jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2002/3/20 99/03/0251

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.03.2002

Index

92 Luftverkehr;

Norm

LuftfahrtG 1958 §74 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §74 Abs2;
LuftfahrtG 1958 §74 Abs3;
ZFBO §16;
ZFBO §3 Abs1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall, Dr. Bernegger, Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schlegel, über die Beschwerde der Flughafen GmbH in X, vertreten durch Dr. Gottfried Eypeltauer, Dr. Alfred Hawel und Dr. Ernst Eypeltauer, Rechtsanwälte in 4020 Linz, Museumstraße 17/II, gegen den Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) vom 28. Mai 1999, Zl. 60.420/15-Z 8/99, betreffend Erweiterung der Betriebszeiten, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund ist schuldig, der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von EUR 1089,68 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Schreiben vom 25. März 1998 beantragte die Beschwerdeführerin beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr als Oberster Zivilluftfahrtbehörde die Erweiterung der durch Bescheide der belangten Behörde vom 22. Juni 1989 und vom 16. März 1978 genehmigten Betriebszeiten des Flughafens Linz für die Durchführung von jeweils vier Bewegungen mit Frachtluftfahrtzeugen innerhalb der Zeiträume Montag 23.00 Uhr bis Dienstag 5.30 Uhr, Dienstag 23.00 Uhr bis Mittwoch 5.30 Uhr, Mittwoch 23.00 Uhr bis Donnerstag 5.30, Donnerstag 23.00 Uhr bis Freitag 5.30 Uhr und Freitag 23.00 Uhr bis Samstag 6.00 Uhr, wobei jeweils zwei Bewegungen davon in der Zeit von 0.30 Uhr bis 5.30 Uhr (bzw. am Samstag 6.00 Uhr) durchgeführt werden könnten, zu genehmigen.

Die belangte Behörde wies den Antrag im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung gemäß § 3 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung, BGBl. Nr. 72/1962 (ZFBO), im Zusammenhalt mit den §§ 62 Abs. 5 und 74 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 147/1998 (LFG), ab.

In der Begründung führte die belangte Behörde aus, der Antrag der Beschwerdeführerin sei mit den Verkehrserfordernissen im weiten Einzugsgebiet des Flughafen Linz begründet worden. Nach dem Vorbringen der Beschwerdeführerin habe die Fluggesellschaft KLM bereits ihre Frachtflüge nach Wien verlegt, da es ihr nicht möglich gewesen sei, ihre Frachtflüge innerhalb der bestehenden Betriebszeiten des Flughafens Linz abzuwickeln. Es sei zu befürchten, dass auch alle anderen Aktivitäten von Linz nach Wien verlegt würden, was eine Verringerung des Frachtaufkommens in Linz bedeuten würde. Neben den Nachteilen bei der Frachtlogistik für den oberösterreichischen Wirtschaftsstandort würden sich für den Flughafen Linz auch wesentliche Erlöseinbußen ergeben. Auf Grund des derzeit geltenden Betriebsbescheides habe der Betreiber des Flughabens Linz von Montag bis Freitag in der Zeit von 5.30 Uhr bis 23.00 Uhr und am Samstag und Sonntag in der Zeit von 6.00 bis 23.00 Uhr seine Einrichtungen den Teilnehmern am Flugverkehr zur Verfügung zu halten. Nach Ansicht der belangten Behörde sei die beantragte Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden keinesfalls in Engpässen der am Flughafen Linz für Ab- und Anflüge zur Verfügung stehenden Zeitintervalle begründet, sondern beruhe ausschließlich auf unternehmensinternen Bedürfnissen der Wirtschaftsbetriebe, die sich des Flughafens Linz im Rahmen ihrer Geschäftsabwicklung bedienten. Der Landeshauptmann von Oberösterreich habe sich mit Schreiben vom 7. Oktober 1998 gegen die Ausdehnung der Flugbewegungen in die Nachstunden ausgesprochen. Das "Land Oberösterreich" (gemeint offensichtlich auch: "Der Landeshauptmann von Oberösterreich") habe weiters in seiner Stellungnahme vom 2. März 1999 wegen des zusätzlichen Fluglärms in den Nachtstunden Einwände der Gefährdung von Leben und Gesundheit der Flughafenanrainer erhoben. Da entsprechend der Bestimmung des § 74 Abs. 1 LFG mit der ZFBO der Betrieb von Flughäfen sowie das Verhalten auf diesen unter Bedachnahme auf die Verkehrssicherheit geregelt werden müsse, dürften die in § 3 Abs. 1 ZFBO angeführten Verkehrserfordernisse nicht isoliert betrachtet werden. Die Verkehrserfordernisse müssten auch unter Bedachnahme auf die Interessen der Verkehrssicherheit bewertet werden. Von diesem allgemeinen Begriff der Verkehrssicherheit sei nicht nur die Sicherheit des Luftverkehrs an sich, sondern unter anderem auch die Sicherheit der Personen und Sachen auf der Erde, die "Vermeidung vermeidbaren Geräusches" sowie die Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Eigentum umfasst. Unter die beiden letztgenannten öffentlichen Interessen seien die in der Stellungnahme des Landeshauptmannes von Oberösterreichs vom 2. März 1999 erhobenen Einwände zu subsumieren und daher auch im Verfahren nach § 3 Abs. 1 ZFBO zu berücksichtigen.

Die Abwägung der von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Erfordernisse für die Ausweitung der Betriebszeiten und die tatsächlichen Erfordernisse der Durchführung des Luftverkehrs in den beantragten erweiternden Betriebszeiten führe somit zu dem Ergebnis, dass die Verkehrserfordernisse für die Ausweitung der Betriebszeiten des Flughafens Linz nicht gegeben seien.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, ihn kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde als unbegründet beantragt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die im Beschwerdefall maßgebenden Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes lauten:

"§ 62 (Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt)

(1) Der Bundesminister für Landesverteidigung kann auf Antrag die Bewilligung erteilen für

a) die Benützung von Militärflugplätzen durch Zivilluftfahrtzeuge,

b) die Errichtung von ständigen Einrichtungen für Zwecke der Zivilluftfahrt auf Militärflugplätzen. ....

(5) Wird im Rahmen einer Mitbenützungsbewilligung gemäß Abs. 1 lit. a für Zwecke der Zivilluftfahrt ein Flughafen betrieben, so sind die §§ 63, 64, 66 und 74 bis 76 sinngemäß anzuwenden, jedoch mit der Maßgabe, dass an Stelle der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung tritt. Bewilligungen gemäß Abs. 1 lit. b bleiben davon unberührt."

§ 74 lautet:

"(1) Der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen ist unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu regeln (Zivilflugplatz-Betriebsordnung).

(2) Für einen öffentlichen Flugplatz sind auf Grund der in Abs. 1 bezeichneten Verordnung vom Flugplatzhalter Benützungsbedingungen aufzustellen (Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen). Hiebei sind die Bedingungen festzulegen unter denen der öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benützt werden kann.

(3) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bedürfen der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68). Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Vor dieser Genehmigung darf die Betriebsaufnahmebewilligung nicht erteilt werden.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 3 gelten sinngemäß für jede wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

(5) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind am Zivilplatz durch Anschlag zu verlautbaren."

§ 3 Abs. 1 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. Nr. 72/1962, lautet:

"(1) Für öffentliche Zivilflugplätze sind die Betriebszeiten, innerhalb welcher der Flugplatzhalter seine Einrichtungen den Teilnehmern am Luftverkehr zur Verfügung zu halten hat, von der gemäß § 68 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zuständigen Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen bescheidmäßig zu genehmigen."

§ 16 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung lautet:

"Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen müssen insbesondere enthalten:

c) eine Übersicht über die vom Zivilflugplatzhalter auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnung zu treffenden Regelungen, insbesondere über

1. die Betriebszeiten,...."

Zunächst ist festzuhalten, dass es sich beim Flughafen Linz um einen Militärflugplatz handelt (vgl. auch das hg. Erkenntnis vom 5. November 1997, Zl. 97/03/0047). Auf Grund der Novelle des Luftfahrtgesetzes, BGBl. I Nr. 147/1998, die mit 21. August 1998 in Kraft trat, ist gemäß § 62 Abs. 5 LFG im Rahmen einer Mitbenützungsbewilligung zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig.

Die Beschwerdeführerin bringt vor, aus der Textierung des § 74 Abs. 3 Satz 2 LFG, wonach die Benützungsbedingungen zu genehmigen seien, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist, ergäbe sich eindeutig, dass die Genehmigungsvoraussetzungen abschließend geregelt seien. Dies gelte gemäß § 74 Abs. 4 LFG auch für jede wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen. § 3 Abs. 1 der auf der Grundlage des § 74 Abs. 1 LFG erlassenen Zivilflugplatz-Betriebsordnung bestimme, dass Betriebszeiten, innerhalb welcher der Flugplatzhalter seine Einrichtungen den Teilnehmern am Flugplatz zur Verfügung zu halten habe "unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen bescheidmäßig zu genehmigen sind". Daraus folge der Vorrang des LFG vor der ZFBO und seien die in der ZFBO angesprochenen "Verkehrserfordernisse" ausschließlich "wirtschaftlich" zu deuten. Die Genehmigung einer Betriebszeitenerweiterung dürfe daher nur insofern von einem Bedarf abhängig gemacht werden, als dieser für einen wirtschaftlichen Betrieb im Sinn des § 74 Abs. 3 LFG - bezogen auf die geplante Änderung - erforderlich sei. Der im § 74 Abs. 1 LFG von der Behörde zur Unterstützung ihrer Entscheidung herangezogene Begriff der "Verkehrssicherheit" könne nur eine unmittelbare Gefährdung von Leib und Leben von Personen betreffen, nicht aber eine bloß indirekte Auswirkung von Fluglärm. Darüber hinaus sei die Genehmigung der Erweiterung der Betriebszeiten ausschließlich im § 74 Abs. 3 LFG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 ZFBO geregelt. Abgesehen davon, dass die Beteiligung des Landeshauptmannes auf Grund der hier anzuwendenden Bestimmungen nicht vorgesehen sei, und die Entscheidung nicht von einer Abwägung zwischen den Interessen der Beschwerdeführerin einerseits und der Gesamtinteressen des Landes Oberösterreich abhängig zu machen sei, sei das Verfahren wegen der Nichteinholung eines medizinischen

Sachverständigengutachtens hinsichtlich der gesundheitlichen Auswirkungen durch die beantragten Flugbewegungen sowie wegen der Nichteinholung eines Sachverständigengutachtens hinsichtlich der wirtschaftlichen Erfordernissen mangelhaft geblieben.

Dem ist Folgendes zu erwidern:

Gemäß § 74 Abs. 1 LFG ist der Betrieb auf Zivilflugplätzen unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch die Zivilflugplatz-Betriebsordnung zu regeln. Gemäß § 74 Abs. 2 leg.cit. sind auf Grund dieser Verordnung vom Flugplatzhalter die Benützungsbedingungen aufzustellen, in denen festzulegen ist, unter welchen Bedingungen der öffentliche Zivilflugplatz benützt werden kann. Auf dieser Grundlage wird in § 16 ZFBO normiert, dass die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen insbesondere auch eine Übersicht der - unter Bedachtnahme auf die einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu regelnden - Betriebszeiten enthalten müssen. Zu den Benützungsbedingungen im Sinne des § 74 Abs. 2 LFG gehört somit auch die Regelung der Betriebszeiten. Gemäß § 3 Abs. 1 ZFBO sind die Betriebszeiten für öffentliche Zivilflugplätze unter Bedachnahme auf die Verkehrserfordernisse und die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen zu genehmigen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass - entgegen den Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid (und in der Gegenschrift) - auch § 74 Abs. 3 LFG Rechtsgrundlage für die Regelung - und damit auch für die Erweiterung - der Betriebszeiten bildet. Diese Bestimmung, die die Genehmigung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen regelt, nennt als kumulativ erforderliche Kriterien der Genehmigung die Gewährleistung sowohl eines sicheren als auch eines wirtschaftlichen Betriebes. Die Gewährleistung eines "sicheren" Betriebes beinhaltet auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. das hg. Erkenntnis vom 15. September 1999, Zl. 98/03/0320, mit weiteren Hinweisen) umfasst die Sicherheit der Luftfahrt nämlich auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren. Diesem - weiten - Begriffsverständnis liegt auch die Gewährleistung eines sicheren Betriebes im Sinne des § 74 Abs. 3 LFG zu Grunde. Wenn in § 3 Abs. 1 ZFBO von der Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse die Rede ist, so umfasst dieser Begriff die Gewährleistung des sicheren und wirtschaftlichen Betriebes gemäß § 74 Abs. 3 LFG, wobei - entgegen der von der belangten Behörde geäußerten Rechtsmeinung - keine Abwägung bzw. kein Interessenausgleich zwischen Sicherheit und Wirtschaftlichkeit möglich ist, weil beide Kriterien vorliegen müssen.

Der Auffassung der Beschwerdeführerin, dass es hier bei der geforderten "Sicherheit" nur auf die Verkehrserfordernisse, nicht jedoch auf die Verkehrssicherheit ankomme, und wenn man schon die Verkehrssicherheit berücksichtigte, darunter eine Auswirkung von Fluglärm jedenfalls nicht zu berücksichtigen sei, kann daher nicht gefolgt werden.

Dennoch ist die Beschwerde berechtigt, weil das von der belangten Behörde durchgeführte Verfahren mangelhaft blieb. Sie zog die Stellungnahme des Landeshauptmannes von Oberösterreich als alleinige wesentliche Entscheidungsgrundlage heran und meinte, es seien weiterführende Ermittlungen zur Frage der Verkehrssicherheit und der "Sicherheit der Personen und Sachen auf der Erde" nicht erforderlich. In dem Schreiben des Landeshauptmannes vom 2. März 1999 wird eine ärztliche Stellungnahme erwähnt; diese befindet sich jedoch nicht im Akt und zudem wurde nach der Aktenlage der Beschwerdeführerin zu dieser auch kein Parteiengehör gewährt. Es hätte diesbezüglich auf einem Sachverständigengutachten beruhender Feststellungen - allenfalls unter Berücksichtigung der von der Beschwerdeführerin im Rahmen des Parteiengehörs abgegebener Äußerungen - bedurft, um die Entscheidung der belangten Behörde nachvollziehbar zu machen.

Auch hinsichtlich des "wirtschaftlichen Betriebes" im Sinne des § 74 Abs. 3 LFG fehlen Sachverhaltsfeststellungen im angefochtenen Bescheid. Die belangte Behörde stützte ihre Entscheidung auf die Aussage, dass die "Verkehrserfordernisse für die Ausweitung der Betriebszeiten des Flughafens Linz nicht gegeben" seien. Nachvollziehbare - allenfalls mit Hilfe eines Gutachtens eines entsprechenden Sachverständigen gewonnene - Sachverhaltsfeststellungen, auf Grund derer eine derartige Beurteilung zu treffen wäre, hat die belangte Behörde jedoch unterlassen.

Im Hinblick auf die der belangten Behörde unterlaufenen Verfahrensfehler war der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG aufzuheben.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. II Nr. 501/2001.

Wien, am 20. März 2002

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2002:1999030251.X00

Im RIS seit

06.06.2002

Zuletzt aktualisiert am

23.10.2015

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at