

TE Bwvg Erkenntnis 2020/3/2 W271 2200910-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 02.03.2020

Entscheidungsdatum

02.03.2020

Norm

B-VG Art130 Abs1 Z2
B-VG Art132 Abs2
B-VG Art133 Abs4
B-VG Art9a Abs1
B-VG Art9a Abs2
LFG §119 Abs1
LFG §119 Abs2
LFG §120 Abs1
LFG §120 Abs6
LFG §121 Abs1
LFG §121 Abs2
LFG §121 Abs3
LFG §121 Abs4
LFG §171
LFG §172a
LFG §4 Abs1 Z2
LFG §5 Abs3
LFG §6
LFG §74 Abs2
LVR 2014 §2
LVR 2014 §27 Abs1
LVR 2014 §27 Abs2
LVR 2014 §3 Abs1 Z3
LVR 2014 §3 Abs1 Z4
LVR 2014 §4 Abs1
LVR 2014 §42 Abs3
LVR 2014 §43 Abs1
LVR 2014 §43 Abs2
VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs6

VwGVG §35 Abs1

VwGVG §35 Abs2

VwGVG §35 Abs3

VwGVG §35 Abs7

WG 2001 §2 Abs1

Spruch

W271 2200910-1/28E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch die Richterin Dr. Anna WALBERT-SATEK über die Beschwerde des XXXX , vertreten durch XXXX , Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, wegen der Verletzung in Rechten durch eine dem Bundesminister für Landesverteidigung zurechenbare Maßnahme unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am XXXX zu Recht:

A)

Die Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 2 und Art. 132 Abs. 2 B-VG wird als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang

1. Mit Schreiben vom XXXX erhob XXXX (im Folgenden: "Beschwerdeführer") die gegenständliche Maßnahmenbeschwerde, die sich gegen die Untersagung der Rollfreigabe zum Start für einen Sichtflug am XXXX von XXXX nach XXXX (Abflug XXXX ; Rückflug XXXX) durch den diensthabenden Leiter der Flugsicherungsstelle XXXX , XXXX (im Folgenden: "Fluglotse"), richtet. Die Verweigerung begründete der Fluglotse mit einer mittels Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung (im Folgenden: "BMLV") temporär angeordneten Flugbeschränkung anlässlich eines informellen EU-Innen- und Justizministertreffens und einer fehlenden Zustimmung seitens des Military Control Centers (Militärisches Kontrollzentrum; im Folgenden: "MCC").

Nach Ansicht des Beschwerdeführers sei die Verordnung zur Etablierung des Flugbeschränkungsgebietes (" XXXX ") jedoch mangels ordnungsgemäßer Kundmachung unverbindlich gewesen. Erforderlicher Inhalt einer Verordnung sei, dass aus dieser hervorgehe, wer sie auf welcher gesetzlichen Grundlage erlassen habe. Die Veröffentlichung der Flugbeschränkung im Supplement " XXXX " habe diese notwendigen Informationen missen lassen. Die Vorverlegung des Wirksamkeitsbeginns der Beschränkung vom XXXX (XXXX) bis XXXX (XXXX) auf den XXXX (XXXX) per NOTAM " XXXX " sei nicht einmal durch eine ministerielle Verordnung gedeckt gewesen.

Selbst bei Annahme einer ordnungsgemäßen Kundmachung sei eine solche Verordnung des BMLV aber inhaltlich rechtswidrig, weil diese von einer unzuständigen Behörde aufgrund einer ungeeigneten gesetzlichen Grundlage erlassen worden sei. Beim Einsatz des Bundesheeres handle es sich um einen Assistenzeinsatz im Auftrag des Innenministeriums. Die Gesetzesgrundlage des § 5 Abs. 3 LFG sei vollkommen ungeeignet, um eine Zuständigkeit des BMLV zu begründen.

Der Beschwerdeführer sehe sich daher durch die Verweigerung der Roll-/Starterlaubnis, wobei ihm im Fall des Zuwiderhandelns schwere Konsequenzen gedroht hätten (Verwaltungsstrafe, Gefahr für die Sicherheit der Luftfahrt und "Abfangen"), in seinem Recht, unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen von seinem Luftfahrzeug Gebrauch zu machen, verletzt.

2. Das Bundesverwaltungsgericht forderte in der Folge den BMLV und die Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (im Folgenden: "Austro Control") am XXXX auf, zur Maßnahmenbeschwerde des Beschwerdeführers vom XXXX , insbesondere zu einzelnen Fragestellungen betreffend die Rechtsgrundlagen,

Veröffentlichung und Zurechnung der Dokumente " XXXX " und " XXXX " sowie betreffend die Rechtsgrundlagen und Zurechnung des Tätigwerdens des Fluglotsen, binnen zwei Wochen Stellung zu nehmen. Der Aufforderung kamen diese mit Schreiben vom XXXX (BMLV) bzw. XXXX (Austro Control) nach.

3. Die Stellungnahmen vom XXXX (BMLV) bzw. XXXX (Austro Control) wurden dem Beschwerdeführer am XXXX übermittelt und ihm die Gelegenheit gegeben, binnen einer Frist von zwei Wochen Stellung zu beziehen. Von dieser Möglichkeit machte er Gebrauch und brachte am XXXX einen Schriftsatz ein.

Darin äußerte sich der Beschwerdeführer erneut zur angeblich fehlerhaften Kundmachung sowie zur Unzuständigkeit des BMLV aufgrund einer untauglichen Rechtsgrundlage. Er monierte u.a., dass kein Konnex zu einem Landesverteidigungsfall erkennbar sei (zum Erlass einer Flugbeschränkung sei der Innenminister berufen gewesen) und es überdies undenkbar sei, dass ein Sichtflieger mit Flugplan eine Bedrohung für die Lufthoheit darstelle.

4. Mit Schreiben vom XXXX wurde der BMLV über die Stellungnahmen der Austro Control vom XXXX und des Beschwerdeführers vom XXXX informiert. Er wurde ersucht, binnen zwei Wochen ab Zustellung des Schreibens Fragen zu den einschlägigen Verordnungen zu beantworten sowie die bezughabenden Behördenakten vorzulegen. Der BMLV erstatte am XXXX eine Äußerung. Deren Inhalt wurde in der mündlichen Verhandlung vom XXXX in Anwesenheit des Beschwerdeführers und der Austro Control erläutert.

5. Die Austro Control wurde ebenfalls am XXXX dazu aufgefordert, Fragen zu den verfahrensgegenständlichen Verordnungen zu beantworten. Die Austro Control bezog am XXXX Stellung.

6. Der Beschwerdeführer übermittelte dem erkennenden Gericht am XXXX einen weiteren Schriftsatz. Das Vorbringen wurde dem BMLV und der Austro Control jeweils am XXXX zugesendet. Äußerungen dazu erfolgten am XXXX (BMLV) bzw. XXXX (Austro Control).

Der Beschwerdeführer trug hinsichtlich der Zurechenbarkeit des Verhaltens des diensthabenden Fluglotsen der Austro Control gegenüber dem BMLV vor, dass regelmäßig, wenn solche zeitweiligen Flugbeschränkungen erteilt worden seien, die zivile Flugsicherung nur noch als "Erfüllungsgehilfe" der militärischen Flugsicherung fungiere und dieser keinerlei Entscheidungsbefugnis mehr habe.

Weiters regte der Beschwerdeführer an, dass das Bundesverwaltungsgericht die Verordnung des zeitweiligen Flugbeschränkungsgebietes an den Verfassungsgerichtshof herantragen möge. Der Beschwerdeführer könne selbst keine Anfechtung nach Art. 139 B-VG vornehmen, weil zum Zeitpunkt der Entscheidung des Höchstgerichtes die Flugbeschränkung nicht mehr in Geltung sei; nur dem Gericht sei eine nachträgliche Anfechtung möglich.

Abschließend monierte der Beschwerdeführer, dass das Supplement " XXXX " nach der Veröffentlichung des NOTAMS " XXXX " herausgegeben worden sei. Damit sei das NOTAM nicht durch die in der AIP veröffentlichte Verordnung gedeckt gewesen. Überhaupt habe der Text der Verordnung, der niemals vollständig veröffentlicht worden sei (mangels gesetzlicher Grundlage und Nennung des Autors), nicht jenen Zeitraum, der im NOTAM genannt sei, abgedeckt. Dem Flugverbot sei innerhalb des Zeitraumes gemäß NOTAM " XXXX " überhaupt keine Verordnung zugrunde gelegen.

7. Am XXXX fand in der Angelegenheit eine öffentliche mündliche Verhandlung statt. Mit den Ladungen zur Verhandlung wurde der BMLV über die Stellungnahmen der Austro Control vom XXXX und vom XXXX , die Austro Control über die Stellungnahme des BMLV vom XXXX und der Beschwerdeführer über die Stellungnahmen der Austro Control vom XXXX und vom XXXX sowie des BMLV vom XXXX in Kenntnis gesetzt.

In der Beschwerdeverhandlung wurden die rechtlichen Erwägungen und Argumente aller Verfahrensbeteiligten in ausführlichem Rechtsgespräch erörtert. Dem BMLV und der Austro Control wurde eine zweiwöchige Frist erteilt, um Nachweise betreffend die Erstellung und Publikation der luftfahrtüblichen Kundmachung der einschlägigen Verordnungen vorzulegen. Die Austro Control äußerte sich am XXXX , der BMLV am XXXX .

8. Dem Beschwerdeführer wurden die Mitteilungen vom XXXX (Austro Control) und XXXX (BMLV) am XXXX zur Kenntnis gebracht und ihm eine Frist zur allfälligen Äußerung gesetzt, die er jedoch ohne eine weitere Stellungnahme abzugeben verstreichen ließ.

I. Feststellungen

I.1. " XXXX "

I.1.1. Der BMLV (Abteilung Militärluftfahrt, kurz: "MLF") ersuchte anlässlich des informellen Ministerrates Justiz und

Inneres im Rahmen XXXX in XXXX mit Schreiben vom XXXX ressortintern um die Ausarbeitung einer Verordnung betreffend die Verhängung eines temporären Flugbeschränkungsgebietes im Raum XXXX für den Zeitraum XXXX (XXXX) bis XXXX (XXXX). Die Begründung lautete: "Die Flugbeschränkungsgebiete dienen zur Wahrung der Sicherheit während der Konferenz und der damit im Zusammenhang stehenden zusätzlichen Luftraumsicherungsmaßnahmen."

I.1.2. Der BMLV übermittelte dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (im Folgenden: "BMVIT") am XXXX den ausgearbeiteten Verordnungsentwurf zur Herstellung des Einvernehmens. Mit Schreiben vom XXXX , übermittelt am XXXX , erklärte der BMVIT sein Einvernehmen.

I.1.3. Am XXXX unterzeichnete der BMLV die Verordnung eigenhändig.

I.1.4. Noch am selben Tag leitete der BMLV die Verordnung an die Austro Control zur "Kundmachung nach § 6 des Luftfahrtgesetzes" weiter und informierte den BMVIT darüber.

I.1.5. Abstimmungen zur Kundmachung zwischen dem BMLV und der Austro Control fanden zwischen dem XXXX und dem XXXX statt.

I.1.6. Die Kundmachung der Verordnung durch die Austro Control erfolgte schließlich am XXXX im Supplement " XXXX ", das wie folgt aussah:

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

BILD KANN NICHT DARGESTELLT WERDEN

I.2. " XXXX "

I.2.1. Mit an BMLV und BMVIT gerichteten Schreiben vom XXXX ersuchte der BMI um zeitliche Erstreckung der " XXXX " (Ausweitung auf den XXXX [XXXX bis XXXX]). Der BMLV wies am XXXX ressortintern die Ausarbeitung der zeitlichen Erstreckung an.

I.2.2. Der BMLV übermittelte dem BMVIT den konzipierten Verordnungsentwurf am XXXX zur Einvernehmensherstellung. Dieser erklärte noch am selben Tag sein Einvernehmen.

I.2.3. Am XXXX wurde die Verordnung unterschriftsreif im Kabinett des BMLV hinterlegt.

I.2.4. Am XXXX erging seitens des BMLV der Auftrag an die Austro Control, ein NOTAM, das auf das Supplement " XXXX " Bezug nimmt, für eine luftfahrtübliche Kundmachung der zeitlichen Erstreckung des Flugbeschränkungsgebietes vorzubereiten. Der Auftrag erfolgte mit dem Hinweis, dass die ergänzende Verordnung noch am XXXX unterzeichnet werde. Daraufhin übermittelte die Austro Control einen NOTAM-Entwurf mit dem Beisatz, dass, soweit die Form in Ordnung sei, das NOTAM gleich hinausgegeben werde. Die Austro Control kündigte auch an, zwei zusätzliche NOTAMs herauszugeben, die jeweils auf das Supplement " XXXX " Bezug nehmen und auf die Flugbeschränkungen am XXXX bzw. am XXXX . bis XXXX verweisen. Seitens des BMLV bestanden keine Einwände und wurde um entsprechende Veranlassung ersucht.

I.2.5. Die Kundmachung der Verordnung durch die Austro Control erfolgte kurz darauf, ebenfalls am XXXX , XXXX , mit dem Korrektur-NOTAM " XXXX ", das wie folgt aussah:

Bild kann nicht dargestellt werden

I.2.6. Der BMLV unterfertigte die Verordnung am XXXX .

I.2.7. Der BMLV bat die Austro Control mit Schreiben vom selben Tag um Kundmachung "nach § 6 des Luftfahrtgesetzes". Zeitgleich erfolgte eine Mitteilung an den BMVIT über die erfolgte Kundmachung.

I.3. Beschwerdeführer und abgelehntes Flugvorhaben

I.3.1. Der Beschwerdeführer ist Gerichtssachverständiger für Flugsport, Flugsicherungswesen, Luftfahrt und Unfallanalyse. Er ist Inhaber eines Privatpilotenscheines für Flächenflugzeuge und Mithalter des

Amateurbauflygzeuges " XXXX " mit dem Kennzeichen " XXXX ". Er verwendet das von der Austro Control betriebene elektronische Vorflugberatungssystem "Homebriefing" (www.homebriefing.com), mit dem online u.a. Flugpläne abgegeben oder eine Flugberatung durchgeführt werden können. Er ist mit der Analyse von Luftfahrtinformationen via AIP, AIP SUP und NOTAM vertraut.

I.3.2. Der Beschwerdeführer rief am XXXX um XXXX über das Homebriefing-System Luftfahrtinformationen für einen Flug von XXXX (Kennung " XXXX ", einem kontrollierten Flugplatz innerhalb einer Kontrollzone) nach XXXX (Kennung: " XXXX ") mit seinem Luftfahrzeug ab. Das Briefing enthielt zu diesem Zeitpunkt auch das NOTAM " XXXX " mit Hinweis auf das Supplement " XXXX ". Spätestens im Zuge der Benutzung des Homebriefing-Systems erlangte der Beschwerdeführer Kenntnis vom Supplement " XXXX " und dem NOTAM " XXXX ".

I.3.3. Am XXXX um XXXX gab der Beschwerdeführer über "Homebriefing" zunächst eine geplante Abflugzeit um XXXX an; diese Abflugzeit lag außerhalb der zeitlichen Beschränkung laut NOTAM " XXXX ". Der Flugplan erhielt von der Austro Control den Vermerk "accepted" und wurde in die weitere Bearbeitung übernommen. Bei diesem Vermerk handelt es sich um eine formale Bestätigung des Systems, nicht aber um eine Freigabe, sonstige Erlaubnis oder Bestätigung der Zulässigkeit und Erlaubtheit eines Fluges.

I.3.4. Um XXXX desselben Tages änderte der Beschwerdeführer die Abflugzeit auf XXXX . Die geplante Abflugzeit lag innerhalb des zeitlichen Geltungsbereichs des NOTAM " XXXX ".

I.3.5. Der Beschwerdeführer suchte für seinen geplanten Sichtflug am XXXX , XXXX , weder bei der Airspace Management Cell (im Folgenden: "AMC"), die für die Erteilung von Zustimmungen vor Aktivierung des zeitweiligen Flugbeschränkungsgebietes zuständig ist, noch beim MCC, das für Zustimmungen bei aktivem zeitweiligem Flugbeschränkungsgebiet zuständig ist, um eine Zustimmung an.

I.3.6. Die Austro Control leitete den vom Beschwerdeführer abgeänderten Flugplan mit der Abflugzeit XXXX an das MCC weiter, wo das Flugvorhaben überprüft und abgelehnt wurde.

I.3.7. Der diensthabende Fluglotse, damaliger Leiter der Flugsicherungsstelle XXXX , teilte diese Ablehnung dem Beschwerdeführer über Sprechfunk im Zuge dessen Anfrage auf Roll -/Startfreigabe mit. Der Fluglotse erteilte dem Beschwerdeführer keine Roll-/Startfreigabe (Flugverkehrskontrollfreigabe) für den beabsichtigten Flug.

Zwischen dem Beschwerdeführer und dem Fluglotsen kam es im Zuge dem Ersuchen um Erteilung der Flugverkehrskontrollfreigabe am XXXX , XXXX Uhr, zu folgender Korrespondenz:

1 Uhrzeit (UTC) [hh-mm-ss]

2 von

3 an

4 Inhalt des Gespräches

XXXX

XXXX

TWR

XXXX turm, XXXX, servus XXXX

TWR

XXXX

Servus XXXX

XXXX

TWR

Erbitte rollen

TWR

XXXX

Ich kann dir keine Freigabe geben, der Luftraum ist gesperrt und dein Flug ist nicht akzeptiert nach XXXX

XXXX

TWR

Ist nicht akzeptiert? Ich habe aber einen bestätigten FPL?

TWR

XXXX

Ja FPL ist zuwenig du brauchst eine Bestätigung von der MCC?

XXXX

TWR

Und die MCC erlaubt's nit

TWR

XXXX

Ja hast du angerufen?

XXXX

TWR

Na hab ich nicht, da gibt's ja keine gültige Verordnung

TWR

XXXX

Ja die VO ist im AIP supplement

XXXX

TWR

Ja das ist zuwenig

TWR

XXXX

Ja, ok muss mich jetzt auf den Verkehr konzentrieren. Jedenfalls gilt die Information, dass die OEAPWXXXX nicht fliegen darf

XXXX

TWR

OK dann kasst du bitte die Bandaufzeichnung von unserem Gespräch sichern

TWR

XXXX

Ja

XXXX

TWR

Ok Danke, servus

I.3.8. Der Beschwerdeführer brach daraufhin den Startvorgang ab.

II. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu den Verordnungen gründen sich maßgeblich auf die angeforderten Verordnungsakten, auf die Korrespondenz zur Abstimmung der Veröffentlichung via AIP SUP und NOTAM, auf die Erläuterungen seitens des BMLV sowie der Austro Control und auf die zum Teil bereits vom Beschwerdeführer vorgelegten Unterlagen. Die Schritte zum Zustandekommen und zur Kundmachung der Verordnung wurden vom Beschwerdeführer nicht bestritten. Der Beschwerdeführer vertrat in seiner Stellungnahme vom XXXX die Ansicht, das Supplement " XXXX " sei zwar am selben Tag, aber zeitlich nach dem verfahrensgegenständlichen NOTAM herausgegeben worden. In der mündlichen Verhandlung klärte die Austro Control diesen Umstand dahingehend auf, dass eine Veröffentlichung schon am XXXX erfolgt ist und am XXXX via Push-Nachricht zusätzlich auf diese Veröffentlichung aufmerksam gemacht wurde (Verhandlungsprotokoll, Seite 4). Der Beschwerdeführer trat diesen Ausführungen nicht entgegen. Er gab an, im Zuge der Einsichtnahme in das Homebriefing-System Kenntnis von den verfahrensgegenständlichen Verordnungen erlangt zu haben (Verhandlungsprotokoll, Seiten 4 und 7 f) und weder bei der AMC, noch beim MCC um eine Zustimmung angesucht zu haben (Verhandlungsprotokoll, Seiten 5 und 7).

Die Feststellungen zum Beschwerdeführer, zu seinem Flugvorhaben und zum angefochtenen Behördenhandeln stützen sich insbesondere auf die verfahrenseinleitende Maßnahmenbeschwerde, auf die damit übereinstimmenden mündlichen und schriftlichen Angaben der Verfahrensbeteiligten und auf die Aussagen des als Zeugen einvernommenen Fluglotsen in der mündlichen Verhandlung. Der einhellig vom Beschwerdeführer und vom Fluglotsen geschilderte Vorgang der versagten Startfreigabe wurde nicht bestritten und konnte entsprechend festgestellt werden.

III. Rechtliche Beurteilung

III.1. Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht

Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 2 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 (WV) idFBGBl. I Nr. 194/1999 (DFB), entscheiden die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen die Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt wegen Rechtswidrigkeit. Gegen die Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt wegen Rechtswidrigkeit kann gemäß Art. 132 Abs. 2 B-VG Beschwerde erheben, wer durch sie in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet.

Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG), BGBl. I Nr. 10/2013, entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Da eine Senatsentscheidung in den einschlägigen Bundesgesetzen nicht vorgesehen ist, liegt somit Einzelrichterzuständigkeit vor.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

Das Verwaltungsgericht hat gemäß § 28 Abs. 6 VwGVG die Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt nur dann für rechtswidrig zu erklären und gegebenenfalls aufzuheben, wenn im Verfahren wegen

Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 2 B-VG eine Beschwerde nicht zurückzuweisen oder abzuweisen ist. Dauert die für rechtswidrig erklärte Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt noch an, so hat die belangte Behörde unverzüglich den der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtes entsprechenden Zustand herzustellen.

Zu A)

III.2. Gesetzliche Grundlagen

III.2.1. Luftfahrtgesetz

Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz - LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idgF, lauten auszugsweise:

§ 4 LFG:

"Luftraumbeschränkungen

§ 4. (1) Für allseits umgrenzte Lufträume können dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekannt gegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):

[...]

2. die Anordnung, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen, Flugmodellen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiete), oder

[...]"

§ 5 LFG:

"Zuständigkeit zur Festlegung von Luftraumbeschränkungen

§ 5. [...]

(3) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat, sofern nicht in Abs. 4 etwas anderes bestimmt ist, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und den sonstigen in ihrem Wirkungsbereich berührten Bundesministern durch Verordnung jene Luftraumbeschränkungen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 und 2 festzulegen oder auf Gefahrengebiete im Sinne des § 4 Abs. 1 Z 3 hinzuweisen, soweit dies im Interesse der Landesverteidigung erforderlich ist.

[...]

(5) Luftraumbeschränkungsgebiete gemäß Abs. 4 dürfen nur für die Dauer von höchstens zwei Wochen festgelegt werden. In den Verordnungen gemäß Abs. 3 und 4 kann festgelegt werden, ob und auf welche Art und Weise die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der für das Luftraumbeschränkungsgebiet jeweils zuständigen militärischen Organe beim Ein-, Aus- oder Durchflug des Luftraumbeschränkungsgebietes nachkommen müssen."

§ 6 LFG:

"Kundmachung von Luftraumbeschränkungen

§ 6. Die im § 5 bezeichneten Verordnungen über Luftraumbeschränkungen und Hinweise auf Gefahrengebiete sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen."

§ 74 LFG:

"Betrieb auf Zivilflugplätzen und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

§ 74. [...]

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

[...]"

§ 119 LFG:

"Begriffsbestimmungen

§ 119. (1) Die Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs.

(2) Die Flugsicherung umfasst:

1. die Flugsicherungsdienste und zwar die

a) Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienste, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst),

[...]

d) Flugberatungsdienste (Luftfahrtinformationsdienste),

[...]"

§ 120 LFG:

"Wahrnehmung der Flugsicherung

§ 120. (1) Soweit in oder auf Grund von völkerrechtlichen Vereinbarungen, in unionsrechtlichen Regelungen oder in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, obliegt die Wahrnehmung der Flugsicherung als hoheitliche Aufgabe des Bundes der Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH ist zur Durchführung der Flugverkehrsdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. a und der Flugwetterdienste gemäß § 119 Abs. 2 Z 1 lit. c auf ausschließlicher Grundlage im Sinne des Art. 8 und des Art. 9 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum (?Flugsicherungsdienste-Verordnung'), ABl. Nr. L 96 vom 31.3.2004 S. 10, benannt.

[...]

(6) Soweit für die Durchführung von Flugsicherungsdiensten eine Fluglotsenlizenz gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2015/340 erforderlich ist, haben die Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen, dass das von ihnen eingesetzte Personal eine von einem Mitgliedstaat erteilte und gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2015/340 rechtsgültige Fluglotsenlizenz innehat."

§ 121 LFG:

"Bereich der Flugsicherung

§ 121. (1) Die Flugsicherung erstreckt sich auf das ganze Bundesgebiet und den Luftraum über diesem mit Ausnahme jener militärisch genutzten Bereiche, die vom Bundesminister für Landesverteidigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Interessen der Landesverteidigung und der Zivilluftfahrt durch Verordnung festgelegt werden (Luftraumreservierung für die militärische Nutzung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung, ABl. Nr. L 342 vom 24.12.2005 S. 20). Diese Verordnung kann in luftfahrtüblicher Weise kundgemacht werden.

(2) In der Verordnung gemäß Abs. 1 ist auch festzulegen, auf welche Art und Weise die verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen den Anweisungen der für den jeweiligen für die militärische Nutzung reservierten Bereich zuständigen militärischen Flugleitung beim Ein-, Aus- oder Durchflug dieser reservierten Bereiche nachkommen müssen.

(3) Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 erforderliche Koordinierung zwischen den zivilen und militärischen Stellen ist in einem Übereinkommen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Bundesminister für Landesverteidigung festzulegen.

(4) Verordnungen gemäß § 5 Abs. 3 und 4, in denen Festlegungen gemäß § 5 Abs. 5 zweiter Satz enthalten sind, sind der Verordnung gemäß Abs. 1 gleichzuhalten."

§ 171 LFG:

"Besondere Sicherungsmaßnahmen

§ 171. (1) Bei Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen obliegt es den von der

Austro Control GmbH ermächtigten Organen, den mit der Wahrnehmung des Flugverkehrsdienstes betrauten Organen, in für die militärische Nutzung reservierten Lufträumen (§ 121) den in Betracht kommenden militärischen Dienststellen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die Durchführung von Flügen zu verbieten. Eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt oder anderer öffentlicher Interessen ist insbesondere anzunehmen, wenn

1. die für den Flug notwendigen Zivilluftfahrerberechtigungen oder die Voraussetzungen für eine Verwendung des Luftfahrzeuges im Fluge weder nachgewiesen noch glaubhaft gemacht werden können,
2. der verantwortliche Pilot sich offensichtlich in einem durch Alkohol, Drogen oder Suchtgifte beeinträchtigten Zustand befindet,
3. versucht wird, Personen oder Sachen mit Zivilluftfahrzeugen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen zu befördern oder
4. Zivilluftfahrer ohne die erforderliche Genehmigung auszubilden,
5. der Flug gegen im Interesse der Verminderung des Fluglärms erlassene Gesetze, Verordnungen oder Bescheide verstoßen würde,
6. versucht wird, Außenabflüge oder Außenlandungen ohne die nach § 9 erforderlichen Bewilligungen durchzuführen.

(2) Zur Durchsetzung der Verbote gemäß Abs. 1 sind, falls erforderlich, nach Lage des Falles und Art des Luftfahrzeuges Zwangsmaßnahmen, wie etwa Verweigerung der Start- oder Anflugfreigabe, Abnahme des Zivilluftfahrerscheines oder der Borddokumente, Abnahme des Zündschlüssels oder Blockierung des abgestellten Luftfahrzeuges, anzuwenden.

(3) Erweist sich ein Eingriff (Abs. 2) als erforderlich, darf er dennoch nur geschehen, soweit er die Verhältnismäßigkeit zum Anlaß und zum angestrebten Erfolg wahrt. Es ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, daß

1. auf die Schonung und schutzwürdigen Interessen der Betroffenen Bedacht genommen wird,
2. die Ausübung der Befehls- und Zwangsgewalt beendet wird, sobald der angestrebte Erfolg erreicht wurde.

Auf Verlangen haben sich die Organe, welche die Zwangsmaßnahmen durchführen, über ihre Befugnisse auszuweisen.
[...]"

§ 172a LFG:

"Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise

§ 172a. (1) Für die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise können als Publikationsmittel insbesondere das Österreichische Nachrichtenblatt für Luftfahrer, das Luftfahrthandbuch Österreich (Aeronautical Information Publication [AIP] Austria), die dazu in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen herausgegebenen Ergänzungen oder die NOTAM (Notice to Airmen), jeweils in einer nach Form und Aufbereitung dieser Publikationsmittel üblichen Weise herangezogen werden. Über Art und Inhalt der luftfahrtüblichen Kundmachung entscheidet die zur Erlassung der kundzumachenden Regelung zuständige Behörde. Die Durchführung der luftfahrtüblichen Kundmachung obliegt der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde.

(2) Die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde kann die Publikationsmittel gemäß Abs. 1 in elektronischer Form betreiben. Dabei sind die Kundmachungen im Internet unter einer von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbarnden Adresse zur Abfrage bereit zu halten.

[...]"

Die Erläuterungen führen zur im Wesentlichen inhaltsgleichen Vorgängerbestimmung des § 172a LFG, BGBl. I Nr. 83/2008, Folgendes aus (ErläutRV 537 BlgNR XXIII. GP, 13):

"Mit dieser neuen Bestimmung soll der bereits in der Stammfassung des Luftfahrtgesetzes verwendete Begriff 'Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise' zur Klarstellung näher definiert werden. So soll die bisher in § 119 enthaltene Aufzählung der Publikationsmittel (ÖNfL, AIP, NOTAM) angeführt werden sowie explizit dargelegt werden, dass die Kundmachung in 'einer nach Form und Aufbereitung des Inhaltes luftfahrtüblichen Weise' erfolgen kann. Dies bedeutet, dass z.B. eine Verordnung über eine Luftraumbeschränkung gemäß § 4 ff nicht wortgetreu, sondern in Form

einer luftfahrtüblichen Mitteilung kundgemacht werden darf. Die Durchführung der Kundmachung soll der Austro Control GmbH obliegen, wobei diese die Publikationsmittel auch in elektronischer Form betreiben darf. Es soll dadurch für alle Betroffenen ein erleichterter Zugang zu den wichtigen Informationen ermöglicht werden."

Laut österreichischem Luftfahrthandbuch (AIP) werden NOTAM und die darauf bezugnehmende monatliche Prüfliste über Aeronautical Fixed Service (AFS) verbreitet, während das Flugberatungsbulletin (PIB) auf den Flughäfen in erster Linie über Selfbriefing verfügbar ist. Andere "Aeronautical information products" werden via Internet bereitgestellt (vgl. AIP Austria, GEN 3.1-3; 3.1.2.).

III.2.2. Luftverkehrsregeln 2014

Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen der Verordnung des BMVIT sowie des BMLV und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2014 (Luftverkehrsregeln 2014 - LVR 2014), BGBl. II Nr. 297/2014, in der relevanten Fassung, lauten auszugsweise:

§ 2 LVR 2014:

"Unionsrechtliche Bestimmungen

§ 2. (1) Soweit Bestimmungen über die gemeinsamen Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, und in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1, festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich.

(2) Zuständige nationale Behörde im Sinne der in Abs. 1 genannten unionsrechtlichen Bestimmungen ist die Austro Control GmbH."

§ 3 LVR 2014:

"Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe:

[...]

3. Militärflugleitung: Ortsfeste oder mobile militärische Dienststelle zur sicheren und geordneten Abwicklung des Flugverkehrs in militärisch reservierten Bereichen unter sinngemäßer Umsetzung der Aufgaben der Flugsicherung gemäß § 119 LFG und Anwendung militärischer Verfahren.

4. Militärisch reservierte Bereiche: Die gemäß § 121 LFG zur zeitweiligen militärischen Nutzung festgelegten, allseits begrenzten Lufträume:

[...]"

§ 4 LVR 2014:

"Verpflichtung zur Einhaltung der Anordnungen der Flugsicherung

§ 4. (1) Unbeschadet der Bestimmung SERA.2015 hat der Pilot den Anordnungen der Flugverkehrskontrollstellen und in militärisch reservierten Bereichen den Anordnungen der Militärflugleitungen Folge zu leisten.

[...]"

§ 27 LVR 2014:

"Flugfunk-Sprechfunkverbindung

§ 27. (1) Die Verpflichtung zur Herstellung und Aufrechterhaltung einer Flugfunk-Sprechfunkverbindung im Sinne der SERA besteht gegenüber der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle oder Militärflugleitung.

(2) Ausgenommen von der Verpflichtung des Abs. 1 sind kontrollierte Flüge im Flugplatzverkehr eines kontrollierten

Flugplatzes - ausgenommen Instrumentenflüge und Flüge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung - wenn keine Sprechfunkmöglichkeit besteht und von der zuständigen Flugplatzkontrollstelle etwas anderes aufgetragen ist. Bei solchen Flügen hat der Pilot die Anweisungen zu beachten, die durch optische Signale und Zeichen (gemäß Anhang 1, Abschnitt 3 bis 5 SERA) gegeben werden"

§ 42 LVR 2014:

"Festlegung militärisch reservierter Bereiche

§ 42. [...]

(3) Die Übergabe zur zeitlich militärischen Nutzung und Rückgabe der Bereiche gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 ist zwischen den Flugverkehrskontrollstellen und Militärflugleitungen zu koordinieren. Die näheren Bestimmungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen."

§ 43 LVR 2014:

"Art der Luftraumreservierung

§ 43. (1) In militärisch reservierten Bereichen werden aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt den verantwortlichen Piloten von Zivilluftfahrzeugen für den Ein-, Aus- oder Durchflug dieser reservierten Bereiche durch örtlich zuständige Militärflugleitungen (§ 3 Abs. 1 Z 4) Anweisungen erteilt. Nähere Bedingungen sind in einem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 121 Abs. 3 LFG festzulegen. Die für die militärischen Trainingsgebiete zuständige Militärflugleitung ist, sofern im Anhang C im Einzelnen nicht anderes bestimmt ist, die Militärische Kontrollzentrale (Military Control Center - MCC).

(2) In militärisch reservierten Bereichen ist der Ein-, Aus- und Durchflug mit Zivilluftfahrzeugen unter Beachtung von SERA nur nach Freigabe durch die zuständige Militärflugleitung zulässig, sofern aufgrund der Luftraumklassifizierung eine Freigabepflicht besteht.

[...]"

III.2.3. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012

III.2.3.1. Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (geändert durch Durchführungsverordnung [EU] 2016/1185 der Kommission vom 20.07.2016 und Durchführungsverordnung [EU] 2017/835 der Kommission vom 12.05.2017), lauten auszugsweise:

"Artikel 2

Begriffsbestimmungen

[...]

7. 'Flugplatzkontrolldienst': der Flugverkehrskontrolldienst für den Flugplatzverkehr;

[...]

9. 'Flugplatzverkehr': der gesamte Verkehr auf dem Rollfeld eines Flugplatzes und alle in der Nähe eines Flugplatzes fliegenden Luftfahrzeuge. Ein Luftfahrzeug ist in der Nähe eines Flugplatzes, wenn es sich unter anderem in einer Platzrunde befindet, in diese einfliegt oder sie verlässt;

10. 'Platzrunde': der festgelegte Flugweg, der von Luftfahrzeugen in der Nähe eines Flugplatzes einzuhalten ist;

[...]

28. 'Flugverkehrskontrollfreigabe': die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verkehren;

29. ?Flugverkehrskontrollanweisung': von der Flugverkehrskontrolle erteilte Anordnungen, durch die ein Pilot aufgefordert wird, eine bestimmte Maßnahme zu ergreifen;

30. ?Flugverkehrskontrolldienst': ein Dienst, dessen Aufgabe es ist,

a) Zusammenstöße zu verhindern

1. zwischen Luftfahrzeugen untereinander und

2. auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen und

b) einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;

31. ?Flugverkehrskontrollstelle': ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Bezirkskontrolle, Anflugkontrolle oder Flugplatzkontrolle bedeutet;

32. ?Flugverkehrsdienst': ein allgemeiner Begriff, der wechselweise Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst, Flugverkehrsberatungsdienst, Flugverkehrskontrolldienst (Bezirkskontrolldienst, Anflugkontrolldienst oder Flugplatzkontrolldienst) bedeutet;

[...]

40. ?Anflugkontrolldienst': ein Flugverkehrskontrolldienst für ankommende oder abfliegende kontrollierte Flüge;

[...]

43. ?Bezirkskontrollstelle': eine Stelle, die Flugverkehrskontrolle für kontrollierte Flüge in Kontrollbezirken durchführt, die ihrer Zuständigkeit unterliegen;

[...]

57. ?kontrollierter Flugplatz': ein Flugplatz, an dem Flugverkehrskontrolle für Flugplatzverkehr durchgeführt wird, unabhängig davon, ob eine Kontrollzone vorhanden ist;

58. ?kontrollierter Luftraum': ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem Flugverkehrskontrolle entsprechend der Luftraumklassifizierung durchgeführt wird;

[...]

61. ?Kontrollzone': ein kontrollierter Luftraum, der sich von der Erdoberfläche nach oben bis zu einer festgelegten oberen Begrenzung erstreckt;

[...]

65. ?Gefahrengebiet': ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen, in dem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden können, die für Luftfahrzeuge gefährlich sind;

[...]

79. ?Flugplan': vorgeschriebene, für die Flugverkehrsdienststellen bestimmte Angaben über den beabsichtigten Flug oder Flugabschnitt eines Luftfahrzeugs;

[...]

103. ?Luftsperrgebiet': ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen verboten sind;

[...]

111. ?Flugbeschränkungsgebiet': ein Luftraum von festgelegten Ausmaßen über den Landgebieten oder Hoheitsgewässern eines Staates, in welchem Flüge von Luftfahrzeugen aufgrund bestimmter Bedingungen eingeschränkt sind;

[...]"

III.2.3.2. Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen des Anhanges zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung

(EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (geändert durch Durchführungsverordnung [EU] 2016/1185 der Kommission vom 20.07.2016 und Durchführungsverordnung [EU] 2017/835 der Kommission vom 12.05.2017), lauten auszugsweise:

"SERA.2010 Verantwortlichkeiten

[...]

b) Flugvorbereitung

Vor Beginn eines Flugs hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind."

"SERA.3145 Luftsperrgebiete und Flugbeschränkungsgebiete

Luftfahrzeuge dürfen nicht in Luftsperrgebiete oder Flugbeschränkungsgebiete einfliegen, für die entsprechende Angaben ordnungsgemäß veröffentlicht wurden, außer im Einklang mit den Bedingungen der Flugbeschränkungen oder mit Genehmigung des Mitgliedstaats, über dessen Hoheitsgebiet die Gebiete festgelegt wurden."

"SERA.4001 Flugplanabgabe

a) Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff 'Flugplan' wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

b) Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

1. ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;

[...]

c) Ein Flugplan ist vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

[...]"

"SERA.4015 Flugplanänderungen

a) Vorbehaltlich der Bestimmungen von SERA.8020 Buchstabe b sind alle Änderungen eines Flugplans, der für einen Flug nach Instrumentenflugregeln oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten Flug nach Sichtflugregeln abgegeben wurde, so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. [...]"

"SERA.6001 Klassifizierung der Lufträume

[...]

d) Klasse D. Es dürfen Flüge nach Instrumentenflugregeln und nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und es wird Flugverkehrskontrolldienst für alle Flüge erbracht. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden gegenüber anderen Flügen nach Instrumentenflugregeln gestaffelt und erhalten Verkehrsinformationen bezüglich Flügen nach Sichtflugregeln sowie Ausweichempfehlungen auf Anforderung. Flüge nach Sichtflugregeln erhalten Verkehrsinformationen bezüglich aller anderen Flüge und Ausweichempfehlungen auf Anforderung. Für alle Flüge ist eine dauernde Flugfunkverbindung erforderlich und es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 250 kt IAS unterhalb 3 050 m (10 000 ft) über MSL, sofern die zuständige Behörde keine anderweitige Genehmigung für Luftfahrzeugmuster erteilt, die aus technischen oder Sicherheitsgründen diese Geschwindigkeit nicht beibehalten können. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.

[...]"

"SERA.7001 Allgemeines - Aufgaben der Flugverkehrsdienste

Die Aufgaben der Flugverkehrsdienste sind:

- a) Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen;
- b) Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen auf dem Rollfeld und dortigen Hindernissen;
- c) Organisation und Aufrechterhaltung eines geordneten Verkehrsflusses;
- d) Erteilung von Hinweisen und Informationen, die für die sichere und effiziente Durchführung von Flügen zweckdienlich sind;
- e) Benachrichtigung der zuständigen Stellen über Luftfahrzeuge, die Such- und Rettungsdienste benötigen, und, wenn nötig, Unterstützung dieser Stellen."

"SERA.8001 Anwendung

Der Flugverkehrskontrolldienst ist zu erbringen für:

[...]

- b) alle Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klassen B, C und D;

[...]

- d) den gesamten Flugplatzverkehr auf kontrollierten Flugplätzen."

"SERA.8005 Betrieb des Flugverkehrskontrolldienstes

a) Zur Erbringung des Flugverkehrskontrolldienstes

1. müssen der betreffenden Flugverkehrskontrollstelle Informationen über die beabsichtigte Bewegung eines jeden Luftfahrzeugs oder Abweichungen davon und aktuelle Informationen über den tatsächlichen Flugfortschritt eines jeden Luftfahrzeugs bereitgestellt werden;
2. hat die Flugverkehrskontrollstelle anhand der empfangenen Informationen die relative Position der bekannten Luftfahrzeuge zueinander zu ermitteln;
3. hat die Flugverkehrskontrollstelle Freigaben zu erteilen und Informationen zu geben, um Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen unter ihrer Kontrolle zu vermeiden und einen raschen und geordneten Ablauf des Flugverkehrs zu gewährleisten;

[...]"

"SERA.8015 Flugverkehrskontrollfreigaben

[...]

b) Einer Freigabe unterliegender Flugbetrieb

1. Eine Flugverkehrskontrollfreigabe ist einzuholen vor Beginn eines kontrollierten Flugs oder eines Flugabschnitts als kontrollierter Flug. Die Freigabe ist durch Abgabe eines Flugplans bei einer Flugverkehrskontrollstelle anzufordern.

[...]

5. Ein Luftfahrzeug, das auf einem kontrollierten Flugplatz betrieben wird, darf nicht ohne Freigabe der Flugplatzkontrolle auf das Rollfeld rollen und hat alle Anweisungen dieser Stelle zu befolgen.

[...]

"SERA.8035 Kommunikation

- a) Ein Luftfahrzeug, das einen kontrollierten Flug durchführt, hat dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle aufrechtzuerhalten und bei Bedarf eine Zweiweg-Funkverbindung mit dieser herzustellen, sofern nicht von der zuständigen Flugsicherungsorganisation für Luftfahrzeuge, die Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind, etwas anderes vorgeschrieben ist.

[...]"

III.2.4. Verordnung (EU) 2015/340

III.2.4.1. Die im vorliegenden Fall relevante Bestimmung der Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission, lautet auszugsweise:

"Artikel 3

Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten

(1) Flugverkehrskontrolldienste dürfen nur von Fluglotsen erbracht werden, die gemäß dieser Verordnung qualifiziert und lizenziert sind.

[...]

(3) Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf ihr militärisches Personal anwenden, das Dienste für die Öffentlichkeit erbringt."

III.2.4.2. Die im vorliegenden Fall relevante Bestimmung des Anhanges zur Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission, lautet auszugsweise:

"ATCO.B.005 Fluglotsenlizenz

a) Inhaber einer Fluglotsenlizenz sind zur Durchführung von Flugverkehrskontrolldiensten gemäß den Erlaubnissen und Befugnissen in ihrer Lizenz und zur Ausübung der Rechte der darin enthaltenen Berechtigungen und Vermerke berechtigt.

[...]"

III.2.5. Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen des Flughafens XXXX

Die im vorliegenden Fall relevante Bestimmung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (Flughafen XXXX) gemäß § 74 LFG lautet auszugsweise:

"3.4.10. Flugsicherung

Die zuständige Organisation für die Flugsicherung ist die

Austro Control GmbH

XXXX."

III.2.6. Bundes-Verfassungsgesetz

Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 (WV) idF BGBl. I Nr.

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at