jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1991/7/3 91/03/0064

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 03.07.1991

Index

L00017 Landesverfassung Tirol;
L07107 Wiederverlautbarung Tirol;
83 Naturschutz Umweltschutz;
92 Luftverkehr;

Norm

BVG Umfassender Umweltschutz;
LO Tir 1989 Art7 Abs2;
LuftfahrtG 1958 §2;
LuftfahrtG 1958 §4 Abs1;
LuftfahrtG 1958 §9 Abs2;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Liska und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Klebel, über die Beschwerde der N-GmbH & Co KG gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Tirol vom 18. Februar 1991, Zl. IIb2-Sch-598/48-1991, betreffend Außenlandungen und Außenabflüge, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 3.035,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem Ansuchen der beschwerdeführenden Kommanditgesellschaft um die luftfahrtrechtliche Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke in der Zeit vom 1. Dezember 1990 bis zum 31. Mai 1991 sowie vom 1. Dezember 1991 bis zum 31. Mai 1992 mit drei dem Kennzeichen und der Type nach bestimmten Hubschraubern und mit acht mit Namen genannten Piloten auf zweiundzwanzig mit dem Namen der Örtlichkeit und der Grundstücksnummer bezeichneten "Außenlande- und Außenabflugplätzen" gemäß § 9 des Luftfahrtgesetzes abgewiesen.

Zur Begründung wurde ausgeführt, zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes seien die Expertenmeinungen des im Bereich des Amtes der Tiroler Landesregierung eingerichteten Sachgebietes für Katastrophen- und Zivilschutz vom 11. Oktober 1988, der luftfahrttechnischen Abteilung vom 26. Juli 1990, der Abteilung Landesplanung vom 20. und

vom 21. Dezember 1989 sowie vom 31. August 1990, der Landesforstdirektion vom 28. Dezember 1989 und vom 2. August 1990 und der Abteilung für Umweltschutz vom 17. Jänner 1990 und vom 26. Juli 1990 und ferner die Stellungnahmen der jagdrechtlichen Abteilung vom 8. Jänner und vom 24. Juli 1990 und die Beurteilung seitens der Tirol Werbung vom 11. September 1990 herangezogen worden. In Ansehung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke sei den schlüssigen Ausführungen der Abteilung Landesplanung zu folgen, daß der Begriff des öffentlichen Interesses und die damit verbundene Interessenabwägung einem Wandel der Zeit unterliege. Öffentliche Interessen seien nichts Absolutes, sie seien letztlich nichts anderes als Wertungen, die bei der Abwägung unterschiedlicher Gesichtspunkte als Maßstab herangezogen würden, um zu einer abschließenden Würdigung kommen zu können. Alle diese Wertungen aber seien gesellschaftlich bedingt und spiegelten den Stellenwert wieder, den bestimmte Bereiche im Laufe der Zeit im Bewußtsein einer Gesellschaft einnähmen. Sich ändernde Gegebenheiten hätten Auswirkungen auf die Interpretation des Begriffes der öffentlichen Interessen und bewirkten somit auch einen Wandel in der Bewertung. In einem solchen Wertewandel befinde sich unsere Gesellschaft seit geraumer Zeit. Er beziehe sich auf ein ganzes Bündel von Werthaltungen, die sich im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte mehr oder minder stark geändert hätten. Die absolute Dominanz wirtschaflticher Aspekte, wie sie für die Nachkriegszeit und das damalige Wirtschaftswachstum typisch gewesen sei, sei abgelöst durch eine zunehmende Beachtung von Umweltgesichtspunkten. Aus der freien Marktwirtschaft sei eine soziale Marktwirtschaft geworden und diese befinde sich jetzt im Wandel in Richtung zur ökosozialen Marktwirtschaft hin. Grund für diesen Wertewandel sei das zunehmende Belastungs- und Schadensausmaß, daß in exponentieller Weise die Umwelt betreffe. Dies habe immer stärker die Einsicht in die Grenzen der Erschließungen wachsen lassen. Vor zwei Jahrzehnten seien Luft und Wasser ökonomisch weitgehend als freie Güter deklariert worden, jetzt jedoch werde der Zwang zur Berücksichtigung der gesellschaftlichen Gesamtkosten jeder weiteren Entwicklung allgemein anerkannt, ebenso die Notwendigkeit von Schadenssanierungen und Schadensminimierungen sowie von Vermeidung von Schäden. Die sich ändernden Verhältnisse und der dadurch bedingte Wertewandel schlügen sich in der Gesetzgebung nieder. Zu erwähnen seien hier vor allem das Bundesverfassungsgesetz BGBl. Nr. 491/1984, in welchem der umfassende Umweltschutz, insbesondere Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm, zur Staatsaufgabe erklärt werde, sowie die Tiroler Landesordnung 1989, LGBl. Nr. 61/1988, in der in Artikel 7 unter den Zielen und Grundsätzen des staatlichen Handelns in Abs. 2 ausdrücklich festgelegt sei: "Das Land Tirol hat für den Schutz und die Pflege der Umwelt, besonders die Bewahrung der Natur und der Landschaft vor nachteiligen Veränderungen, zu sorgen." Weiters werde in diesem Zusammenhang an eine ganze Reihe von gesetzlichen Bestimmungen für einen besseren Umweltschutz, insbesondere an die Bestimmungen zur Verbesserung der Luftqualität, hingewiesen sowie an die bevorstehende Einführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch in den modernen Konzepten, wie z.B. im Tiroler Erholungsraumkonzept, im Tiroler Fremdenverkehrskonzept II und im Tiroler Energiekonzept lasse sich das intensive Eingehen auf die immer dringlicher gewordene Umweltproblematik verfolgen, wie auch entsprechende Akte der Vollziehung sowie auch Maßnahmen im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung in diese Richtung gingen. Schließlich sei durch § 4a lit.b des Tiroler Naturschutzgesetzes, in der Fassung des Landesgesetzes vom 9. Mai 1990, Landesgesetzblatt für Tirol Nr. 52/1990, seit 1. September 1990 im Bundesland Tirol die Verwendung von Hubschraubern zur Beförderung von Personen für touristische Zwecke, ausgenommen zwischen Flugplätzen, zur Gänze verboten.

Im Laufe der letzten Jahre habe das öffentliche Interesse an einer gesunden Umwelt gegenüber anderen öffentlichen Interessen deutlich an Gewicht gewonnen. Diese Entwicklung, die eine möglichst intakte Umwelt immer mehr als wesentlichen Teil der Lebensqualität begreife und die dahin tendiere, daß die Umwelterhaltung das Setzen von Entwicklungsgrenzen erfordere, sei gerade für Tirol von großer Bedeutung und müsse aus raumordnerischer Sicht als absolut notwendige Konsequenz auf die Belastungen, denen das Land Tirol ausgesetzt sei, bezeichnet werden.

Die derzeitige Umweltsituation in Tirol sei durch eine rasante Zunahme der Belastungen bei einer Kumulation von einer Unzahl von belastenden Einzeleffekten charakterisiert, die wohl jeweils für sich allein nicht sehr bedenklich erscheinen mögen, in ihrer Gesamtheit und durch ihr komplexes Zusammenwirken jedoch äußerst schädliche Auswirkungen hätten. Vor allem seien es in Tirol die Einwirkungen von komplexen Luftschadstoffen auf den Wald, der in einem Hochgebirgsland zur Erhaltung des Lebensraumes eine unverzichtbare Notwendigkeit sei. Um eine Verbesserung der dramatischen Gesamtsituation zu erzielen, sei konsequent bei den Einzelfaktoren - auch bei den geringfügigen - der Gesamtbelastung anzusetzen, trügen sie doch alle in ihrem komplexen Zusammenwirken zu den Gesamtschadensfolgen bei.

Für das Heliskiing bedeute dies, daß eine Überprüfung im Hinblick auf die Schonung des Erholungsraumes, die Luftverschmutzung und den Lärm aus der Tiroler Gesamtsituation heraus vorzunehmen und den ökonomischen Gesichtspunkten gegenüberzustellen sei, um zu einer abschließenden Wertung zu kommen. In diesem Zusammenhang seien die Auswirkungen der hochkomplexen Luftverunreinigungen auf den Wald von größter Bedeutung für Tirol. Dabei sei die Bedeutung des Verkehrs für die Waldschädigung besonders gravierend, doch spielten viele andere Komponenten auch eine bedeutende Rolle. Die Schädigung der Tiroler Wälder sei bereits weit fortgeschritten, ein Drittel der Bäume sei nicht mehr gesund. So seien laut Waldzustandsinventur 1988 37 Prozent der Waldbestände Tirols zwischen leicht und stark geschädigt. Bezogen auf die Schutzwälder lägen die Werte jedoch höher: Bereits 41 Prozent der Probeflächen in über 60-jährigen Schutzwaldbeständen zeigten mehr oder minder deutliche Vitalitätsschäden. Was eine stärkere Schädigung gerade der Schutzwaldbestände für ein Hochgebirgsland wie Tirol bedeuten könne, liege auf der Hand. Die Schutzwirkung des Waldes nehme ab, das Wasserrückhaltevermögen werde verkleinert, eine Zunahme von Katastrophenereignissen sei unausbleiblich. Ein nicht notwendiger und daher vermeidbarer Verkehr sei zweifellos der Hubschraubertourismus, selbst wenn er von seiner Schadstofferzeugung her für sich allein genommen nicht so gravierend erscheine. Er diene nur einer ganz kleinen Minderheit von Gästen und sei bei 1.260 Seilbahnen und Liften in Tirol, wovon im Bereich St. Anton a. A. und im inneren Paznauntal allein 73 Anlagen stünden, zur Erschließung der Bergwelt für den Schilauf absolut nicht notwendig. Im übrigen habe der Tourenschilauf im Laufe des letzten Jahrzehnts stark zugenommen. Im Sinne einer zukunftsbezogenen Raumordnungspolitik und im Lichte der Bedeutung, die alle Fragen des Umweltschutzes im Laufe der letzten Jahre erhalten hätten, sei bei Abwägung der verschiedenen öffentlichen Interessen ein eindeutiges Überwiegen des öffentlichen Interesses am Umweltschutz und einer geordneten Gesamtentwicklung des Landes gegenüber gewissen lokalen Interessen der Fremdenverkehrswirtschaft an Hubschrauberflügen für schitouristische Zwecke anzunehmen. Laut Statistik sei das Helicopter-Skiing eine Sache von ganz wenigen Personen. Gemessen an den Gesamtgästezahlen (Winter 1987/1988 in

St. Anton a. A. - 102.000 Ankünfte, 680.000 Nächtigungen;

Galtür - 35.000 Ankünfte, 260.000 Nächtigungen) bewegten sich die Zahlen der Gäste, die das Hubschrauberangebot tatsächlich wahrnähmen, wobei ein Großteil dieser Gäste mehrere Flüge buche, also in den Zählungen dann auch mehrmals aufscheine, in der Größenordnung von 0,5 Prozent bis maximal etwa 1 Prozent aller Gäste. Selbst wenn diese maximal 1 Prozent der Gäste besonders finanzkräftig seien und nach den Behauptungen der Antragstellerin als unbezahlbare Imageträger gelten könnten, sei daraus noch nicht abzuleiten, daß es im erheblichen öffentlichen Interesse gelegen sei, diese umweltbeeinträchtigende Erschließungsart in der Bergwelt beizubehalten. Wie bereits dargelegt, hätten sich im Laufe der Jahre die Gewichtungen bei der Beurteilung von Umweltschutz und Fremdenverkehr doch so verschoben, daß die angeführten Gründe für das Helicopter-Skiing nicht mehr stichhaltig seien. Im übrigen füge sich ein Auflassen des Hubschraubertourismus gut in die seit kurzem verfolgte Strategie der Einschränkung künftiger Erschließungen im Winterfremdenverkehr, die ein Überschreiten der vertretbaren Grenzen des Tourismus vermeiden solle, was andererseits eindeutig im Interesse des Fremdenverkehrs gelegen sei. Schließlich lebten auch die anderen großen Wintersportzentren in Tirol und in ganz Österreich im Hinblick auf die mehr als ausreichende Erschließung mit Seilbahnen und Liften ohne Touristikflüge mit Hubschraubern. Die von der Antragstellerin in Treffen geführten Verhältnisse im Kaukasus und in großräumigen Überseeländern (gemeint sei wohl insbesondere Kanada) ließen sich einfach nicht mit dem dicht besiedelten Land Tirol vergleichen, in dem dazu noch die Umwelt mannigfaltig belastet sei. Mit dieser weltweiten Konkurrenzsituation sei zu rechnen, weil sich auch die Fremdenverkehrswirtschaft mit der Konkurrenz der Sonnenküsten im Sommer abfinden müsse. In diesem Zusammenhang sei im Vergleich auch darauf hinzuweisen, daß das Verbot touristischer Fahrten mit Skidoos und anderen Schneefahrzeugen keinerlei Schädigung des Fremdenverkehrs bewirkt habe, obwohl diese Sportart seinerzeit heftig propagiert worden sei. Ob die Umwegrentabilität der Gäste, die das Angebot des Heliskiings wahrnähmen, tatsächlich überdurchschnittlich sei, werde bezweifelt. Und wenn St. Anton a.A. 102.000 Ankünfte und 680.000 Winternächtigungen aufweise, könne man sehr wohl von Massentourismus sprechen, da dieser Begriff nur andeute, daß es sich hier um einen Tourismus der großen Zahlen handle, jenseits aller qualitativen Wertungen. Wenn von der Beschwerdeführerin behauptet werde, daß das Anfliegen von Gipfeln, die bei Tourengehern beliebt seien, tunlichst vermieden werde, sei dem entgegenzuhalten, daß eine Reihe von beantragten Landeplätzen durchaus als klassische Tourenziele zu bezeichnen seien. Die jahrelang geübte Praxis des Hubschrauber-Schifliegens möge jedoch bewirkt haben, daß diese Ziele jetzt nicht mehr in dem Maße wie früher von Schitouristen besucht würden. Der Hinweis, daß

sich der gesamte Betrieb über der Baumgrenze abspiele und daher kein Wald gefährdet werde, sei nicht stichhaltig. Die Luftverunreinigungen pflegten sich weithin auszubreiten und würden daher großteils an ganz anderen Stellen wirksam als dort, wo sie emittiert würden. Abgesehen davon befänden sich die Tallande- und Abholplätze nicht über der Baumgrenze. Im übrigen gehe es hier um die Vermeidung zusätzlicher, nicht notwendiger Schadstoffe und Lärmbelästigungen, was im bereits jetzt weit über die Gebühr mit Schadstoffen und Verkehrslärm belasteten Tirol einfach eine raumordnerische Notwendigkeit im Sinne eines vorbeugenden Umweltschutzes darstelle.

Die Behauptung der Beschwerdeführerin, daß es bisher zu keinen Klagen der Jäger über die Beunruhigung des Wildes gekommen sei, werde durch die Stellungnahme der jagdrechtlichen Abteilung eindeutig widerlegt. Demnach verursachten Hubschrauberflüge eine starke Beunruhigung des Gamswildes oberhalb der Baumgrenze, zum anderen werde auch die Fütterung des Rot- und Rehwildes gestört, da An- und Abflüge in vielen Fällen unvermeidlich über den Fütterungsbereich bzw. über die in der Nähe gelegenen Einstände des Wildes hinweg erfolgten. In vielen Fällen würden auch behördlicherseits im Winter erteilte Abschußaufträge zur Wildstandsverminderung wesentlich erschwert bzw. sogar unmöglich gemacht. Daraus ergebe sich der Schluß, daß Wildbeunruhigungen und Störungen des Wildes im Fütterungsbereich Ursachen für das Entstehen von Waldschäden in Forstkulturen darstellten. Dem diesbezüglichen Einwand der Beschwerdeführerin, daß Wildfütterungen auch mittels Hubschraubern vorgenommen würden, sei zu entgegnen, daß solche Maßnahmen nur in Notzeiten vorzunehmen seien. Die wildbiologischen Erfordernisse würden durch die Expertenmeinung der Tiroler Landesforstdirektion bestätigt, sodaß die Einholung eines Gutachtens aus dem Fachgebiet der Wildbiologie entbehrlich erscheine. Die Stellungnahmen der Bezirksjagdbehörden von Landeck und Reutte gingen überdies in dieselbe Richtung.

Schließlich seien laut den vorgelegten Unterlagen der Beschwerdeführerin von Jänner bis April 1989 an 40 Tagen Schiflüge mit täglich durchschnittlich fast 10 Flügen mit zusammen einer Stunde und 20 Minuten Flugzeit durchgeführt worden. Eine Massierung von Flügen habe es an 9 Tagen zwischen dem 19. März und 1. April 1989, nämlich in der Karwoche bis eine Woche nach Ostern gegeben, wo erfahrungsgemäß auch die meisten Schitouristen unterwegs seien, mit täglich durchschnittlich 18 Flügen in 2 1/4 Stunden Flugzeit. Über zwei Stunden Hubschrauberlärm täglich in einem begrenzten alpinen Bereich, wo die beidseitigen Bergkämme den Lärm zurückschallten, sei mit den in Erholungsgebieten zumutbaren Lärmbelästigungen nicht zu vereinbaren. Das eingeholte Gutachten des Sachverständigen für Verkehrslärm basiere auf der derzeit gültigen ÖAL-Richtlinie 3. Die Ergebnisse der Erhebungen der Lärmbelastung durch Hubschraubertouristikflüge zeigten, daß im Bereich der Start- oder Landeplätze in einem Umkreis von 3 km Durchmesser die für Erholungsgebiete zulässigen Spitzenpegel bei jedem Start- und Landevorgang überschritten würden. Für Sonn- und Feiertage seien eigene Grenzwerte für Lärmspitzen festgelegt, die um 5 Dezibel niedriger seien als an Wochentagen, sodaß an diesen Tagen die Immissionsgrenzwerte für Erholungsgebiete besonders gravierend überschritten würden. Im übrigen werde auf die detaillierten Ausführungen des Sachverständigen vom 17. Jänner 1990 hingewiesen. Dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrslärm sei auf gleicher fachlicher Ebene nicht entgegengetreten worden.

Die Flugzeitenstatistik der Beschwerdeführerin weise aus, daß die Schiflüge zwar zahlenmäßig an erster Stelle stünden, Arbeitsflüge, Flüge für Lawinensprengungen sowie Rettungsflüge und Lawineneinsatzflüge zusammen jedoch etwa die Hälfte aller Flüge im Winter ausmachten. Wenn nun im Ansuchen angeführt werde, daß die Einkünfte aus dem Heliskiing für die Beschwerdeführerin nur Fixkostenbeiträge wären, so lasse sich aus den Angaben der Beschwerdeführerin jedoch die betriebswirtschaftliche Stellung des Heliskiing nicht erschließen. Ohne daher auf diesen Gesichtspunkt näher einzugehen, sei jedenfalls darauf hingewiesen, daß praktisch alle übrigen Fremdenverkehrszentren in Österreich die notwendigen Hubschrauberdienste durchführen ließen, ohne daß sie als finanzielle Basis ein Unternehmen am Ort hätten, welches Schiflüge durchführe. Auch in allen übrigen Schigebieten Östereichs funktioniere der Rettungsdienst zufriedenstellend, ohne daß es Heliskiing gebe. Dies sei auch in der Arlberg- und Silvrettaregion nunmehr der Fall.

Wenn behauptet werde, daß in den betreffenden Gebieten das öffentliche Interesse schlechthin mit dem des Fremdenverkehrs gleichzustellen sei, so sei dem entgegenzuhalten, daß auch in diesen Regionen das öffentliche Interesse am Fremdenverkehr - trotz der Bedeutung, die der Fremdenverkehr in diesem Raum habe - auch nur ein, wenn auch durchaus bedeutsames Teilinteresse des öffentlichen Interesses darstelle. Dabei hätten Umweltinteressen in diesem öffentlichen Gesamtinteresse auch im Arlberggebiet und in der Silvretta sowie in den Lechtaler Alpen den ihnen gebührenden hohen Stellenwert. Und bei dem geringen Anteil, den die interessierten Gäste am Heliskiing an der

Gesamtzahl der Gäste der betroffenen Regionen hätten, sei das Interesse an der Wiedereinführung der Hubschrauberflüge auch nur ein relativ unbedeutendens Teilinteresse am öffentlichen Fremdenverkehrsinteresse. Das öffentliche Interesse daran, daß die Erholungslandschaft für den Fremdenverkehr auch als ruhige und durch Schadstoffe weitgehend unbelastete Landschaft erhalten werde und daß der Fremdenverkehr in hoch entwickelten Fremdenverkehrszentren nicht an die Grenzen der Belastbarkeit stoße, gelte insbesondere auch für das Arlberg- und Silvrettagebiet. Diese Annahme werde durch die Stellungnahme der Tirol Werbung bestätigt. Die Tirol Werbung stehe auf dem Standpunkt, daß die Arlbergregion eines der touristisch am weitesten erschlossenen Gebiete Tirols darstelle. Vor allem St. Anton a. A. mit einem Winterangebot von ca. 7.700 Betten zähle zu den Hochburgen der heimischen Tourismuswirtschaft. Gerade in solchen Regionen seien Natur und Umwelt als auch die soziokulturelle Umgebung sensibler geworden und reagierten auf Belastungen besonders. Belastungen für die Umwelt, seien es die Auswirkungen der Abgase oder die Lärmwirkung auf die Fauna des Gebirges, könnten zwar von anderer Seite besser und objektiver beurteilt werden, es sei jedoch darauf hingewiesen worden, daß touristische Trends für die Zukunft einer sogenannten "heilen" Natur steigende Bedeutung zusprächen, und daß der moderne und der von der Fremdenverkehrswerbung angestrebte Gast in großem Ausmaß auch einer gewissen Bescheidenheit frönen wolle, stehe außer Zweifel. Flüge für schitouristische Zwecke schienen diesem Trend gegenüberzustehen. Die kurzfristige Befriedigung des Erlebnishungers weniger Gäste würde jedoch einer Minderung des Urlaubserlebnisses der übrigen Gäste bedeuten. Unter Abwägung des Angebotsegmentes "Helicopter-Skiing" gegen jenes von Ruhe, Bergwelt und Natur habe sich die Tirol Werbung gegen die Erteilung einer luftfahrtbehördlichen Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke ausgesprochen, da anzunehmen sei, daß der hiedurch erlittene Verlust in anderen Angebotssegmenten bei weitem ausgeglichen werde.

Daß Hubschrauber für Rettungszwecke am Ort zur Verfügung stünden, sei sicher durchaus positiv. Doch funktioniere auch in anderen Fremdenverkehrszentren der Rettungsdienst, worauf schon hingewiesen worden sei. Würde man der Beschwerdeführerin folgen, sollte dann eigentlich in allen Fremdenverkehrszentren ein ständiger Hubschrauber stationiert werden, der dann - um dort den Rettungsdienst zu ermöglichen - Heliskiingflüge durchführen müßte. Daß dies nicht im Interesse des Fremdenverkehrs liegen könne, zeigten die bereits erwähnten Konzepte, die dem öffentlichen Interesse des Umweltschutzes eindeutig den Vorrang einräumten.

Was die für das Heliskiing eingesetzten Berg- und Schiführer betreffe, werde hier sicherlich als Zusatzangebot zum Pistenschifahren auch die Möglichkeit bestehen, geführte Schitouren wieder stärker zu propagieren und entsprechend zu vermarkten. Der sogenannte sanfte Tourismus habe zweifellos auch gewisse Chancen zu bieten. Für alle anderen Bereiche des Fremdenverkehrs könne bei dem winzigen Anteil der Heliskiing-Kundschaft an der Gesamtzahl das Arbeitsplatzargument in keiner Weise gelten.

Wenn ausgeführt werde, daß die Tiroler Landesplanung sich bisher nie grundsätzlich gegen das Schifliegen ausgesprochen habe, so möge dies allenfalls vielleicht in gewissem Grade für die Zeit vor der Beschlußfassung des Tiroler Erholungsraumkonzeptes am 29.Mai 1981 gelten. Seitdem arbeite die Tiroler Landesplanung zielstrebig daran, im Sinne dieses richtungsweisenden Konzeptes Schritt für Schritt zu einer totalen Einstellung des Helicopter-Skiing zu kommen, da das Land Tirol bei der fortschreitenden Umweltbelastung, der es von Jahr zu Jahr mehr unterworfen sei, sich diese Art von Tourismus einfach nicht mehr leisten könne. Daß die Tiroler Landesplanung nicht abrupt die Einstellung des Helicopter-Skiing gefordert habe, liege nur daran, daß man einen schleifenden Übergang bis zur totalen Auflassung habe ermöglichen wollen.

Die Landesforstdirektion habe in ihrer Expertenmeinung neuerdings die Auffassung vertreten, daß der Einsatz von Helikoptern zum Ausstoß von Schadstoffen führe, die in der Relation zur Gesamtluftbelastungssituation als äußerst gering zu bezeichnen seien, jedoch lokal im Bereich häufiger Überfliegungen ungünstige Einflüsse auf das sensible Schutzwaldökosystem haben könnten. Wesentlich gravierender seien jedoch die nachteiligen Auswirkungen auf die Forstwirtschaft zu beurteilen, die durch das Schifahren abseits der Schipisten einerseits durch direkte Schädigung von Jungwüchsen im Wald entstünden, und andererseits die durch die Beunruhigung des Wildes möglichen auftretenden zusätzlichen Schäden am Wald. Durch Schifahren abseits markierter Schipisten würden vor allem Jungwüchse im Wald teils schwer geschädigt. Insbesondere wenn die Schneedecke die Wipfel der jungen Bäume nur geringfügig zudecke, würden durch die scharfen Kanten der Schier sowohl Terminaltriebe abgeschnitten, wie auch Verletzungen an Stammabschnitten hervorgerufen. Die Folgen seien weitreichend und verursachten unter anderem Zwieselbildungen, Zuwachsverluste, Vitalitätseinbußen, Wuchsdeformationen, Eindringen von Fäulepilzen und letztendlich auch das

Absterben von Jungpflanzen. Das Tiefschneefahren abseit markierter Pisten stelle nicht nur in Tirol seit geraumer Zeit ein erhebliches Problem dar und sei Anlaß dazu gewesen, entsprechende Beschränkungen im Forstgesetz zu verankern. Auf alle Fälle sei durch das Schifahren abseits von Schipisten infolge Beschädigung von Jungwüchsen mit wirtschaftlichen Schäden für den Waldeigentümer zu rechnen sowie mit der Beeinträchtigung der sonstigen Sozialfunktion des Waldes, insbesondere der in Gebirgsgegenden wichtigen Schutzfunktion. Durch die fortschreitende touristische Erschließung und Zunahme der Anzahl der Erholungssuchenden im Wald sei der ursprüngliche Lebensraum des Wildes stark eingeengt worden. Zusätzliche Beeinträchtigungen des jetzigen Wildlebensraumes infolge Beunruhigung des Wildes durch Schifahrer abseits von Pisten, wie dies durch das Heliskiing begünstigt würde, sowie auch durch die Lärmentwicklung der Helikopter, könnten zu Schäden an Waldbeständen sowohl durch steigenden Verbißdruck als auch durch Schälung seitens des Wildes führen. Außerdem stelle die Lärmentwicklung des Hubschraubers, wie bereits dargelegt, auch für Erholungssuchende eine entsprechende Belastung dar. Schließlich habe auch die Abteilung für Umweltschutz seinerzeit die Auffassung vertreten, daß das vorliegende Ansuchen um Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen zu schitouristischen Zwecken im angegebenen Gebiet naturschutzfachlich abgelehnt werden müsse, da diese Flüge eine massive Beeinträchtigung der nach dem Naturschutzgesetz zu schützenden Werte darstellen würde. Mögliche Umweltbeeinträchtigungen durch Abgase seien dabei nicht berücksichtigt worden. Die in der jüngsten Zeit geführten öffentlichen Diskussionen über Natur- und Umweltschutz hätten deutlich aufgezeigt, daß sich das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Natur in den letzten Jahren erheblich gewandelt habe und nun einen wesentlich stärkeren Stellenwert einnehme, als noch vor einigen Jahrzehnten. Schließlich sei auf das ausdrückliche Verbot des § 4a lit.b des Tiroler Naturschutzgesetzes, i.d.F. des Landesgesetzes LGBl. Nr. 52/1990, hingewiesen.

Wenn man nun davon ausgehe, daß ein öffentliches Interesse dann vorliege, wenn die geplanten Schitouristikflüge nicht nur im Interesse einer von vornherein bestimmten Anzahl von Personen, sondern im Interesse einer unbestimmten Anzahl von Personen liege, so sei an der Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke zunächst ein gewisses öffentliches Interesse anzunehmen. Die entscheidende Behörde habe daher zu beurteilen, ob das an den beantragten Außenlandungen und Außenabflügen bestehende öffentliche Interesse von entgegenstehenden öffentlichen Interessen übertroffen werde. Die Ermittlungen hätten ergeben, daß maximal 1 Prozent aller Gäste in der Arlberg- und Silvrettaregion bzw. in den Lechtaler Alpen von den angebotenen Schitouristikflügen Gebrauch mache; auch unter Berücksichtigung einer sicherlich vorhandenen Umwegrentabilität müsse das öffentliche Interesse an den beantragten Außenlandungen und Außenabflügen nach den durchgeführten Ermittlungen als gering eingestuft werden. Aufgrund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens und der Würdigung der aufgenommenen Beweise überwiege vielmehr das öffentliche Interesse des umfassenden Umweltschutzes im Erholungsraum, und zwar vor allem die Fernhaltung von Belästigungen und Schädigungen der Wohnbevölkerung, der erholungsuchenden Urlaubsgäste und der frei lebenden Tiere durch unzumutbaren Lärm und Schadstoffe mittels Hubschraubern, die Hintanhaltung der nachteiligen Auswirkungen auf das sensible Schutzwaldökosystem und auf die Forstwirtschaft, die durch das Schifahren abseits von Schipisten und die Beunruhigung des Wildes zur erwarten seien, und nicht zuletzt die Berücksichtigung der Interessen des Naturschutzes, bei weitem. Die negativen Auswirkungen des Heliskiings würden im verstärkten Ausmaß auch dadurch auftreten, weil die Beschwerdeführerin den Einsatz von 3 Hubschraubern auf 21 Landeplätzen und einem Ausweichplatz für schitouristische Zwecke beantragt habe. Die von der Behörde angenommenen entgegenstehenden öffentlichen Interessen an der Durchführung der beantragten Außenlandungen und Außenabflüge für schitouristische Zwecke würden durch das Verbot der Verwendung von Hubschraubern zur Beförderung von Personen für touristische Zwecke in ganz Tirol, ausgenommen zwischen Flugplätzen, nach § 4a lit.b des Tiroler Naturschutzgesetzes, i.d.F. des Landesgesetzes LGBl. Nr. 52/1990, und nicht zuletzt auch durch die Entschließungen des Nationalrates vom 10. Dezember 1987 und vom 16. Dezember 1988 bestätigt. In der abschließenden Stellungnahme habe die Beschwerdeführerin die vorliegenden Expertenmeinungen auf gleicher fachlicher Ebene nicht zu widerlegen vermocht. Aus den dargelegten Gründen sei das vorliegende Ansuchen um Erteilung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen für schitouristische Zwecke abzuweisen gewesen.

Dagegen richtet sich die vorliegende Beschwerde.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag auf Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. § 2 des Luftfahrtgesetzes sieht vor, daß die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät im Fluge frei ist, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nicht anderes ergibt.

Nach § 4 Abs. 1 leg.cit. können für allseits umgrenzte Lufträume hinsichtlich des Durchfluges von Luftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeiträume Beschränkungen bekannt gegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete), nämlich a) das Verbot des Durchfluges (Luftsperrgebiete), b) die Anordnung, daß der Durchflug nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (Flugbeschränkungsgebiet) und c) der Hinweis darauf, daß der Durchflug mit Gefahren verbunden ist (Gefahrengebiet).

Gemäß § 9 Abs. 1 leg.cit. dürfen zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit nicht in den Absätzen 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden. Im Grunde des § 9 Abs. 2 leg.cit. ist für Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, eine Bewilligung des Landeshauptmannes erforderlich. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Zufolge § 9 Abs. 4 leg.cit. ist, wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Abs. 2 (oder 3) außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

Nach § 10 Abs. 1 leg.cit. gelten die Bestimmungen des § 9 nicht

a) für unvorhergesehene, aus Sicherheitsgründen erforderliche oder durch Mangel an Triebkraft oder Auftriebskraft erzwungene Außenlandungen (Notlandungen) und für der Eigenrettung dienende Fallschirmabsprünge,

b) für Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- und Katastropheneinsätzen sowie bei Unfallsuntersuchungen gemäß § 137 Abs. 1,

c) für Außenlandungen von Segelflugzeugen und Freiballonen.

Nach § 58 des Luftfahrtgesetzes sind Flugplätze Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

Zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung ist im Grunde des § 68 Abs. 2 leg.cit. bei Flughäfen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, bei Flugfeldern der Landeshauptmann zuständig.

Voraussetzung der Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung ist nach § 71 Abs. 1 leg.cit. u.a., daß (lit.d) (sonstige) öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

2. Der im vorliegenden Fall angefochtene Bescheid hat, wie sich aus dem Wortlaut des Spruches und insbesondere aus der dort als angewendet bezeichneten Gesetzesbestimmung ergibt, einen Abspruch nach § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zum Inhalt.

Aus der Begründung des angefochtenen Bescheides ergibt sich, daß die belangte Behörde den in dieser Gesetzesbestimmung des § 9 Abs. 2 leg.cit. verwendeten unbestimmten Gesetzesbegriff der öffentlichen Interessen normativ durch einen Rückgriff auf das Bundesverfassungsgesetz vom 27. November 1984, BGBl. Nr. 491, über den umfassenden Umweltschutz ausfüllte.

Losgelöst vom vorliegenden Fall betrachtet, ist die Beschwerdeführerin im Recht, wenn sie meint (Blatt 42 der Beschwerde), daß § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall jeweils in Betracht kommenden öffentlichen Interessen abstellt. Es kann der belangten Behörde aber kein rechtswidriges Vorgehen angelastet werden, wenn sie das - durch ihre Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes konkretisierte (siehe hiezu insbesondere die nachstehenden Ausführungen Pkt. 8) - Umweltschutzinteresse im vorliegenden Fall als ein solches qualifizierte, welches im Sinne des § 9 Abs. 2 zweiter Satz des Luftfahrtgesetzes als ein entgegenstehendes öffentliches Interesse anzusehen ist.

In dem durch § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes in Verbindung mit dem Bundesverfassungsgesetz über den umfassenden Umweltschutz gegebenen normativen Gefüge liegt die tragende Rechtsgrundlage für den angefochtenen Bescheid. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß die Ausführungen der belangten Behörde über

den Wertewandel und über die durch landesgesetzliche Regelungen gestaltete Rechtslage auf dem Gebiet des Naturschutzes zu einem dieser tragenden Rechtsgrundlage widersprechenden Ergebnis geführt hätten. Diese Ausführungen bewirkten somit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides.

3. Die Beschwerdeführerin beruft sich auf die Freiheit des Luftraumes. Sie übersieht jedoch, daß diese Freiheit in § 2 des Luftfahrtgesetzes nur insoweit vorgesehen ist, als "sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt". Aus § 9 Abs. 1 leg.cit. ergibt sich, daß die Freiheit des Luftraumes grundsätzlich nur für Bewegungen besteht, die von Flugplätzen ausgehen und zu solchen zurückführen. Soweit die belangte Behörde ihren Bescheid auf § 9 Abs. 2 leg.cit. gründen durfte, konnte die Beschwerdeführerin somit auch nicht in einem unmittelbar aus § 2 leg.cit. abgeleiteten Recht verletzt worden sein.

In der Versagung der Bewilligung für Außenlandungen und Außenabflügen kann entgegen der von der Beschwerdeführerin vertretenen Auffassung auch keine Luftraumbeschränkung erblickt werden.

Weiters ist der Beschwerde im Hinblick auf den vorstehend bereits dargestellten normativen Gehalt des mit dem angefochtenen Bescheid getroffenen Abspruches entgegenzuhalten, daß auch keine Untersagung des Beförderungsbetriebes im Sinne des § 109 des Luftfahrtgesetzes ausgesprochen wurde.

Wenn die Beschwerdeführerin meint, das wesentliche Kriterium des Flugplatzes sei die ständige Benützung, und wenn sie solcherart Wert auf die Feststellung legt, daß die technischen Voraussetzungen für die Durchführung der beantragten Außenabflüge und Außenlandungen von der Behörde bejaht worden seien (Punkt 1.4 auf Blatt 39 der Beschwerde), übersieht sie, daß weder Entscheidungen über Anträge auf Bewilligungen von Außenlandungen und Außenabflüge noch Entscheidungen über einen Antrag auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung auf die Beurteilung der technischen Eignung zur Durchführung von Landungen und Abflügen beschränkt werden dürfen, sondern daß sowohl nach § 9 Abs. 2 als auch nach § 71 Abs. 1 lit.d des Luftfahrtgesetzes maßgebend ist, ob öffentliche Interessen entgegenstehen oder nicht. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß die Beschwerdeführerin im Hinblick auf die für die Erteilung von Zivilflugplatz-Bewilligungen bestehende Rechtslage eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufweisen könnte.

4. Von der belangten Behörde wurde nicht nur das entgegenstehende öffentliche Interesse unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes dargetan, sondern es wurde auch auf das am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehende öffentliche Interesse Rücksicht genommen. In diesem Zusammenhang wurden nicht nur über den Stellenwert der von der Beschwerdeführerin projektierten Außenabflüge und Außenlandungen im Fremdenverkehr (siehe insbesondere auf Seite 14 des angefochtenen Bescheides), sondern auch über deren Bedeutung als ein Element der Infrastruktur (siehe zweiter Absatz auf Seite 15 des angefochtenen Bescheides) Feststellungen getroffen. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß sich die belangte Behörde im gegebenen Zusammenhang mit der maßgebenden Rechtslage in Widerspruch gesetzt hätte. Bei der Prüfung des im vorliegenden Fall angefochtenen Bescheides war auf die von der Beschwerdeführerin aufgeworfene Frage (Blatt 41 der Beschwerde), ob die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen im Zusammenhang mit dem Hahnenkammrennen vorliegen oder nicht, nicht einzugehen.

5. Unter dem Blickwinkel der Überlegungen, mit denen die Beschwerdeführerin eine Rechtswidrigkeit des Inhaltes des angefochtenen Bescheides geltend macht, ist dem Beschwerdevorbringen ferner noch entgegenzuhalten, daß die belangte Behörde zwar festhielt (Seite 6 des angefochtenen Bescheides), daß die Österreichischen Bundesforste auf die Entschließungen des Nationalrates vom 10. Dezember 1987 und vom 16. Dezember 1988 verwiesen hätten, wonach Hubschrauberlandungen für schitouristische Flüge auf Grundstücken der Österreichischen Bundesforste ab Herbst 1989 ausnahmslos zu untersagen seien. Die Versagung der angestrebten Bewilligung wurde jedoch auf die Bestimmung des Abs. 2 des § 9 des Luftfahrtgesetzes gestützt. Eine Rechtswidrigkeit in der Hinsicht, daß die belangte Behörde zu Unrecht die Bestimmung des Abs. 4 des § 9 leg.cit. herangezogen hätte, vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht zu erkennen.

6. Der angefochtene Bescheid ist, wie der Fertigungsklausel zu entnehmen ist, dem Landeshauptmann als bescheiderlassender Behörde zuzurechnen.

Wird die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig, so sind nach § 52 Abs. 1 AVG die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen. Nur "ausnahmsweise" sind unter den Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 AVG andere geeignete Personen als

Sachverständige heranzuziehen.

Der Landeshauptmann bediente sich im vorliegenden Fall der Amtssachverständigen, die ihm im Bereich der entsprechend der Geschäftseinteilung in Betracht kommenden Abteilungen des Amtes der Landesregierung zur Verfügung stehen. Darin lag keine Rechtswidrigkeit. Entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführerin (Blatt 47 der Beschwerde) vermag der Verwaltungsgerichtshof im gegebenen Zusammenhang insbesondere auch keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde zu erkennen.

Die belangte Behörde leitete das Verfahren über den Antrag der Beschwerdeführerin vom 2. Juli 1990 mit der Erledigung vom 19. Juli 1990 ein, in welchem sie sich u.a. an die in Betracht kommenden Fachabteilungen des Amtes der Tiroler Landesregierung wandte und an diese das Begehren auf Erstattung eines Gutachtens richtete, nämlich im Wortlaut der Erledigung: "... ein Gutachten darüber zu erstatten, ob gegen das" (richtig wohl "dem") "Vorhaben öffentliche Interessen entgegenstehen".

Das Gutachten eines Sachverständigen hat aus einem Befund und dem Urteil, dem Gutachten im engeren Sinn zu bestehen. Hiebei hat der Befund alle jene Grundlagen und die Art ihrer Beschaffung zu nennen, die für das Gutachten, das sich auf den Befund stützende Urteil, erforderlich sind (siehe u.a. das hg. Erkenntnis vom 27. Oktober 1953, Slg. NF. Nr. 3159/A). Dieses Urteil muß so begründet sein daß es auf seine Schlüssigkeit hin überprüft werden kann (siehe u.a. das hg. Erkenntnis vom 10. Dezember 1952, Slg. NF. Nr. 2778/A).

Im Sinne dieser an ein Gutachten zu stellenden Erfordernisse sind insbesondere in der für das vorliegende Verfahren herangezogenen Erledigung des Amtssachverständigen der Abteilung Landesplanung vom 21. Dezember 1989 und aus der Erledigung des beigezogenen Amtssachverständigen der Landesforstdirektion vom 2. August 1990 (in Verbindung mit der darin zitierten früheren Erledigung vom 28. Dezember 1989) die als Grundlage der fachlichen Schlußfolgerungen herangezogenen Befundtatsachen - insbesondere hinsichtlich des Hubschrauberlärms, der Luftverschmutzung unter Bedachtnahme auf die lokale Immissionsbelastung im Bereich von Heliskiing, der aus der Luftverschmutzung resultierenden Waldschäden, ferner der im Bereich der Schiabfahrten von Außenlandeplätzen zu befürchtenden Waldschäden, weiteres hinsichtlich der Stellung von Heliskiing in der Fremdenverkehrsstatistik und im Bereich des Katastrophenschutzes und des Rettungswesens - ausgewiesen. Der Verwaltungsgerichtshof vermag nicht zu erkennen, daß in Ansehung dieser Befundtatsachen über die Darstellung in den in Rede stehenden Erledigungen der Amtssachverständigen hinaus weitere Nachweise angeführt hätten werden müssen. Das auf die Befundtatsachen gestützte Urteil der Amtssachverständigen, daß von den projektierten Außenlandungen und Außenabflügen die aufgezeigten Nachteile zu erwarten sind, ist nicht als unschlüssig zu erkennen.

7. Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen, (Z. 4) wenn (sonstige) wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Im Grunde des ersten Satzes des § 53 Abs. 1 AVG ist auf Amtssachverständige § 7 anzuwenden. Der Verwaltungsgerichtshof vermag im vorliegenden Fall weder anhand der Aktenlage noch auf Grund der Beschwerdeausführungen zu erkennen, daß einer der beigezogenen Amtssachverständigen oder jenes Verwaltungsorgan, welches den angefochtenen Bescheid genehmigte, sich von unsachlichen Motiven hätte leiten lassen. Wurde, wie im vorliegenden Fall, die Unterbindung von Außenlandungen und Außenabflügen von den tätig gewordenen Verwaltungsorganen als sachlich richtig erkannt und dementsprechend - einschließlich eines Einsatzes des rechtlichen Instrumentes der Weisungserteilung durch das leitende Verwaltungsorgan - vorgegangen, so bewirkt dies keine Befangenheit. Es erübrigt sich somit auf die in der Beschwerde (Blatt 72) gegen § 7 AVG geltend gemachten verfassungsrechtlichen Bedenken einzugehen.

8. Der Verwaltungsgerichtshof vermag auch auf dem Boden der vorliegenden Beschwerde nicht zu erkennen, daß die belangte Behörde über Interessen, die für die Entscheidung, die nach § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zu treffen war, von Bedeutung waren nicht hinlängliche Feststellungen getroffen hätte. Der Verwaltungsgerichtshof vermag weder zu erkennen, daß das Ermittlungsverfahren in einem wesentlichen Punkt unvollständig geblieben wäre, noch daß die Erwägungen der belangten Behörde zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes unschlüssig wären (siehe hiezu u.a. die hg. Erkenntnisse verstärkter Senate vom 3. Oktober 1985, Zl. 85/02/0053, und vom 3. Oktober 1990, Zl. 89/02/0195). Auch unter diesen Gesichtspunkten vermag der Verwaltungsgerichtshof eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften nicht festzustellen.

Wenn die belangte Behörde angesichts des von ihr geschilderten Ausmaßes an Flügen, die anläßlich einer Erteilung der

angestrebten Bewilligung zu erwarten wären, und angesichts der unmittelbaren Auswirkungen der Flugmanöver für die Außenlandungen und Außenabflüge wie auch der mittelbaren Auswirkungen in Verfolgung der durch diese Außenlandungen und Außenabflüge ermöglichten schitouristischen Zwecke (siehe hiezu Seite 16 des angefochtenen Bescheides) dem Interesse der Schonung des Erholungsraumes, der Vermeidung von zusätzlicher Luftverschmutzung, der Vermeidung von Lärm und der Vermeidung forstlicher Schäden im vorliegenden Fall die maßgebende Bedeutung beimaß und deshalb das Ansuchen der Beschwerdeführerin abwies, liegt darin keine dem § 9 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes widersprechende Entscheidung.

9. Auf das Beschwerdevorbringen, mit dem die Beschwerdeführerin die Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte geltend macht, hatte der Verwaltungsgerichtshof im Hinblick auf die Bestimmung des Art. 133 Z. 1 B-VG nicht einzugehen.

Aus den dargelegten Erwägungen erweist sich die vorliegende Beschwerde zur Gänze als unbegründet. Sie war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Von der Durchführung der beantragten mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z. 6 VwGG abgesehen werden.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbingung mit der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1991030064.X00

Im RIS seit

03.07.1991

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