OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-605356/9/ZO/KA

Datum:
Linz, 9. März 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des J M W, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. P H, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 1.7.2022, GZ: BHGM/920070104304/20, wegen zwei Übertretungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17.1.2023,

zu Recht:

I: Die Beschwerde wird abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis bestätigt.
Die angewendete Strafnorm wird auf § 169 Abs. 1 Z. 1 LFG konkretisiert.

II. Der Beschwerdeführer hat für das Beschwerdeverfahren einen Kostenbeitrag in Höhe von 440 Euro (20 % der bestätigten Geldstrafen) zu bezahlen.

III. Gegen diese Entscheidung ist keine ordentliche Revision zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I.

1. Die Bezirkshauptmannschaft Gmunden (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit dem angefochtenen Straferkenntnis dem Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) Folgendes vorgeworfen:

„1. Datum/Zeit: 24.05.2020, 16:53 Uhr
Ort: G, Grundstück-Nr. x, KG G
Betroffenes Fahrzeug: Hubschrauber, Kennzeichen: X (D)
Sie haben als Pilot des Luftfahrzeuges Hubschrauber Airbus H125 mit dem Kennzeichen X zum genannten Zeitpunkt am genannten Ort ohne Bewilligung eine Außenlandung durchgeführt, obwohl dies nur auf Flugplätzen gem. § 58 LFG oder mit der Bewilligung des Landeshauptmannes gern. § 9 Abs. 2 LFG gestattet ist.
Eine solche Bewilligung lag nicht vor. Die Außenlandung war nicht von der Allgemeinbewilligung des Amtes der Oö. Landesregierung vom 10.12.2019, GZ. VERK-2019-519499/2-Wa umfasst.

2. Datum/Zeit: 29.05.2020, 11:04 Uhr
Ort: 4824 G, Grundstück-Nr. x, KG G
Betroffenes Fahrzeug: Hubschrauber, Kennzeichen: X (D)
Sie haben als Pilot des Luftfahrzeuges Hubschrauber Airbus H125 mit dem Kennzeichen X zum genannten Zeitpunkt am genannten Ort ohne Bewilligung einen Außenabflug durchgeführt, obwohl dies nur auf Flugplätzen gem. § 58 LFG oder mit der Bewilligung des Landeshauptmannes gern. § 9 Abs. 2 LFG gestattet ist.
Eine solche Bewilligung lag nicht vor. Der Außenabflug war nicht von der Allgemeinbewilligung des Amtes der Oö. Landesregierung vom 10.12.2019, GZ. VERK-2019-519499/2-Wa umfasst.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1. § 169 Abs. 1 Z 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 LFG (Luftfahrtgesetz), BGBl.Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017
2. § 169 Abs. 1 Z 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 LFG (Luftfahrtgesetz), BGBl.Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	Freiheitsstrafe	Gemäß
1. € 1.100,00	0 Tage(n) 16 Stunde(n		§ 169 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl.Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017

2. € 1.100,00	0 Tage(n) 16 Stunde(n	§ 169 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl.Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 - VStG zu zahlen:
€ 220,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10% der Strafe, jedoch mindestens € 10,00 für jedes Delikt (je ein Tag Freiheitsstrafe wird gleich € 100,00 angerechnet),
Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher
€ 2.420,00“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten Beschwerde führte der Bf zusammengefasst aus, dass die Landung am 24.5.2020 auf Grund von geplanten Folgeaufträgen, welche von G aus zu erfolgen hatten, durchgeführt worden sei. Das diesbezügliche Versorgungsfahrzeug sei in G gestanden, die Aufträge hätten wetterbedingt nicht durchgeführt werden können. Diese wetterbedingt ausgefallenen Flüge seien dann vom 2. bis 4.6.2020 durchgeführt worden.

Am 29.5.2020 sei ein Arbeitsauftrag für die Jagd M – K-berg durchgeführt worden und der Hubschrauber dann ohne weitere Außenlandung nach Trieben zur Durchführung der 30-Stunden-Wartung überstellt worden.

Sowohl die Landung als auch der Start seien von der „Allgemeinbewilligung“ des Amtes der OÖ. Landesregierung vom 10.12.2019, GZ VERK-2020-519499/2 umfasst. Für das Abstellen bzw Stehenlassen eines Luftfahrzeuges außerhalb eines Flugplatzes sei eine Genehmigung nicht erforderlich. Dies habe Herr Ing. W (der zuständige Bearbeiter der OÖ. Landesregierung) Herrn L in einem E-Mail mitgeteilt.

3. Die Bezirkshauptmannschaft Gmunden hat die Beschwerde ohne Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt. Damit ergab sich dessen Zuständigkeit, wobei es durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden hat (§ 2 VwGVG).

4. Das LVwG OÖ hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17.1.2023. An dieser haben der Bf und sein Rechtsvertreter sowie eine Vertreterin der belangten Behörde teilgenommen und es wurde der Zeuge G L zum Sachverhalt befragt. Die Aussagen der Zeugen S, Ing. W und P aus den Verhandlungsprotokollen vom 18.11.2022, 5.7.2022 sowie 20.12.2017 wurden verlesen.

Daraus ergibt sich folgender für die Entscheidung wesentliche Sachverhalt:

4.1. Der Bf ist als Hubschrauberpilot bei der H S GmbH beschäftigt. Diese führt ua mit dem im Spruch angeführten Hubschrauber der H GmbH Transportaufträge durch.

Der H GmbH wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oö. vom 10.12.2019, GZ: VERK-2019-519499/2 eine unbestimmte Anzahl von Außenlandungen und Außenabflügen einschließlich der in diesem Zusammenhang erforderlichen Fortbewegungen mit eigener Kraft der Luftfahrzeuge am Boden auf derzeit nicht näher bestimmten Landeplätzen im gesamten Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich zum Zwecke der Durchführung von
a) Materialtransporten und Arbeitsflügen (zB Hüttenversorgung, Seilbahnbau usw) einschließlich unmittelbar zusammenhängender Personenbeförderung,
b) Personentransporte zu nicht touristischen Zwecken (zB Vermessungsflüge, Kontrollen von Strom oder Telefonleitungen, Film- und Fotoflüge usw)
unter bestimmten Auflagen erteilt.

Wartungsarbeiten für diesen Hubschrauber werden in der Regel am Flugplatz in Trieben durchgeführt, dort ist auch ein Stellplatz für diesen Hubschrauber ganzjährig angemietet.

4.2. Der Bf flog am Vormittag des 24.5.2020 mit dem Hubschrauber mit dem Kz.: X vom Grundstück Nr. x, KG G aus nach Altmünster, wo er vom Gasthaus „U“ aus Rundflüge durchführte. Für diese Rundflüge bestand eine Bewilligung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 22.5.2020, GZ: VERK-2020-146398. Den Antrag für diese Rundflüge hatte Herr L am 20.5.2020 gestellt. Nach Abschluss dieser Rundflüge flog der Bf wieder nach G und führte um 16:53 Uhr (alle Zeitangaben in MEZ, im Bordbuch hingegen in UTC-Zeit) auf dem Grundstück Nr. x, KG G eine Außenlandung durch. Der Bf behauptete, von Herrn L den Auftrag erhalten zu haben, von dort aus noch am selben Tag weitere Aufträge durchzuführen. Laut Bordbuch wurden an diesem Tag 380 Liter Kerosin in Altmünster („U“) getankt.

Laut Beschwerde seien diese Flüge wetterbedingt nicht mehr möglich gewesen und erst vom 2. bis 4.6.2020 durchgeführt worden (in der vom Zeugen L geführten Liste sind an diesen Tagen mehrere Versorgungsflüge zu verschiedenen Berghütten im S sowie ein Flug nach Linz zur V eingetragen).

Der Bf führte den nächsten tatsächlichen Außenabflug vom Grundstück Nr. x, KG G aus am 29.5.2020 um 11:04 durch. Laut Bordbuch flog er zum Flugplatz Trieben, der Bf behauptet hingegen, dass er Material (einen Bigbag) zur Jagdhütte M auf den K-berg gebracht habe. Er habe dieses Material in unmittelbarer Nähe der Jagdhütte als Außenlast aufgenommen und bei der Jagdhütte abgeladen. Von dort

sei er direkt weiter nach Trieben geflogen. Beim Abladen sei er nicht gelandet, weshalb er im Bordbuch keine Landung eingetragen habe. Dieser Flug sei nach seiner Information bereits am 24.5. geplant gewesen. Auf dem Flugplatz in Trieben sei dann die regelmäßig notwendige Überprüfung nach 30 Flugstunden durchgeführt worden.

Bezüglich des Transportes für die Jagd M am 29.5.2020 befindet sich im Akt ein Flugauftrag, welcher vom Bf oder vom Zeugen L ausgefüllt, vom Flugbetrieb, also der H S GmbH, jedoch nicht unterschrieben wurde. In der ebenfalls im Akt befindlichen vom Zeugen L geführten Liste ist dieser Transport nicht angeführt.

Der Zeuge L bestätigte die Flugbewegungen vom 24.5. und gab an, dass der Transport für die Jagd M bereits am 24.5. geplant gewesen, aus irgendwelchen Gründen aber an diesem Tag nicht mehr möglich gewesen sei. Am 29.5. seien sie dann zur Aufnahmestelle des Materials geflogen und hätten einen Bigbag zur Hütte transportiert. In der vom Zeugen erst nach der Verhandlung vorgelegten Rechnung ist dieser Transport am 29.5. mit einer Flugdauer von 5 Minuten enthalten.

Der Zeuge L führte weiter aus, dass immer wieder zusätzliche Aufträge von Stammkunden angekündigt würden. Schriftliche Unterlagen (Flugauftrag und Rechnung) gibt es aber nur dann, wenn dieser Auftrag auch tatsächlich durchgeführt wird.

4.3. Im Rahmen der Beweiswürdigung ist festzuhalten, dass die dem Bf vorgeworfene Außenlandung sowie der Außenabflug unbestritten feststehen. Strittig ist nur, ob der Transport zur Jagd M am 29.5.2020 tatsächlich stattfand bzw ob dieser Transport ursprünglich bereits für den 24.5. geplant war. In der Beschwerde werden andere Flüge als geplant dargestellt, nämlich die vom 2. bis 4.6. durchgeführten Hüttenversorgungen und ein Auftrag in Linz. Der Zeuge L verwies auch allgemein auf immer wieder geplante aber dann nicht durchgeführte Aufträge von Stammkunden. Es ist daher nicht glaubwürdig, dass der Transport für die Jagd M tatsächlich für den 24.5. konkret geplant war. Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass der Bf und der Zeuge L immer wieder (dann letztlich ausgefallene bzw verschobene Aufträge) behaupten, um die Landung in G zu erklären. Zusätzlich steht jedenfalls fest, dass bei diesem Transport das Material nicht auf dem Grundstück Nr. x, KG G sondern in der Nähe der Jagdhütte aufgenommen wurde. Im Hinblick auf die vorgelegte Rechnung ist jedoch zu Gunsten des Bf anzunehmen, dass dieser Transport am 29.5. tatsächlich stattfand.

4.4. Entsprechend der unbestrittenen und durch Fotos dokumentierten Liste der PI Bad Goisern befand sich der gegenständliche Hubschrauber zu folgenden Zeiten auf dem Grundstück Nr. x der KG G:
19.4.2020, 15:39 Uhr
21.4.2020, 15:00 Uhr

24.4.2020, 13:37 Uhr
25.4.2020, 16:15 Uhr
26.4.2020, 11:08 Uhr
10.5.2020, 16:15 Uhr
17.5.2020, 14:22 Uhr
17.5.2020, 14:33 Uhr
18.5.2020, 14:56 Uhr
21.5.2020, 15:48 Uhr
22.5.2020, 07:45 Uhr
23.5.2020, 09:40 Uhr
25.5.2020, 15:50 Uhr
25.5.2020, 16:15 Uhr
26.5.2020, 17:05 Uhr
29.5.2020, 09:55 Uhr
3.6.2020, 11:20 Uhr
8.7.2020, 11:13 Uhr

Die H S GmbH hatte laut Aktenlage am 8.7.2020 einen Antrag auf Bewilligung eines Außenstarts und einer Außenlandung vom gegenständlichen Grundstück (in einem anderen Zusammenhang) gestellt. Diese Bewilligung wurde mit Bescheid vom selben Tag, GZ: VERK-2020-200909/2, erteilt.

4.5.1. Der Bf gab an, von seinem Arbeitgeber dahingehend informiert worden zu sein, dass der Zeuge Ing. W (der zuständige Bearbeiter des Landeshauptmannes) ihnen mitgeteilt habe, dass das Zurückfliegen zum Ausgangspunkt eines Arbeitsfluges noch von der Ausnahmebewilligung als Teil dieses Arbeitsfluges umfasst sei. Der Zeuge W habe auch gesagt, dass der Hubschrauber stehen bleiben dürfe, wenn der Folgeauftrag gleich am nächsten Tag von diesem Grundstück aus erledigt wird.

4.5.2. Der Zeuge L führte dazu an, dass er von Ing. W die Auskunft erhalten habe, dass der Rückflug zum Ausganspunkt eines Arbeitsfluges noch als Teil dieses Arbeitsfluges zu sehen sei, weil erst mit dem Rückflug zum Ausgangspunkt der Arbeitsauftrag erledigt sei. Alle mit einem Arbeitsauftrag unmittelbar zusammenhängenden Starts und Landungen seien von der Ausnahmebewilligung umfasst. Er habe das dem Bf auch so mitgeteilt. Im Zusammenhang mit einem anderen Auftrag gab der Zeuge an, dass sie bereits vor dem Wegfliegen Gegenstände aus dem Hubschrauber ausgeladen hätten, welche für die Erledigung dieser Aufträge nicht erforderlich gewesen seien. Diese Gegenstände hätten sich in G im Bus befunden und nach dem Erledigen des letzten Auftrages sei der Rückflug nach G auch deshalb erfolgt, damit dieses Material wieder in den Hubschrauber geladen werden konnte.

4.5.3. Der zuständige Beamte des Landeshauptmannes von Oberösterreich (der als Zeuge vernommene Ing. W) hatte bereits in der Verhandlung am 5.7.2022 (ein anderes Verfahren denselben Bf betreffend) bezüglich seiner Auskünfte zum Verständnis der „Allgemeinbewilligung“ zusammengefasst angegeben, dass es bei Arbeitsaufträgen, die sich über mehrere Tage hinziehen, aus seiner Sicht erlaubt ist, dass der Hubschrauber zwischen den einzelnen Flügen (gemeint: auch über Nacht) am Landeplatz verbleibt.

Zu voneinander unabhängigen Arbeitsaufträgen (Materialtransport von Bad Ischl auf die R Hütte und am nächsten Tag ein Transport auf die Katrin ebenfalls von Bad Ischl aus) hatte der Zeuge angegeben, dass der Rückflug von der R Hütte nach Bad Ischl aus seiner Sicht von der Ausnahmebewilligung gedeckt ist, weil er in einem Zusammenhang mit dem nächsten Transport am nächsten Tag steht. Auskünfte in diese Richtung habe er möglicherweise Herrn L erteilt.

In der Verhandlung am 17.11.2022 führte dieser Zeuge aus, dass es oft notwendig sei, einen Flugbegleiter oder Material zum Ausgangspunkt zurück zu bringen. Wenn das der Fall sei, sei auch der Rückflug zum Ausgangspunkt als Teil des Arbeitsfluges von der Ausnahmebewilligung umfasst. Ein typischer Fall für eine derartige „Abschlusslandung“ sei auch das notwendige Betanken des Hubschraubers.

Der Materialtransport auf eine Berghütte beginnt aus seiner Sicht mit der Aufnahme des Materials im Tal, dem Transport auf die Hütte und dem Rückflug zum Aufnahmeort des Materials. Wenn der nächste Arbeitsauftrag noch am selben Tag stattfindet, umfasst die Ausnahmebewilligung auch den Flug zum Aufnahmeort des nächsten Arbeitsfluges, den eigentlichen Transport und den Rückflug zum Ausgangspunkt des zweiten Fluges. Wenn jedoch der nächste Arbeitsauftrag erst am nächsten Tag erfolgen soll, bestehe aus seiner Sicht kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Arbeitsaufträgen. Nach dem Ende des ersten Arbeitstages wäre der Hubschrauber auf einen Flugplatz zu bringen und der nächste Arbeitsauftrag von dort aus zu beginnen. Nur dann, wenn der Ausgangsort für die verschiedenen Arbeitsaufträge an mehreren Tagen immer derselbe sei, wäre es im Sinne der Ausnahmebewilligung zulässig, mit dem Hubschrauber zum ersten Ausgangspunkt zurück zu fliegen, weil dieser ja gleichzeitig der Ausgangspunkt für den nächsten Arbeitsauftrag sei.

Der Zeuge führte weiter aus, dass es schriftliche Auskünfte zur Auslegung dieser Ausnahmebewilligung seines Wissens nach nicht gibt. Er habe in mehreren Besprechungen zu erklären versucht, dass es darum geht, ob der Transport mit zwei Punkten erledigt wird oder ob es einen dritten Punkt gibt. Wenn ein Flug von Punkt A nach Punkt B durchgeführt wird, dann ist das von der Ausnahmebewilligung gedeckt, wenn aber ein dritter Punkt C angeflogen wird, bei

dem es sich um keinen Arbeitsflug handelt, dann ist diese Landung nicht von der Ausnahmebewilligung gedeckt.

Der Zeuge verwies auf den in Österreich geltenden Flugplatzzwang und dass durch die Ausnahmebewilligung der Flugplatzzwang nicht umgangen werden soll.

4.6.4. Der Zeuge F P (ein für Luftfahrtangelegenheiten zuständiger Beamter des Landeshauptmannes von Oberösterreich) hatte im Verfahren zu LVwG-602099 (ein ebenfalls die H S GmbH, allerdings einen anderen Piloten, betreffendes Verfahren wegen einer im Wesentlichen gleichlautenden „Allgemeinbewilligung“) bereits im Jahr 2017 hinsichtlich der Auskünfte an Herrn L zusammengefasst Folgendes angegeben: Bei längeren Arbeiten, die mehrere Tage dauern, kann der Hubschrauber dort, wo die Transporte beginnen oder enden, also zum Beispiel bei der Baustelle selbst oder dort, von wo das Material übernommen wird, auch über Nacht abgestellt werden. Ansonsten muss der Hubschrauber über Nacht auf einem Flugplatz abgestellt werden.

In der Verhandlung am 17.11.2022 gab dieser Zeuge zusammengefasst an, dass, wenn bei einem Arbeitsauftrag mehrere Starts und Landungen durchgeführt werden, dann mit dem letzten Flug dieses Arbeitsauftrages dieser erledigt ist. Sollte am nächsten Tag vom selben Platz aus wieder ein konkreter Arbeitsauftrag durchgeführt werden, also Material oder Arbeitskräfte am selben Ort in den Hubschrauber einsteigen, dann könne man das aus praktischen Gründen noch als von der Ausnahmebewilligung umfasst ansehen. Wenn mehr als eine Nacht zwischen den Arbeitsaufträgen liege, könne man die Ausnahmebewilligung nicht mehr so verstehen, dass es sich um zusammenhängende Arbeitsaufträge handle. Wenn man das so sehen würde, würde der Flugplatzzwang umgangen werden. Sollte in einem solchen Fall der Abflug am nächsten Tag aus Witterungsgründen nicht möglich sein, so sei das ausnahmsweise zu tolerieren. Wenn aber auf Grund des Wetterberichtes absehbar gewesen sei, dass der Arbeitsflug am nächsten Tag nicht möglich ist, dann hätte der Pilot gleich auf den Flugplatz zurückfliegen müssen.

Ein Transportauftrag sei aus seiner Sicht erledigt, wenn das Material geliefert wurde. Oft sei es aber notwendig, Material oder sonstige Gegenstände zum Ausgangspunkt zurück zu bringen. In diesen Fällen sei der Rückflug zum Ausgangspunkt noch vom Arbeitsauftrag umfasst und es sei der Rückflug zum Flugplatz nicht direkt von der Hütte notwendig sondern erst von jenem Ort, an welchem der Arbeitsauftrag ursprünglich begonnen hatte. Der Rückflug zum Ausgangspunkt sei dann von der Ausnahmebewilligung umfasst, wenn er einen Zusammenhang mit dem Arbeitsauftrag hat und für die Durchführung oder den Abschluss dieses Arbeitsauftrages noch notwendig ist. Der Rückflug sei aber dann nicht erforderlich, wenn es nur darum geht, den Hubschrauber über Nacht stehen zu lassen, um z.B. für den nächsten Arbeitsauftrag weniger Flugzeit zu haben.

Zur sogenannten „Abschlusslandung“ führte der Zeuge aus, dass aus seiner Sicht diese Landung in G nach dem Erledigen des Transportauftrages dann noch vom Arbeitsauftrag umfasst gewesen sei, wenn es für diese Landung einen Grund gegeben habe, der mit diesem Transport zusammenhing. Wenn aber der eigentliche Grund das Abstellen des Hubschraubers in G gewesen wäre, wäre die Landung nicht mehr von der Ausnahmebewilligung umfasst gewesen. Nach dem Erledigen der notwendigen „Abschlussarbeiten“ müsse der Hubschrauber vom Landeplatz entfernt werden. Der nächste Start sei dann von der Ausnahmebewilligung umfasst, wenn dieser Start noch im Zusammenhang mit der Landung stehe. Wenn der Hubschrauber mehrere Tage gestanden sei, sehe er diesen Zusammenhang nicht mehr.

4.5.5. Es gibt keine konkrete schriftliche Auskunft der zuständigen Behörde, wie die gegenständliche „Allgemeinbewilligung“ im Detail zu verstehen ist und zwar weder an den Arbeitgeber des Bf noch an diesen selbst. Soweit sich Herr L, der Geschäftsführer der Arbeitgeberin des Bf auf ein E-Mail beruft, ist dazu Folgendes festzustellen:

Herr L sendete am 3.4.2018 per E-Mail eine Anfrage an die zuständigen Bearbeiter des LH v. OÖ mit folgendem Inhalt:

„Wir führen am 7.4.2018 Rundflüge ab Gasthof U durch
Ab 9.4. fliegen wir für Z-hütte und D-hütte.
Der Flugplatz Gmunden/Gschwandt ist nicht für Hubschrauber über 2.000 Kg MTOW zugelassen.
Wir würden den Hubschrauber daher nach den Rundflügen beim Gasthof U stehen lassen?
Bitte um Info ob das i.O. geht.“

Diese Anfrage beantwortete der Zeuge Ing. W mit E-Mail am 3.4.2018 wie folgt:
„Unsererseits können nur Außenlandungen und Außenabflüge gemäß § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz genehmigt werden. Für die Genehmigung des Abstellens bzw. Stehenlassens eines Luftfahrzeuges außerhalb eines Flugplatzes gibt es keine Rechtsgrundlage.“

4.5.6. Im Verfahren zu LVwG-602099 wurde ein anderer Pilot der H S GmbH wegen mehrerer Außenlandungen und Außenabflüge rechtskräftig bestraft, welche ebenfalls von der damaligen im wesentlichen gleichlautenden „Allgemeinbewilligung“ nicht umfasst waren.
Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 24.4.2018, Ra 2018/03/0039, die Revision gegen dieses Erkenntnis abgewiesen und zusammengefasst ausgeführt, dass „gesetzliche Ausnahmebewilligungen grundsätzlich restriktiv zu verstehen sind und eine ausdehnende Auslegung der erteilten Erlaubnis nicht in

Betracht kommt. Der Betrieb eines Stützpunktes im Wege einer Ausnahmebewilligung ist nicht zulässig“.

5. Diesen Sachverhalt hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich rechtlich wie folgt beurteilt:

5.1. Gemäß § 9 Abs. 1 LFG dürfen zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden.

Gemäß § 9 Abs. 2 LFG dürfen Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter oder verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeuges einzubringen. 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. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Gemäß § 9 Abs. 2a LFG ist die Erteilung einer allgemeinen Bewilligung zulässig, wenn es aufgrund des geplanten Einsatzes der Zivilluftfahrzeuge nicht möglich ist, die für die Außenabflüge oder Außenlandungen vorgesehenen Flächen im Antrag auf Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen anzugeben, wenn durch die Vorschreibung von Auflagen und Bedingungen sichergestellt werden kann, dass den Außenabflügen oder Außenlandungen keine öffentlichen Interessen entgegen stehen. Die übrigen Bestimmungen gemäß Abs. 2 bleiben unberührt.

5.2.1. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 24.4.2018, Ra 2018/03/0039 zu einer im Wesentlichen gleichlautenden „Allgemeinbewilligung“ in einem Verfahren, ebenfalls die H S GmbH betreffend, zusammengefasst ausgeführt, dass „§ 9 Abs. 1 LFG einen grundsätzlichen Flugplatzzwang anordne. Außenlandungen bzw Außenabflüge stellen Ausnahmefälle dar, die nur aufgrund einer Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden dürfen. Die gesetzlichen Ausnahmebestimmungen, welche die Erteilung solcher Bewilligungen regeln, sind grundsätzlich restriktiv zu verstehen. Für rechtskräftig erteilte Bewilligungen nach § 9 Abs. 2a LFG ergibt sich daraus, weil der Spruch eines Bescheides im Zweifel gesetzeskonform auszulegen ist, dass eine ausdehnende Auslegung der darin erteilten Erlaubnis nicht in Betracht kommt.“

Der Verwaltungsgerichtshof führte weiters aus, dass „der Charakter der Außenabflug- und Außenlandebewilligungen als Ausnahmebewilligung einem Verständnis entgegensteht, wonach ein Stützpunkt eines Luftverkehrsunternehmens, von dem wiederkehrend Abflüge bzw auf dem wiederkehrend Landungen durchgeführt werden, außerhalb eines Flugplatzes auf der Grundlage von Ausnahmebewilligungen betrieben werden könnte. In diesem Fall wäre nämlich von einer ständigen Benützung auszugehen, sodass eine Zivilflugplatzbewilligung nach § 68 LFG erforderlich wäre. Die Erteilung einer Ausnahmebewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen zum Zweck von Arbeitsflügen wie im ggst. Fall kann damit nicht so ausgelegt werden, dass damit auch die Einrichtung eines „Stützpunktes“ außerhalb eines Flugplatzes ermöglich werden soll, von dem aus das Luftfahrzeug jeweils zunächst an den Ort des Arbeitseinsatzes überstellt wird und zudem es nach Durchführung der Arbeitsflüge jeweils zurücküberstellt wird“.

5.2.2. Bei der dem Bf im Spruchpunkt 1 vorgeworfenen Außenlandung am 24.5.2020 um 16:53 Uhr auf dem Grundstück Nr. x der KG G handelt es sich um die Außenlandung des Hubschraubers nach der Durchführung von – gesondert bewilligten – Rundflügen in Altmünster. Diese Landung diente also keinem der in der „Allgemeinbewilligung“ vorgesehenen Zwecke. Die Behauptung eines noch am selben Tag durchzuführenden weiteren Auftrages ist nicht glaubwürdig (vgl oben Punkt 4.3). Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass der Transport für die Jagd M noch an diesem Tag hätte durchgeführt werden sollen, so ist doch zu berücksichtigen, dass dieser Transportauftrag nicht auf dem Grundstück Nr. x der KG G begann. Das Material wurde an einer anderen Stelle aufgenommen und es ist kein Grund ersichtlich, warum der Bf nicht direkt zur Aufnahmestelle dieses Materials hätte fliegen können (die Betankung des Hubschraubers erfolgte laut Bordbuch bereits in Altmünster). Der Bf hat daher diese Übertretung zu verantworten.

Der Außenabflug am 29.5.2020 um 11:04 Uhr diente grundsätzlich der Überstellung des Hubschraubers auf den Flugplatz in Trieben. Es ist jedoch glaubwürdig, dass der Bf bei diesem Flug einen Bigbag in der Nähe der Jagd M (aber nicht auf dem Grundstück Nr. x der KG G) aufnahm und diesen zur Jagdhütte transportierte. Der Materialtransport begann mit der Aufnahme dieses Materials und endete mit dem Abladen bei der Jagdhütte. Nur dieser eigentliche Materialtransport ist von der „Allgemeinbewilligung“ umfasst, nicht jedoch der Abflug vom Grundstück Nr. x der KG G, weil dieser Abflug nur dazu diente, den eigentlichen Einsatzort zu erreichen. Auch der Flug zum Flugplatz Trieben zum Zweck einer regelmäßigen Überprüfung ist von der „Allgemeinbewilligung“ nicht umfasst. Der Bf hat daher auch diese Übertretung in objektiver Hinsicht zu verantworten.

Allgemein ist folgendes auszuführen:

Würde man das Einladen von „Flugbetriebsmaterial“ oder das Betanken bereits als Teil des unmittelbaren Arbeitsauftrages verstehen (so wie das der Bf tut), so hätte das zur Folge, dass praktisch jeder Außenabflug von jedem beliebigen Grundstück (sofern dieses den allgemeinen flugbetrieblichen Regeln sowie den Auflagen des Allgemeinbescheides entspricht), welcher nur der Vorbereitung eines Arbeitsfluges dient, bereits als von der Ausnahmebewilligung umfasst anzusehen wäre, weil dieses Flugbetriebsmaterial mit dem Bus ja überall hingebracht werden kann. Auf diese Weise könnte jeder beliebige Ort zu einem regelmäßig benützten „Stützpunkt“ für die Durchführung von Arbeitsaufträgen gemacht werden. Ein derartiges Verständnis der „Allgemeinbewilligung“ steht jedoch im klaren Wiederspruch zu der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, wonach diese Bewilligung grundsätzlich restriktiv auszulegen ist. Ganz im Gegenteil belegt gerade der Umstand, dass die H S GmbH in Goisern, also in räumlicher Nähe zum ggst. Grundstück Nr. x, KG G, ein Lager für ihr Flugbetriebsmaterial hat, dass sie eben dieses Grundstück als Stützpunkt verwendete, um von dort aus eine kürzere Flugzeit zu den eigentlichen Materialtransporten und Arbeitsflügen sowie Personentransporten zu nicht touristischen Zwecken zu haben. Auch der Umstand, dass der Hubschrauber von Mitte April bis Ende Mai 2020 insgesamt 14 Mal auf diesem Grundstück abgestellt gesehen wurde, ist ein starkes Indiz in diese Richtung. Das ist zwar aus wirtschaftlichen und auch ökologischen Gesichtspunkten nachvollziehbar, weil dadurch im Verhältnis zur Verwendung eines Flugplatzes Flugminuten und Kerosin eingespart werden können, allerdings steht diese Vorgangsweise im Widerspruch zu dem in § 9 Abs. 1 LFG grundsätzlich normierten Flugplatzzwang.

5.2.3. Soweit sich der Beschwerdeführer darauf beruft, dass gemäß Auflage 4 der „Allgemeinbewilligung“ wegen des unvermeidlichen Fluglärmes bei Anzahl und Zeit der Flugbewegungen darauf zu achten ist, dass Belästigungen vermieden werden, ist darauf hinzuweisen, dass Auflagen eines Bewilligungsbescheides naturgemäß nur dann rechtliche Bedeutung haben, wenn die jeweilige Tätigkeit unter die Bewilligung fällt. Da die gegenständliche Außenlandung bzw der Außenabflug gerade nicht von der Bewilligung umfasst waren, sind die Auflagen des Bescheides für die Beurteilung nicht relevant.

Der Bf hat beide Übertretungen daher in objektiver Hinsicht zu verantworten.

5.3.1. Grundsätzlich genügt für die Strafbarkeit der gegenständlichen Übertretungen gemäß § 5 Abs. 1 VStG fahrlässiges Verhalten. Der Bf beruft sich darauf, dass ihn kein Verschulden treffen würde, weil er auf Auskünfte der zuständigen Beamten des Landeshauptmannes von Oberösterreich hinsichtlich des Umfanges der Ausnahmebewilligung vertraut habe.

Dazu ist vorerst auszuführen, dass diese Auskünfte nicht dem Bf selbst erteilt wurden sondern dem Geschäftsführer seiner Arbeitgeberin, Herrn L. Dieser hat sie

an den Bf weitergegeben. Allfällige Missverständnisse des Herrn L bzw. eine unvollständige Weitergabe der Informationen durch diesen sind daher dem Bf als fahrlässiges Verhalten zuzurechnen. Der Bf ist als ausgebildeter Pilot verpflichtet, sich die erforderlichen Kenntnisse auch hinsichtlich des Umfanges der Ausnahmebewilligung zu verschaffen.

5.3.2. Es ist durchaus möglich, dass die Auskünfte der zuständigen Beamten in Details unklar waren. Dies betrifft einerseits die Frage, ob nach Erledigung eines Transportauftrages jedenfalls zum Ausgangspunkt dieses Transportes zurückgeflogen werden darf oder ob dies nur zulässig ist, wenn der Rückflug noch in einem unmittelbaren Zusammenhang mit diesem Transportauftrag steht bzw. für die Erledigung dieses Auftrages notwendig ist (zum Beispiel, weil Personen oder Material zurück gebracht oder der Hubschrauber betankt oder dort zurückgelassenes Material wieder in den Hubschrauber eingeladen werden muss). Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der notwendige Zusammenhang des Rückfluges zum Ausgangspunkt (so wie er nach den Angaben des Zeugen P in der jetzigen Verhandlung klargestellt wurde), nicht in jedem diesbezüglichen Gespräch vor dem gegenständlichen Vorfall konkret dargelegt wurde.

Im gegenständlichen Fall lag auch keine sogenannte „Abschlusslandung“ vor, weil die Rundflüge am 24.5.2020 in Altmünster begonnen haben und dort beendet wurden, dh, der Ausgangspunkt dieser Flüge in Altmünster war.

5.3.3. Der Umstand, dass ein Abstellen des Hubschraubers über Nacht nach Ansicht der bescheiderlassenden Beamten nur dann ausnahmsweise von der „Allgemeinbewilligung“ gedeckt ist, wenn der nächste Arbeitsauftrag unmittelbar am Ort der Beendigung des vorherigen Arbeitsauftrages beginnt (also direkt dort das Material aufgenommen wird bzw. zu transportierende Personen zusteigen), kann der Aussage des Zeugen W in der Verhandlung vom 5.7.2022 nicht ohne weiteres entnommen werden. Erst in der Verhandlung am 17.11.2022 wurde dies klargestellt. Es ist daher denkbar, dass der Zeuge in früheren Gesprächen mit Herrn L diesen aus seiner Sicht notwendigen Zusammenhang nicht ausdrücklich erwähnt hat. Allerdings ist anzuführen, dass bei dem in der Verhandlung am 5.7.2022 angeführten Beispiel (Transport am nächsten Tag von Bad Ischl auf die Katrin) aufgrund der örtlichen Verhältnisse davon auszugehen ist, dass das zu transportierende Material tatsächlich am Abstellort des Hubschraubers in Bad Ischl geladen wurde.

Jedenfalls ergibt sich aus allen Angaben der Zeugen W und P, dass aus deren Sicht die Ausnahmebewilligung nicht dazu berechtigt, den Hubschrauber nach Beendigung eines Arbeitsauftrages bis zum nächsten Tag deshalb am Abstellort (= Ende des vorherigen Arbeitsauftrages) zu belassen, weil von dort aus der nächste Arbeitsauftrag näher liegt als ein Flugplatz. In einem solchen Fall wäre nach Ansicht dieser zuständigen Beamten des Landeshauptmannes nach Beendigung

des (ersten) Arbeitseinsatzes jedenfalls ein Flugplatz anzufliegen. Es kann daher ausgeschlossen werden, dass sie Herrn L gegenüber die Auskunft erteilt hätten, der Hubschrauber dürfe längere Zeit am Abstellort des ersten Arbeitseinsatzes verbleiben, ohne dass ein enger Zusammenhang mit dem nachfolgenden Einsatz besteht.

5.3.4. Die umfangreichen Befragungen der Zeugen W und P in den Verhandlungen und die o.a. Ausführungen belegen, dass die Frage, wie die „Allgemeinbewilligung“ im Detail zu verstehen ist, nicht ohne weiteres einfach zu beantworten ist. Herr L hätte sich daher nicht ohne weiteres auf mündliche, allenfalls in Details auch unklare, Auskünfte verlassen dürfen, sondern hätte zur Klarstellung auf eine schriftliche Auskunft zu jeweils konkret dargelegten Situationen dringen müssen. Dies gilt auch für den Bf, der sich ungeprüft auf die Angaben seines Arbeitgebers verlassen hat.

Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung folgender zusätzlichen Umstände: Der E-Mail-Verkehr vom 3.4.2018 belegt deutlich, dass Herrn L bereits damals klar war, dass ein Abstellen des Hubschraubers vom 7. bis 9.4.2018 problematisch war und nicht ohne weiteres als von der Ausnahmebewilligung umfasst angesehen werden konnte. Hätte er die Ausnahmebewilligung bereits damals so verstanden, so hätte es aus seiner Sicht überhaupt keinen Grund für diese Anfrage gegeben. Aus der Antwort des Zeugen W ergibt sich entgegen der Ansicht des Herrn L keineswegs, dass eine Genehmigung für das Abstellen eines Hubschraubers nicht notwendig ist, sondern nur, dass es für eine derartige Genehmigung keine Rechtsgrundlage gibt. Die Frage des Umfanges der Außenlande- bzw Außenabflugbewilligung ist damit gar nicht angesprochen.

Herrn L musste auch die Entscheidung des VwGH vom 24.4.2018, Ra 2018/03/0039 bekannt sein. Diese betraf einen damals bei ihm beschäftigten Piloten und es war ebenfalls der Umfang der „Allgemeinbewilligung“ zu klären. Herr L hätte sich jedenfalls leicht über diese im Internet veröffentliche Entscheidung und die Rechtsansicht des VwGH informieren können. Diese Informationsmöglichkeit hätte auch der Bf selbst gehabt. Der VwGH hatte ausgesprochen, dass „Bewilligungen nach § 9 Abs. 2 und 2a LFG Ausnahmebewilligungen vom gesetzlich vorgesehenen Flugplatzzwang darstellen und eine ausdehnende Auslegung nicht in Betracht kommt. Er hat weiters klargestellt, dass eine solche Bewilligung nicht so ausgelegt werden darf, dass damit auch die Einrichtung eines "Stützpunktes" außerhalb eines Flugplatzes ermöglicht werden soll, von dem aus das Luftfahrzeug jeweils zunächst an den Ort des Arbeitseinsatzes überstellt wird und zu dem es nach Durchführung der Arbeitsflüge jeweils zurück überstellt wird“.

Dem Bf und Herrn L musste daher auch klar sein, dass die Ausnahmebewilligung restriktiv zu interpretieren ist.

5.3.5. Soweit sich der Bf darauf beruft, lediglich die Aufträge seines Arbeitgebers ausgeführt und auf dessen Auskünfte vertraut zu haben, ist er darauf hinzuweisen, dass er als Pilot selbst dafür verantwortlich ist, sich entsprechend zu informieren. Er hätte daher die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens selbst erkennen müssen. Nach der Rechtsprechung des VwGH stellt die Weisung eines Vorgesetzten (Dienstgebers) für den Täter einer strafbaren Handlung, die er als solche zu erkennen vermag, keinen Schuldausschließungsgrund iSd § 6 VStG dar (VwGH 2007/02/0334) dar. Auch mögliche wirtschaftliche Nachteile des in einem Dienstverhältnis stehenden Täters vermögen selbst im Falle einer von ihm befürchteten Kündigung bei Nichtbefolgung einer Weisung seines Arbeitgebers keine Notstandssituation zu begründen (VwGH 2003/03/0297).

5.3.6. Der Bf kann sich daher nicht auf mangelndes Verschulden berufen, weshalb ihm die Übertretung auch in subjektiver Hinsicht zuzurechnen ist.

5.4.1. Gemäß § 19 Abs. 1 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat.

Nach § 19 Abs. 2 VStG sind im ordentlichen Verfahren überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechts sind die Bestimmungen der §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Laut ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes handelt es sich bei der Strafzumessung innerhalb eines gesetzlichen Strafrahmens um eine Ermessensentscheidung, die nach den Kriterien des § 19 VStG vorzunehmen ist. Die maßgebenden Umstände und Erwägungen für diese Ermessensabwägung sind in der Begründung des Bescheides so weit aufzuzeigen, als dies für die Rechtsverfolgung durch die Parteien des Verwaltungsstrafverfahrens und für die Nachprüfbarkeit des Ermessensaktes erforderlich ist. § 19 Abs. 1 VStG enthält somit jene objektiven Kriterien, die Grundlage für jede Strafbemessung sind. Darüber hinaus normiert Abs. 2 für das ordentliche Verfahren eine Reihe weiterer subjektiver Umstände.

Gemäß § 169 Abs. 1 Z1 LFG in der zum Tatzeitpunkt geltenden Fassung BGBl. I Nr. 92/2017 begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung, wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt oder zuwiderhandeln versucht, und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer

Geldstrafe bis zu 22.000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3.630 Euro zu verhängen.

5.4.2. Zur Strafbemessung führte der Vertreter des Bf in der Verhandlung zusammengefasst Folgendes aus:

Eine Geldstrafe in Höhe von 1.100 Euro für jede Verwaltungsübertretung sei überhöht und ohne sachliche Rechtfertigung. Sie entspreche mehr als seinem halben Monatseinkommen und es sei zu berücksichtigen, dass die Landung und der Start auf dem Grundstück weder eine Schädigung noch Gefährdung von Personen oder Vermögenswerten nach sich gezogen hätten. Die Behörde bringe zum Ausdruck, dass sie von einem ständigen Stützpunkt ausgehe und der Bf den Hubschrauber mehrere Tage stehen lasse. Für das Stehenlassen eines Hubschraubers sei aber keine Bewilligung notwendig, weshalb dieser Sachverhalt auch nicht in die Strafzumessung einfließen dürfe.

Der Bf habe auf die Anwendbarkeit des Allgemeinbescheides vertraut und die Landungen im Rahmen von bewilligten Arbeitsflügen durchgeführt. Er habe bei seiner Landung und dem nachfolgenden Start alle Auflagen des Bescheides eingehalten und eine besondere Sorgfalt an den Tag gelegt. Dies habe die belangte Behörde überhaupt nicht berücksichtigt.

Die im Luftfahrtgesetz vorgesehene Höchststrafe von 22.000 Euro gelte für alle denkmöglichen Verstöße gegen das LFG. Ein automatisierter Vergleich mit dem Höchstbetrag der Geldstrafe und einem davon angenommenen Prozentwert entspreche nicht der gesetzlich normierten Anwendung des § 32 StGB. Die belangte Behörde habe die Strafbemessungsgründe des § 32 StGB nicht berücksichtigt. Der Bf habe sich aufgrund der äußeren Umstände – dem Zurückgreifen auf die Allgemeinbewilligung, dem Einhalten aller darin vorgegebenen Auflagen und der Nutzung eines Grundstückes mit Zustimmung des Grundstückseigentümers - redlicherweise auf eine rechtlich korrekte Vorgangsweise verlassen können. Dies auch als Dienstnehmer mit den Vorgaben seines Dienstgebers (§ 34 Abs.1 Z 4 und Z 11 StGB). Der Bf sei als Hubschrauberpilot entsprechend geschult, Normen und Vorgaben genau einzuhalten. Dies habe er bei dem nunmehr als rechtswidrig vorgeworfen Handlungen auch getan.

Die Sanktion in Höhe des halben monatlichen Einkommens pro Übertretung lasse jedes Augenmaß und die Anwendung der gesetzlichen Schuldbemessungskriterien vermissen. Es sei unzulässigerweise eine prozentuelle Pauschalierung (genau 5 % des Strafrahmens) durchgeführt worden. Dieser Strafrahmen sanktioniere jedoch

massiv schwerwiegendere Verstöße (zB Luftfahrtunternehmungen betreffend, Pilotieren ohne Lizenz etc.). Es sei daher die Strafhöhe erheblich zu reduzieren, stünden doch auch die Landung und der darauffolgende Start in einer Einheit. Wer landet, muss auch starten.

Den Bf treffe als Dienstnehmer – wenn überhaupt – nur eine vernachlässigbare Minimalschuld. Er habe den Flugauftrag ausgeführt, so wie er ihm angeordnet worden sei. Er habe keine Veranlassung gehabt, am Umfang des Allgemeinbescheides zu zweifeln oder gar anzunehmen, dass der konkrete Arbeitsauftrag nicht den Vorgaben der Behörde im Rahmen des Allgemeinbescheides entspreche.

5.4.3. Dem Bf kommen die Strafmilderungsgründe der Unbescholtenheit sowie der langen Verfahrensdauer zugute. Diese Milderungsgründe hat bereits die belangte Behörde ausreichend gewürdigt. Zu Gunsten des Bf ist zu berücksichtigen, dass es zu keiner tatsächlichen Gefährdung von Personen oder Sachen gekommen ist. Der Umstand, dass dem Bf im Ergebnis nur ein Irrtum über den Umfang der Ausnahmebewilligung bzw sein Vertrauen auf die diesbezüglich unzutreffenden Auskünfte seines Arbeitgebers vorgeworfen werden kann, rechtfertigt keine Herabsetzung der Strafen.

Nach § 34 Abs.1 Z. 4 StGB liegt ein Milderungsgrund vor, wenn der Täter die Tat unter der Einwirkung eines Dritten oder aus Furcht oder Gehorsam verübt hat. Der Bf führt in diesem Zusammenhang aus, dass er die Tat aufgrund eines Auftrages seines Arbeitgebers begangen habe. Ein solcher Auftrag bildet jedoch keinen Milderungsgrund. Es würde dem Schutzzweck des § 9 Abs. 1 LFG – nämlich der Verhinderung von Außenlandungen und Außenabflügen ohne Bewilligung – widersprechen, wenn eine solche Übertretung nur deswegen niedriger bestraft würde, weil der Pilot dafür einen Auftrag seines Arbeitgebers hatte (vgl zu einer ähnlichen Thematik VwGH 91/19/0100).

Sonstige Strafmilderungsgründe oder Straferschwerungsgründe sind im Verfahren nicht hervorgekommen.

Die belangte Behörde hat den gesetzlichen Strafrahmen lediglich zu 5 % ausgeschöpft. Die Strafe erscheint auch unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Bf (monatliches Nettoeinkommen von 2.200 Euro bei keinem Vermögen und keinen Sorgepflichten) durchaus angemessen und nicht überhöht. Die von der belangten Behörde verhängte Strafe erscheint in dieser Höhe notwendig, um den Bf in Zukunft von ähnlichen Übertretungen abzuhalten. Auch generalpräventive Überlegungen sprechen gegen eine Herabsetzung der Strafe.

Die Beschwerde war daher auch hinsichtlich der Strafhöhe abzuweisen.

Zu III.
Die Entscheidung über den Kostenbeitrag zum Beschwerdeverfahren ist in § 52 Abs. 1 und Abs. 2 VwGVG begründet.

Zu IV.
Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der dargestellten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Auslegung von Ausnahmebewilligungen nach § 9 Abs. 2 und Abs. 2a LFG ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten, soweit nicht gesetzlich etwas anderes bestimmt ist. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

H i n w e i s

Bitte erachten Sie die von der belangten Behörde mit der angefochtenen Entscheidung übermittelte Vorschreibung als hinfällig. Sie erhalten von der genannten Behörde eine aktualisierte Vorschreibung zugesandt.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Zöbl