

TE Vwgh Erkenntnis 1986/9/10 84/03/0263

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.09.1986

Index

92 Luftverkehr;

Norm

LuftfahrtG 1958 §11 Abs1;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden): 84/03/0265

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Baumgartner und Dr. Leukauf als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Riha, über die Beschwerden des JN in W, vertreten durch Dr. Helmut Atzl, Rechtsanwalt in Kufstein, Maderspergerstraße 8/1, gegen die Bescheide des Landeshauptmannes von Tirol 1. vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-Sch-376/2-1984, und 2. vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-V- 375/2-1984, beide betreffend Übertretungen des Luftfahrtgesetzes, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von je S 2.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1. Mit Straferkenntnis der BH Kufstein vom 17. April 1984, Zl. B-1378/7-83, wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 3. Juni 1983 gegen 15.40 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches durch Gewichtsverlagerung gesteuert wird, auf einer Wiese in Radfeld/Mauckenbach verwendet, obgleich 1) dieses Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei; 2) er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Berechtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gehabt habe; 3) er keine Bewilligung des Landeshauptmannes für den Außenabflug besessen habe; 4) er das Luftfahrzeug auf eine solche Weise betrieben habe, daß Personen und Sachen auf der Erde gefährdet worden seien; 5) er als verantwortlicher Pilot der Verpflichtung nicht nachgekommen sei, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle den Betrieb des Luftfahrzeuges betreffende Störungen zu melden. Der Beschwerdeführer habe dadurch Verwaltungsübertretungen nach 1) § 146 Abs. 1 i.V.m. § 12 Abs. 1 und § 13 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 (LFG) in der geltenden Fassung, 2) § 146 Abs. 1 LFG i.V.m. § 75 und § 3 Abs. 1 Z. 1 der Luftverkehrsregeln 1967, BGBl. Nr. 56/1967 (LVR) in der geltenden Fassung, i.V.m. § 112 Zivilluftfahrt-Personalvorschriften (richtig: - Personalverordnung), BGBl. Nr. 219/1958 (ZLPV) in der geltenden Fassung, 3) § 146 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 2 LFG, 4) § 146 Abs. 1 (zu ergänzen LFG) i.V.m. § 3 Abs. 3 LVR, 5) § 146 Abs. 1 i.V.m. 1. Mit Straferkenntnis der BH Kufstein vom

17. April 1984, Zl. B-1378/7-83, wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 3. Juni 1983 gegen 15.40 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches durch Gewichtsverlagerung gesteuert wird, auf einer Wiese in Radfeld/Mauckenbach verwendet, obgleich 1) dieses Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei; 2) er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Berechtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt gehabt habe; 3) er keine Bewilligung des Landeshauptmannes für den Außenabflug besessen habe; 4) er das Luftfahrzeug auf eine solche Weise betrieben habe, daß Personen und Sachen auf der Erde gefährdet worden seien; 5) er als verantwortlicher Pilot der Verpflichtung nicht nachgekommen sei, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle den Betrieb des Luftfahrzeuges betreffende Störungen zu melden. Der Beschwerdeführer habe dadurch Verwaltungsübertretungen nach 1) Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 12, Absatz eins und Paragraph 13, Luftfahrtgesetz, Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957, (LFG) in der geltenden Fassung, 2) Paragraph 146, Absatz eins, LFG in Verbindung mit Paragraph 75 und Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer eins, der Luftverkehrsregeln 1967, Bundesgesetzblatt Nr. 56 aus 1967, (LVR) in der geltenden Fassung, in Verbindung mit Paragraph 112, Zivilluftfahrt-Personalvorschriften (richtig: - Personalverordnung), Bundesgesetzblatt Nr. 219 aus 1958, (ZLPV) in der geltenden Fassung, 3) Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz 2, LFG, 4) Paragraph 146, Absatz eins, (zu ergänzen LFG) in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz 3, LVR, 5) Paragraph 146, Absatz eins, i.V.m.

§ 136 lit. a LFG und § 3 Abs 1 Zivilluftfahrt-Störungsverordnung 1978, BGBl. Nr. 152/1978 (ZSV 1978)) in der geltenden Fassung begangen. Gemäß § 146 Abs. 1 LFG wurden über den Beschwerdeführer Geldstrafen in der Höhe von 1) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 2) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 3) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 4) S 300,-- (Ersatzarreststrafe 15 Stunden), 5) S 400,-- (Ersatzarreststrafe 20 Stunden) verhängt. In der Begründung wurde ausgeführt, auf Grund der Gendarmerieanzeige, der Stellungnahme des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Verantwortung des Beschwerdeführers stehe fest, daß dieser am 3. Juli 1983 gegen 15.40 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches ein motorbetriebenes Luftfahrzeug sei und durch Gewichtsverlagerung gesteuert werde, auf einer Wiese in Radfeld/Mauckenbach betrieben habe, ohne im Besitz einer Zulassung für dieses Luftfahrzeug, einer Berechtigung für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges vom Bundesamt für Zivilluftfahrt und einer Bewilligung für den Außenabflug zu sein. Er sei, nachdem ihm der Start gelungen sei, eine kurze Runde geflogen, habe jedoch in der Folge eine aus Sicherheitsgründen erforderliche und durch Mangel an Antriebskraft erzwungene Außenlandung (Notlandung) auf einer Baumgruppe durchführen müssen, wobei weder am Luftfahrzeug noch an den Bäumen ein Schaden entstanden sei. Dieser nicht planmäßige und vom Beschwerdeführer nicht gewollte Ablauf sei von ihm nicht an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gemeldet worden. Der Beschwerdeführer habe im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht bestritten, daß das motorbetriebene Luftfahrzeug nicht zugelassen gewesen sei, habe jedoch die Meinung vertreten, daß er für den am zugelassenen Hängegleiter angebrachten Hilfsmotor keine Zulassung benötige, da es sich bei seinem Fluggerät seiner Ansicht nach um keinen kraftangetriebenen Starrflüger handle. Vielmehr sei das Gerät ein Drachenflieger, mit welchem er nach wie vor trotz des Motors die Aufwinde ausnütze. Mit einem Hängegleiter aber könne man sich den Landeplatz nicht immer präzise aussuchen, wobei eine Landung im Gebüsch, Wald oder Maisfeld im Drachenfliegersport nichts Außergewöhnliches und in der Regel problemlos und ungefährlich sei. Zu Punkt 1) des Straferkenntnisses wurde von der Behörde erster Instanz festgestellt, der vom Beschwerdeführer durchgeführte Flug sei als ein Flug mit einem motorbetriebenen Luftfahrzeug und nicht als ein Flug mit einem Hängegleiter anzusehen. Dies deshalb, weil Motorflugzeuge kraftangetriebene Luftfahrzeuge, schwerer als Luft, seien, die ihren Auftrieb im Fluge durch aerodynamische Reaktionen auf Flächen erhielten, welche unter gegebenen Flugbedingungen starr blieben (kraftangetriebene Starrflüger), während man unter Hängegleiter ein nicht kraftangetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, verstehe, dessen Tragfläche aus starren und nicht starren Teilen bestehe, welches ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert würde. Für Ultraleichtflugzeuge bestünden in Österreich derzeit noch keinerlei Sondervorschriften, sodaß diese wie andere Motorflugzeuge zuzulassen und zu betreiben seien. Auf Grund der Aktenlage stehe jedoch fest, daß das vom Beschwerdeführer betriebene Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei und sämtliche Einwendungen des Beschwerdeführers in diesem Punkt ins Leere gingen. Zu Punkt 2) des Straferkenntnisses führte die Behörde erster Instanz aus, es stehe auf Grund des Vorbringens des Beschwerdeführers und der Mitteilung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt eindeutig fest, daß der Beschwerdeführer im Besitz des Privatpilotenscheines Nr. 2210 gewesen sei, dieser Schein jedoch am 6. September 1980 seine Gültigkeit verloren habe und eine Erneuerung der ruhenden Berechtigung nicht durchgeführt worden sei. Damit sei die dem Beschwerdeführer in diesem Punkt vorgeworfene Übertretung als erwiesen anzusehen. Zur Verwaltungsübertretung Punkt 3) legte die Behörde erster

Instand dar, aus der Aktenlage ergebe sich, daß eine Bewilligung des Landeshauptmannes für Außenabflüge im Sinne des § 9 Abs. 2 LFG nicht vorgelegen sei. Hinsichtlich der Landung wurde vermerkt, daß es sich um eine Notlandung gehandelt habe, wofür keine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich sei. Zu Punkt 4) des Straferkenntnisses wurde ausgeführt, die Angaben des Beschwerdeführers, wonach eine Landung im Walde oder im Gebüsch im Drachenfliegersport nichts Außergewöhnliches sei, entspreche nicht den Tatsachen. Vielmehr könne bei einer Landung gegen ein Hindernis wie im gegenständlichen Fall eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit bzw. eine Beschädigung einer Sache mit höchster Wahrscheinlichkeit angenommen werden, da das in Bewegung befindliche Luftfahrzeug abrupt an Geschwindigkeit verliere. Auch bei der vom Beschwerdeführer durchgeführten Landung sei eine derartige Gefährdung anzunehmen. Zu Punkt 5) des Straferkenntnisses vertrat die Behörde erster Instanz die Meinung, unter einer Störung in der Zivilluftfahrt sei jeder ungewollte, nicht planmäßige Ablauf oder jede erzwungene Unterbrechung des Betriebes von Zivilluftfahrzeugen und seiner unmittelbaren Vorbereitung zu verstehen, durch welche die Sicherheit des Flugbetriebes nachteilig beeinflusst werden könne. Eine derartige Störung habe im Anlaßfall, wie sich aus der Aktenlage ohne Zweifel ergebe, stattgefunden, sodaß der Beschwerdeführer verpflichtet gewesen wäre, diese Störung unverzüglich zu melden; dieser Verpflichtung sei er jedoch nicht nachgekommen. Paragraph 136, Litera a, LFG und Paragraph 3, Absatz eins, Zivilluftfahrt-Störungsverordnung 1978, Bundesgesetzblatt Nr. 152 aus 1978, (ZSV 1978)) in der geltenden Fassung begangen. Gemäß Paragraph 146, Absatz eins, LFG wurden über den Beschwerdeführer Geldstrafen in der Höhe von 1) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 2) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 3) S 500,-- (Ersatzarreststrafe 1 Tag), 4) S 300,-- (Ersatzarreststrafe 15 Stunden), 5) S 400,-- (Ersatzarreststrafe 20 Stunden) verhängt. In der Begründung wurde ausgeführt, auf Grund der Gendarmerieanzeige, der Stellungnahme des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und der Verantwortung des Beschwerdeführers stehe fest, daß dieser am 3. Juli 1983 gegen 15.40 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches ein motorbetriebenes Luftfahrzeug sei und durch Gewichtsverlagerung gesteuert werde, auf einer Wiese in Radfeld/Mauckebach betrieben habe, ohne im Besitz einer Zulassung für dieses Luftfahrzeug, einer Berechtigung für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges vom Bundesamt für Zivilluftfahrt und einer Bewilligung für den Außenabflug zu sein. Er sei, nachdem ihm der Start gelungen sei, eine kurze Runde geflogen, habe jedoch in der Folge eine aus Sicherheitsgründen erforderliche und durch Mangel an Antriebskraft erzwungene Außenlandung (Notlandung) auf einer Baumgruppe durchführen müssen, wobei weder am Luftfahrzeug noch an den Bäumen ein Schaden entstanden sei. Dieser nicht planmäßige und vom Beschwerdeführer nicht gewollte Ablauf sei von ihm nicht an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gemeldet worden. Der Beschwerdeführer habe im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht bestritten, daß das motorbetriebene Luftfahrzeug nicht zugelassen gewesen sei, habe jedoch die Meinung vertreten, daß er für den am zugelassenen Hängegleiter angebrachten Hilfsmotor keine Zulassung benötige, da es sich bei seinem Fluggerät seiner Ansicht nach um keinen kraftangetriebenen Starrflüger handle. Vielmehr sei das Gerät ein Drachenflieger, mit welchem er nach wie vor trotz des Motors die Aufwinde ausnütze. Mit einem Hängegleiter aber könne man sich den Landeplatz nicht immer präzise aussuchen, wobei eine Landung im Gebüsch, Wald oder Maisfeld im Drachenfliegersport nichts Außergewöhnliches und in der Regel problemlos und ungefährlich sei. Zu Punkt 1) des Straferkenntnisses wurde von der Behörde erster Instanz festgestellt, der vom Beschwerdeführer durchgeführte Flug sei als ein Flug mit einem motorbetriebenen Luftfahrzeug und nicht als ein Flug mit einem Hängegleiter anzusehen. Dies deshalb, weil Motorflugzeuge kraftangetriebene Luftfahrzeuge, schwerer als Luft, seien, die ihren Auftrieb im Fluge durch aerodynamische Reaktionen auf Flächen erhielten, welche unter gegebenen Flugbedingungen starr blieben (kraftangetriebene Starrflüger), während man unter Hängegleiter ein nicht kraftangetriebenes Luftfahrzeug, schwerer als Luft, verstehe, dessen Tragfläche aus starren und nicht starren Teilen bestehe, welches ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert würde. Für Ultraleichtflugzeuge bestünden in Österreich derzeit noch keinerlei Sondervorschriften, sodaß diese wie andere Motorflugzeuge zuzulassen und zu betreiben seien. Auf Grund der Aktenlage stehe jedoch fest, daß das vom Beschwerdeführer betriebene Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei und sämtliche Einwendungen des Beschwerdeführers in diesem Punkt ins Leere gingen. Zu Punkt 2) des Straferkenntnisses führte die Behörde erster Instanz aus, es stehe auf Grund des Vorbringens des Beschwerdeführers und der Mitteilung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt eindeutig fest, daß der Beschwerdeführer im Besitze des Privatpilotscheines Nr. 2210 gewesen sei, dieser Schein jedoch am 6. September 1980 seine Gültigkeit verloren habe und eine Erneuerung der ruhenden Berechtigung nicht durchgeführt worden sei. Damit sei die dem Beschwerdeführer in diesem Punkt vorgeworfene Übertretung als erwiesen anzusehen. Zur Verwaltungsübertretung Punkt 3) legte die Behörde erster

Instand dar, aus der Aktenlage ergebe sich, daß eine Bewilligung des Landeshauptmannes für Außenabflüge im Sinne des Paragraph 9, Absatz 2, LFG nicht vorgelegen sei. Hinsichtlich der Landung wurde vermerkt, daß es sich um eine Notlandung gehandelt habe, wofür keine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich sei. Zu Punkt 4) des Straferkenntnisses wurde ausgeführt, die Angaben des Beschwerdeführers, wonach eine Landung im Walde oder im Gebüsch im Drachenfliegersport nichts Außergewöhnliches sei, entspreche nicht den Tatsachen. Vielmehr könne bei einer Landung gegen ein Hindernis wie im gegenständlichen Fall eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit bzw. eine Beschädigung einer Sache mit höchster Wahrscheinlichkeit angenommen werden, da das in Bewegung befindliche Luftfahrzeug abrupt an Geschwindigkeit verliere. Auch bei der vom Beschwerdeführer durchgeführten Landung sei eine derartige Gefährdung anzunehmen. Zu Punkt 5) des Straferkenntnisses vertrat die Behörde erster Instanz die Meinung, unter einer Störung in der Zivilluftfahrt sei jeder ungewollte, nicht planmäßige Ablauf oder jede erzwungene Unterbrechung des Betriebes von Zivilluftfahrzeugen und seiner unmittelbaren Vorbereitung zu verstehen, durch welche die Sicherheit des Flugbetriebes nachteilig beeinflußt werden könne. Eine derartige Störung habe im Anlaßfall, wie sich aus der Aktenlage ohne Zweifel ergebe, stattgefunden, sodaß der Beschwerdeführer verpflichtet gewesen wäre, diese Störung unverzüglich zu melden; dieser Verpflichtung sei er jedoch nicht nachgekommen.

Der dagegen erhobenen Berufung wurde vom Landeshauptmann von Tirol mit Bescheid vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-Sch-376/2-1984, teilweise Folge gegeben und das Verwaltungsstrafverfahren zu Punkt

4) des Straferkenntnisses erster Instanz gemäß § 45 Abs. 1 lit. c VStG 1950 eingestellt. Hinsichtlich Punkt 1), 2), 3) und 5) des Straferkenntnisses erster Instanz wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen, das angefochtene Straferkenntnis jedoch bezüglich Punkt 1) dahingehend abgeändert, als der Beschwerdeführer eine Übertretung nach § 146 Abs. 1 in Verbindung mit § 12 Abs. 1 lit. a und § 13 Abs. 1 LFG begangen habe. Bezüglich Punkt 2) wurde das angefochtene Straferkenntnis dahingehend abgeändert, als der Beschwerdeführer die Übertretung dadurch begangen habe, als er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Sonderberechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gehabt habe. In der Begründung wurde ausgeführt, der Beschwerdeführer habe in der Berufung die ihm zur Last gelegten Übertretungen im wesentlichen mit dem Einwand bestritten, es handle sich bei dem gegenständlichen Luftfahrzeug um einen herkömmlichen Hängegleiter, an welchem ein Hilfsmotor angebracht sei und welcher mit Ausnahme des Hilfsmotors vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zugelassen worden sei. Durch die Hängegleitereigenschaft des Luftfahrzeuges sei der Beschwerdeführer an keine Außenabflugbewilligung gebunden und benötige er auch keine Sonderberechtigung im Sinne des § 112 der ZLPV, da er eine Schulung für das Fliegen mit Hängegleitern mitgemacht habe. Der Berufung des Beschwerdeführers komme mit Ausnahme der Übertretung Punkt 4) des Straferkenntnisses erster Instanz keine Berechtigung zu, da es sich bei dem vom Beschwerdeführer betriebenen Luftfahrzeug um einen Hängegleiter mit Hilfsmotor handle, welcher durch Gewichtsverlagerung gesteuert werde und auch ohne Zuhilfenahme des Motors gelandet und gestartet werde. Der Antrieb des Luftfahrzeuges erfolge aber einerseits durch den Hilfsmotor, andererseits durch den aerodynamischen Auftrieb. Es handle sich somit bei dem Luftfahrzeug des Beschwerdeführers um ein Ultraleichtflugzeug, für welches der Beschwerdeführer eine Sonderberechtigung gemäß § 112 ZLPV benötige. Hinsichtlich des Hängegleiters habe eine Zulassung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bestanden, nicht hingegen für den am Hängegleiter angebrachten Hilfsmotor; für diese Kombination Hängegleiter-Hilfsmotor wäre eine eigene Zulassung erforderlich gewesen. Da es sich bei dem Luftfahrzeug des Beschwerdeführers um ein Ultraleichtflugzeug handle, unterliege dieses den Außenlande- und Außenabflugvorschriften des Luftfahrtgesetzes, weshalb der Beschwerdeführer für den Außenabflug eine Bewilligung des Landeshauptmannes von Tirol benötigt hätte. Hinsichtlich der unvorhergesehenen Notlandung wäre der Beschwerdeführer verpflichtet gewesen, diese beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zu melden. Das Verfahren betreffend die Verwaltungsübertretung zu Punkt 4) des Straferkenntnisses erster Instanz sei mangels tauglicher Verfolgungshandlung der Behörde innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist einzustellen gewesen. 4) des Straferkenntnisses erster Instanz gemäß Paragraph 45, Absatz eins, Litera c, VStG 1950 eingestellt. Hinsichtlich Punkt 1), 2), 3) und 5) des Straferkenntnisses erster Instanz wurde die Berufung als unbegründet abgewiesen, das angefochtene Straferkenntnis jedoch bezüglich Punkt 1) dahingehend abgeändert, als der Beschwerdeführer eine Übertretung nach Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 12, Absatz eins, Litera a und Paragraph 13, Absatz eins, LFG begangen habe. Bezüglich Punkt 2) wurde das angefochtene Straferkenntnis dahingehend abgeändert, als der Beschwerdeführer die Übertretung dadurch begangen habe, als er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Sonderberechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gehabt habe. In der Begründung wurde ausgeführt, der Beschwerdeführer habe in der Berufung die ihm zur Last gelegten

Übertretungen im wesentlichen mit dem Einwand bestritten, es handle sich bei dem gegenständlichen Luftfahrzeug um einen herkömmlichen Hängegleiter, an welchem ein Hilfsmotor angebracht sei und welcher mit Ausnahme des Hilfsmotors vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zugelassen worden sei. Durch die Hängegleitereigenschaft des Luftfahrzeuges sei der Beschwerdeführer an keine Außenabflugbewilligung gebunden und benötige er auch keine Sonderberechtigung im Sinne des Paragraph 112, der ZLPV, da er eine Schulung für das Fliegen mit Hängegleitern mitgemacht habe. Der Berufung des Beschwerdeführers komme mit Ausnahme der Übertretung Punkt 4) des Straferkenntnisses erster Instanz keine Berechtigung zu, da es sich bei dem vom Beschwerdeführer betriebenen Luftfahrzeug um einen Hängegleiter mit Hilfsmotor handle, welcher durch Gewichtsverlagerung gesteuert werde und auch ohne Zuhilfenahme des Motors gelandet und gestartet werde. Der Antrieb des Luftfahrzeuges erfolge aber einerseits durch den Hilfsmotor, andererseits durch den aerodynamischen Auftrieb. Es handle sich somit bei dem Luftfahrzeug des Beschwerdeführers um ein Ultraleichtflugzeug, für welches der Beschwerdeführer eine Sonderberechtigung gemäß Paragraph 112, ZLPV benötige. Hinsichtlich des Hängegleiters habe eine Zulassung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bestanden, nicht hingegen für den am Hängegleiter angebrachten Hilfsmotor; für diese Kombination Hängegleiter-Hilfsmotor wäre eine eigene Zulassung erforderlich gewesen. Da es sich bei dem Luftfahrzeug des Beschwerdeführers um ein Ultraleichtflugzeug handle, unterliege dieses den Außenlande- und Außenabflugvorschriften des Luftfahrtgesetzes, weshalb der Beschwerdeführer für den Außenabflug eine Bewilligung des Landeshauptmannes von Tirol benötigt hätte. Hinsichtlich der unvorhergesehenen Notlandung wäre der Beschwerdeführer verpflichtet gewesen, diese beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zu melden. Das Verfahren betreffend die Verwaltungsübertretung zu Punkt 4) des Straferkenntnisses erster Instanz sei mangels tauglicher Verfolgungshandlung der Behörde innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist einzustellen gewesen.

2. Mit Straferkenntnis der BH Kufstein vom 17. April 1984, Zl. B-3225/2-83, wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 25. Dezember 1983 gegen 13.00 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches durch Gewichtsverlagerung gesteuert wird, ca. 300 m nördlich von St. Leonhard in Kundl auf einer Wiese verwendet, obwohl 1) dieses Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei, 2) er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Berechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gehabt habe und 3) er keine Bewilligung für Außenabflüge und Außenlandungen des Landeshauptmannes besessen habe. Der Beschwerdeführer habe dadurch Verwaltungsübertretungen nach 1) § 146 Abs. 1 i.V.m. § 12 Abs. 1 und § 13 LFG, 2) § 146 Abs. 1 LFG i.V.m. § 75 und § 3 Abs. 1 Z. 1 LVR i.V.m. § 112 ZLPV und 3) § 146 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs. 2 LFG begangen. Gemäß § 146 Abs. 1 LFG wurden über den Beschwerdeführer Geldstrafen in der Höhe von je S 1.000,-- (Ersatzarreststrafen je 2 Tage) verhängt. Die Ausführungen in der Begründung des Straferkenntnisses decken sich inhaltlich mit der Begründung des unter 1) angeführten Straferkenntnisses dieser Behörde vom 17. April 1984, soweit sich diese Begründung auf die gleichen Übertretungen bezieht. 2. Mit Straferkenntnis der BH Kufstein vom 17. April 1984, Zl. B-3225/2-83, wurde der Beschwerdeführer schuldig erkannt, er habe am 25. Dezember 1983 gegen 13.00 Uhr ein Ultraleichtflugzeug, welches durch Gewichtsverlagerung gesteuert wird, ca. 300 m nördlich von St. Leonhard in Kundl auf einer Wiese verwendet, obwohl 1) dieses Luftfahrzeug nicht zum Luftverkehr zugelassen gewesen sei, 2) er für den Betrieb dieses Luftfahrzeuges keine Berechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gehabt habe und 3) er keine Bewilligung für Außenabflüge und Außenlandungen des Landeshauptmannes besessen habe. Der Beschwerdeführer habe dadurch Verwaltungsübertretungen nach 1) Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 12, Absatz eins und Paragraph 13, LFG, 2) Paragraph 146, Absatz eins, LFG in Verbindung mit Paragraph 75 und Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer eins, LVR in Verbindung mit Paragraph 112, ZLPV und 3) Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 9, Absatz 2, LFG begangen. Gemäß Paragraph 146, Absatz eins, LFG wurden über den Beschwerdeführer Geldstrafen in der Höhe von je S 1.000,-- (Ersatzarreststrafen je 2 Tage) verhängt. Die Ausführungen in der Begründung des Straferkenntnisses decken sich inhaltlich mit der Begründung des unter 1) angeführten Straferkenntnisses dieser Behörde vom 17. April 1984, soweit sich diese Begründung auf die gleichen Übertretungen bezieht.

Der auch gegen dieses Straferkenntnis vom Beschwerdeführer eingebrachten Berufung gab der Landeshauptmann von Tirol mit Bescheid vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-V-375/2-1984, teilweise Folge und setzte die Geldstrafen zu allen Punkten auf S 500,-- (die Ersatzarreststrafen auf je einen Tag) herab. Weiters wurde der Spruch des Straferkenntnisses der Behörde erster Instanz dahingehend ergänzt, als der Beschwerdeführer auf der im Spruch beschriebenen Örtlichkeit auch noch ein Lande- und Startmanöver gemacht und zu Punkt 1) des Straferkenntnisses erster Instanz eine Übertretung nach § 146 Abs. 1 i.V.m. § 12 Abs. 1 lit. a und § 13 Abs. 1 LFG begangen hatte. Ferner wurde Punkt 2) des Straferkenntnisses erster Instanz dahingehend präzisiert, als der Beschwerdeführer keine Sonderberechtigung des

Bundesamtes für Zivilluftfahrt besessen habe. Auch dieser Bescheid wurde vom Landeshauptmann in Ansehung der in Betracht kommenden Übertretungen im wesentlichen wie der unter Z. 1 angeführte Berufungsbescheid begründet. Der auch gegen dieses Straferkenntnis vom Beschwerdeführer eingebrachten Berufung gab der Landeshauptmann von Tirol mit Bescheid vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-V-375/2-1984, teilweise Folge und setzte die Geldstrafen zu allen Punkten auf S 500,-- (die Ersatzarreststrafen auf je einen Tag) herab. Weiters wurde der Spruch des Straferkenntnisses der Behörde erster Instanz dahingehend ergänzt, als der Beschwerdeführer auf der im Spruch beschriebenen Örtlichkeit auch noch ein Lande- und Startmanöver gemacht und zu Punkt 1) des Straferkenntnisses erster Instanz eine Übertretung nach Paragraph 146, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 12, Absatz eins, Litera a und Paragraph 13, Absatz eins, LFG begangen hatte. Ferner wurde Punkt 2) des Straferkenntnisses erster Instanz dahingehend präzisiert, als der Beschwerdeführer keine Sonderberechtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt besessen habe. Auch dieser Bescheid wurde vom Landeshauptmann in Ansehung der in Betracht kommenden Übertretungen im wesentlichen wie der unter Ziffer eins, angeführte Berufungsbescheid begründet.

Gegen den Bescheid des Landeshauptmannes vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-Sch-376/2-1984, und zwar nur soweit mit ihm der Berufung des Beschwerdeführers keine Folge gegeben wurde, richtet sich die zu hg. Zl. 84/03/0263 protokollierte Beschwerde. Gegen den Bescheid des Landeshauptmannes vom 29. Juni 1984, Zl. IIb2-V-375/2- 1984, richtet sich die unter der hg. Zl. 84/03/0265 protokollierte Beschwerde. In beiden Beschwerden wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes des angefochtenen Bescheides geltend gemacht.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsstrafakten vor und erstattete in jedem der beiden Beschwerdefälle eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die beiden Beschwerden wegen ihres persönlichen und sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden und hierüber erwogen:

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich der Beschwerdeführer durch die angefochtenen Bescheide nach dem gesamten Beschwerdevorbringen in dem Recht verletzt, nicht wegen der ihm zur Last gelegten Übertretungen bestraft zu werden. In Ausführung dazu bringt der Beschwerdeführer wie schon im Verwaltungsstrafverfahren vor, das von ihm verwendete Gerät könne nicht als kraftangetriebenes Luftfahrzeug bezeichnet werden. Der von ihm konstruierte Hängegleiter könne mit dem daran befestigten Motor, ohne daß dieser eingeschaltet werde, gestartet, geflogen und gelandet werden. Der Motor diene nur einer zusätzlichen Steighilfe und einer Überbrückung von Flauten und Leegebieten. Sein Gerät sei ungeachtet des daran befestigten Motors ein Hängegleiter im Sinne des Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. September 1974. Für Hängegleiter bedürfe es dann keiner Sonderberechtigung nach § 112 ZLPV, wenn lediglich Flüge bis zu 150 m über Grund sowie außerhalb der Schutzbereiche von Zivilflugplätzen getätigt werden. Für Flüge in dem genannten Bereich sei keine Pilotenberechtigung erforderlich, sondern genüge der Hängegleiterausweis. Ebenso seien nach dem angeführten Erlaß für Außenabflüge von Hängegleitern keine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. § 136 LFG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 ZSV 1978 gelte für Hängegleiter, wie sich aus dem Grundgedanken des angeführten Erlasses herauslesen lasse, in "abgeschwächter Form". Dies zeige, daß der angefochtene Bescheid inhaltlich rechtswidrig sei. Lediglich der Vollständigkeit halber werde darauf hingewiesen, daß auch dann, wenn vom Vorliegen eines Motorfluges ausgegangen werde, darauf Bedacht genommen hätte werden müssen, daß der Beschwerdeführer vom Amt für Zivilluftfahrt mittels eines Merkblattes die Auskunft erhalten habe, daß eine Erprobungsbewilligung u.a. nur dann auf Antrag erteilt werden könne, wenn bereits Betriebserfahrung hinsichtlich des neuen Fluggerätes bestehe. Da ein Fluggerät, wie es der Beschwerdeführer im gegenständlichen Fall benutzt habe, weder im In- noch im Ausland erprobt worden sei, habe er selbst durch Testflüge die nötige Betriebserfahrung sammeln müssen, um diese Voraussetzungen zu erlangen und die Erprobungsbewilligung zu "erfüllen". Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich der Beschwerdeführer durch die angefochtenen Bescheide nach dem gesamten Beschwerdevorbringen in dem Recht verletzt, nicht wegen der ihm zur Last gelegten Übertretungen bestraft zu werden. In Ausführung dazu bringt der Beschwerdeführer wie schon im Verwaltungsstrafverfahren vor, das von ihm verwendete Gerät könne nicht als kraftangetriebenes Luftfahrzeug bezeichnet werden. Der von ihm konstruierte Hängegleiter könne mit dem daran befestigten Motor, ohne daß dieser eingeschaltet werde, gestartet, geflogen und gelandet werden. Der Motor diene nur einer zusätzlichen Steighilfe und einer Überbrückung von Flauten und Leegebieten. Sein Gerät sei ungeachtet des daran befestigten Motors ein Hängegleiter im Sinne des Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. September 1974. Für Hängegleiter bedürfe es dann keiner Sonderberechtigung nach Paragraph 112, ZLPV, wenn

lediglich Flüge bis zu 150 m über Grund sowie außerhalb der Schutzbereiche von Zivilflugplätzen getätigt werden. Für Flüge in dem genannten Bereich sei keine Pilotenberechtigung erforderlich, sondern genüge der Hängegleiterausweis. Ebenso seien nach dem angeführten Erlaß für Außenabflüge von Hängegleitern keine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Paragraph 136, LFG in Verbindung mit Paragraph 3, Absatz eins, ZSV 1978 gelte für Hängegleiter, wie sich aus dem Grundgedanken des angeführten Erlasses herauslesen lasse, in "abgeschwächter Form". Dies zeige, daß der angefochtene Bescheid inhaltlich rechtswidrig sei. Lediglich der Vollständigkeit halber werde darauf hingewiesen, daß auch dann, wenn vom Vorliegen eines Motorfluges ausgegangen werde, darauf Bedacht genommen hätte werden müssen, daß der Beschwerdeführer vom Amt für Zivilluftfahrt mittels eines Merkblattes die Auskunft erhalten habe, daß eine Erprobungsbewilligung u.a. nur dann auf Antrag erteilt werden könne, wenn bereits Betriebserfahrung hinsichtlich des neuen Fluggerätes bestehe. Da ein Fluggerät, wie es der Beschwerdeführer im gegenständlichen Fall benutzt habe, weder im In- noch im Ausland erprobt worden sei, habe er selbst durch Testflüge die nötige Betriebserfahrung sammeln müssen, um diese Voraussetzungen zu erlangen und die Erprobungsbewilligung zu "erfüllen".

Gemäß § 11 Abs. 1 LFG sind Luftfahrzeuge Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig ob sie schwerer als Luft (z.B. Flugzeuge, Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Traghubschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (z.B. Luftschiffe und Freiballone) sind. Gemäß § 12 Abs. 1 lit. a LFG darf, soweit in den §§ 7 und 20 nichts anderes bestimmt ist, ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn es vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Bescheid gemäß § 13 zugelassen ist. Gemäß § 13 Abs. 1 sind Zivilluftfahrzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen, wenn die in § 14 bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind. Gemäß Paragraph 11, Absatz eins, LFG sind Luftfahrzeuge Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig ob sie schwerer als Luft (z.B. Flugzeuge, Segelflugzeuge, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Traghubschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (z.B. Luftschiffe und Freiballone) sind. Gemäß Paragraph 12, Absatz eins, Litera a, LFG darf, soweit in den Paragraphen 7 und 20 nichts anderes bestimmt ist, ein Zivilluftfahrzeug im Fluge nur verwendet werden, wenn es vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Bescheid gemäß Paragraph 13, zugelassen ist. Gemäß Paragraph 13, Absatz eins, sind Zivilluftfahrzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Antrag des Luftfahrzeughalters durch schriftlichen Bescheid (Zulassungsschein) zuzulassen, wenn die in Paragraph 14, bezeichneten Voraussetzungen gegeben sind.

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 1 LVR dürfen Luftfahrzeuge nur von solchen Personen geführt oder technisch bedient werden, die jene gültigen Ausweise und Berechtigungen haben, welche nach den Luftfahrt-Personalvorschriften für ihre Tätigkeiten vorgeschrieben sind. § 112 Abs. 1 ZLPV bestimmt, daß der Sonderpilotenschein berechtigt, Zivilluftfahrzeuge einer bestimmten Type im Fluge zu führen, für die in dieser Verordnung keine Bestimmungen für die Berechtigung zum Führen im Fluge getroffen werden (Sonderberechtigung). Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer eins, LVR dürfen Luftfahrzeuge nur von solchen Personen geführt oder technisch bedient werden, die jene gültigen Ausweise und Berechtigungen haben, welche nach den Luftfahrt-Personalvorschriften für ihre Tätigkeiten vorgeschrieben sind. Paragraph 112, Absatz eins, ZLPV bestimmt, daß der Sonderpilotenschein berechtigt, Zivilluftfahrzeuge einer bestimmten Type im Fluge zu führen, für die in dieser Verordnung keine Bestimmungen für die Berechtigung zum Führen im Fluge getroffen werden (Sonderberechtigung).

§ 9 Abs. 2 LFG normiert, daß für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich ist. Paragraph 9, Absatz 2, LFG normiert, daß für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich ist.

Nach § 136 lit. a LFG obliegt die Verpflichtung, wahrgenommene Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt unverzüglich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zu melden, den verantwortlichen Piloten. Gemäß § 3 Abs. 1 ZSV 1978 sind verantwortliche Piloten und Zivilluftfahrzeughalter verpflichtet, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle ihren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen bzw. den Betrieb ihrer Luftfahrzeuge betreffenden Störungen zu melden. Nach Paragraph 136, Litera a, LFG obliegt die Verpflichtung, wahrgenommene Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt unverzüglich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zu melden, den verantwortlichen Piloten. Gemäß Paragraph 3, Absatz

eins, ZSV 1978 sind verantwortliche Piloten und Zivilluftfahrzeughalter verpflichtet, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle ihren Betrieb von Zivilluftfahrzeugen bzw. den Betrieb ihrer Luftfahrzeuge betreffenden Störungen zu melden.

Das vom Beschwerdeführer zu den in den Straferkenntnissen angeführten Tatzeiten und Tatorten verwendete Fahrzeug setzte sich nach der mit der Aktenlage übereinstimmenden und vom Beschwerdeführer nicht bestrittenen Annahme der belangten Behörde aus einem sogenannten Hängegleiter, wie er im Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr - Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 24. September 1974, Zl. 38.570/23-I/6-74, in der Fassung der Erlässe vom 25. Mai 1976, Zl. 38.570/72-I/3-76, und vom 10. Mai 1984, Zl. 38.534/238-I/3-84, beschrieben ist, und dem vom Beschwerdeführer daran angebrachten Hilfsmotor zusammen.

Der in diesem Erlaß beschriebene Hängegleiter ist sowohl für sich allein als auch in Verbindung mit dem daran befestigten Hilfsmotor ein Fahrzeug, das sich zur Fortbewegung von Personen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignet und sohin ein Luftfahrzeug im Sinne des § 11 Abs. 1 LFG, auf das alle das Luftfahrzeug und seine Führung betreffenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften anzuwenden sind. Der erwähnte Erlaß vom 24. Mai 1974 sieht zwar für Hängegleiter von den luftfahrtrechtlichen Vorschriften abweichende Regelungen vor. Abgesehen davon aber, daß es sich hierbei um keine verbindliche, weil nicht gehörig kundgemachte Rechtsverordnung handelt (vgl. dazu § 2 Abs. 1 lit. f des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972, BGBl. Nr. 293, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 603/1981, sowie Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. März 1977, Slg. Nr. 9283/A; bei dem angeführten Erlaß handelt es sich nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes nicht bloß um eine Verwaltungsverordnung), weshalb der Beschwerdeführer daraus auch keine Rechte für sich ableiten kann (vgl. dazu sinngemäß die Ausführungen im hg. Erkenntnis vom 9. September 1975, Slg. Nr. 8877/A), vermag sich der Beschwerdeführer auf diesen Erlaß auch deswegen nicht mit Erfolg zu berufen, weil der Erlaß nur für den darin beschriebenen Hängegleiter, nämlich als ein nichtkraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Tragfläche aus starren und nichtstarren Teilen besteht, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert wird, eine Sonderregelung trifft, nicht aber auch für das Fahrzeug, wie es vom Beschwerdeführer verwendet wurde, was sich des weiteren daraus ergibt, daß nach diesem Erlaß ohne Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an zugelassenen Hängegleitern keine Änderungen vorgenommen werden dürfen. Der in diesem Erlaß beschriebene Hängegleiter ist sowohl für sich allein als auch in Verbindung mit dem daran befestigten Hilfsmotor ein Fahrzeug, das sich zur Fortbewegung von Personen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignet und sohin ein Luftfahrzeug im Sinne des Paragraph 11, Absatz eins, LFG, auf das alle das Luftfahrzeug und seine Führung betreffenden luftfahrtrechtlichen Vorschriften anzuwenden sind. Der erwähnte Erlaß vom 24. Mai 1974 sieht zwar für Hängegleiter von den luftfahrtrechtlichen Vorschriften abweichende Regelungen vor. Abgesehen davon aber, daß es sich hierbei um keine verbindliche, weil nicht gehörig kundgemachte Rechtsverordnung handelt vergleiche , dazu Paragraph 2, Absatz eins, Litera f, des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972, BGBl. Nr. 293, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Nr. 603 aus 1981,, sowie Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. März 1977, Slg. Nr. 9283/A; bei dem angeführten Erlaß handelt es sich nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes nicht bloß um eine Verwaltungsverordnung), weshalb der Beschwerdeführer daraus auch keine Rechte für sich ableiten kann vergleiche , dazu sinngemäß die Ausführungen im hg. Erkenntnis vom 9. September 1975, Slg. Nr. 8877/A), vermag sich der Beschwerdeführer auf diesen Erlaß auch deswegen nicht mit Erfolg zu berufen, weil der Erlaß nur für den darin beschriebenen Hängegleiter, nämlich als ein nichtkraftangetriebenes, einsitziges Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Tragfläche aus starren und nichtstarren Teilen besteht, das ausschließlich durch die Kraft des Piloten gestartet sowie gelandet und das im wesentlichen durch Schwerpunktverlagerung gesteuert wird, eine Sonderregelung trifft, nicht aber auch für das Fahrzeug, wie es vom Beschwerdeführer verwendet wurde, was sich des weiteren daraus ergibt, daß nach diesem Erlaß ohne Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an zugelassenen Hängegleitern keine Änderungen vorgenommen werden dürfen.

Der belangten Behörde ist daher keine Rechtswidrigkeit anzulasten, wenn sie davon ausging, daß das in Rede stehende Fahrzeug des Beschwerdeführers ein Luftfahrzeug ist, auf das der Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. September 1974 für Hängegleiter keine Anwendung findet und für das auf Grund der Bestimmung des § 12 Abs. 1 LFG eine Zulassung im Sinne des § 13 Abs. 1 leg. cit. erforderlich ist. Daß eine derartige Zulassung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für das vom Beschwerdeführer verwendete Fahrzeug bescheidmäßig erteilt worden sei, wurde vom

Beschwerdeführer im gesamten Verwaltungsstrafverfahren nicht behauptet. Unbestritten bleibt in der vorliegenden Beschwerde auch die Annahme der belangten Behörde, daß der Beschwerdeführer weder eine Sonderberechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des § 112 ZLPV noch eine Bewilligung des Landeshauptmannes von Außenabflügen und Außenlandungen gemäß § 9 Abs. 2 LFG besaß und daß er der ihm als verantwortlichen Piloten nach § 3 Abs. 1 ZSV 1978 obliegenden Verpflichtung nicht nachkam, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle den Betrieb des Luftfahrzeuges betreffende Störungen zu melden. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers vermochte ihn gerade die ihm mittels eines Merkblattes erteilte Auskunft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, daß eine Erprobungsbewilligung nur auf Antrag erteilt werden kann, wenn bereits Betriebserfahrung hinsichtlich des neuen Fluggerätes besteht, nicht zu entschuldigen. Der belangten Behörde ist daher keine Rechtswidrigkeit anzulasten, wenn sie davon ausging, daß das in Rede stehende Fahrzeug des Beschwerdeführers ein Luftfahrzeug ist, auf das der Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. September 1974 für Hängegleiter keine Anwendung findet und für das auf Grund der Bestimmung des Paragraph 12, Absatz eins, LFG eine Zulassung im Sinne des Paragraph 13, Absatz eins, leg. cit. erforderlich ist. Daß eine derartige Zulassung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für das vom Beschwerdeführer verwendete Fahrzeug bescheidmäßig erteilt worden sei, wurde vom Beschwerdeführer im gesamten Verwaltungsstrafverfahren nicht behauptet. Unbestritten bleibt in der vorliegenden Beschwerde auch die Annahme der belangten Behörde, daß der Beschwerdeführer weder eine Sonderberechtigung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt für den Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des Paragraph 112, ZLPV noch eine Bewilligung des Landeshauptmannes von Außenabflügen und Außenlandungen gemäß Paragraph 9, Absatz 2, LFG besaß und daß er der ihm als verantwortlichen Piloten nach Paragraph 3, Absatz eins, ZSV 1978 obliegenden Verpflichtung nicht nachkam, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt unverzüglich alle den Betrieb des Luftfahrzeuges betreffende Störungen zu melden. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers vermochte ihn gerade die ihm mittels eines Merkblattes erteilte Auskunft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, daß eine Erprobungsbewilligung nur auf Antrag erteilt werden kann, wenn bereits Betriebserfahrung hinsichtlich des neuen Fluggerätes besteht, nicht zu entschuldigen.

Da sich die Beschwerden sohin als unbegründet erweisen, waren sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen. Da sich die Beschwerden sohin als unbegründet erweisen, waren sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich in beiden Beschwerdefällen auf die §§ 47 und 48 Abs. 2 Z. 1 und 2 VwGG in Verbindung mit Art. I B Z. 4 und 5 sowie Art. III Abs. 2 der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Die Kostenentscheidung gründet sich in beiden Beschwerdefällen auf die Paragraphen 47 und 48 Absatz 2, Ziffer eins und 2 VwGG in Verbindung mit Artikel römisch eins, B Ziffer 4 und 5 sowie Artikel römisch drei, Absatz 2, der Verordnung des Bundeskanzlers Bundesgesetzblatt Nr. 243 aus 1985,.

Wien, am 10. September 1986

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1986:1984030263.X00

Im RIS seit

05.07.2004

Zuletzt aktualisiert am

03.10.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at