

TE Vfgh Beschluss 2010/11/29 B1082/10, V94/10

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 29.11.2010

Index

92 Luftverkehr

92/01 Luftverkehr

Norm

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

VfGG §18, §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 § 18 heute
 2. VfGG § 18 gültig ab 01.02.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
 3. VfGG § 18 gültig von 01.01.2015 bis 31.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
 4. VfGG § 18 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 5. VfGG § 18 gültig von 05.07.1953 bis 28.02.2013

Leitsatz

Individualantrag auf Aufhebung einer (vermeintlichen) Verordnung der Austro Control GmbH betreffend Landungen ua auf Piste 11 des Flughafens Wien Schwechat unzulässig; keine eindeutige Bezeichnung der bekämpften Verordnungsstellen

Spruch

- I. Die Behandlung der Beschwerde wird abgelehnt. römisch eins. Die Behandlung der Beschwerde wird abgelehnt.
- II. Der Antrag wird zurückgewiesen. römisch zwei. Der Antrag wird zurückgewiesen.

Begründung

Begründung:

I. 1. Beschwerde zu B1082/10:römisch eins. 1. Beschwerde zu B1082/10:

a) Die Beschwerdeführer wohnen unterhalb der Anflugroute auf die Piste 11 des Flughafens Wien Schwechat. Mit Schriftsatz vom 19. April 2010 brachten sie beim Unabhängigen Verwaltungssenat Wien (im Folgenden: UVS) Beschwerden ein, in denen sie - auf das Wesentliche zusammengefasst - geltend machten, dass die Landeanflugroute auf die Piste 11 mitten durch das "Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15" führe, das nach der Zielsetzung des §5 des Luftfahrtgesetzes sowie der Luftverkehrsregeln 1967 und 2010 zu schützen sei. Die Austro Control Gesellschaft für Zivilluftfahrt m.b.H. (im Folgenden: Austro Control GmbH) als zuständige Flugsicherungsbehörde habe dennoch rechtswidrigerweise am 8. März 2010 Anordnungen an Piloten von Luftfahrzeugen erteilt, das "Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15" zu überfliegen und auf Piste 11 zu landen, obwohl die technische Notwendigkeit dafür nicht bestanden und die Zuweisung der Landepiste 11 daher keine Deckung in den Luftverkehrsregeln gefunden habe. Durch die "willkürlichen" Zuweisungen der Piste 11 am 8. März 2010 an Piloten von Luftfahrzeugen durch die Austro Control GmbH, die Maßnahmen unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt darstellen würden, seien die Beschwerdeführer in näher bezeichneten Rechten verletzt worden, weshalb die Maßnahmen vom UVS als rechtswidrig zu erklären seien.

b) Mit Bescheid des UVS vom 23. Juni 2010 wurden die Beschwerden gemäß §67a Z2 iVm §67c Abs3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) zurückgewiesen. Da den Beschwerdeführern für die von ihnen eingebrachten Beschwerden mangels individueller Betroffenheit die Beschwerdelegitimation fehle und sich daher die Anordnungen der Austro Control GmbH gegenüber den Beschwerdeführern nicht als verwaltungsbehördliche Befehlsgewalt darstellen würden, seien die Beschwerden vom UVS zurückzuweisen. b) Mit Bescheid des UVS vom 23. Juni 2010 wurden die Beschwerden gemäß §67a Z2 in Verbindung mit §67c Abs3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) zurückgewiesen. Da den Beschwerdeführern für die von ihnen eingebrachten Beschwerden mangels individueller Betroffenheit die Beschwerdelegitimation fehle und sich daher die Anordnungen der Austro Control GmbH gegenüber den Beschwerdeführern nicht als verwaltungsbehördliche Befehlsgewalt darstellen würden, seien die Beschwerden vom UVS zurückzuweisen.

c) In der gegen diese Entscheidung des UVS gemäß Art144 B-VG an den Verfassungsgerichtshof erhobenen Beschwerde vom 6. August 2010 werden die Verletzung in näher bezeichneten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten geltend gemacht und die kostenpflichtige Aufhebung der angefochtenen Entscheidung beantragt. Die Beschwerdeführer bringen dabei u.a. Folgendes vor (ohne Anführung von Fußnoten; Hervorhebungen wie im Original):

"...

2. Rechtswidrige Anordnungen des Durchfliegens des Flugbeschränkungsgebietes Wien

Z 6 des Anhang[s] F der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15. Feber 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs, BGBl. Nr. 56/1967 (Luftverkehrsregeln 1967 - LVR 1967) und seit 11. März 2010 Abs2 Z2.3 des Anhang[s] E der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010, BGBl 2010/80 (LVR 2010) sehen für ein Gebiet, das im Wesentlichen dem Wiener Gemeindegebiet entspricht, ein Flugbeschränkungsgebiet, genannt Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15), vor (Blg ./2). Ziffer 6, des Anhang[s] F der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 15. Feber 1967, betreffend die Regelung des Luftverkehrs, Bundesgesetzblatt Nr. 56 aus 1967, (Luftverkehrsregeln 1967 - LVR 1967) und seit 11. März 2010 Abs2 Z2.3 des Anhang[s] E der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2010, BGBl 2010/80 (LVR 2010) sehen für ein Gebiet, das im Wesentlichen dem Wiener Gemeindegebiet entspricht, ein Flugbeschränkungsgebiet, genannt Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15), vor (Blg ./2).

Entsprechend dieser Vorschrift hat der Anflug auf den Flughafen Wien durch das Flugbeschränkungsgebiet Richtung Osten (Piste 11) und Richtung Süden (Piste 16) die Ausnahme zu sein.

Grundsätzlich ist über Niederösterreich Richtung Westen, also auf Piste 29, und Richtung Norden, also auf Piste 34, zu landen, und zwar immer dann, wenn es (a) die Wetterlage und (b) die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen. Der Überflug über die Stadt ist somit die Ausnahme.

...

2.b Rechtswidrige Praxis der belangten Behörde

Die Austro Control GmbH ist Flugsicherungsbehörde für den Flughafen Wien. Zur Aufgabe der Flugsicherung zählt auch die individuelle Zuweisung eines Anflugwegs samt Vorschreibung der Anflugrichtung, -geschwindigkeit und -höhe an Luftfahrzeuge, die den Flughafen Wien anfliegen, um dort zu landen. Die Zuweisung einer Piste und des Landeanflugwegs erfolgt durch mündliche Anweisung eines Bediensteten der vor dem UVS belangten Behörde über Funk an den Piloten des anfliegenden Luftfahrzeugs.

Die vor dem UVS belangte Behörde ordnet häufig, so auch am 8. März 2010, das Durchfliegen des Flugbeschränkungsgebietes Wien LO R 15 durch landende Luftfahrzeuge zwecks Landung auf der Piste 11 an, selbst wenn weder von der Wetter-, noch von der Verkehrslage her die von der Verordnung über das Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15 geforderte Notwendigkeit besteht.

Diese Behördenpraxis der Zuweisung von Landeanflügen auf die Landepiste 11 ist daher rechtswidrig und stellt behördliche Willkür dar. Die Beschwerdeführer sind von dieser Behördenpraxis unmittelbar betroffen.

Aus diesem Grund haben sie gegen konkrete Anweisungen der Austro Control GmbH am 8. März 2010 an Piloten von Luftfahrzeugen, das Flugbeschränkungsgebiet Wien in Verletzung der Rechtsvorschrift über dieses Flugbeschränkungsgebiet zu überfliegen, Beschwerde an den UVS Wien (Blg ./4) wegen Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt erhoben.

...

5. Entscheidung des UVS im angefochtenen Bescheid

Der UVS Wien qualifizierte die Anordnungen der Austro Control GmbH an Piloten, eine bestimmte Flugroute über Wien zu nutzen, als Befehlsgewalt im Sinne des Art129a Abs1 Z2 B-VG. Er wies die Beschwerde aber zurück, da er die Auffassung vertrat, dass den Beschwerdeführern mangels individueller Betroffenheit die Beschwerdelegitimation fehle, sodass die Anordnungen der Austro Control GmbH sich gegenüber den Beschwerdeführern nicht als verwaltungsbehördliche Befehls- oder Zwangsgewalt darstellen würden.

Der UVS hat ausgeführt: 'Unstrittig können von einer Anordnung der Austro Control GmbH an einen Piloten, das Flugzeug über Wien zu fliegen, zigtausende in Wien lebende Menschen mittelbar (zB durch Fluglärm) betroffen sein. Es scheint daher nicht völlig verfehlt anzunehmen, dass ein janusköpfiger Verwaltungsakt vorliegen könnte, der sich gegenüber den Piloten als Ausübung verwaltungsbehördlicher Befehlsgewalt und gegenüber den Beschwerdeführern als Verordnung darstellt. Da dem UVS aber keine Verordnungsprüfungscompetenz zukommt, ist hiezu kein abschließendes rechtliches Urteil zu fällen.'

Aus dieser Ausführung ergibt sich das Vorgehen der Beschwerdeführer, die sowohl den Bescheid des UVS mittels eines Antrages gem Art144 B-VG als auch eine Anweisung der Austro Control GmbH mittels eines Antrages gem Art139 B-VG anfechten.

..."

2. Antrag zu V94/10:

a) Ebenfalls mit Schriftsatz vom 6. August 2010 brachten die Beschwerdeführer (hinsichtlich des Antrages V94/10 im Folgenden: Antragsteller) einen auf Art139 B-VG gestützten Antrag ein, mit welchem sie begehren, der Verfassungsgerichtshof möge "die von der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung am 8.3.2010 erlassene Verordnung, mit der die Beschwerdeführer verpflichtet wurden, ab kurz vor 16:00 für ca. 3 Minuten das Überfliegen ihrer im Flugbeschränkungsgebiet LOR 15 gelegenen Wohnsitze durch ein Luftfahrzeug im Landeanflug auf die Piste 11 des Flughafen[s] Wien (Flugnummer 355b8946) und die damit verbundenen Immissionen und Risiken zu erdulden", als gesetzwidrig aufheben.

b) Die Wohnsitze der Antragsteller würden unmittelbar unterhalb der Anflugroute auf die Piste 11 des Flughafens Wien Schwechat liegen. Die Landeanflugroute auf die Piste 11 führe mitten durch das "Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15" und somit über dichtest besiedeltes Stadtgebiet, das nach der Zielsetzung des §5 des Luftfahrtgesetzes sowie der Luftverkehrsregeln 1967 und 2010 zu schützen sei. Entgegen den Bestimmungen über das "Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15" würde die Austro Control GmbH als zuständige Flugsicherungsbehörde regelmäßig das Durchfliegen des

"Flugbeschränkungsgebietes Wien LO R 15" durch landende Luftfahrzeuge anordnen. Sie würde Flugzeuge auch dann durch das "Flugbeschränkungsgebiet Wien LO R 15" auf die Piste 11 führen, wenn weder von der Wetter-, noch von der Verkehrslage her die dafür geforderte Notwendigkeit bestehe.

So habe die Austro Control GmbH auch am 8. März 2010, an einem im Sinne der Luftfahrt windstillen Tag, kurz vor 16 Uhr einem Luftfahrzeug (Flugnummer 355b8946) das Überfliegen des "Flugbeschränkungsgebietes Wien LO R 15" in rechtswidriger Weise gestattet, obwohl weder die Wetter- noch die Verkehrslage dies geboten habe. Dieser Rechtsakt der Austro Control GmbH stelle eine Verordnung iSd Art139 B-VG dar, welcher die Antragsteller in näher bezeichneten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten verletze, weshalb "die von der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung am 8.3.2010 erlassene Verordnung, mit der die Beschwerdeführer verpflichtet wurden, ab kurz vor 16:00 für ca. 3 Minuten das Überfliegen ihrer im Flugbeschränkungsgebiet LOR 15 gelegenen Wohnsitze durch ein Luftfahrzeug im Landeanflug auf die Piste 11 des Flughafens Wien (Flugnummer 355b8946) und die damit verbundenen Immissionen und Risiken zu erdulden, zur Gänze als gesetzwidrig aufzuheben" sei.

c) Bezüglich ihrer unmittelbaren Betroffenheit und ihrer Antragslegitimation brachten die Antragsteller u.a. Folgendes vor (ohne Anführung von Fußnoten; Hervorhebungen wie im Original):

"...

2.d Betroffenheit der Antragsteller

Die Wohnsitze der Antragsteller liegen unmittelbar unterhalb der Anflugroute auf die Piste 11. (Der Antragsteller zu 1. wohnt im

10. Wiener Gemeindebezirk, der Antragsteller zu 2. wohnt im 13. und jener zu 3. im 14. Wiener Gemeindebezirk.) Sie sind von der Zuweisung von Anflugrouten und Landepisten durch die Antragsgegnerin unmittelbar betroffen. Diese Betroffenheit folgt insbesondere aus dem Absturzrisiko sowie aus der unmittelbar spürbaren Lärmbelastung. Die beim Wohnort des Antragstellers zu 1. betriebene und von einem gerichtlich beeideten Sachverständigen hinsichtlich ihrer Aussagekraft positiv beurteilte Lärmmessstelle in der Vetttersgasse im

10. Wiener Gemeindebezirk zeigt für den 8. März 2010 die in Blg ./5 dargestellte Belastung an.

Die belangte Behörde dirigiert Luftfahrzeuge in dem Wissen durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien, dass der Überflug für die Bewohner dieses Gebietes, sohin auch für die Beschwerdeführer, mit Immissionen, insbesondere Lärm sowie einem unnötigen Absturzrisiko verbunden ist.

3. Janusköpfiger Verwaltungsakt

Der unabhängige Verwaltungssenat Wien hat im unter I. angefochtenen Bescheid ausgeführt, dass ein janusköpfiger Verwaltungsakt vorliegen könnte, der sich gegenüber den Piloten als Ausübung verwaltungsbehördlicher Befehlsgewalt und gegenüber den Beschwerdeführern - neben dem unmittelbar daraus erfließenden faktischen Duldungszwang - als Verordnung darstellt. Der unabhängige Verwaltungssenat Wien hat im unter römisch eins. angefochtenen Bescheid ausgeführt, dass ein janusköpfiger Verwaltungsakt vorliegen könnte, der sich gegenüber den Piloten als Ausübung verwaltungsbehördlicher Befehlsgewalt und gegenüber den Beschwerdeführern - neben dem unmittelbar daraus erfließenden faktischen Duldungszwang - als Verordnung darstellt.

Neben einem Akt unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt stellen die einzelnen im oben dargestellten Sachverhalt an die Piloten gerichteten Anweisungen auch Verordnungen dar, weil diese Akte einen normativen Inhalt haben und sich nicht nur an die Piloten, sondern durch Begründung einer Duldungspflicht auch an die Allgemeinheit richten.

Nach ständiger Judikatur ist für die rechtliche Qualität als Verordnung nicht der formelle Adressatenkreis und die äußere Bezeichnung oder das Fehlen einer solchen und auch nicht die Art der Kundmachung, sondern nur der Inhalt des Verwaltungsaktes maßgebend.

Diese Verordnungen werden in erster Linie als Weisungen gegenüber den Piloten kundgemacht, die Folge dieser Kundmachung wird von den Antragstellern wahrgenommen, muss doch davon ausgegangen werden, dass die Piloten nur zugewiesene Anflugrouten benutzen. Daher liegt hier eine Kundmachung des Inhaltes dieser Verordnungen mit

anderen als sprachlichen Mitteln vor. Jedenfalls aber haben diese Verordnungen ein 'Mindestmaß an Publizität' erlangt, da die faktische Kenntnis der Normadressaten dieses Mindestmaß erfüllt.

Dass diese Verordnungen in erster Linie als Weisungen gegenüber den Piloten kundgemacht werden, nimmt ihnen nicht ihren Charakter als Verordnung, da es sich dabei um sogenannte janusköpfige Verwaltungsakte handelt, die einem Teil der davon Betroffenen gegenüber ihre Wirkung als Bescheide (oder als verfahrensfreier Verwaltungsakt) entfalten, dem anderen Teil gegenüber ihre Wirkung aber als Verordnung entfalten.

Durchführungsverordnungen bedürfen zwar einer iSd Art18 Abs1 B-VG ausreichend bestimmten gesetzlichen Grundlage, zu ihrer Erlassung bedarf es aber keiner ausdrücklichen einfachgesetzlichen Ermächtigung, sie dürfen unmittelbar auf Grund des Art18 Abs2 B-VG erlassen werden. Art18 Abs2 B-VG verpflichtet den Ordnungsgeber aber auch, gesetzwidrige Verordnungen aufzuheben und solche erst gar nicht zu erlassen.

Ungeachtet der Frage, ob §119 iVm §120a LFG eine ausreichende einfachgesetzliche Ermächtigung für Verordnungen durch die Antragsgegnerin darstellt und ob die in §120a Abs3 LFG genannte 'luftfahrtübliche' Kundmachung auch gegenüber der bloß überflogenen Allgemeinheit ausreicht, besteht der Inhalt dieser einzelnen Verordnungen darin, das Durchfliegen des Flugbeschränkungsgebietes LO R 15 Wien zwecks Landung auf der Piste 11 zu dulden. Ungeachtet der Frage, ob §119 in Verbindung mit §120a LFG eine ausreichende einfachgesetzliche Ermächtigung für Verordnungen durch die Antragsgegnerin darstellt und ob die in §120a Abs3 LFG genannte 'luftfahrtübliche' Kundmachung auch gegenüber der bloß überflogenen Allgemeinheit ausreicht, besteht der Inhalt dieser einzelnen Verordnungen darin, das Durchfliegen des Flugbeschränkungsgebietes LO R 15 Wien zwecks Landung auf der Piste 11 zu dulden.

Diese Verordnungen stehen im Widerspruch zur Regelung des Flugbeschränkungsgebietes Wien und sind daher rechtswidrig.

B. Bekämpfte Norm

Angefochten wird die von der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung am 8. März 2010 erlassene Verordnung, mit der die Beschwerdeführer verpflichtet wurden, ab kurz vor 16:00 für ca. 3 Minuten das Überfliegen ihrer im Flugbeschränkungsgebiet LOR 15 gelegenen Wohnsitze durch ein Luftfahrzeug im Landeanflug auf die Piste 11 des Flughafen[s] Wien (Flugnummer 355b8946; Blg ./10) und die damit verbundenen Immissionen und Risiken zu erdulden, und zwar zur Gänze wegen Gesetzwidrigkeit.

Die Rechtswidrigkeit ergibt sich daraus, dass das bezeichnete Luftfahrzeug durch LO R 15 dirigiert wurde, obwohl weder die Wetter- noch die Verkehrslage dies geboten hat. Zur Zeit des Überfluges von ca. 15:55 bis 15:57 wehte äußerst schwacher Nordostwind, zwischen 15:30 und 16:00 erfolgten gerade einmal 12 Landungen und 14 Starts, sohin 26 Flugbewegungen auf allen Pisten (Blg ./5, ./11, ./12). Das Verkehrsaufkommen in dieser Zeitspanne war also gering. Die Verkehrslage hätte es daher im Gegenteil geboten, auf Piste 29, also von Westen zu landen, da ca. 7 min vor der Landung, um 15:51, auf Piste 29 gestartet wurde (Flugnummer 5e5b8946; Blg ./13).

Die Beschwerdeführer sind zwar durch alle Verordnungen, mit denen am 8. März 2010 rechtswidrigerweise Landeanflüge auf die Piste 11 angeordnet wurden, beschwert, fechten aber aufgrund des Gebührenrisikos für die Anfechtung weiterer 61 Verordnungen an diesem Tag beispielhaft nur (diese) eine Verordnung an.

C. Antragslegitimation

Die Wohnsitze der Antragsteller liegen unmittelbar unterhalb der Anflugroute auf die Piste 11.

Der angefochtene Rechtsakt, wonach der Durchflug des Flugbeschränkungsgebietes Wien zulässig ist, richtet sich einerseits an Piloten von Luftfahrzeugen, andererseits an die Allgemeinheit, somit auch an die Antragsteller.

Ausgehend von der Rechtsansicht des UVS Wien zu UVS-02/40/3611/2010-8, UVS-02/40/3612/2010, UVS-02/40/3613/2010 vom 23. Juni 2010, wonach der angefochtene Rechtsakt nicht als Akt unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt bekämpft werden kann, steht den Antragstellern kein anderer Weg als ein Individualantrag auf Normenkontrolle gem Art139 B-VG zur Abwehr des rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung.

Bei der Bekämpfung dieses Rechtsaktes über die Zuweisung einer Anflugroute und Landepiste als Verordnung kommt auch kein Umweg über ein Administrativverfahren in Frage, da er für die Antragsteller unmittelbar, ohne Erlassung eines Bescheides oder einer gerichtlichen Entscheidung wirksam geworden ist.

Diese Verordnung greift in die Rechtssphäre der Antragsteller nachteilig ein. Der Eingriff in die Rechtssphäre der Antragsteller ist unmittelbar, da Art und Ausmaß eindeutig bestimmt sind - er besteht insbesondere in der Schaffung eines erhöhten Absturzrisikos in dicht bebautem Stadtgebiet, sohin in einer Verletzung des Rechtes auf Leben und einem Eingriff in das Recht auf Eigentum durch alle mit einem Überflug verbundenen Einwirkungen, wie insbesondere die unmittelbar spürbare Lärmbelastung.

Durch den Eingriff werden die Rechte der Antragsteller auch aktuell beeinträchtigt. Derartige rechtswidrige Verordnungen werden laufend erlassen, von Piloten von Luftfahrzeugen befolgt und formell nicht aufgehoben. Derartige rechtswidrige Verordnungen wurden beispielsweise zeitnah am 2., 4. und 9. Juli 2010 erlassen, indem Luftfahrzeuge bei Windstille durch LOR 15 dirigiert wurden.

Würde man auch unter diesen speziellen Umständen verlangen, dass die aktuelle Betroffenheit der Antragsteller sowohl im Zeitpunkt der Einbringung des Antrages als auch im Zeitpunkt der Entscheidung des VfGH gegeben sein muss, würde eine Anfechtung dieser Norm an ausschließlich praktisch-manipulativen Umständen, insbesondere daran scheitern, dass zwischen Erlassung der jeweiligen Verordnung und Überflug der Wohnsitze der Beschwerdeführer nur wenige Minuten liegen. Der VfGH spricht zur Gleichheitskonformität von Gesetzen regelmäßig aus, dass der Eintritt einer Rechtsfolge nicht von Zufällen im Sinne von bloß manipulativen Umständen abhängen darf. Genausowenig kann die Unbekämpfbarkeit einer Rechtsverletzung durch rein manipulative Umstände begründet werden.

..."

II. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:römisch zwei. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:

1. Beschwerde zu B1082/10:

a) Der Verfassungsgerichtshof kann die Behandlung einer Beschwerde in einer nicht von der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossenen Angelegenheit ablehnen, wenn von der Entscheidung die Klärung einer verfassungsrechtlichen Frage nicht zu erwarten ist (Art144 Abs2 B-VG). Ein solcher Fall liegt vor, wenn zur Beantwortung der maßgebenden Fragen spezifisch verfassungsrechtliche Überlegungen nicht erforderlich sind.

b) Die Beschwerde rügt die Verletzung in näher bezeichneten verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten. Die gerügten Rechtsverletzungen wären im vorliegenden Fall aber nur die Folge einer - allenfalls grob - unrichtigen Anwendung des einfachen Gesetzes. Spezifisch verfassungsrechtliche Überlegungen sind zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen nicht anzustellen. Die Sache ist auch nicht von der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen.

Demgemäß wurde beschlossen, von einer Behandlung der Beschwerde abzusehen (§19 Abs3 Z1 iVm §31 letzter Satz VfGG). Demgemäß wurde beschlossen, von einer Behandlung der Beschwerde abzusehen (§19 Abs3 Z1 in Verbindung mit §31 letzter Satz VfGG).

2. Antrag zu V94/10:

a) 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.

b) Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist für die Qualifikation eines Rechtsaktes als Verordnung im Sinn des Art139 B-VG weder seine Bezeichnung noch der formelle Adressatenkreis, noch die Art seiner Veröffentlichung bestimmend; vielmehr kommt es auf den normativen Gehalt des Verwaltungsaktes an (vgl. VfSlg. 18.112/2007 mwN). b) Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist für die Qualifikation eines Rechtsaktes als Verordnung im Sinn des Art139 B-VG weder seine Bezeichnung noch der formelle Adressatenkreis, noch die Art seiner Veröffentlichung bestimmend; vielmehr kommt es auf den normativen Gehalt des Verwaltungsaktes an vergleiche VfSlg. 18.112 aus 2007, mwN).

Eine Verordnung ist eine generelle Rechtsvorschrift, die von einer Verwaltungsbehörde erlassen wurde und sich nach

ihrem Inhalt an die Rechtsunterworfenen richtet, wobei es auf dieser Ebene der Prüfung zunächst auf die Rechtmäßigkeit der Norm nicht ankommt (vgl. VfSlg. 5536/1967, 12.574/1990). Eine Verordnung ist eine generelle Rechtsvorschrift, die von einer Verwaltungsbehörde erlassen wurde und sich nach ihrem Inhalt an die Rechtsunterworfenen richtet, wobei es auf dieser Ebene der Prüfung zunächst auf die Rechtmäßigkeit der Norm nicht ankommt (vergleiche VfSlg. 5536 aus 1967,, 12.574 aus 1990,).

c) Wendet man diese Kriterien auf die vorliegende Anordnung der Austro Control GmbH an einen Piloten, das Flugzeug über ein Flugbeschränkungsgebiet zu fliegen, an, so zeigt sich, dass es sich hierbei nicht um eine Verordnung iSd Art139 Abs1 B-VG handelt.

Die Anordnung der Austro Control GmbH vom 8. März 2010 an den Piloten eines Luftfahrzeuges (Flugnummer 355b8946) richtet sich inhaltlich nämlich nicht an einen nach generellen Merkmalen bestimmten Personenkreis (vgl. zu dieser Voraussetzung VfSlg. 12.935/1991), sondern nur gegen den individuell betroffenen Piloten. Nur dieser ist Adressat des Befehls und nur diesem drohen Sanktionen im Falle der Missachtung der Anordnung. Daher handelt es sich bei der Anordnung nicht um eine Verordnung iSd Art139 Abs1 B-VG. Die Anordnung der Austro Control GmbH vom 8. März 2010 an den Piloten eines Luftfahrzeuges (Flugnummer 355b8946) richtet sich inhaltlich nämlich nicht an einen nach generellen Merkmalen bestimmten Personenkreis (vergleiche zu dieser Voraussetzung VfSlg. 12.935 aus 1991,), sondern nur gegen den individuell betroffenen Piloten. Nur dieser ist Adressat des Befehls und nur diesem drohen Sanktionen im Falle der Missachtung der Anordnung. Daher handelt es sich bei der Anordnung nicht um eine Verordnung iSd Art139 Abs1 B-VG.

Dass die Anordnung jeweils nur an eine bestimmte Person gerichtet ist, zeigt bereits deutlich, dass es sich nicht um eine generelle Anordnung normativen Gehalts handelt (vgl. zB VfSlg. 18.112/2007), welche die Rechtssphäre Dritter berührt. Dass die Anordnung jeweils nur an eine bestimmte Person gerichtet ist, zeigt bereits deutlich, dass es sich nicht um eine generelle Anordnung normativen Gehalts handelt (vergleiche zB VfSlg. 18.112 aus 2007,), welche die Rechtssphäre Dritter berührt.

d) Der Antrag war daher schon mangels Vorliegens eines geeigneten Prüfungsgegenstandes als unzulässig zurückzuweisen.

e) Dieser Beschluss konnte gemäß §19 Abs3 Z2 lita VfGG ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung gefasst werden.

Schlagworte

Luftfahrt, VfGH / Individualantrag, VfGH / Formerfordernisse, Verordnungsbegriff, VfGH / Mängelbehebung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2010:B1082.2010

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