

TE Lvwg Erkenntnis 2015/1/19 LVwG-2014/22/2400-5

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 19.01.2015

Entscheidungsdatum

19.01.2015

Index

92 Luftverkehr

Norm

LFG §169 Abs1 Z2 und 3a

ZFBO §2 Abs1

ZFV 1972 §35 Abs1

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
1. ZFBO § 2 gültig von 15.03.1962 bis 31.12.2023 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 397/2023
1. ZFV 1972 § 35 heute
2. ZFV 1972 § 35 gültig ab 01.09.1972

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Dr. Franz Triendl über die Beschwerde des Herrn DH, geb. xx.xx.xxx, Adresse, U, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft I vom 16.7.2014, Zahl, wegen einer Übertretung nach dem LFGDas Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Dr. Franz Triendl über die Beschwerde des Herrn DH, geb. xx.xx.xxx, Adresse, U, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft römisch eins vom 16.7.2014, Zahl, wegen einer Übertretung nach dem LFG

zu Recht e r k a n n t:

1. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde F o l g e gegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 1 VStG eingestellt.1. Gemäß Paragraph 50, VwGVG wird der Beschwerde F o l g e gegeben, das angefochtene Straferkenntnis behoben und das Verfahren gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Ziffer eins, VStG eingestellt.

2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG unzulässig.2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, 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, Judenplatz 11, 1010 Wien, erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die Beschwerde bzw. die außerordentliche Revision ist durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin einzubringen und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgangrömisch eins. Verfahrensgang

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer folgender Sachverhalt zur Last gelegt:

Sie haben als Flugplatzbetriebsleiter und somit als das im Sinne des § 2 Abs. 1 ZivilflugplatzSie haben als Flugplatzbetriebsleiter und somit als das im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Zivilflugplatz-

Betriebsordnung (ZFBO) verwaltungsstrafrechtlich verantwortliches Organ des Flugfeldes „Hubschrauberflugplatz K“ zu verantworten, dass bei dem in Betrieb genommenen Zivilflugfeld „Hubschrauberflugplatz K“ auf Gste. 76 und 763/, beide KG K, am

a) 01.06.2013 um ca. 08.40 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (zusätzlich zum einsatzbereiten Notarzhubschrauber M 2 sind zwei kommerzielle Hubschrauber AS350B3 Kennzeichen *** und Bell 212 *** auf der westlichen Abstellfläche sowie die AS350B2, mit dem Kennzeichen *** auf der Start- und Landefläche)

b) 03.06.2014 um ca. 19.15 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (neben dem Notarzhubschrauber M 2 sind die kommerziellen Hubschrauber Bell 412, Kennzeichen *** auf der westlichen Abstellfläche, Bell 212 mit dem Kennzeichen *** auf der Start- und Landepiste sowie ein Hubschrauber des Types AS350/355 auf dem Hangergelände)

c) 16.05.2013 um ca. 19.00 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Bell 412 mit dem Kennzeichen ***, Bell 204B mit Kennzeichen *** und der MD900 mit dem Kennzeichen ***)

d) 17.05.2013 um ca. 06.20 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Bell 412 mit dem Kennzeichen *** und Bell 204B mit dem Kennzeichen ***)

e) 17.05.2013 um 06.45 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Bell 402B mit dem Kennzeichen ***, der auf der öffentlichen Abstellfläche bereit gestellte Hubschrauber Bell 412 mit dem Kennzeichen ***)

f) 13.07.2013 um 11.45 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet ein Zivilluftfahrzeug (leere östliche Abstellfläche, kommerzieller Hubschrauber der Type Bell 412 mit dem Kennzeichen ***

auf der westlichen Abstellfläche)

g) 13.07.2013 um 12.10 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Hubschrauber mit dem Kennzeichen *** zwischenzeitlich gelandet, kommerzieller Hubschrauber Bell 412, Kennzeichen *** weiterhin auf der westlichen Abstellfläche)

h) 13.07.2013 um ca. 18.00 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (leere östliche Abstellfläche, Bell 412 mit dem Kennzeichen *** auf der westlichen Abstellfläche, zusätzlich Zivilluftfahrzeug AS350/355)

i) 13.07.2013 um ca. 18.50 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (*** zwischenzeitlich gelandet, Hubschrauber Bell 412 mit dem Kennzeichen *** und AS350/355 unverändert)

j) 09.06.2013 um ca. 14.40 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - ein Zivilluftfahrzeug (leere östliche Abstellfläche, Hubschrauber Bell 204B mit dem Kennzeichen ***)

k) 30.07.2013 um ca. 20.55 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (AS350, Kennzeichen ***unmittelbar nach der Landung)

l) 20.08.2013 um 18.35 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (mehrere kommerzielle Hubschrauber (***; ***) während der Einsatzbereitschaft des Notarzthubschraubers M2)römisch eins) 20.08.2013 um 18.35 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (mehrere kommerzielle Hubschrauber (***; ***) während der Einsatzbereitschaft des Notarzthubschraubers M2)

m) 30.08.2013 um 19.25 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (zusätzlich Explorer MD900 unmittelbar nach der Landung).

n) 16.08.2013 um ca. 16.10 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet – mehrere Zivilluftfahrzeuge (Landung MD900 mit dem Kennzeichen *** auf der östlichen Abstellfläche bei belegter Start- und Landepiste durch einen kommerziellen Hubschrauber, ggf. Bell 412 mit dem Kennzeichen ***)

o) 30.08.2013 um 08.15 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Start des kommerziellen Hubschraubers Bell 412 *** von der westlichen Abstellfläche)

p) 01.09.2013 um 10.35 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Landung MD900, Kennzeichen *** auf der östlichen Abstellfläche bei belegter westlicher Abstellfläche durch den Helikopter Bell 412, Kennzeichen ***)

q) 02.09.2013 um ca. 13.15 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (Landung MD900 mit dem Kennzeichen *** auf der östlichen Abstellfläche bei belegter westlicher Abstellfläche durch den Helikopter AS350/355)

abgestellt waren, obwohl gemäß § 35 Abs. 1 Zivilflugplatz-Verordnung 1972 (ZfV) idGF. Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen.abgestellt waren, obwohl gemäß Paragraph 35, Absatz eins, Zivilflugplatz-Verordnung 1972 (ZfV) idGF. Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen.

Als Hindernisse gelten insbesondere Bauwerke, Bäume, etc. soweit sie den Schutzbereich nach unten begrenzte Flächen (zB Sicherheitsstreifen bzw. Übergangsflächen) überragen.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

§ 2 Abs. 1 Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) iVm. § 35 Abs. 1 Zivilflugplatz-Verordnung (ZfV) iVm. § 169 Abs. 1 Ziffer 2 und 3a Luftfahrtgesetz 1957 (LFG)Paragraph 2, Absatz eins, Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) in Verbindung mit Paragraph 35, Absatz eins, Zivilflugplatz-Verordnung (ZfV) in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 2 und 3a Luftfahrtgesetz 1957 (LFG)

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):	Gemäß:	Ersatzfreiheitsstrafe:
6.000,00 LFG 10 Tage“	§ 169 Abs 1 1. Satz LFG	10 Tage“6.000,00 Paragraph 169, Absatz eins, 1. Satz

Weiters wurde ein anteiliger Beitrag zu den Verfahrenskosten der Behörde vorgeschrieben.

In der rechtzeitig dagegen erhobenen Beschwerde brachte der Beschwerdeführer vor wie folgt:

„Mit dem Straferkenntnis Zahl vom 16. Juli 2014 werfen Sie mir verschiedene Verwaltungsübertretungen als Flugplatzbetriebsleiter am 1.6.2013, 3.6.2013, 16.5.2013, 17.5.2013

Mit Schreiben vom 20.2.2014 haben Sie den Betreiber des gegenständlichen Zivilflugplatzes K aufgefordert den Namen des Betriebsleiters und dessen Stellvertreter zu übermitteln. Diese Liste wurde dann am 28.3.2014 übermittelt. Die Liste führte nur allgemein die Namen an, wer als Flugplatzbetriebsleiter und als Stellvertreter nomiert ist. Es wurde von der Behörde weder angefragt, noch vom Flugplatzbetreiber beauskunftet, wer konkret am 1.6.2013, 3.6.2013, 16.5.2013, 17.5.2013, 13.7.2013, 9.6.2013, 30.7.2013, 20.8.2013, 16.8.2013, 30.8.2013, 1.9.2013 und 2.9.2013 zu den jeweiligen Zeitpunkten „tatsächlich“ als Betriebsleiter Dienst versah, sprich wer für den Flugbetrieb verantwortlich war.

Zu keinem der angeführten Datum /Zeitpunkte war ich am gegenständlichen Zivilflugplatz vor Ort, diese Funktion wurde von einem meiner Stellvertreter wahrgenommen, sodass ich die mir vorgehaltenen Verwaltungsübertretungen nicht begangen haben kann.

Zur Verfassung einer meine gänzliche Unschuld beweisenden „Beschwerde“ bedarf es der Kenntnis des gesamten Akteninhaltes. Es wird daher der Antrag gestellt, nach § 17 AVG auf Akteneinsicht in Form der Übermittlung einer vollständigen Aktenkopie. Sobald mir der gesamte Verwaltungsstrafakt vorliegt, werde ich eine meine gänzliche Unschuld beweisende Beschwerde-Ergänzung zeitnahe übermitteln. Anfallende Kopierkosten werden unverzüglich ersetzt, bitte legen Sie einen Erlagschein bei.“Zur Verfassung einer meine gänzliche Unschuld beweisenden „Beschwerde“ bedarf es der Kenntnis des gesamten Akteninhaltes. Es wird daher der Antrag gestellt, nach Paragraph 17, AVG auf Akteneinsicht in Form der Übermittlung einer vollständigen Aktenkopie. Sobald mir der gesamte Verwaltungsstrafakt vorliegt, werde ich eine meine gänzliche Unschuld beweisende Beschwerde-Ergänzung zeitnahe übermitteln. Anfallende Kopierkosten werden unverzüglich ersetzt, bitte legen Sie einen Erlagschein bei.“

Ergänzend brachte der Beschwerdeführer mit Eingabe vom 4.10.2014 (Einlaufstempel Landesverwaltungsgericht Tirol 10.10.2014) vor wie folgt:

„Mit dem Straferkenntnis Zahl vom 16. Juli 2014 wirft mir die Bezirksverwaltungsbehörde I verschiedene Verwaltungsübertretungen als Flugplatzbetriebsleiter am 1.6.2013, 3.6.2013, 16.5.2013, 17.5.2013 (2x) 13.7.2013 (4x), 9.6.2013, 30.7.2013, 20.8.2013, 16.8.2013, 30.8.2013 (2x), 1.9.2013 und 2.9.2013 vor.„Mit dem Straferkenntnis Zahl vom 16. Juli 2014 wirft mir die Bezirksverwaltungsbehörde römisch eins verschiedene Verwaltungsübertretungen als Flugplatzbetriebsleiter am 1.6.2013, 3.6.2013, 16.5.2013, 17.5.2013 (2x) 13.7.2013 (4x), 9.6.2013, 30.7.2013, 20.8.2013, 16.8.2013, 30.8.2013 (2x), 1.9.2013 und 2.9.2013 vor.

Mit Schreiben vom 20.2.2014 hat die BH I den Betreiber des gegenständlichen Zivilflugplatzes K aufgefordert den Namen des Betriebsleiters und dessen Stellvertreter zu übermitteln. Diese Liste wurde dann am 28.3.2014 übermittelt. Die Liste führte nur allgemein die Namen an, wer als Flugplatzbetriebsleiter und als Stellvertreter nominiert ist. Mit Schreiben vom 20.2.2014 hat die BH römisch eins den Betreiber des gegenständlichen Zivilflugplatzes K aufgefordert den Namen des Betriebsleiters und dessen Stellvertreter zu übermitteln. Diese Liste wurde dann am 28.3.2014 übermittelt. Die Liste führte nur allgemein die Namen an, wer als Flugplatzbetriebsleiter und als Stellvertreter nominiert ist.

Es wurde von der Behörde weder angefragt, noch vom Flugplatzbetreiber beauskunftet, wer konkret am 1.6.2013, 3.6.2013, 16.5.2013, 17.5.2013, 13.7.2013, 9.6.2013, 30.7.2013, 20.8.2013, 16.8.2013, 30.8.2013, 1.9.2013 und 2.9.2013 zu den jeweiligen Zeitpunkten „tatsächlich“ als Betriebsleiter Dienst versah, sprich wer für den Flugbetrieb verantwortlich war.

Zu keinem der angeführten Datum/Zeitpunkte war ich am gegenständlichen Zivilflugplatz vor Ort.

Diese Funktion wurde von einem m einer Stellvertreter wahrgenommen, sodass ich die mir vorgehaltenen Verwaltungsübertretungen nicht begangen haben kann.

In Entsprechung Ihres Verbesserungsauftrages vom 11. September 2014, welche Person aus der Stellvertreterliste die Funktion des Flugplatzbetriebsleiters an den im Straferkenntnis angeführten Tagen innehatte, repliziere ich im m er auf die jeweilige lit „a bis q“.

Vorweg halte ich fest, dass es sich bei dem gegenständlichen Heliport um keinen öffentlichen Flugplatz mit vorgegebenen Öffnungszeiten handelt, sondern um einen Privatflugplatz, der bei Bedarf geöffnet und geschlossen wird. Aus Kostengründen (zB. Personalkosten) wird der Heliport K nur unmittelbar vor dem Start oder einer Landung eines Hubschraubers geöffnet anschließend sofort wieder geschlossen. Die Öffnungszeiten sind 2 Minuten vor dem Start und die Schließungszeit ist 2 Minuten nach der Landung.

a) laut Straferkenntnis sollen sich am 1.6.2013 um ca. 0840 Uhr auf der Landefläche mehrere Zivilluftfahrzeuge befunden haben. Um 0840 Uhr w ar der Heliport K fü r den Flugbetrieb geschlossen, er wurde an diesem Tag erst um 0920 Uhr geöffnet. Siehe Start- und Landeliste vom 1.6.2013.

b) 03.06.2014 um ca. 1915 Uhr sollen sich mehrere Zivilflugzeuge im Schutzbereich befunden haben; Um 1915 Uhr war der Heliport K bereits 43 Minuten geschlossen, konkret wurde dieser nach der letzten Landung an diesem Tag um 1832 Uhr geschlossen. Siehe Start und Landeliste vom 3.6.2013.

c) 16.05.2013 um ca. 1900 Uhr sollen sich mehrere Zivilflugzeuge im Schutzbereich befunden haben; Der Heliport hat an diesem Tag bereits um 1813 Uhr geschlossen, siehe Start- und Landeliste.

d) 17.05.2013 um 0620 Uhr sollen sich mehrere Zivilflugzeuge..... ; Der Heliport K war zu diesem Zeitpunkt geschlossen, er wurde erst um 0628 Uhr für den Start des Hubschraubers mit dem Kz. *** geöffnet, siehe Start- und Landeliste.

e) 17.06.2013 um 0645 Uhr sollen sich mehrere Zivilflugzeuge im Schutzbereich befunden haben, unter anderem der Hubschrauber mit dem Kennzeichen ***. Der Heliport war um 0645 Uhr geschlossen, nach dem Start des HS „***“ um 0630 Uhr, wurde er um 0632 Uhr wieder geschlossen und erst um 0732 Uhr wieder geöffnet. Dass die Angabe des Anzeigers unrichtig ist kann man auch daran erkennen, dass der HS mit dem KZ „***“ um 0645 Uhr angeblich im Schutzbereich des Heliports abgestellt war, tatsächlich war dieser Hubschrauber bereits um 0630 Uhr vom Heliport weggefliegen, siehe Start- und Landeliste.

f) 13.07.2013 um 1145 Uhr sollen sich Zivilluftfahrzeuge im Schutzbereich befunden haben; Der Heliport K war am 13.07.2013 von 1115 bis 1206 Uhr geschlossen. Siehe Start- und Landeliste.

g)

h) 13.07.2013 um ca. 1800 Uhr sollen sich mehrere Zivilluftfahrzeuge auf der östlichen und wesentlichen Abstellfläche befunden haben ; Der Heliport war von 1731 bis 1817 Uhr geschlossen! Siehe Start- und Landeliste.

i) 13.07.2013 um ca. 1850 Uhr ; Der Heliport K war von 1821 bis 2004 Uhr geschlossen! Siehe Start- und Landeliste!

j) 09.06.2013 um ca. 1440 Uhr ein Zivilluftfahrzeug im eindeutigen Schutzbereich (leere östliche Abstellfläche????); Der Heliport war am 09.06.2013 von 1434 bis 1524 Uhr geschlossen. Es ist auch vollkommen unklar, wo im Schutzbereich - auf einer genehmigten Abstellfläche oder wo????

k)

l) 20.08.2013 um 1835 Uhr mehrere Zivilfahrzeuge während der Einsatzbereitschaft des Notarzthubschraubers ... im Schutzbereich abgestellt waren. Unter anderem soll der Hubschrauber m it dem Kennzeichen „***“ um 1835 Uhr im Schutzbereich abgestellt gewesen sein. Dies ist unmöglich, der Hubschrauber *** ist erst um 1840 Uhr gelandet, der Heliport war von 1803 bis 1838 Uhr geschlossen. Wenn der Hubschrauber selbst erst landet, kann er kein Hindernis bei seiner eigenen Landung darstellen.römisch eins) 20.08.2013 um 1835 Uhr mehrere Zivilfahrzeuge während der Einsatzbereitschaft des Notarzthubschraubers ... im Schutzbereich abgestellt waren. Unter anderem soll der Hubschrauber m it dem Kennzeichen „***“ um 1835 Uhr im Schutzbereich abgestellt gewesen sein. Dies ist unmöglich, der Hubschrauber *** ist erst um 1840 Uhr gelandet, der Heliport war von 1803 bis 1838 Uhr geschlossen. Wenn der Hubschrauber selbst erst landet, kann er kein Hindernis bei seiner eigenen Landung darstellen.

Die vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen zu lit. a, b, c, d, e, f, h, i, j, und l können überhaupt nicht gesetzt worden

sein. § 35 ZFV besagt, dass Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit beeinträchtigen. Zu den in lit. a, b, c, d, e, f, h, i, j und l angeführten Zeiten wurde der Zivilflugplatz K nicht betrieben, der Heliport war geschlossen, somit kann kein Verstoß gegen § 35 ZFV vorliegen. Die vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen zu Litera a, b, c, d, e, f, h, i, j,, und römisch eins können überhaupt nicht gesetzt worden sein. Paragraph 35, ZFV besagt, dass Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit beeinträchtigen. Zu den in Litera a, b, c, d, e, f, h, i, j und römisch eins angeführten Zeiten wurde der Zivilflugplatz K nicht betrieben, der Heliport war geschlossen, somit kann kein Verstoß gegen Paragraph 35, ZFV vorliegen.

Hinsichtlich der konkreten Frage, wer an den einzelnen Tagen / Zeitpunkten Flugplatzbetriebsleiter war, kann aufgrund des oftmaligen Wechsels der Flugplatzbetriebsleiter tagsüber zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr gesagt werden. Es gibt dazu keine Dokumentation mehr, diese wurde offenbar irrtümlich gelöscht. Mit Hilfe der IT-Abteilung wird noch versucht die entsprechenden Files wieder herzustellen, derzeit kann aber die Auskunft nicht erteilt werden.

Weiteres wird festgehalten, dass auch in den Fällen der lit. g, k, m, n, o und p keine Verwaltungsübertretung gesetzt wurde. Die Vorwürfe sind inhaltlich derart ungenau, dass es mir nicht möglich ist, entsprechende Gegenbeweise anzubieten, ohne mich selbst der Gefahr einer Doppelbestrafung auszusetzen. Hier beispielhaft angeführt: Weiteres wird festgehalten, dass auch in den Fällen der Litera g, k, m, n, o und p keine Verwaltungsübertretung gesetzt wurde. Die Vorwürfe sind inhaltlich derart ungenau, dass es mir nicht möglich ist, entsprechende Gegenbeweise anzubieten, ohne mich selbst der Gefahr einer Doppelbestrafung auszusetzen. Hier beispielhaft angeführt:

g) 13.07.2013 um 1210 Uhr auf der Landefläche, welche sich eindeutig im Schutzbereich befindet - „mehrere Zivilluftfahrzeuge (Hubschrauber mit dem Kennzeichen *** zwischenzeitlich gelandet, HS Bell 412, *** weiterhin auf der westlichen Abstellfläche. Richtig ist, dass um 1208 Uhr der Hubschrauber *** auf der Landefläche gelandet ist. Es gibt keine einzige Rechtsvorschrift bzw. Betriebsvorschrift, welche besagt, dass auf der genehmigten Abstellfläche sich kein Hubschrauber während des Starts- oder Landung befinden darf.

§ 35/1 ZFV besagt, dass Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich für den An- und Abflug frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen. Abs 2 legt fest, was derartige Hindernisse sind, Luftfahrzeuge sind hier nicht angeführt. Paragraph 35 /, eins, ZFV besagt, dass Zivilflugplätze nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich für den An- und Abflug frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen. Absatz 2, legt fest, was derartige Hindernisse sind, Luftfahrzeuge sind hier nicht angeführt.

Die westliche Abstellfläche befindet sich nicht im Schutzbereich für den „An- und Abflug“, wäre dies der Fall, so wäre diese niemals als Abstellfläche von der Behörde genehmigt worden.

k) 30.07.2013, um 2055 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (AS 350, Kennzeichen ***unmittelbar nach der Landung).

Es ist richtig, dass am 30.07.2013 um 2055 Uhr der Hubschrauber mit dem Kennzeichen *** gelandet ist und sich zu diesem Zeitpunkt auf der Landefläche befunden hat. Unrichtig ist jedoch, dass sich zu diesem Zeitpunkt „mehrere Zivilluftfahrzeuge“ auf der Landefläche befunden haben, es ist auch kein weiteres Zivilluftfahrzeug konkret angegeben, sondern nur allgemein behauptet, dass sich mehrere (zwei, drei, vier - wie viele waren es???) auf der Landefläche befunden haben.

Die Behauptung des Anzeigers ist schon deshalb unrichtig, weil auf der Landefläche nur ein Hubschrauber Platz hat und dies war ***bei der Landung. Es handelt sich um eine Pauschalbehauptung des Anzeigers, die inhaltlich unrichtig ist.

m) 30.08.2013 um 1925 Uhr auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befindet - mehrere Zivilluftfahrzeuge (zusätzlich Explorer MD900 unmittelbar nach der Landung. Richtig ist, dass der Notarzt-Hubschrauber mit dem KZ. *** Typ MD 900 um 1924 Uhr auf der Landefläche gelandet ist und sich somit um 1925 Uhr auf dieser befunden hat. Unrichtig ist jedoch, dass sich andere Zivilluftfahrzeuge auf der Landefläche befunden haben, dies ist auch unmöglich, da nur ein Hubschrauber Platz auf der Landefläche hat. Es fehlt auch jeglicher Hinweis, welche anderen Zivilluftfahrzeuge (zwei, drei, vier - wie viele sollen es gewesen sein????) auf der Landefläche sich befunden

haben. Eine derart ungenaue Tatbeschreibung (fehlende Kennzeichen bzw. Typen der anderen Hubschrauber die sich angeblich auf der Landefläche befunden haben sollen) ermöglichen es mir nicht, entsprechende Gegenbeweise anzubieten ohne der Gefahr einer Doppelbestrafung ausgesetzt zu sein.

usw.

Ich halte nochmals ausdrücklich fest, dass ich an keinem der im Straferkenntnis angeführten Zeitpunkte der diensthabende Flugplatzbetriebsleiter war, somit kann ich die Verwaltungsübertretungen nicht begangen haben und ersuche um Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens, andernfalls um Herabsetzung der Strafe, da ich für die Vorfälle keinerlei Verantwortung habe, da ich nicht der diensthabende Flugplatzbetriebsleiter war.“

Die Behörde gab dazu eine mit 20.11.2014 datierte Stellungnahme folgenden Inhalts ab:

„Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft I vom 16.07.2014, GZl. Zahl, wurde Herrn DH, geb. am xx.xx.xxxx, whft. in U, Adresse, eine Übertretung nach § 2 Abs. 1 ZFBO iVm § 35 Abs. 1 ZFV iVm § 169 Abs. 1 Ziffer 2 und 3a LFG zur Last gelegt. In offener Frist wurde das Rechtsmittel der Beschwerde eingebracht.„Mit Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft römisch eins vom 16.07.2014, GZl. Zahl, wurde Herrn DH, geb. am xx.xx.xxxx, whft. in U, Adresse, eine Übertretung nach Paragraph 2, Absatz eins, ZFBO in Verbindung mit Paragraph 35, Absatz eins, ZFV in Verbindung mit Paragraph 169, Absatz eins, Ziffer 2 und 3a LFG zur Last gelegt. In offener Frist wurde das Rechtsmittel der Beschwerde eingebracht.

Mit Schriftsatz vom 13.10.2014, GZl. LVwG-2014/***, wurde die Bezirkshauptmannschaft I als belangte Behörde eingeladen zu den Angaben des Beschwerdeführers eine eingehende Stellungnahme abzugeben. Mit Schriftsatz vom 13.10.2014, GZl. LVwG-2014/***, wurde die Bezirkshauptmannschaft römisch eins als belangte Behörde eingeladen zu den Angaben des Beschwerdeführers eine eingehende Stellungnahme abzugeben.

Stellungnahme:

Mit der Bestellung zum Flugplatzbetriebsleiter, die vom Zivilflugplatzhalter gemäß § 2 Abs. 4 ZFBO der Behörde bekannt zu geben ist, werden die dem Flugplatzbetriebsleiter nach der ZFBO und somit auch der ZFV treffenden Verpflichtungen übertragen. Die belangte Behörde sieht die Bestimmungen des § 2 Abs. 1 ZFBO zu denen des § 9 VStG anwendbar. Auf Grund der gesetzlichen Bestimmung wurde im Verfahren Herrn DH als Betriebsleiter die vorgeworfenen Übertretungen zur Last gelegt. Die belangte Behörde ist der Auffassung, dass falls mehrere Betriebsleiter bestellt wurden, so trifft die Verantwortung jeden von ihnen, sodass für ein und dieselbe Verwaltungsübertretung jeden von ihnen - auch nebeneinander - bestraft werden kann. Mit der Bestellung zum Flugplatzbetriebsleiter, die vom Zivilflugplatzhalter gemäß Paragraph 2, Absatz 4, ZFBO der Behörde bekannt zu geben ist, werden die dem Flugplatzbetriebsleiter nach der ZFBO und somit auch der ZFV treffenden Verpflichtungen übertragen. Die belangte Behörde sieht die Bestimmungen des Paragraph 2, Absatz eins, ZFBO zu denen des Paragraph 9, VStG anwendbar. Auf Grund der gesetzlichen Bestimmung wurde im Verfahren Herrn DH als Betriebsleiter die vorgeworfenen Übertretungen zur Last gelegt. Die belangte Behörde ist der Auffassung, dass falls mehrere Betriebsleiter bestellt wurden, so trifft die Verantwortung jeden von ihnen, sodass für ein und dieselbe Verwaltungsübertretung jeden von ihnen - auch nebeneinander - bestraft werden kann.

Würde man den Ausführungen des Beschwerdeführers glauben schenken, greifen diese - aus Sicht der belangten Behörde - ins Leere. Bis zum erlassenen Erkenntnis wurde seitens des Beschwerdeführers im ordentlichen Verfahren keine Stellungnahme abgegeben, noch der Umstand mitgeteilt, dass dieser zu keinem Zeitpunkt die Funktion am gegenständlichen Zivilflugplatz innehatte.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. IlbZahl, wurde der AB GmbH (jetzt: EFGmbH) gemäß den §§ 68 und 72 LFG die Zivilflugplatzbewilligung für einen privaten Zivilflugplatz für Hubschrauber in K, eingeschränkt für den vorwiegenden Betrieb als Notarzthubschrauber, bestehend aus einer Hubschrauberpiste der Klasse C gemäß § 13 Abs. 3 der ZFV mit einer Landefläche von 15 m Durchmesser in Asphalt, der von einem Sicherheitsstreifen mit 25 m Durchmesser umgeben ist für Sichtflugbetrieb bei Tag und Sichtflugbetrieb bei Nacht unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen erteilt. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 29.01.2003, GZl. IlbZahl, wurde der Ausschussbericht GmbH (jetzt: EFGmbH) gemäß den Paragraphen 68 und 72 LFG die Zivilflugplatzbewilligung für einen privaten Zivilflugplatz für Hubschrauber in K, eingeschränkt für den vorwiegenden Betrieb als Notarzthubschrauber, bestehend aus einer Hubschrauberpiste der Klasse C gemäß

Paragraph 13, Absatz 3, der ZFV mit einer Landefläche von 15 m Durchmesser in Asphalt, der von einem Sicherheitsstreifen mit 25 m Durchmesser umgeben ist für Sichtflugbetrieb bei Tag und Sichtflugbetrieb bei Nacht unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen erteilt.

Die Ausführungen des Beschwerdeführers hinsichtlich der „Öffnungszeiten“ greifen ins Leere. Auf Grund der §§ 58, 66, 68, 71, 78 und 79 LFG wurde die Zivilflugplatz-Verordnung in Kraft gesetzt. Nach ha. Auffassung ist der „Betrieb eines Zivilflugplatzes“ nicht gleichzusetzen mit etwaigen „Öffnungszeiten eines Heliports“. Die Ausführungen des Beschwerdeführers hinsichtlich der „Öffnungszeiten“ greifen ins Leere. Auf Grund der Paragraphen 58, 66, 68, 71, 78 und 79 LFG wurde die Zivilflugplatz-Verordnung in Kraft gesetzt. Nach ha. Auffassung ist der „Betrieb eines Zivilflugplatzes“ nicht gleichzusetzen mit etwaigen „Öffnungszeiten eines Heliports“.

Eine solche Vorgehensweise würde ein Absurdum darstellen, zumal hiebei die jeweiligen Bestimmungen der ZFV ausgehebelt werden, was sicherlich nicht im Sinne des Gesetzgebers war.

Die Ausführungen bezüglich der Öffnungszeiten (2 Minuten vor dem Start und Schließungszeit 2 Minuten nach der Landung) kann die belangte Behörde ebenfalls nicht nachvollziehen. Bei einer am 09.09.2014 durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde hinsichtlich der Abwicklung von Rettungseinsätzen am Hubschrauberflugplatz in K - seitens der EFGmbH - angeführt, dass die jeweiligen Luftfahrzeuge auch im Flug verständigt werden und diese Flüge nicht auf den Start- und Landelisten aufscheinen würden. Solche Flüge scheinen dann bei der Leitstelle Tirol als „Alarmierung über Funk im Flug“ auf. Die Leitstelle Tirol disponiert die kompletten Rettungseinsätze mit dem jeweiligen Piloten des eingesetzten Notfallhubschraubers. Der Stützpunkt in K samt Personal ist hiebei nicht betroffen.

Aufgrund des Tetrafunks (BÖS) sieht die Leitstelle Tirol ob sich dieser „frei im Flug“ befindet oder „frei auf der Wache“ stationiert ist. Auf Grund dieser Ausführungen können auch etwaige Öffnungszeiten im genannten Zeitfenster nicht eingehalten werden, zumal bei einem Rettungseinsatz der jeweilige Stützpunkt vom gegenständlichen Flug keine Kenntnis hat.

Der Beschwerdeführer merkte in dessen Stellungnahme noch an, dass sich die westliche Abstellfläche nicht im Schutzbereich für den „An- und Abflug“ befinden würde. In der Anlage werden Ihnen dazu die mit Bescheid vom 28.01.2003, GZl. IIb-Zahl, hierauf bezogene Pläne übermittelt.“

II. Erwägungen römisch zwei. Erwägungen

Auf Grundlage einer Privatanzeige legte die Behörde dem Beschwerdeführer als Flugplatzbetriebsleiter und somit als das im Sinne des § 2 Abs 1 Zivilplatz-Betriebsordnung (ZFBO) verwaltungsstrafrechtlich verantwortliches Organ des Flugfeldes „Hubschrauberflugplatz K“ zusammenfassend zur Last, insofern gegen § 35 Abs 1 Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl 313 (ZFV 1972) verstoßen zu haben, als dieses Flugfeld an verschiedenen Tagen zu verschiedenen Zeitpunkten in Betrieb genommen worden sei, obwohl auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befinde, mehrere Zivilluftfahrzeuge abgestellt gewesen seien. Dieser Zivilflugplatz hätte jedoch nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen. Auf Grundlage einer Privatanzeige legte die Behörde dem Beschwerdeführer als Flugplatzbetriebsleiter und somit als das im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Zivilplatz-Betriebsordnung (ZFBO) verwaltungsstrafrechtlich verantwortliches Organ des Flugfeldes „Hubschrauberflugplatz K“ zusammenfassend zur Last, insofern gegen Paragraph 35, Absatz eins, Zivilflugplatz-Verordnung, Bundesgesetzblatt 313 (ZFV 1972) verstoßen zu haben, als dieses Flugfeld an verschiedenen Tagen zu verschiedenen Zeitpunkten in Betrieb genommen worden sei, obwohl auf der Landefläche, welche sich im eindeutigen Schutzbereich befinde, mehrere Zivilluftfahrzeuge abgestellt gewesen seien. Dieser Zivilflugplatz hätte jedoch nur betrieben werden dürfen, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen.

Mit diesem Vorhalt verkannte die Behörde jedoch die Rechtslage.

§ 35 ZFV 1972 lautet wie folgt: Paragraph 35, ZFV 1972 lautet wie folgt:

„§ 35. Allgemeines

(1) Zivilflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, oder wenn durch Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung beziehungsweise Befeuern die Sicherheit der

Luftfahrt gewährleistet wird.

(2) Als Hindernis gelten insbesondere Bauwerke, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte sowie Bodenerhebungen, soweit sie folgende, den Schutzbereich nach unten begrenzende Flächen (Grenzflächen) überragen:

a) die Erd- beziehungsweise Wasseroberfläche im Bereich der für den Start und für die Landung bestimmten Bewegungsflächen,

b) die Erd- beziehungsweise Wasseroberfläche des Pistenvorfeldes in den Anflugsektoren, und zwar:

aa) bei Präzisionsanflugpisten der Kategorie II und III innerhalb von 1000 m, bei anderen Pisten der Klassen A, B und aa) bei Präzisionsanflugpisten der Kategorie römisch zwei und römisch drei innerhalb von 1000 m, bei anderen Pisten der Klassen A, B und

C innerhalb von 300 m vom Ende des Sicherheitsstreifens beziehungsweise vom Ende der Wasserpiste,

bb) bei Pisten der Klassen D, E, F und Flugfeldern ohne Pisten innerhalb von 150 m vom Ende des Sicherheitsstreifens,

c) die Anflugflächen,

d) die Übergangsflächen,

e) die Horizontalfläche und

f) die Kegelfläche.

(3) Als Hindernis gelten in den im Abs. 2 lit. a und lit. b bezeichneten Bereichen außerdem Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen. Ferner gelten in diesen Bereichen Verkehrswege, welche während des Flugbetriebes nicht gesperrt werden können, als Hindernis mit jener Höhe, welche darauf verkehrende Fahrzeuge maximal aufweisen.“(3) Als Hindernis gelten in den im Absatz 2, Litera a und Litera b, bezeichneten Bereichen außerdem Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen. Ferner gelten in diesen Bereichen Verkehrswege, welche während des Flugbetriebes nicht gesperrt werden können, als Hindernis mit jener Höhe, welche darauf verkehrende Fahrzeuge maximal aufweisen.“

Diese Verordnung stützt sich auf §§ 58, 66, 68, 71, 78 und 79 LFG, wobei die unmittelbare Verordnungsermächtigung in § 66 LFG normiert ist: „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Anforderungen, die an die einzelnen Arten von Zivilflugplätzen (§§ 63 bis 65) im Hinblick auf den Betriebsumfang zu stellen sind, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu regeln (Zivilflugplatz-Verordnung).“ Diese Verordnung stützt sich auf Paragraphen 58, 66, 68, 71, 78 und 79 LFG, wobei die unmittelbare Verordnungsermächtigung in Paragraph 66, LFG normiert ist: „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Anforderungen, die an die einzelnen Arten von Zivilflugplätzen (Paragraphen 63 bis 65) im Hinblick auf den Betriebsumfang zu stellen sind, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu regeln (Zivilflugplatz-Verordnung).“

Bereits dieser Verordnungsermächtigung ist zu entnehmen, dass Regelungsinhalt der ZFV 1972 die nähere Ausgestaltung jener Anforderungen ist, die im Hinblick auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt an Zivilflugplätze zu stellen sind. Folgerichtig bestimmt etwa § 73 Abs 2 LFG, dass die Betriebsaufnahmewilligung dem Inhaber einer Zivilflugplatzbewilligung auf dessen Antrag zu erteilen ist, wenn er nachweist, dass auf dem errichteten Zivilflugplatz ein geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist und der Zivilflugplatz den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung entspricht. Bereits dieser Verordnungsermächtigung ist zu entnehmen, dass Regelungsinhalt der ZFV 1972 die nähere Ausgestaltung jener Anforderungen ist, die im Hinblick auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt an Zivilflugplätze zu stellen sind. Folgerichtig bestimmt etwa Paragraph 73, Absatz 2, LFG, dass die Betriebsaufnahmewilligung dem Inhaber einer Zivilflugplatzbewilligung auf dessen Antrag zu erteilen ist, wenn er nachweist, dass auf dem errichteten Zivilflugplatz ein geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist und der Zivilflugplatz den Anforderungen der Zivilflugplatz-Verordnung entspricht.

Die ZFV 1972 enthält dementsprechend zahlreiche technische Festlegungen, wie etwa zur Tragfähigkeit von Bewegungsflächen, zur Pistenbreite, zur Breite des Sicherheitsstreifens etc., die allesamt der Sicherheit des Betriebes

am Zivilflugplatz dienen. Entspricht daher ein eingereichtes Projekt zur Bewilligung eines Zivilflugplatzes nicht den einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung, kann eine Bewilligung nicht erteilt. Entspricht der Zivilflugplatz (faktisch) den Anforderungen der ZFV 1972 nicht, darf die Betriebsaufnahmebewilligung nicht erteilt werden.

Schon allein vom Regelungszweck der Norm des zur Last gelegten § 35 ZFV 1972 ausgehend zeigt sich, dass eine Bestrafung wegen des Abstellens von Hubschraubern im Schutzbereich des Zivilflugplatzes nicht in Frage kommt. Vielmehr sollen – wie oben aufgezeigt – mit dieser Norm grundlegende Voraussetzungen für die Bewilligung eines Zivilflugplatzes in sicherheitstechnischer Hinsicht festgelegt werden. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, darf der Zivilflugplatz betrieben werden. Dies verdeutlicht auch der vorgehaltene § 35 ZFV 1972 selbst. Er spricht davon, dass der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen eines Zivilflugplatzes frei von Hindernissen sein muss. Als derartige Hindernisse gelten insbesondere Bauwerke, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte sowie bestimmte Bodenerhebungen (vgl. auch Abs 3 legcit). Damit wird klargestellt, dass es sich bei Hindernissen nach dieser Bestimmung nicht etwa um jedwede Störungen, sondern nur um solche Gefährdungen des Flugbetriebes handelt, die einen gewissen dauerhaften Charakter aufweisen. Derartige Hindernisse sind nach § 36 ZFV 1972 in einem geeigneten Plan einzutragen und deren größte Höhe über dem mittleren Meeresspiegel anzugeben. Neu entstehende Hindernisse hat der Zivilflugplatzhalter unverzüglich der Behörde zu melden (§ 37 ZFV 1972). Schon allein vom Regelungszweck der Norm des zur Last gelegten Paragraph 35, ZFV 1972 ausgehend zeigt sich, dass eine Bestrafung wegen des Abstellens von Hubschraubern im Schutzbereich des Zivilflugplatzes nicht in Frage kommt. Vielmehr sollen – wie oben aufgezeigt – mit dieser Norm grundlegende Voraussetzungen für die Bewilligung eines Zivilflugplatzes in sicherheitstechnischer Hinsicht festgelegt werden. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, darf der Zivilflugplatz betrieben werden. Dies verdeutlicht auch der vorgehaltene Paragraph 35, ZFV 1972 selbst. Er spricht davon, dass der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen eines Zivilflugplatzes frei von Hindernissen sein muss. Als derartige Hindernisse gelten insbesondere Bauwerke, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte sowie bestimmte Bodenerhebungen vergleiche auch Absatz 3, legcit). Damit wird klargestellt, dass es sich bei Hindernissen nach dieser Bestimmung nicht etwa um jedwede Störungen, sondern nur um solche Gefährdungen des Flugbetriebes handelt, die einen gewissen dauerhaften Charakter aufweisen. Derartige Hindernisse sind nach Paragraph 36, ZFV 1972 in einem geeigneten Plan einzutragen und deren größte Höhe über dem mittleren Meeresspiegel anzugeben. Neu entstehende Hindernisse hat der Zivilflugplatzhalter unverzüglich der Behörde zu melden (Paragraph 37, ZFV 1972).

Mit diesem Begriffsverständnis eines „Hindernisses“ sind nun betriebsbedingt lediglich vorübergehend und örtliche divergierend abgestellte Hubschrauber nicht in Einklang zu bringen. Diese sind nicht (wie auch der gegenständliche Fall zeigt) dauerhaft (und damit auch planbar) im Bereich des Zivilflugplatzes situiert, sondern werden dort je nach Lage des Einzelfalles völlig unterschiedlich, was Ort und Zeit betrifft, abgestellt. Hubschrauber, die im Schutzbereich nach § 35 ZFV 1972 abgestellt sind, stellen daher keine Hindernisse im Sinne dieser Bestimmung dar und scheidet daher eine Bestrafung nach dieser Bestimmung (vgl. dagegen etwa § 14 Abs 1 LVR) von vornherein aus. Mit diesem Begriffsverständnis eines „Hindernisses“ sind nun betriebsbedingt lediglich vorübergehend und örtliche divergierend abgestellte Hubschrauber nicht in Einklang zu bringen. Diese sind nicht (wie auch der gegenständliche Fall zeigt) dauerhaft (und damit auch planbar) im Bereich des Zivilflugplatzes situiert, sondern werden dort je nach Lage des Einzelfalles völlig unterschiedlich, was Ort und Zeit betrifft, abgestellt. Hubschrauber, die im Schutzbereich nach Paragraph 35, ZFV 1972 abgestellt sind, stellen daher keine Hindernisse im Sinne dieser Bestimmung dar und scheidet daher eine Bestrafung nach dieser Bestimmung vergleiche dagegen etwa Paragraph 14, Absatz eins, LVR) von vornherein aus.

III. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision römisch drei. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 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. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des 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

Dr. Franz Triendl

(Richter)

Schlagworte

Ein Hubschrauber ist kein Hindernis im Sinne des § 35 Zivilflugplatz – Verordnung (ZfV 1972)

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGTI:2015:LVwG.2014.22.2400.5

Zuletzt aktualisiert am

14.04.2015

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