurkundung auf dem AOC-Anhang wurden seitens der Antragstellerin Rechtsmittel erhoben.

Die Antragstellerin hat vielmehr nach Ablauf der Befristung der beiden Luftfahrzeuge D-HDRA und D-HDML deren neuerliche Aufnahme (per 11.1.2010) in den AOC-Anhang ohne HEMS-Berechtigung zur Kenntnis genommen.

Weiters hat die Antragsstellerin vor Ablauf der weiteren Befristung der beiden Hubschrauber D-HDRA und D-HDML am 28.5.2010 bzw. 24.5.2010 für deren gewerbliche Verwendung einen neuerlichen Antrag (vom 29. April 2010) auf deren (neuerliche) Aufnahme in ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis gestellt und dabei auf dem entsprechenden Formular unter 'A:Betriebsart' weder 'Ambulanzund/oder Rettungsflüge' noch unter 'Nur Hubschrauber' das Feld 'HEMS' angekreuzt. Sie hat offenkundig bereits seit 1.1.2010 bzw. weiterhin selbst nicht mehr beabsichtigt, mit den Hubschraubern des Baumusters BO 105 weiterhin Ambulanz und Rettungsflüge durchzuführen. Eine Beschwerde bzw. eine Verletzung in den subjektiven Rechten der Antragstellerin ist daher nicht nachvollziehbar und ist der gestellte Antrag auf Aufhebung des BTH A-001 somit auch nicht zulässig, denn die Antragstellerin leitet ihren Antrag hinsichtlich des BTH A-001 ganz undifferenziert daraus ab, dass diese Norm es verbiete, in bestimmten Fällen keine Ambulanz- und/oder Rettungsflüge durchführen zu können (vgl. VfGH, G257/07), obgleich sie solche aktuell nicht einmal beantragt hat. Damit macht die Antragstellerin aber keine rechtliche Betroffenheit, sondern bloß ihre wirtschaftlichen Interessen geltend, welche[...] für die Zulässigkeit eines Individualantrages nicht ausreich[en] (vgl. VfGH, V10/02) Weiters hat die Antragsstellerin vor Ablauf der weiteren Befristung der beiden Hubschrauber D-HDRA und D-HDML am 28.5.2010 bzw. 24.5.2010 für deren gewerbliche Verwendung einen neuerlichen Antrag (vom 29. April 2010) auf deren (neuerliche) Aufnahme in ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis gestellt und dabei auf dem entsprechenden Formular unter 'A:Betriebsart' weder

'Ambulanzund/oder Rettungsflüge' noch unter 'Nur Hubschrauber' das Feld 'HEMS' angekreuzt. Sie hat offenkundig bereits seit 1.1.2010 bzw. weiterhin selbst nicht mehr beabsichtigt, mit den Hubschraubern des Baumusters BO 105 weiterhin Ambulanz und Rettungsflüge durchzuführen. Eine Beschwerde bzw. eine Verletzung in den subjektiven Rechten der Antragstellerin ist daher nicht nachvollziehbar und ist der gestellte Antrag auf Aufhebung des BTH A-001 somit auch nicht zulässig, denn die Antragstellerin leitet ihren Antrag hinsichtlich des BTH A-001 ganz undifferenziert daraus ab, dass diese Norm es verbiete, in bestimmten Fällen keine Ambulanz- und/oder Rettungsflüge durchführen zu können (vergleiche VfGH, G257/07), obgleich sie solche aktuell nicht einmal beantragt hat. Damit macht die Antragstellerin aber keine rechtliche Betroffenheit, sondern bloß ihre wirtschaftlichen Interessen geltend, welche[...] für die Zulässigkeit eines Individualantrages nicht ausreich[en] (vergleiche VfGH, V10/02)

...

Wie bereits in Pkt. 2.1. ausgeführt, hatte die Antragstellerin mehrfach Gelegenheit gehabt, gegen die bescheidmäßigen Erledigungen ihrer Anträge, zuletzt am 11.1.2010, Rechtsmittel zu ergreifen und damit auch die Ausstellung des AOC ohne HEMS-Vermerk zu bekämpfen.

Da ein verwaltungsbehördliches Verfahren anhängig war, in dem die Antragstellerin die Möglichkeit gehabt hätte, Rechtsmittel zu ergreifen und beim Verfassungsgerichtshof eine amtswegige Antragstellung anzuregen, ist gegenständlicher Antrag auch aus diesem Grund unzulässig.

...

Die Antragstellerin trägt auf Seite 14 ihres Individualantrags vor, dass bei den in §3 Abs2 AOCV 2008 festgelegten Zulassungsvoraussetzungen der Zusatz 'oder gleichwertig' fehlt. Die Antragstellerin geht sohin offenkundig selbst davon aus, dass sie gemäß §3 Abs2 AOCV 2008 (mit bestimmten Hubschraubertypen) keine Rettungs- und Ambulanzflüge durchführen darf.

Da sich gegenständlicher BTH A-001 auf die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 stützt, ist die Antragstellerin somit im Falle des allfälligen Wegfalls des BTH A-001 um nichts besser gestellt, denn die Antragstellerin darf schon auf Grundlage des §3 Abs2 AOCV 2008 mit den streitgegenständlichen Hubschraubern keine Rettungs- und Ambulanzeinsätze fliegen.

Selbst ein Entfall der von der Antragstellerin behaupteten rechtswidrigen Belastung, und zwar des Verbotes der Durchführung von Ambulanz- und Rettungsflügen in Österreich mit dem Hubschrauberbaumuster BO 105 ab 1.1.2010, würde nicht aus einer Aufhebung des bekämpften BTH resultieren. Selbst wenn dieser nämlich beseitigt wäre, würde dies nicht eine Erlaubnis der gewünschten Flüge bewirken. Die Aufhebung des BTH A-001 würde zu keiner Beseitigung der von der Antragstellerin behaupteten Rechtswidrigkeit führen.

Da der angefochtene BTH A-001 nicht in die Rechtssphäre der Antragstellerin eingreift, fehlt es an einer wesentlichen Zulässigkeitsvoraussetzung des Antrages und ist dieser auch aus diesem Grund als unzulässig zurückzuweisen.

...

Aus einem Individualantrag muss zweifelsfrei hervorgehen, welche Normen in welcher Fassung aufgehoben werden sollen. Das Aufhebungsbegehren der Antragstellerin ist lediglich auf Aufhebung des betriebstechnischen Hinweises BTH 001 vom 28.12.2009 gerichtet, enthält daher keine bestimmte Bezeichnung jener Verordnungsstelle(n), deren Aufhebung begehrt wird. Die Wendung, der Verfassungsgerichtshof möge 'den Betriebstechnischen Hinweis Nr. 001 vom 28.12.2009 als gesetz- und verfassungswidrig aufheben', grenzt den als verfassungswidrig erachteten Teil der Verordnung nicht - in einer den Anforderungen des VfGG entsprechenden Weise - klar und unmissverständlich ab (vgl. VfSlg. 15775/2000, 12487/1990, 12859/1991), sondern lässt offen, welche Worte im Betriebstechnischen Hinweis Nr.001 nach Auffassung der Antragstellerin tatsächlich aufgehoben werden sollen. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht befugt, Normen aufgrund bloßer Vermutungen darüber, welche Normen(teile) die Antragstellerin ins Auge gefasst haben könnte, in Prüfung zu ziehen (VfSlg. 8552/1979, 11152/1986, 11802/1988, 12263/1990, 12859/1991; VfGH 7.6.1999, V17/99; vgl. auch VfSlg.12487/1990). Aus einem Individualantrag muss zweifelsfrei hervorgehen, welche Normen in welcher Fassung aufgehoben werden sollen. Das Aufhebungsbegehren der Antragstellerin ist lediglich auf Aufhebung des betriebstechnischen Hinweises BTH 001 vom 28.12.2009 gerichtet, enthält daher keine bestimmte Bezeichnung jener Verordnungsstelle(n), deren Aufhebung begehrt wird. Die Wendung, der Verfassungsgerichtshof möge 'den Betriebstechnischen Hinweis Nr. 001 vom 28.12.2009 als gesetz- und verfassungswidrig aufheben', grenzt

den als verfassungswidrig erachteten Teil der Verordnung nicht - in einer den Anforderungen des VfGG entsprechenden Weise - klar und unmissverständlich ab vergleiche VfSlg. 15775 aus 2000,, 12487 aus 1990,, 12859 aus 1991,,), sondern lässt offen, welche Worte im Betriebstechnischen Hinweis Nr.001 nach Auffassung der Antragstellerin tatsächlich aufgehoben werden sollen. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht befugt, Normen aufgrund bloßer Vermutungen darüber, welche Normen(teile) die Antragstellerin ins Auge gefasst haben könnte, in Prüfung zu ziehen (VfSlg. 8552 aus 1979,, 11152 aus 1986,, 11802 aus 1988,, 12263 aus 1990,, 12859 aus 1991,; VfGH 7.6.1999,V17/99; vergleiche auch VfSlg. 12487 aus 1990,,).

Anträge, die diesem Formerfordernis nicht entsprechen, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. etwa VfSlg. 8485/1979, S 56) nicht verbesserungsfähig, sondern als unzulässig zurückzuweisen. Anträge, die diesem Formerfordernis nicht entsprechen, sind nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes vergleiche etwa VfSlg. 8485 aus 1979,, S 56) nicht verbesserungsfähig, sondern als unzulässig zurückzuweisen.

..."

c) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erstattete mit Schriftsatz vom 25. Mai 2010 ebenfalls eine Äußerung, in welcher sie zur Zulässigkeit des Individualantrages - unter anderem - wie folgt Stellung nimmt (Hervorhebungen wie im Original):

"1.1. Die FLYMED Gesellschaft m.b.H. (im Folgenden: Antragstellerin) hat mit Schriftsatz vom 12.04.2010 beim Verfassungsgerichtshof einen auf Art139 B-VG gestützten Antrag auf Aufhebung des 'Betriebstechnischen Hinweises 001 vom 28.12.2009' als gesetz- und verfassungswidrig eingebracht.

...

1.5. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hält dazu fest, dass - nach ihrem Kenntnisstand - eine Verordnung der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung (im Folgenden: ACG) mit dieser Bezeichnung nicht existiert.

Es ist - zugegebenermaßen - nicht auszuschließen, dass die Antragstellerin - eigentlich - die Aufhebung des Betriebstüchtigkeitshinweises BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009 ('Anforderungen für Hubschrauber im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb (HEMS)') (im Folgenden: BTH A-001) beantragen wollte.

Dagegen spricht jedoch der - ausdrückliche und unzweifelhafte - Wortlaut ihres Antrages.

Dazu kommt, dass der Antragstellerin der BTH A-001 - wie auf Grund der auszugsweisen Zitierung des Inhaltes des BTH A-001 sowie der Auflistung von dessen Fundstelle in ihrem Antrag geschlossen werden kann - bekannt ist. Hätte sie diesen anfechten wollen, wäre ihr ein - in diese Richtung gehender Antrag - unzweifelhaft möglich gewesen.

1.6. Wollte nun die Antragstellerin - wofür der unzweifelhafte Wortlaut des Aufhebungsantrages spricht - einen Antrag auf Aufhebung eines 'Betriebstechnischen Hinweises Nr. 001 vom 28. 12. 2009', der von der Antragstellerin der ACG zugeordnet wird, stellen, wäre ein solcher Antrag schon mangels rechtlicher Existenz einer Verordnung der ACG mit dieser Bezeichnung vom Verfassungsgerichtshof zurückzuweisen.

1.7. Sollte die Antragstellerin jedoch - eigentlich - eine Anfechtung des BTH A-001 gewollt haben, ist ihr allerdings entgegen zu halten, dass sie ihren Antrag - in diese Richtung - nicht formuliert hat.

...

1.8. Der Antrag der Antragstellerin ist daher schon auf Grund mangelnder Eindeutigkeit des Anfechtungsgegenstandes, die allerdings Voraussetzung der Zulässigkeit eines Ordnungsprüfungsantrages ist, zurückzuweisen."

d) Die Austro Control GmbH erstattete mit Schreiben vom 12. Oktober 2010 eine ergänzende Mitteilung, in der sie zum Bescheid vom 11. Jänner 2010, mit welchem dem Antrag der antragstellenden Gesellschaft auf Aufnahme des Luftfahrzeuges mit dem Kennzeichen D-HEOE (BK 117 B2) in den Anhang des AOC "A-338" stattgegeben wurde, Stellung nahm. Gleichzeitig legte sie diesen Bescheid dem Verfassungsgerichtshof vor. Der Spruch des Bescheides lautet u.a. folgendermaßen:

"Die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (Austro Control GmbH) bewilligt gemäß §1 Abs2 und Abs4 sowie §9 Abs3 der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung (AOCV) 2008, BGBl. II Nr. 254/2008, der Flymed

GmbH die mit Schreiben vom 15. Dezember 2009 beantragte Aufnahme de[s] Luftfahrzeuges MBB BK 117 B2 mit de[m] Kennzeichen D-HEOE in den Anhang des AOC Nr. A-338. "Die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (Austro Control GmbH) bewilligt gemäß §1 Abs2 und Abs4 sowie §9 Abs3 der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung (AOCV) 2008, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 254 aus 2008,, der Flymed GmbH die mit Schreiben vom 15. Dezember 2009 beantragte Aufnahme de[s] Luftfahrzeuges MBB BK 117 B2 mit de[m] Kennzeichen D-HEOE in den Anhang des AOC Nr. A-338.

Der AOC-Anhang Nr. 338-03 vom 11. Jänner 2010 wird ausgestellt.

..."

II. Die für das vorliegende Verfahren maßgebliche Rechtslage römisch zwei. Die für das vorliegende Verfahren maßgebliche Rechtslage

stellt sich wie folgt dar:

1. Gemäß der "Präambel/Promulgationsklausel" der AOCV 2008 wurde diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund der §§21, 131 und 134 des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl. 253/1957 idF BGBl. I 83/2008, erlassen. Diese Bestimmungen lauten - auszugsweise - folgendermaßen: 1. Gemäß der "Präambel/Promulgationsklausel" der AOCV 2008 wurde diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund der §§21, 131 und 134 des Luftfahrtgesetzes 1957, Bundesgesetzblatt 253 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2008,, erlassen. Diese Bestimmungen lauten - auszugsweise - folgendermaßen:

"Bau, Überprüfung und Ausrüstung von
Luftfahrzeugen" Bau, Überprüfung und Ausrüstung von, Luftfahrzeugen

§21. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt und unter Bedachtnahme auf die Art, die Konstruktionsmerkmale und den Verwendungszweck der Zivilluftfahrzeuge durch Verordnung insbesondere festzulegen:

1. die Erfordernisse der Lufttüchtigkeit und die Mindestausrüstung der Zivilluftfahrzeuge,

2. bis 6. ...

7. ob und inwieweit die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß §140b zuständige Behörde die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Lufttüchtigkeit oder der Betriebstüchtigkeit erforderlichen Maßnahmen in luftfahrtüblicher Weise und/oder durch Kundmachung auf elektronischem Weg vorzuschreiben bzw. zu veröffentlichen hat (insbesondere Lufttüchtigkeitshinweise, Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Betriebstüchtigkeitsanweisungen),

8. bis 9. ...

Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen hierzu Regelungen verabschiedet haben, kann festgelegt werden, dass diese Regelungen anzuwenden sind.

1. (2) Absatz 2, ...

...

C. Betrieb von Zivilluftfahrzeugen.

Betriebsvorschriften

§131. (1) Beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßregeln zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen.

1. (2) Absatz 2, Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften durch Verordnung zu regeln. Soweit die Joint Aviation Authorities (JAA) oder andere internationale Einrichtungen einschlägige Normen verabschiedet haben, können diese für verbindlich erklärt werden. Diese Verordnung kann, soweit es sich als tunlich erweist, in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden. Insbesondere sind zu regeln:

1. bis. 4. ...

5. die Betriebssicherheitsgrenzen für Luftfahrzeuge (Leistungskategorien),

6. ...

7. die besondere Ausrüstung der Luftfahrzeuge bei Ambulanz- und Rettungsflügen, bei Flügen über Wasser und unerschlossenen Gebieten sowie bei Höhenflügen und bei Verwendung in Luftverkehrsunternehmen,

8. bis 13. ...

1. (3) Absatz 3, bis (4) ...

...

Beförderungsvorschriften

§134. (1) Bei der Beförderung von Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen sind alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen.

1. (2) Absatz 2, Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit den in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministerien unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit, die Interessen der Landesverteidigung sowie auf die Sicherheit der Person und des Eigentums die zur sicheren Beförderung von Personen und Sachen mit Luftfahrzeugen notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Beförderung von

a) kranken und gebrechlichen Personen,

b) bis d) ...

durch Verordnung zu regeln."

2. Die für das vorliegende Verfahren maßgeblichen Bestimmungen der AOCV 2008 lauten:

"Ausnahmebestimmungen

§3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV - 1985), BGBl. Nr. 126/1985 in der jeweils geltenden Fassung bleiben von dieser Verordnung insofern unberührt, als nicht die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 anders lautende Regelungen vorsehen. §3. (1) Die Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV - 1985), Bundesgesetzblatt Nr. 126 aus 1985, in der jeweils geltenden Fassung bleiben von dieser Verordnung insofern unberührt, als nicht die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 anders lautende Regelungen vorsehen.

1. (2) Absatz 2, Über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig. Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern sind ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse I betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Specifications [sic]) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden. Über dicht besiedeltem Gebiet, Menschenansammlungen im Freien und auf Hubschrauberflugplätzen mit schwierigen Umgebungsbedingungen sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse römisch eins zulässig. Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern sind ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse römisch eins betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Specifications [sic]) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden.

1. (3) Absatz 3, Soweit die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden Bestimmungen der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006), BGBl. II Nr. 205/2006 in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Soweit die EU-OPS bzw. die JAR-OPS 3 Verweise auf die JAR-FCL enthalten, sind die entsprechenden Bestimmungen der Zivilluftfahrtpersonalverordnung 2006 (ZLPV 2006), Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 205 aus 2006, in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Behördenzuständigkeit

§4. Die zuständige Behörde ist die Austro Control GmbH.

...

Betriebliche Hinweise

§18. Allgemeine im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt

gelegene Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit oder der Betriebstüchtigkeit sind von der zuständigen Behörde mittels Betriebstüchtigkeitsanweisungen und -hinweisen in luftfahrtüblicher Weise auf elektronischem Weg vorzuschreiben und kundzumachen.

...

C. Besondere Maßnahmen

§20. (1) ...

1. (2) Absatz 2, Die Nichterfüllung der gemäß dieser Verordnung normierten Verpflichtungen hat die Ungültigkeit des AOC zur Folge. Darüber kann die zuständige Behörde von Amts wegen einen Feststellungsbescheid erlassen. In diesem Fall ist die Rückgabe des AOC vorzuschreiben. Im Falle der Ungültigkeit des AOC ist die Betriebsgenehmigung zu widerrufen."

3. Der Betriebstüchtigkeitshinweis der Austro Control GmbH, BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009, lautet:

"Inhaltsverzeichnis

1 Zweck

2 Geltungsbereich

3 Inkrafttreten

4 Beschreibung/Regelung

1 Zweck

Dieser Betriebstüchtigkeitshinweis (BTH) wird auf der Rechtsgrundlage des §18 der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung (AOCV) 2008 erlassen.

Gegenständlicher BTH erläutert die Bestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 für Hubschrauber, die im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb (HEMS) eingesetzt werden.

2 Geltungsbereich

Dieser BTH gilt für alle Luftfahrtunternehmen, die vom Regelungsbereich der AOCV 2008 erfasst werden und welche Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern durchführen.

3 Inkrafttreten

Dieser BTH tritt am 01.01.2010 in Kraft.

4 Beschreibung/Regelung

Die Ausnahmebestimmung des §3 Abs2 AOCV 2008 beabsichtigt die Etablierung eines erhöhten Sicherheitsniveaus im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb mit Hubschraubern unter besonderer Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse, sowie der Form des Rettungsflugbetriebes in Österreich. Dies ergibt sich insbesondere aus den Erläuterungen zur AOCV 2008.

Die Regelung des §3 Abs2 AOCV 2008 gewährleistet, dass im Falle von 'kleinen Drehflüglern' ('small rotorcraft') ab dem 1. Jänner 2010 nur Hubschrauber mit Kategorie A-Zulassung nach neuerem technischen Standard zum Einsatz kommen. Die Kategorie A-Zulassung stellt eine Voraussetzung für den Betrieb in den Flugleistungsklassen I und II dar. Die Regelung des §3 Abs2 AOCV 2008 gewährleistet, dass im Falle von 'kleinen Drehflüglern' ('small rotorcraft') ab dem 1. Jänner 2010 nur Hubschrauber mit Kategorie A-Zulassung nach neuerem technischen Standard zum Einsatz kommen. Die Kategorie A-Zulassung stellt eine Voraussetzung für den Betrieb in den Flugleistungsklassen römisch eins und römisch zwei dar.

In diesem Zusammenhang wird weiters darauf aufmerksam gemacht, dass der Flugbetrieb nach den Flugleistungsklassen-Anforderungen der JAR-OPS 3 (Erg. 5) zu erfolgen hat.

Aufgrund der direkten Ableitung der CS-27 aus der JAR-27 im November 2003 (s.h. dazu 'CS-27 Explanatory Note' der EASA vom 14. November 2003, Seite iv,

http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rg_certspecs.php) werden für Kategorie A-Zulassungen seitens der österreichischen Luftfahrtbehörde nicht nur die im Verordnungstext explizit genannten Bauvorschriften CS-27, Appendix C, und FAR-27, Appendix C, sondern auch JAR-27, Appendix C, als gleichwertig akzeptiert.

Dies gilt in selber Art und Weise auch für 'große Drehflügler' ('large rotorcraft'), zugelassen nach JAR-29 (s.h. dazu dazu 'CS-29 Explanatory Note' der EASA vom 14. November 2003, Seite iv,

http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rg_certspecs.php).

Eine Klarstellung dieses inhaltlichen Zusammenhangs im §3 Abs2 AOCV 2008 ist in Vorbereitung.

Als 'small rotorcraft' mit Kategorie A-Zulassung nach neuerem Zulassungsdatum gelten daher jene, die gemäß den Bauvorschriften

- * CS-27, Appendix C (seit 2003)

- * FAR-27, Appendix C (seit 1996)

- * JAR-27, Appendix C (seit 1993)

zugelassen wurden.

Unter Berücksichtigung oben angeführter Kriterien erfüllen folgende, zum Zeitpunkt der Erstellung des BTH in Österreich im Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb eingesetzte Hubschrauberbaumuster, die Anforderungen des §3 Abs2 AOCV 2008:

- * MD 900 (902 Configuration)

- * EC 135 (P1, T1, T2, T2+)

- * BK 117 B-2".

III. Der Verfassungsgerichtshof hat über die in sinngemäßer Anwendung der §§187 und 404 ZPO iVm §35 VfGG zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Anträge erwogen:römisch drei. Der Verfassungsgerichtshof hat über die in sinngemäßer Anwendung der §§187 und 404 ZPO in Verbindung mit §35 VfGG zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Anträge erwogen:

1.1. Gemäß Art139 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen auch auf Antrag einer Person, die unmittelbar durch diese Gesetzwidrigkeit in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet, sofern die Verordnung ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides für diese Person wirksam geworden ist. Ein solcher Antrag, eine Verordnung als gesetzwidrig aufzuheben, muss gemäß §57 Abs1 VfGG begehren, dass entweder die Verordnung ihrem ganzen Inhalt nach, oder dass bestimmte Stellen der Verordnung als gesetzwidrig aufgehoben werden. Um dieses strenge Erfordernis zu erfüllen, müssen die bekämpften Verordnungsstellen genau und eindeutig bezeichnet sein (vgl. VfSlg. 17.679/2005 mwN). Es darf nicht offen bleiben, welche Vorschriften oder welche Teile einer Vorschrift nach Auffassung des Antragstellers aufgehoben werden sollen. Der Verfassungsgerichtshof ist nämlich nicht befugt, Verordnungsbestimmungen aufgrund bloßer Vermutung darüber, welche Normen der Antragsteller ins Auge gefasst haben könnte, in Prüfung zu ziehen (vgl. VfSlg. 16.533/2002). 1.1. Gemäß Art139 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen auch auf Antrag einer Person, die unmittelbar durch diese Gesetzwidrigkeit in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet, sofern die Verordnung ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides für diese Person wirksam geworden ist. Ein solcher Antrag, eine Verordnung als gesetzwidrig aufzuheben, muss gemäß §57 Abs1 VfGG begehren, dass entweder die Verordnung ihrem ganzen Inhalt nach, oder dass bestimmte Stellen der Verordnung als gesetzwidrig aufgehoben werden. Um dieses strenge Erfordernis zu erfüllen, müssen die bekämpften Verordnungsstellen genau und eindeutig bezeichnet sein vergleiche VfSlg. 17.679 aus 2005, mwN). Es darf nicht offen bleiben, welche Vorschriften oder welche Teile einer Vorschrift nach Auffassung des Antragstellers aufgehoben werden

sollen. Der Verfassungsgerichtshof ist nämlich nicht befugt, Verordnungsbestimmungen aufgrund bloßer Vermutung darüber, welche Normen der Antragsteller ins Auge gefasst haben könnte, in Prüfung zu ziehen (vergleiche VfSlg. 16.533 aus 2002,).

1.2. Die antragstellende Gesellschaft beantragt zu V59/10, "den Betriebstechnischen Hinweis Nr. 001 vom 28.12.2009" als gesetz- und verfassungswidrig aufzuheben. Ein Betriebstechnischer Hinweis der Austro Control GmbH mit dieser Bezeichnung existiert nicht. Es gibt aber einen "Betriebsstüchtigkeitshinweis BTH A-001,

GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009".

Die antragstellende Gesellschaft hat in ihrem Antrag jedoch mehrere Stellen des "Betriebsstüchtigkeitshinweises BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009" wörtlich zitiert. Angesichts dessen und den übrigen Ausführungen im Schriftsatz der antragstellenden Gesellschaft kann in der Sache kein Zweifel daran bestehen, dass die antragstellende Gesellschaft die Aufhebung des "Betriebsstüchtigkeitshinweises BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009" wegen Gesetz- und Verfassungswidrigkeit begehrt. Es ist daher davon auszugehen, dass der antragstellenden Gesellschaft bei der Bezeichnung der angefochtenen Norm insofern ein vom Verfassungsgerichtshof als offenkundiger Schreibfehler gewerteter Zitierfehler unterlaufen ist.

Der Verfassungsgerichtshof ist aus diesen Gründen der Ansicht, dass der Antrag zu V59/10 den Betriebsstüchtigkeitshinweis, dessen Aufhebung beantragt ist, im Sinne des §57 VfGG noch hinreichend genau bezeichnet.

2. Beide Anträge erweisen sich jedoch aus folgenden Gründen als unzulässig:

2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat seit den Beschlüssen VfSlg. 8009/1977 und 8058/1977 in ständiger Rechtsprechung den Standpunkt vertreten, die Antragslegitimation nach Art139 Abs1 und Art140 Abs1 (jeweils letzter Satz) B-VG setze voraus, dass durch die bekämpfte Bestimmung die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt werden müssen und dass der durch Art139 Abs1 und Art140 Abs1 B-VG dem einzelnen eingeräumte Rechtsbehelf dazu bestimmt ist, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hierfür nicht zur Verfügung steht (zB VfSlg. 16.345/2001, 16.722/2002, 16.836/2003, 16.867/2003). 2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat seit den Beschlüssen VfSlg. 8009 aus 1977, und 8058 aus 1977, in ständiger Rechtsprechung den Standpunkt vertreten, die Antragslegitimation nach Art139 Abs1 und Art140 Abs1 (jeweils letzter Satz) B-VG setze voraus, dass durch die bekämpfte Bestimmung die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt werden müssen und dass der durch Art139 Abs1 und Art140 Abs1 B-VG dem einzelnen eingeräumte Rechtsbehelf dazu bestimmt ist, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hierfür nicht zur Verfügung steht (zB VfSlg. 16.345 aus 2001,, 16.722 aus 2002,, 16.836 aus 2003,, 16.867 aus 2003,,).

2.2. Ein solcher zumutbarer Weg stand der antragstellenden Gesellschaft jedoch offen. Aus dem von der Austro Control GmbH auf Aufforderung des Verfassungsgerichtshofes vorgelegten Bescheid vom 11. Jänner 2010 ergibt sich, dass die Austro Control GmbH als Luftfahrtbehörde erster Instanz im Zuge der Bescheiderlassung am 11. Jänner 2010 festgestellt hat, dass die Luftfahrzeuge mit den Kennzeichen OE-XRM (BO 105 S), D-HDRA (BO 105 S) und D-HDML (BO 105 CBS) der antragstellenden Gesellschaft gemäß §3 Abs2 AOCV 2008 nicht für Rettungs- und Ambulanzflüge eingesetzt werden dürfen. Dieser Umstand wurde durch den Spruch des Bescheides vom 11. Jänner 2010, der auch eine Ausstellung des Anhanges zum Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) "Nr. 338-03" anordnet, iVm der Eintragung der Wortfolge "Not auth" (not authorized) in der Rubrik "Additional Operations" im Anhang "A-338-03" zum AOC "A-338" sichtbar gemacht. Dies ungeachtet dessen, dass der Antrag der nunmehr antragstellenden Gesellschaft an die Austro Control GmbH nur auf die Aufnahme eines Luftfahrzeuges in den Anhang des AOC Nr. A-338 gerichtet war. Gegen den Bescheid der Austro Control GmbH vom 11. Jänner 2010 stand der antragstellenden Gesellschaft das Rechtsmittel der Berufung (und letztlich der Weg zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts) offen. Die antragstellende Gesellschaft hat jedoch gegen den Bescheid vom 11. Jänner 2010 - bei dessen Erlassung jedenfalls auch die als gesetz- bzw. verfassungswidrig erachteten Bestimmungen der angefochtenen Verordnungen anzuwenden waren - keine Berufung erhoben. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass mit dem Bescheid vom 11. Jänner 2010 dem Antrag der antragstellenden Gesellschaft auf Aufnahme des Luftfahrzeuges mit dem Kennzeichen D-HEOE (BK 117 B2) in den Anhang des AOC "A-338" vollinhaltlich Rechnung getragen wurde, wurden darüber hinaus doch auch die

antragstellende Gesellschaft belastende Verfügungen getroffen. 2.2. Ein solcher zumutbarer Weg stand der antragstellenden Gesellschaft jedoch offen. Aus dem von der Austro Control GmbH auf Aufforderung des Verfassungsgerichtshofes vorgelegten Bescheid vom 11. Jänner 2010 ergibt sich, dass die Austro Control GmbH als Luftfahrtbehörde erster Instanz im Zuge der Bescheiderlassung am 11. Jänner 2010 festgestellt hat, dass die Luftfahrzeuge mit den Kennzeichen OE-XRM (BO 105 S), D-HDRA (BO 105 S) und D-HDML (BO 105 CBS) der antragstellenden Gesellschaft gemäß §3 Abs2 AOCV 2008 nicht für Rettungs- und Ambulanzflüge eingesetzt werden dürfen. Dieser Umstand wurde durch den Spruch des Bescheides vom 11. Jänner 2010, der auch eine Ausstellung des Anhanges zum Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) "Nr. 338-03" anordnet, in Verbindung mit der Eintragung der Wortfolge "Not auth" (not authorized) in der Rubrik "Additional Operations" im Anhang "A-338-03" zum AOC "A-338" sichtbar gemacht. Dies ungeachtet dessen, dass der Antrag der nunmehr antragstellenden Gesellschaft an die Austro Control GmbH nur auf die Aufnahme eines Luftfahrzeuges in den Anhang des AOC Nr. A-338 gerichtet war. Gegen den Bescheid der Austro Control GmbH vom 11. Jänner 2010 stand der antragstellenden Gesellschaft das Rechtsmittel der Berufung (und letztlich der Weg zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts) offen. Die antragstellende Gesellschaft hat jedoch gegen den Bescheid vom 11. Jänner 2010 - bei dessen Erlassung jedenfalls auch die als gesetz- bzw. verfassungswidrig erachteten Bestimmungen der angefochtenen Verordnungen anzuwenden waren - keine Berufung erhoben. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass mit dem Bescheid vom 11. Jänner 2010 dem Antrag der antragstellenden Gesellschaft auf Aufnahme des Luftfahrzeuges mit dem Kennzeichen D-HEOE (BK 117 B2) in den Anhang des AOC "A-338" vollinhaltlich Rechnung getragen wurde, wurden darüber hinaus doch auch die antragstellende Gesellschaft belastende Verfügungen getroffen.

Es kann hier somit dahinstehen, ob die Beschränkung der Einsetzbarkeit der Hubschrauber schon unmittelbar aus §3 Abs2 AOCV 2008 oder erst durch die Zusammenschau mit dem ebenfalls angefochtenen "Betriebsstüchtigkeitshinweis BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009" erfließt, wäre der antragstellenden Gesellschaft sichtlich doch bereits ein bis zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts bekämpfbarer Bescheid vorgelegen. Im Zuge eines Verfahrens vor dem Verfassungsgerichtshof hätte die antragstellende Gesellschaft die verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die den Bescheid tragenden Rechtsvorschriften mittels Beschwerde gemäß Art144 B-VG vorbringen können (vgl. dazu VfGH 17.6.2010, V1/10, V2/10). Für die Frage der Zumutbarkeit eines solchen Weges kommt es auch nicht darauf an, ob eine Rechtsverfolgung in der Sache selbst Aussicht auf Erfolg hätte (zB VfSlg. 9394/1982 mwN). Es kann hier somit dahinstehen, ob die Beschränkung der Einsetzbarkeit der Hubschrauber schon unmittelbar aus §3 Abs2 AOCV 2008 oder erst durch die Zusammenschau mit dem ebenfalls angefochtenen "Betriebsstüchtigkeitshinweis BTH A-001, GZ: AOT779-007/1-09, vom 28. Dezember 2009" erfließt, wäre der antragstellenden Gesellschaft sichtlich doch bereits ein bis zu den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts bekämpfbarer Bescheid vorgelegen. Im Zuge eines Verfahrens vor dem Verfassungsgerichtshof hätte die antragstellende Gesellschaft die verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die den Bescheid tragenden Rechtsvorschriften mittels Beschwerde gemäß Art144 B-VG vorbringen können vergleiche dazu VfGH 17.6.2010, V1/10, V2/10). Für die Frage der Zumutbarkeit eines solchen Weges kommt es auch nicht darauf an, ob eine Rechtsverfolgung in der Sache selbst Aussicht auf Erfolg hätte (zB VfSlg. 9394 aus 1982, mwN).

2.3. Aus den genannten Gründen ergibt sich somit, dass es der antragstellenden Gesellschaft an der Legitimation zur Stellung eines (Individual)Antrages mangelt.

3. Die vorliegenden Anträge sind daher mangels Legitimation der antragstellenden Gesellschaft - welches Prozesshindernis vom Verfassungsgerichtshof bis zum Ende des Verfahrens von Amts wegen wahrzunehmen ist - gemäß §19 Abs3 Z2 lite VfGG in nichtöffentlicher Sitzung zurückzuweisen.

Schlagworte

Luftfahrt, VfGH / Individualantrag, VfGH / Formerfordernisse

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2010:V58.2010

Zuletzt aktualisiert am

21.11.2011

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at