

TE Lvwg Erkenntnis 2017/5/22 LVwG-2016/40/1619-2

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 22.05.2017

Entscheidungsdatum

22.05.2017

Index

92 Luftverkehr

Norm

LFG §169 Abs1 Z4

1. LFG § 169 heute
2. LFG § 169 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 169 gültig von 01.08.2021 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 169 gültig von 01.08.2017 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2017
5. LFG § 169 gültig von 01.10.2013 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
6. LFG § 169 gültig von 01.01.2011 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 111/2010
7. LFG § 169 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
8. LFG § 169 gültig von 01.07.2006 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2006
9. LFG § 169 gültig von 24.02.2006 bis 30.06.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 27/2006
10. LFG § 169 gültig von 01.01.2006 bis 23.02.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 98/2005
11. LFG § 169 gültig von 01.08.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 98/2005
12. LFG § 169 gültig von 01.01.2005 bis 31.07.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 173/2004
13. LFG § 169 gültig von 01.09.2003 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003
14. LFG § 169 gültig von 01.08.2002 bis 31.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
15. LFG § 169 gültig von 01.10.1999 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 105/1999
16. LFG § 169 gültig von 01.09.1997 bis 30.09.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/1997

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Mag. Hannes Piccolroaz über die Beschwerde des AA B GmbH, Heliport, X, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 21.06.2016, ****, Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Mag. Hannes Piccolroaz über die Beschwerde des AA B GmbH, Heliport, römisch zehn, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 21.06.2016, ****,

zu Recht erkannt:

1. Gemäß § 50 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde Folge gegeben, das Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.1. Gemäß Paragraph 50, Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) wird der Beschwerde Folge gegeben, das Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer eins, VStG eingestellt.

2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG unzulässig.2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz (VwGG) eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen, und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

Entscheidungsgründe

I.römisch eins.

Verfahrensgang:

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer zur Last gelegt wie folgt:

„Sie haben als Pilot des Luftfahrzeuges

1.) der Type ***, mit dem Kennzeichen ***, welches auf die B- GmbH mit Sitz in X, zugelassen ist, am 18.05.2015, um 08.37 Uhr bei dem in Betrieb genommenen Zivilflugfeld „Hubschrauberflugplatz Z“ auf GSte. *1 und *2, beide KG Z außerhalb der genehmigten Landefläche eine Landung (und zwar süd/östlich des Hangars – die mit „B“ gekennzeichnete Fläche – siehe Legende) durchgeführt, obwohl mittels Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. ** für den gegenständlichen Heliport die jeweilige Aufsetz- sowie Landefläche genau definiert wurde und die Landung nur dort zu erfolgen hat.der Type ***, mit dem Kennzeichen ***, welches auf die B- GmbH mit Sitz in römisch zehn, zugelassen ist, am 18.05.2015, um 08.37 Uhr bei dem in Betrieb genommenen Zivilflugfeld „Hubschrauberflugplatz Z“ auf GSte. *1 und *2, beide KG Z außerhalb der genehmigten Landefläche eine Landung (und zwar süd/östlich des Hangars – die mit „B“ gekennzeichnete Fläche – siehe Legende) durchgeführt, obwohl mittels Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. ** für den gegenständlichen Heliport die jeweilige Aufsetz- sowie Landefläche genau definiert wurde und die Landung nur dort zu erfolgen hat.

2.) der Type ***, mit dem Kennzeichen ***, welches auf die B GmbH mit Sitz in 5600 X, zugelassen ist, am 18.05.2015, um 08.37 Uhr eine Landung (und zwar süd/östlich des Hangars – die mit „B“ gekennzeichnete Fläche - siehe Legende) durchgeführt, wobei Teile des Luftfahrzeuges in den Luftraum der Gp. Nr. *3, KG Z ragten und somit außerhalb des Zivilflugfeldes „Hubschrauberflugplatz Z“ eine Außenlandung gemäß § 9 Luftfahrtgesetz 1957 (LFG) erfolgte, ohne dass die gegenständliche Außenlandung durch den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 12.12.2014, GZl. *** („Bewilligung für Außenlandungen und Abflüge“) gedeckt war.der Type ***, mit dem Kennzeichen ***, welches auf die B GmbH mit Sitz in 5600 römisch zehn, zugelassen ist, am 18.05.2015, um 08.37 Uhr eine Landung (und zwar süd/östlich des Hangars – die mit „B“ gekennzeichnete Fläche - siehe Legende) durchgeführt, wobei Teile des Luftfahrzeuges in den Luftraum der Gp. Nr. *3, KG Z ragten und somit außerhalb des Zivilflugfeldes „Hubschrauberflugplatz Z“ eine Außenlandung gemäß Paragraph 9, Luftfahrtgesetz 1957 (LFG) erfolgte, ohne dass die gegenständliche Außenlandung durch den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 12.12.2014, GZl. *** („Bewilligung für Außenlandungen und Abflüge“) gedeckt war.

Legende:

„im pdf ersichtlich“

Hinweis:

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, **** wurde

unter Spruchpunkt I Auflage 2 vorgeschrieben, dass die Kennzeichnung der Aufsetzfläche durch ein weißes „H“ mit einer Länge von 3 m, einer Breite von 1,8 m und einer Schriftstärke von 0,4 m mit der Spitze nach Norden auszuführen ist. Die Landefläche ist mit einem 0,9 m breiten weißen Kreisring zu markieren. unter Spruchpunkt römisch eins Auflage 2 vorgeschrieben, dass die Kennzeichnung der Aufsetzfläche durch ein weißes „H“ mit einer Länge von 3 m, einer Breite von 1,8 m und einer Schriftstärke von 0,4 m mit der Spitze nach Norden auszuführen ist. Die Landefläche ist mit einem 0,9 m breiten weißen Kreisring zu markieren.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1. § 169 Abs. 1 Ziffer 4 LFG iVm. dem Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. **Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 4 LFG in Verbindung mit dem Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. ***

2. § 9 Abs. 1 LFG iVm. § 169 Abs. 1 Ziffer 1 LFG Paragraph 9, Absatz eins, LFG in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 1 LFG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):

Gemäß:

Ersatzfreiheitsstrafe:

1. 100,00

2. 100,00

§ 169 Abs. 1 1. Satz LFG Paragraph 169, Absatz eins, 1. Satz LFG

§ 169 Abs. 1 1. Satz LFG Paragraph 169, Absatz eins, 1. Satz LFG

6 Stunden

6 Stunden“

In der Begründung führte die Bezirkshauptmannschaft Y aus, dass aufgrund vermehrter Anrainerbeschwerden über das Flugfeld „Hubschrauberflugplatz Z“ im Jahr 2015 von Mai bis Juli Überwachungsmaßnahmen zur Feststellung durchgeführt wurden, ob auf dem Hubschrauberflugplatz Z mehr gewerbliche Flüge als Rettungsflüge vorgenommen werden. Dabei wurden die Kontrollorgane der Bezirkshauptmannschaft Y angewiesen, die Zeit der Starts und Landungen der Hubschrauber und die Örtlichkeiten der Landungen/der Starts sowie besondere Ergebnisse zu protokollieren. Die Überwachungen ergaben, dass nicht nur im Winter, sondern auch im Sommer die Anzahl der Rettungsflüge jene der gewerblichen Flügen überwiegt und somit die seit Jahren erhobenen Vorwürfe nicht bestätigt werden konnten.

Aufgrund der vorgelegten Kontrollblätter wurde seitens der Bezirkshauptmannschaft Y Erhebungen im Hinblick auf die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes geführt.

Da der Beschwerdeführer weder zu einer mündlichen Verhandlung erschienen noch eine schriftliche Rechtfertigung hinsichtlich der angelasteten Verwaltungsübertretung eingebracht habe, steht für die Behörde zweifelsfrei fest, dass er die Tat in objektiver Hinsicht zu verantworten habe. Die Glaubhaftmachung eines fehlenden Verschuldens liegt zudem nicht vor, weshalb dem Beschwerdeführer Mindestfahrlässigkeit zur Last zu legen ist.

Dagegen richtet sich die fristgerechte Beschwerde des AA, in der darauf hingewiesen wurde, dass eine umfassende, seine gänzliche Unschuld beweisende, Beschwerde erst nach Kenntnis des gesamten Akteninhaltes abgegeben werden könne.

Mit Mängelbehebungsauftrag des Landesverwaltungsgerichtes Tirol vom 8.8.2016 wurde der Beschwerdeführer auf

die formalen Voraussetzungen einer Beschwerde sowie auf die Möglichkeit der Akteneinsicht beim Landesverwaltungsgericht Tirol hingewiesen und ihm die Möglichkeit geboten, binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Auftrages eine im angeführten Sinn verbesserte Beschwerde einzubringen, widrigenfalls die Beschwerde zurückgewiesen wird.

Mit Beschwerdeergänzung vom 12.09.2016 brachte Herr AA vor wie folgt:

„In Ergänzung zur Beschwerde zu Zl. **** bringe ich nach Kenntnis des Akteninhaltes vor, dass ich keinerlei Verwaltungsübertretung begangen habe. Das bekämpfte Straferkenntnis ist deshalb rechtwidrig, weil ich weder gegen den Bescheid GZ.**** vom 29.01.2003 noch gegen die Bestimmungen des § 9 LFG verstoßen habe.“ „In Ergänzung zur Beschwerde zu Zl. **** bringe ich nach Kenntnis des Akteninhaltes vor, dass ich keinerlei Verwaltungsübertretung begangen habe. Das bekämpfte Straferkenntnis ist deshalb rechtwidrig, weil ich weder gegen den Bescheid GZ.**** vom 29.01.2003 noch gegen die Bestimmungen des Paragraph 9, LFG verstoßen habe.

Es ist unrichtig, dass ich außerhalb der genehmigten Landefläche eine Landung durchgeführt habe - tatsächlich erfolgte die Landung im genehmigten Landebereich. Ebenso ist es unrichtig, dass der Hubschrauber *** so abgestellt wurde, dass Teile über die Heliportgrenzen hinausragten, kein Teil des Hubschraubers überragte die genehmigten Heliport-Grenzen.

Im konkreten Fall ist der Bescheid GZ. *** vom 29.01.2003 die sogenannte „Errichtungsbewilligung“ für den Heliport Z. Als Pilot kann ich nicht gegen die Errichtungsbewilligung verstoßen, weil diese die Errichtung, jedoch nicht den Betrieb am Heliport regelt.

Die Landung (Landeanflug) erfolgte auf die gekennzeichnete Landefläche, anschließend wurde der Hubschrauber innerhalb der genehmigten Flugplatzgrenzen abgestellt. Es gibt keinerlei Rechtsvorschrift, dass der Hubschrauber auf der Landefläche/Aufsetzpunkt aufgesetzt werden muss, das ergibt sich auch nicht aus dem Bescheid **** vom 29.1.2003.

Aus dem Bescheid **** vom 29.1.2003 ergibt sich lediglich, wie die Aufsetz- und die Landefläche zu kennzeichnen ist. Es ergeben sich daraus keinerlei Bestimmungen, wie und wo die Landung bzw. das Abstellen von Luftfahrzeugen zu erfolgen haben. Es ergibt sich daraus auch keinerlei Bestimmung, dass der Hubschrauber auf der Landefläche absetzen muss, bevor er zur Abstellfläche/Parkfläche verbracht wird, ebenso nicht wie die Verbringung des Hubschraubers zur Parkfläche zu erfolgen hat. Wo Hubschrauber am Zivilflugplatz Z abgestellt/geparkt werden, ist in keinerlei Bescheid geregelt, somit können Hubschrauber innerhalb des gesamten Zivilflugplatzbereiches geparkt/abgestellt werden.

Vergleichbar mit einer Hubschrauberlandung am Flughafen Innsbruck, hier erfolgt der Landeanflug ebenfalls auf die Landepiste (Landefläche), der Hubschrauber wird aber dort nicht abgesetzt, sondern der Hubschrauber geht vom Landeanflug in den Schwebeflug über, ohne auf der Piste aufzusetzen. Anschließend schwebt der Hubschrauber zu seiner zugewiesenen Abstellposition. Würde der Hubschrauber auf der Landefläche am Flughafen Innsbruck abgesetzt werden, so müsste der Flughafen für zumindest 30 Minuten gesperrt werden, weil der Hubschrauber nach vollkommenen Stillstand der Rotorblätter (dauert bis zu 5 Minuten) mit Hilfe von Transporträdern von der Landefläche geschoben werden müsste. Diese Transporträder müsste der Hubschrauber mitbringen, weil diese je nach HS-Typ unterschiedlich sind. Dh. sie müssten aus dem Hubschrauber ausgepackt und am HS montiert werden - anschließend müssten zumindest 5 Personen den HS von der Landefläche schieben.

Die Vorgehensweise, dass der Hubschrauber auf die Landefläche seinen Landeanflug durchführt und anschließend zu seiner Parkposition schwebt, ist auch der Bezirkshauptmannschaft Y bestens bekannt, zudem sie ja sowohl die Errichtungs- als auch die Betriebsbewilligung für den Heliport IY erteilt hat. Diese Vorgehensweise wurde auch seit 2004 anstandslos praktiziert, bis es zu einem politischen Streit in der Gemeinde Z kam. Nun versuchte man mit bis zu 40 Strafverfahren gegen die B GmbH bzw. dessen Mitarbeitern den Heliport zu bekämpfen, wo es nur geht. Alle Verfahren wurden schließlich von der Rechtsmittelinstanz eingestellt - Rechtfertigungen an die BH Y sind sinnlos, da ohnehin gestraft wird, der Strafreferent ist gewählter Gemeinderat in der Gemeinde Z.

Auf keinem Heliport der Welt wird der Hubschrauber auf der Landefläche abgesetzt, weil dadurch der Flugplatz gesperrt werden müsste. Vielmehr erfolgt der Landeanflug auf die Landefläche und sobald der Hubschrauber in den Bodeneffekt kommt (ca. eine Höhe, die geringer ist als der Rotordurchmesser), geht der Hubschrauber in den

Schwebeflug über und schwebt ohne abzusetzen auf seine Parkposition.

Unabhängig von den rechtlichen Aspekten hat sich die Person, welche diese angeblichen Verwaltungsübertretungen festgestellt hat, auf einem 1 Kilometer entfernten Ort mit einem Höhenunterschied von 200 Meter befunden, wo sich auf der Sichtstrecke zahlreiche Hindernisse befinden, sodass diese niemals in der Lage ist, den genauen Landeort einzusehen. Aus einer Entfernung von einem Kilometer ist es niemanden möglich festzustellen, ob ein Hubschrauber 10 oder 15 Meter weiter links oder rechts, vorne oder hinten schwebt/landet oder abgesetzt wird. Es ist auch niemanden möglich, aus einer Entfernung von 1 Kilometer auf den Meter genau die Flugplatzgrenzen zu erkennen.

Gesamt betrachtet handelt es sich wiederum um einen Versuch der BH Y einen strafbaren Sachverhalt zu konstruieren, die Beweislast auf den Beschuldigten bzw. auf den LVwG Tirol abzuwälzen. In einem vergleichbaren Fall, wo zu geringe Mindestabstände zwischen Hubschraubern vorgeworfen wurde, hat der LVwG Tirol ein Gutachten von über € 6.000,- erstellen lassen. Das Verwaltungsstrafverfahren wurde eingestellt - sinngemäße Kommentar des Strafreferenten – der LVwG kann sich die Gutachterkosten besser leisten.

Es wird ersucht

1.)

Das Verwaltungsstrafverfahren mangels Vorliegen einer Verwaltungsübertretung einzustellen

in eventu

2.)

Eine mündliche Verhandlung durchzuführen, wobei hier insbesondere das erhebende Organ Frau CC c/o Bezirkshauptmannschaft Y als Zeuge zu laden wäre;“

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den Strafakt der belangten Behörde sowie in das Aktenkonvolut „C GmbH – Hubschrauberflugplatz Z“, Teil 1 bis 5***.

Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte vor dem Hintergrund des § 44 Abs 2 zweiter Fall VwGVG entfallen. Die Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte vor dem Hintergrund des Paragraph 44, Absatz 2, zweiter Fall VwGVG entfallen.

II.römisch zwei.

Sachverhalt und Beweismwürdigung:

Feststeht, dass die in den Schuldvorwürfen näher umschriebenen Starts und Landungen in der beschriebenen Form durchgeführt wurden.

Diese Feststellungen ergeben sich in erster Linie aus dem vorliegenden Kontrollblatt vom 18.5.2015 (erhebendes Organ: CC) sowie die beiliegende Lichtbilddokumentation.

III.römisch drei.

Rechtsgrundlagen:

Im Gegenstandsfall sind folgende Bestimmung des Luftfahrtgesetz, BGBl Nr 253/1957 idF BGBl I Nr 80/2016 (LFG), von Relevanz: Im Gegenstandsfall sind folgende Bestimmung des Luftfahrtgesetz, Bundesgesetzblatt Nr 253 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 80 aus 2016, (LFG), von Relevanz:

„Außenlandungen und Außenabflüge

§ 9 Paragraph 9

(1) 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. (1) 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.

Zivilflugplatz-Bewilligung

§ 68 Paragraph 68

(1) Zivilflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

Strafbestimmungen und einstweilige Zwangs- und Sicherheitsmaßnahmen

Strafbestimmungen

§ 169. (1) Wer

1.

diesem Bundesgesetz,

2.

den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,

3.

folgenden unionsrechtlichen Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:

...

4.

den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen
den auf Grund der in Ziffer eins bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen,

5.

den Anordnungen der Flugsicherungsorgane oder

6.

den in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern festgelegten oder genehmigten sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben

zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen.“
zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach Paragraph 102, erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen.“

IV.römisch vier.

Rechtliche Erwägungen:

Zur Vorgeschichte der gegenständlichen Verwaltungsübertretung ist auszuführen, dass es beim Heliport Z seit Jahren Beschwerden der Anrainer hinsichtlich der Nutzung des Rettungsheliports Z gibt.

Zunächst wurde von der belangten Behörde danach getrachtet, derartige Übertretungen, die zumeist darauf fußten, dass Starts und Landungen nicht von oder zu der mit einem weißen „H“ gekennzeichneten Aufsetzfläche vorgenommen wurden, zu sanktionieren.

Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 16.7.2014, ***, wurde zunächst für eine am 16.8.2013 um ca. 16:10 Uhr am Hubschrauberflugplatz Z durchgeführte Landung dem Piloten eine Verwaltungsübertretung gemäß § 3 Abs 3 iVm § 14 Abs 1 und § 80 Luftverkehrsregeln 2010 (LVR) iVm § 169 Abs 1 Z 2 Luftfahrtgesetz zur Last gelegt. Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 16.7.2014, ***, wurde zunächst für eine am 16.8.2013 um ca. 16:10 Uhr am Hubschrauberflugplatz Z durchgeführte Landung dem Piloten eine Verwaltungsübertretung gemäß Paragraph 3, Absatz 3, in Verbindung mit Paragraph 14, Absatz eins und Paragraph 80, Luftverkehrsregeln 2010 (LVR) in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 2, Luftfahrtgesetz zur Last gelegt.

Konkret wurde moniert, dass vom Piloten zu verantworten sei, „dass das genannte Zivilluftfahrzeug in einer solchen Nähe eines anderen Luftfahrzeuges betrieben wurde, dass eine Zusammenstoßgefahr bestand bzw dieses gefährdet wurde.“

Anlässlich einer fristgerecht dagegen erhobenen Beschwerde wurde vom Landesverwaltungsgericht Tirol im Verfahren LVwG-2014/31/2129 ein nichtamtlicher Sachverständiger aus dem Bereich der Luftfahrttechnik mit der Erstattung eines Gutachtens zum gegenständlichen Sachverhalt beauftragt.

Mit Gutachten vom 8.12.2014 wurde dabei zusammenfassend ausgeführt, dass „auf Basis der in der Beurteilungsgrundlage gelisteten Bilder und der darauf erkennbaren Positionen der gegenständlichen Hubschrauber sowie der bei der Ortsbesichtigung durchgeführten Vermessung“ „eine Distanz von zirka 30 Meter zwischen den Rotorkreisen des landenden und dem am Boden stehenden Hubschrauber“ ermittelt werden konnte. Aus sachverständiger Sicht sei zu keinem Zeitpunkt die Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen den beiden Hubschraubern erkennbar.

Allerdings wurde vom nichtamtlichen Sachverständigen angeregt, dass, „falls die gekennzeichnete Hubschrauberpiste auch die einzige Aufsetzfläche sein sollte, bei einer Landung bzw beim Aufsetzen des Hubschraubers außerhalb dieser Fläche“ ein Verstoß gegen § 23 Abs 1 Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) sinngemäß zu prüfen sein werde. Allerdings wurde vom nichtamtlichen Sachverständigen angeregt, dass, „falls die gekennzeichnete Hubschrauberpiste auch die einzige Aufsetzfläche sein sollte, bei einer Landung bzw beim Aufsetzen des Hubschraubers außerhalb dieser Fläche“ ein Verstoß gegen Paragraph 23, Absatz eins, Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) sinngemäß zu prüfen sein werde.

Dementsprechend wurde der Beschwerde mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 12.1.2015 Folge gegeben, das bekämpfte Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 2 VStG eingestellt. Dementsprechend wurde der Beschwerde mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 12.1.2015 Folge gegeben, das bekämpfte Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer 2, VStG eingestellt.

Mit einem weiterem Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 2.6.2015, ***, wurden dem Piloten hinsichtlich weiterer diesbezüglicher Übertretungen vom 27.5.2014, 11.6.2014 und 19.9.2014 die Vornahme von Starts bzw. Landungen „außerhalb der behördlich genehmigten Piste“ zur Last gelegt und das Verhalten, „das geeignet war, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu stören oder zu gefährden“, gemäß § 23 Abs 1 Zivilflugplatz-Betriebsordnung mit auf § 169 Abs 1 erster Satz LFG fußenden Geldstrafen geahndet. Mit einem weiterem Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 2.6.2015, ***, wurden dem Piloten hinsichtlich weiterer diesbezüglicher Übertretungen vom 27.5.2014, 11.6.2014 und 19.9.2014 die Vornahme von Starts bzw. Landungen „außerhalb der behördlich genehmigten Piste“ zur Last gelegt und das Verhalten, „das geeignet war, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu stören oder zu gefährden“, gemäß Paragraph 23, Absatz eins, Zivilflugplatz-Betriebsordnung mit auf Paragraph 169, Absatz eins, erster Satz LFG fußenden Geldstrafen geahndet.

Aus Anlass des fristgerecht dagegen erhobenen Rechtsmittels wurde mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 14.12.2015, LVwG-2015/20/1771-1, der Beschwerde Folge gegeben, das bekämpfte Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt. Aus Anlass des fristgerecht dagegen erhobenen Rechtsmittels wurde mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Tirol vom 14.12.2015, LVwG-2015/20/1771-1, der Beschwerde Folge gegeben, das bekämpfte Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer eins, VStG eingestellt.

Begründend wurde nach Hinweis auf das Vorverfahren LVwG-2014/20/2130 und die darin enthaltenen Ausführungen festgehalten, dass „zur Verwirklichung des von der Verwaltungsbehörde herangezogenen Tatbestandes des § 23 Abs 1 ZFBO“ „eine abstrakte Gefährdung“ nicht ausreicht. Vielmehr müsse eine konkrete Gefährdung des Flugplatzbetriebes, des Flugbetriebes oder des Flugsicherungsbetriebes vorliegen und müsse dies, dem Konkretisierungsgebotes des § 44a Z 1 VStG entsprechend, auch vorgeworfen werden. Begründend wurde nach Hinweis auf das Vorverfahren LVwG-2014/20/2130 und die darin enthaltenen Ausführungen festgehalten, dass „zur Verwirklichung des von der Verwaltungsbehörde herangezogenen Tatbestandes des Paragraph 23, Absatz eins, ZFBO“ „eine abstrakte Gefährdung“ nicht ausreicht. Vielmehr müsse eine konkrete Gefährdung des Flugplatzbetriebes, des Flugbetriebes oder des Flugsicherungsbetriebes vorliegen und müsse dies, dem Konkretisierungsgebotes des Paragraph 44 a, Ziffer eins, VStG entsprechend, auch vorgeworfen werden.

Weiters wurde in diesem Erkenntnis wörtlich ausgeführt wie folgt:

„An Hand der oben angeführten Ausführungen des im Vorverfahren herangezogenen Gutachters wird deutlich, dass nur ein entsprechend geringer Abstand zwischen einem landenden bzw startenden Hubschrauber und einem anderen Luftfahrzeug oder einem in der Nähe abgestellten Kraftfahrzeug eine Gefährdung (des Flugbetriebes) begründen kann,

wobei in Bezug auf die hier angelasteten Tatzeitpunkte ausreichende Anhaltspunkte für ein Unterschreiten dieses Mindestabstandes fehlen.

Im Übrigen geht weder aus den Schuldvorwürfen noch aus der Begründung des angefochtenen Straferkenntnisses hervor, dass der Flugplatzbetrieb, der Flugbetrieb oder der Flugsicherungsbetrieb durch das Verhalten des Beschwerdeführers gefährdet worden wäre. Dieser Aspekt war auch sonst nicht Gegenstand einer tauglichen Verfolgungshandlung, sodass selbst dann, wenn eine Gefährdung des Flugplatzbetriebes, des Flugbetriebes oder des Flugsicherungsbetriebes vorgelegen wäre, dem erkennenden Gericht auf Grund zwischenzeitlich eingetretener Verfolgungsverjährung eine Verbesserung verwehrt wäre.

Das Durchführen von Starts und Landungen mit einem Helikopter außerhalb der dafür gekennzeichneten Hubschrauberpiste stellt für sich allein jedenfalls noch kein Verhalten dar, welches geeignet ist, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu gefährden und vermag daher keinen Verstoß gegen § 23 Abs 1 ZFBO zu begründen und ist auch nicht erkennbar, dass das mit dem angefochtenen Straferkenntnis geahndete und in den Schuldvorwürfen näher umschriebene Verhalten nach einer anderen luftfahrtrechtlichen Vorschrift strafbar wäre.“Das Durchführen von Starts und Landungen mit einem Helikopter außerhalb der dafür gekennzeichneten Hubschrauberpiste stellt für sich allein jedenfalls noch kein Verhalten dar, welches geeignet ist, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu gefährden und vermag daher keinen Verstoß gegen Paragraph 23, Absatz eins, ZFBO zu begründen und ist auch nicht erkennbar, dass das mit dem angefochtenen Straferkenntnis geahndete und in den Schuldvorwürfen näher umschriebene Verhalten nach einer anderen luftfahrtrechtlichen Vorschrift strafbar wäre.“

Mit dem nunmehr bekämpften Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Y vom 21.6.2016, LS-4-2016, wurde dem Beschwerdeführer als Piloten eine Verwaltungsübertretung in der Form zur Last gelegt, dass er am 18.5.2015 um 8:37 Uhr eine Landung beim Hubschrauberflugplatz Z durchgeführt hat, obwohl 1. mittels Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. **** für den gegenständlichen Heliport die jeweilige Aufsetz- sowie Landefläche genau definiert wurde und die Landung nur dort zu erfolgen hat und 2. Teile des Luftfahrzeuges in den Luftraum der Gp. Nr. *3, KG Z ragten und somit außerhalb des Zivilflugfeldes eine Außenlandung erfolgte.

Hinsichtlich der Bestimmtheit des Tatvorwurfes ist zu berücksichtigen, dass dem Beschuldigten die Tat in so konkretisierter Umschreibung vorgeworfen werden muss, dass er im Verwaltungsstrafverfahren in die Lage versetzt wird, auf den konkreten Tatvorwurf bezogene Beweise anzubieten, um eben diesen Tatvorwurf zu widerlegen (VwGH 10.12.2001, 2000/10/0024).

In dem oben angeführten Sinn ist der gegenständliche Tatvorwurf zu 1. zu unbestimmt, zumal im Gegenstandsfall gemäß § 169 Abs 1 Z 4 LFG lediglich der Verstoß gegen Bescheidauflagen in Betracht zu ziehen ist, zumal eine Verwaltungsübertretung, die unmittelbar auf der Verletzung luftfahrtrechtlicher Bestimmungen, etwa den Luftverkehrsregeln (vgl Erk LVwG Tirol vom 12.1.2015, LVwG-2014/31/2129-2) oder der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (vgl Erk LVwG Tirol vom 14.12.2015, LVwG-2015/20/1771-1) beruht, bereits rechtskräftig verneint wurde. In dem oben angeführten Sinn ist der gegenständliche Tatvorwurf zu 1. zu unbestimmt, zumal im Gegenstandsfall gemäß Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 4, LFG lediglich der Verstoß gegen Bescheidauflagen in Betracht zu ziehen ist, zumal eine Verwaltungsübertretung, die unmittelbar auf der Verletzung luftfahrtrechtlicher Bestimmungen, etwa den Luftverkehrsregeln vergleiche Erk LVwG Tirol vom 12.1.2015, LVwG-2014/31/2129-2) oder der Zivilflugplatz-Betriebsordnung vergleiche Erk LVwG Tirol vom 14.12.2015, LVwG-2015/20/1771-1) beruht, bereits rechtskräftig verneint wurde.

Die belangte Behörde hat zwar die Tathandlung an sich hinreichend umschrieben, aber weder im Spruch noch in der Begründung des bekämpften Straferkenntnis Ausführungen dahingehend getroffen, welchen konkreten Obliegenheiten des Bescheides des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.1.2003 betreffend die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung durch die Tathandlung zuwidergehandelt wurde, sodass eine Subsumtion der als erwiesen angenommenen Tat unter die Vorschrift des § 169 Abs 1 Z 4 LFG nicht möglich ist. Die belangte Behörde hat zwar die Tathandlung an sich hinreichend umschrieben, aber weder im Spruch noch in der Begründung des bekämpften Straferkenntnis Ausführungen dahingehend getroffen, welchen konkreten Obliegenheiten des Bescheides des

Landeshauptmannes von Tirol vom 29.1.2003 betreffend die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung durch die Tathandlung zuwidergehandelt wurde, sodass eine Subsumtion der als erwiesen angenommenen Tat unter die Vorschrift des Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 4, LFG nicht möglich ist.

Eine Konkretisierung des Tatvorwurfes durch das gefertigte Gericht wäre dann in Betracht zu ziehen, wenn sich aus dem Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.1.2003, ****, betreffend die Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung für den privaten Hubschrauberflugplatz „Hubschrauberflugplatz Z“, eine Obliegenheit des Beschwerde-führers ableiten ließe, Starts und Landungen ausschließlich von und zur in Auflagepunkt 2. beschriebenen und durch ein weißes „H“ kenntlich zu machenden Aufsetz- und Landefläche durchzuführen.

Ein derartiges Erfordernis ist aber weder dem angeführten Bescheid über die Zivilflugplatzbewilligung vom 29.1.2003 noch den beiliegenden Projektunterlagen zu entnehmen.

Hinsichtlich der Start- und Landefläche enthält lediglich Auflagepunkt 2. des angeführten Bescheides nähere Regelungen:

3.

„Die Kennzeichnung der Aufsetzfläche ist durch ein weißes „H“ mit einer Länge von 3 m, einer Breite von 1,8 m und einer Schriftstärke von 0,4m mit der Spitze nach Norden auszuführen. Die Landefläche ist mit einem 0,9 m breitem weißen Kreisring zu markieren.“

Der UYand, dass offensichtlich keine derartige bescheidmäßige Auflage vorliegt, deckt sich auch mit den Ausführungen jenes Sachbearbeiters der Abteilung Verkehrsrecht, der selbst als Pilot tätig ist und diesbezüglich festgehalten hat, dass das geschilderte Landeverfahren in Tirol durchaus üblich und auch in Ordnung sei. H sei der Flugplatzbezugspunkt; es müsse aber nicht ausnahmslos dort gelandet werden. Der Pilot treffe alleinverantwortlich die Entscheidung, wo er lande und zwar abhängig von Umständen wie Wind, Sicht usw.

Der belangten Behörde ist insofern zuzustimmen, dass es für den Anflug sicher gute Praxis darstellt, das ‚H‘ anzufliegen, weil hier voraussichtlich bessere Abstände zu den bestehenden Hindernissen (Gebäude/Gerätschaft/Hang/Bäume etc) gegeben sind, dies auch für den Fall, dass eine Landung abgebrochen werden muss; die Verletzung einer gesetzlichen oder bescheidmäßigen Obliegenheit ist daraus jedoch nicht abzuleiten.

Was den Vorwurf 2. einer nicht bewilligten Außenlandung durch das Hineinragen von Teilen des Luftfahrzeuges in den Luftraum eines nicht von der Zivilflugplatzbewilligung umfassten Nachbargrundstückes anbelangt, so ist darauf hinzuweisen, dass es bei Starts und Landungen von Luftfahrzeugen – bedingt durch die Anflugsektoren – notwendigerweise zur Inanspruchnahme fremden Luftraums kommen muss und deswegen schon begriffstechnisch keine Außenlandung, somit eine Landung (gänzlich) außerhalb eines bewilligten Flugplatzes, vorliegen kann. Dies umso mehr, als unstrittiger Weise der Großteil des Luftfahrzeuges in seiner Endlage in den Grenzen des genehmigten Flugplatzes situiert war.

Im Ergebnis war daher das gegenständliche Strafverfahren in Ermangelung der Strafbarkeit des Verhaltens und mangels Zuwerdung gegen bescheidmäßige Auflagen zur Einstellung zu bringen.

V.römisch fünf.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt.

Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes.

Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Landesverwaltungsgericht Tirol

Mag. Hannes Piccolroaz

(Richter)

Schlagworte

Außenlandung; Aufsetzbereich; Bescheidauflagen; Luftfahrzeug; Luftraum; Grundstück;

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2017:LVwG.2016.40.1619.2

Zuletzt aktualisiert am

05.07.2017

Quelle: Landesverwaltungsgericht Tirol LVwg Tirol, <https://www.lvwg-tirol.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at