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-605623/4/ZO/KA

Datum:
Linz, 12. Dezember 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des T D, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. A D, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 23.9.2022, GZ: BHGM/922070007511/22, wegen einer Übertretung des Luftfahrtgesetzes, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 16.11.2023

zu Recht erkannt:

I. Die Beschwerde wird im Schuldspruch abgewiesen und das angefochtene Straferkenntnis mit der Maßgabe bestätigt, dass bei den verletzten Rechtsvorschriften § 14 AOCV ergänzt wird.

Bezüglich der Strafhöhe wird der Beschwerde teilweise stattgegeben und die Geldstrafe auf 900 Euro sowie die Ersatzfreiheitsstrafe auf 13 Stunden herabgesetzt. Die Strafnorm des § 169 Abs. 1 Z. 2 LFG wird in der Fassung BGBl I Nr. 92/2017 angewendet.

II. Die behördlichen Verfahrenskosten reduzieren sich auf 90 Euro. Für das Beschwerdeverfahren ist kein Kostenbeitrag zu bezahlen.

III. Gegen diese Entscheidung ist eine 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 dem Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) mit dem angefochtenen Straferkenntnis Folgendes vorgeworfen:

„1. Datum/Zeit: 23.07.2021, 13:11 Uhr
Ort: A, KG x G, Parz. Nr. x
Betroffenes Fahrzeug: Hubschrauber, Kennzeichen: X (D)

T D hat als Geschäftsführer der H GmbH X, X M, Deutschland und damit als zur Vertretung nach außen Berufener gemäß § 9 Abs. 2 VStG zu verantworten, dass J W, Pilot des Luftfahrzeuges Airbus Hcopters H125 (AS 350) mit dem Kennzeichen X zum genannten Zeitpunkt am genannten Ort eine Außenlandung durchgeführt hat, obwohl der Landeplatz im Ausmaß von mindestens zwei Rotorendurchmessern in der Länge und Breite von Personen und Sachen freigehalten werden muss, indem er kein wirksames Kontrollsystem eingeführt hatte, um dies zu verhindern.
Es lag auf dem gesamten beabsichtigten Landeplatz gleichmäßig Heu und dieses wurde durch die versuchte Landung und die darauffolgende tatsächliche Landung verweht und auf die umliegenden Flächen (teilweise Straße und Parkplatz) verbracht.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1. § 169 Abs. 1 Z 2 LFG (Luftfahrtgesetz, BGBl.Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 135/2020) i.V.m. § 16 Abs. 1 AOCV (Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008, BGBl. II Nr. 254/2008 idF BGBl. II Nr. 167/2021)

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

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	Freiheitsstrafe von	Gemäß
1. € 1.100,00	0 Tage(n) 16 Stunde(n)		§ 169 Abs. 1 Z 2 Luftfahrgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 135/2020

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG zu zahlen:
€ 110,00 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/Baurauslagen) beträgt daher

€ 1.210,00“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten umfangreichen Beschwerde machte der Bf Folgendes geltend:

„Sachverhalt
Dem Beschwerdeführer wird zur Last gelegt, er habe am 23.07.2021, um 13:11 Uhr, in A, KG: x G, Parz. Nr. x, als handelsrechtlicher Geschäftsführer des Unternehmens H GmbH, X, X M, Deutschland, und damit gemäß § 9 VStG als zur Vertretung nach außen Berufener, zu verantworten, dass J W, Pilot des Luftfahrzeugs Airbus Hcopters H125 (AS 350) mit dem Kennzeichen X zum genannten Zeitpunkt am genannten Ort eine Außenlandung durchgeführt habe, obwohl der Landeplatz im Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und Breite von Personen und Sachen freigehalten werden müsse, indem er kein wirksames Kontrollsystem eingeführt habe, um dies zu verhindern. Es habe auf dem gesamten beabsichtigten Landeplatz gleichmäßig Heu gelegen und sei dieses durch die versuchte Landung und die darauffolgende tatsächliche Landung verweht und auf die umliegenden Flächen (teilweise Straße und Parkplatz)
verbracht worden.

Über den Beschwerdeführer wurde eine Geldstrafe von EUR 1.100,00 verhängt.

Der Beschwerdeführer wurde zur Rechtfertigung aufgefordert. Die H GmbH erstattete die Rechtfertigung vom 12.04.2022.

In der Rechtfertigung vom 12.04.2022 wurde zum Vorwurf der Außenlandung am 23.07.2021, um 13:11Uhr, vorgebracht, dass durch den Einsatz eines Flughelfers die Auflagen und Bedingungen des Bewilligungsbescheids des Landeshauptmanns von Oberösterreich zur GZ: VERK-2021-246422/2-Wa vom 20.07.2021 erfüllt sind. Durch den Einsatz eines Flughelfers war die Absicherung des Start- und Landeplatzes gegen das unbefugte Betreten von unbefugten Personen sichergestellt. Die Auflage zur Errichtung einer Absicherung ist im genannten Bescheid nicht angeführt. Derartige Auflagen ergehen üblicherweise nur bei Bewilligungen, die auf der Grundlage des § 126 LFG und im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen erstattet werden. Im Übrigen lag keine Gefährdungssituation vor, zumal sich zum Zeitpunkt der Landung keine unbefugten Personen auf dem oben genannten Grundstück befanden. Dem Beschwerdeführer kann das Nichtvorhandensein einer Absicherung nicht zur Last gelegt werden.

Dem Beschwerdeführer wird trotz der begründeten Rechtfertigung vom 12.04.2022 mit dem nunmehr angefochtenen Straferkenntnis vom 23.09.2022 vorgeworfen, die eingangs zitierte Verwaltungsübertretung gemäß § 169 Abs 1 Z 2 LFG iVm § 16 Abs 1 AOCV (Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung AOCV 2008) begangen zu haben. Die belangte Behörde führt im Wesentlichen aus, dass bei der Außenlandung der Landeplatz nicht im Ausmaß von zwei Rotorblättern frei von Sachen gewesen seien, zumal Heu auf die umliegenden Flächen verweht worden sei und auch Heu unter den Sachbegriff falle. Dem Vorbringen hinsichtlich des Kontrollsystems lasse sich nicht entnehmen, dass ein wirksames Kontrollsystem implementiert sei. Der Beschwerdeführer habe keine Möglichkeit installiert, über das Handeln des Piloten Kenntnis zu erlangen, da einzige Kontrollinstrumente die Flugaufträge und das Bordbuch gewesen seien.

Ergänzend vorgebracht wird, dass bei der hier tatgegenständlichen Außenlandung weder am Gehweg, am Parkplatz oder in der Nähe des gegenständlichen Landeplatzes Personen anwesend waren. Der einzige Gegenstand in der Nähe des Landeplatzes war ein Anhänger, der nach Einschätzung des Hubschrauberpiloten J W jedoch etwa 30 Meter - und somit mehr als der doppelte Rotordurchmesser - vom gegenständlichen Landeplatz entfernt war.

Die Hubschrauberlandung erfolgte auf dem oben genannten Grundstück und war die gegenständliche Außenlandung bescheidmäßig genehmigt (Bescheid des Landeshauptmanns von Oberösterreich zur GZ: VERK-2021-246422/2-Wa vom 20.07.2021). Auch J W der Eigentümer des gegenständlichen Grundstücks, hatte seine Zustimmung zur Außenlandung erteilt.

Der Zeuge M, der Pächter des gegenständlichen Grundstücks, führte am 23.07.2021 Mäharbeiten ohne vorherige Mitteilung an den Grundstückseigentümer J W durch und rief anlässlich der Hubschrauberlandung die Polizei. Für die einschreitenden Polizeibeamten war keine Gefährdung von Gegenständen und Personen ersichtlich.

Weiters wird ergänzend vorgebracht, dass entgegen der Ansicht der belangten Behörde das Unternehmen der H GmbH über ein wirksames Kontrollsystem verfügt.

Im Unternehmen der H GmbH gibt es Anweisungen und Schulungen, in denen die Mitarbeiter, insbesondere auch über die gesetzlichen Vorgaben und die Inhalte und Auflagen der Bewilligungsbescheide informiert und belehrt werden.

Es gibt jährlich stattfindende Pilotenschulungen. Bei diesen Schulungen wird das fliegende Personal unter anderem durch den Flugbetriebsleiter und den Compliance Manager darauf geschult, dass alle rechtlichen Bestimmungen, Bescheide, Dienstanweisungen und dergleichen einzuhalten sind.
Ein ständiges Thema dieser Schulung sind das Flugauftragsverfahren und die damit verbundene Dokumentation des Fluges. Der Inhalt der jährlichen Schulung wird schriftlich festgehalten und werden den Mitarbeitern für die Teilnahme an der Veranstaltung Zertifikate ausgestellt. Der Vollständigkeit halber wird mitgeteilt, dass der Pilot J W in den Jahren 2020 und 2021 daran teilgenommen hat. Am Lehrplan der Schulung für die Jahre 2020 und 2021 standen: Compliance Monitoring Management, Safety Management, Feedback & Reporting, Documentation.

Zur Durchführung von Flugaufträgen gibt es ein eigenes Flugauftragsverfahren, welches im Übrigen den Piloten der H GmbH jedes Jahr neuerlich gelehrt wird. Das Verfahren ist folgendermaßen ausgestaltet:

Die Dokumentation eines Fluges beginnt mit dem Antrag des verantwortlichen Piloten, einen Flug durchführen zu dürfen. Flugaufträge werden von der Flugbetriebsleitung der H GmbH ausschließlich nach dem Grundsatz „Kein Flug ohne schriftlichen Auftrag!" erteilt. Dies geschieht mit Hilfe des Flugauftragsformulars mit der Bezeichnung „H Flight Order Request & Approvai Form".
Die Ausfüllung und Vorlage des Formulars ist die verbindliche Voraussetzung für jeden Flug. Der jeweilige für den Flug verantwortliche Pilot erstattet einen schriftlichen Antrag mit allen im Formular beschriebenen Angaben und legt diesen der Flugbetriebsleitung zur

Genehmigung vor. Zusätzlich zum Flugantrag sind unter anderem eine umfängliche Flugvorbereitung sowie die dem Flug zugrundeliegenden Genehmigungen, Bewilligungen und dergleichen vorzulegen. Erst nach eingängiger Prüfung und Feststellung der Vollständigkeit durch die Flugbetriebsleitung erfolgt eine schriftliche Flugfreigabe. Damit ist aus Sicht des Betriebsleiters sichergestellt, dass keine Abflüge oder Landungen ohne Bewilligung durchgeführt werden; der Aufsichtspflicht ist somit entsprochen. Wird während der Laufzeit des Flugauftrages von diesem abgewichen, ist das nur in vorheriger Rücksprache mit den Verantwortlichen möglich, die die Abweichung nach erweiterter Prüfung der Bewilligungen freigeben bzw. nicht freigeben - auch dies ist Bestandteil der Überwachung. Zur Nachvollziehbarkeit werden alle Abflüge und Landungen im Bordbuch eingetragen.

Weiters gibt es im Unternehmen der H GmbH Dienstanweisungen, denen zufolge die gesetzlichen Vorgaben und die Inhalte und Auflagen der Bewilligungsbescheide einzuhalten sind.
Die Verpflichtung zur Einhaltung der Dienstanweisungen ist auch in den Dienstverträgen der Mitarbeiter enthalten. In concreto ist in Punkt 1. des freien Dienstvertrags zwischen der H GmbH und Herrn W, abgeschlossen am 16.05.2018, ausdrücklich festgehalten:
„Projektbezogene Zeitangaben des AG sind ebenso einzuhalten wie fachliche Vorgaben, soweit diese zur ordnungsgemäßen Vertragsdurchführung erforderlich sind“.

Weiters wurden Maßnahmen implementiert, mit denen die Einhaltung der Anordnungen kontrolliert werden.

Im Unternehmen der H GmbH ist für den Fall eines festgestellten Verstoßes ein eigener Sanktionsmechanismus vorhanden. Kommt es zu Verstößen gegen Dienstanweisungen so folgen Ermahnungen und Belehrungen, die auch interne Disziplinarmaßnahmen zur Folge haben.
Hintergrund dafür ist, dass ein widerrechtliches Verhalten der Mitarbeiter von der Geschäftsführung der H GmbH weder geduldet noch toleriert wird.
Nachstehende Beweise werden ausdrücklich beantragt.

Beweis: PV des Beschwerdeführers;
als Zeuge J W, pA A P;
als Zeuge J W, pA G U, X, X;
als Zeuge P S, pA H GmbH, X,
x M, Deutschland;
Konvolut Teilnahmebestätigungen des J W an Schulungen aus den Jahren
2020 und 2021, Beilage ./1;
Freier Dienstvertrag (J W) vom 16.05.2018, Beilage ,/2;
Formular „H Flight Order Request & Approval Form", Beilage ,/3;
Orthofoto Landeplatz am Grundstück KG x G, Beilage ,/4;
weitere Beweise vorbehalten.

Zulässigkeit der Beschwerde
Gegen das angefochtene Straferkenntnis steht dem Beschwerdeführer das Recht zu, innerhalb von vier Wochen nach Zustellung eine Beschwerde zu erheben. Der Beschwerdeführer erachtet sich durch das angefochtene Straferkenntnis in seinen

gesetzlich gewährleisteten Rechten verletzt, weil ihm rechtswidrig und ungerechtfertigt eine Geldstrafe von EUR 1.100,00 sowie ein Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens in Höhe von EUR 110,00, sohin ein Gesamtbetrag von EUR 1.210,00, vorgeschrieben wird.

Das Straferkenntnis wird in vollem Umfang, nämlich sowohl dem Grunde als auch der Strafhöhe nach bekämpft. Das Straferkenntnis leidet an einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften sowie an einer Rechtswidrigkeit des Inhaltes.

Die Beschwerde ist rechtzeitig. Das angefochtene Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer am 29.09.2022 zugestellt. Die Beschwerde wurde daher fristgerecht erhoben.

Beweis: PV des Beschwerdeführers;
weitere Beweise vorbehalten.
Beschwerdegründe
Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften
Ermittlungsmängel
Im bekämpften Bescheid wurde der Rotordurchmesser des gegenständlichen Hubschraubers nicht festgestellt. Offenbar wurden auch keine Erhebungen veranlasst. Die belangte Behörde führt begründend aus, dass dieser Frage aufgrund des flächendeckend liegenden Heus keine rechtliche Bedeutung zukomme.

Die gesetzliche Bestimmung des § 16 Abs 1 AOCV stellt allerdings ausdrücklich auf das Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und Breite ab. Erst wenn dieser Abstand nicht eingehalten wird, ist der verwaltungsstrafrechtliche Tatbestand des § 169 Abs 1 Z 2 iVm § 16 Abs 1 AOCV erfüllt. Zur abschließenden Beurteilung und Subsumierung des Sachverhalts wäre die Ermittlung des Rotordurchmessers unumgänglich gewesen.

Die belangte Behörde ist ihrer amtswegigen Ermittlungspflicht nach § 39 Abs 2 AVG nicht nachgekommen. Bei gesetzeskonformer, amtswegiger Ermittlungstätigkeit der belangten Behörde und bei Ermittlung der Länge des Rotordurchmessers hätte festgestellt werden können, dass der Verwaltungsstraftatbestand des § 169 Abs 1 Z 2 LEG iVm § 16 Abs 1 AOCV nicht erfüllt ist und wäre das gegenständliche Verwaltungsstrafverfahren einzustellen gewesen.

Mangelhafte Begründung
Die belangte Behörde führt im bekämpften Strafbescheid aus, dass der Pilot J W am 23.07.2021 um 13:10 Uhr zum Landeanflug auf das oben bezeichnete Grundstück angesetzt habe, wobei das bereits abgemähte und gleichmäßig auf der Fläche verteilte Heu aufgewirbelt worden sei.
Der Landeanflug sei abgebrochen worden und sei es letztlich um 13:11Uhr zur Landung gekommen. Das bereits abgemähte und gleichmäßig im Bereich des Hubschraubers auf dem Boden liegende Heu sei durch die Rotorbewegung weggeweht worden.

Begründend wird ausgeführt, dass aufgrund des im Akt befindlichen Videos, welches die zweite Landung zeigt, anzunehmen sei, dass bereits bei der ersten Landung das gesamte

im Bereich des Hubschraubers befindliche Heu verweht worden sei. In ihrer Begründung stützt sich die belangte Behörde auch auf die Einvernahme des Zeugen M vom 28.04.2022. Die belangte Behörde beruft sich im bekämpften Strafbescheid auf das eben genannte im Akt befindliche Video, das laut Angaben des Zeugen M nicht von der verfahrensgegenständlichen Landung am 23.07.2021 um 13:11 Uhr handelt, sondern eine zweite, zeitlich spätere Landung zeigt. Lichtbilder und Videoaufnahmen von der Landung des Hubschraubers im gegenständlichen Vorfallszeitpunkt, am 23.07.2021 um 13:11 Uhr, sind nicht vorhanden. Die örtlichen Gegebenheiten im Vorfallszeitpunkt sind somit nicht objektiviert. Das Video, das zu einem späteren, aber nicht näher bezeichneten Zeitpunkt aufgenommen wurde, ist nicht geeignet über den Tatvorwurf Aufschluss zu geben.

Von der Behörde wurde daher nicht geklärt, wann es zu einer weiteren nicht verfahrensgegenständlichen Landung gekommen ist. Unklar ist weiters, wann konkret die Videoaufnahme erstellt wurde und was sich im Zeitraum der verfahrensgegenständlichen Landung um 13:11Uhr und der allfälligen zweiten, nicht verfahrensgegenständlichen Landung auf dem im Akt befindlichen Video zugetragen hat.

Weiters ist auszuführen, dass der Zeuge M seinen eigenen Angaben (Einvernahme vom 28.04.2022) widerspricht. Zwar gab er an, dass „die 'Landefläche' [...] zum Zeitpunkt vor der Landung komplett mit Heu bedeckt [...]" gewesen sei. Im weiteren Verlauf der Einvernahme gab der Zeuge M jedoch auch zu Protokoll, dass „das Heu [...] bereits beim steilen Abhang fertig zum Einbringen vorbereitet worden“ sei (Einvernahme des Zeugen M am 28.04.2022, AS 115f). Die Aussagen des Zeugen M sind in sich widersprüchlich, sodass die Glaubwürdigkeit des Zeugen in Frage zu stellen ist. Abgesehen davon ist auf dem im Akt befindlichen Video ersichtlich,
dass der vom Zeugen M erwähnte steile Abhang mehrere Meter vom gelandeten Hubschrauber entfernt ist und die Distanz zwischen der Landefläche und dem Abhang jedenfalls das Ausmaß von zwei Rotordurchmessern übersteigt.

Nichtsdestotrotz wurden von der belangten Behörde die Angaben des Zeugen M offenbar ohne entsprechende Abwägung und Hinterfragung des inneren Sinnzusammenhangs nahezu willkürlich herangezogen und fälschlicherweise als Belastungsbeweis gewertet.

Bei richtiger Würdigung der Beweise und Abwägung der Argumente hätte die belangte Behörde feststellen können, dass nicht gegen die Gesetzesbestimmung des § 169 Abs 1 Z 2 LFG iVm § 16 Abs 1 AOCV verstoßen wurde. Das gegenständliche Verwaltungsstrafverfahren wäre richtigerweise einzustellen gewesen.

Verletzung des Parteiengehörs
Die belangte Behörde legte dem Beschwerdeführer mit der Aufforderung zur Rechtfertigung zur Last, dass dieser es als handelsrechtlicher Geschäftsführer des Unternehmens H GmbH und damit als zur Vertretung nach außen Berufener, zu verantworten habe, dass der Pilot des Luftfahrzeugs Airbus Hcopters H125 (AS 350) mit dem Kennzeichen X zum genannten Zeitpunkt am genannten Ort eine Außenlandung durchgeführt habe, obwohl der Landeplatz im Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und Breite von Personen und Sachen freigehalten werden müsse.

In diesem Verfahrensstadium wurde dem Beschwerdeführer nicht vorgeworfen, als Geschäftsführer der H GmbH kein wirksames Kontrollsystem eingeführt zu haben. Im Zusammenhang mit der Außenlandung am 23.07.2021 wurde dieser Vorwurf erstmals im bekämpften Straferkenntnis erhoben. Im hier gegenständlichen Anlassfall wurde der Beschwerdeführer von der belangten Behörde nicht aufgefordert, zur Thematik des wirksamen Kontrollsystems Stellung zu beziehen. Dem Beschwerdeführer wurde keine Gelegenheit zur Rechtfertigung gewährt, um darzulegen, dass die H GmbH über ein wirksames Kontrollsystem verfügt.

Da dem Beschwerdeführer nicht ausreichend Gehör verschafft wurde, wurde dies nunmehr in Punkt 2. dieser Bescheidbeschwerde nachgeholt und hinsichtlich des Kontrollsystems der H GmbH ausgeführt. Zur Vermeidung von Wiederholungen darf auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen werden.

Wäre das Parteiengehör des Beschwerdeführers nicht verletzt worden, hätte der Beschwerdeführer darlegen können, dass ein wirksames Kontrollsystem im Unternehmen der H GmbH vorhanden ist.

Im Übrigen ist gegenständlich eine von der belangten Behörde geforderte Besichtigung des Landeplatzes im Vorfeld obsolet. Darüber hinaus hatte der Grundstückseigentümer J W die Erlaubnis zur Außenlandung auf seinem Grundstück erteilt.

Rechtswidrigkeit des Inhalts infolge unrichtiger rechtlicher Beurteilung
Sicherheitsabstand im Sinne des § 169 Abs 1 Z 2 LEG iVm § 16 Abs 1 AOCV
Gemäß § 16 Abs 1 AOCV muss bei Außenabflügen und -landungen, die bei Tag durchgeführt werden, der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden.

Eine Legaldefinition des Sachbegriffs ist in der AOCV nicht enthalten.

Der Sinn und Zweck des § 16 Abs 1 AOCV ist Sicherheitsgefährdungen, die typischerweise mit Außenabflügen und -landungen von Hubschraubern einhergehen können - wie Sachbeschädigung oder die Verletzung unmittelbar anwesender Personen - einzudämmen. Die gesetzliche Bestimmung ist daher dahingehend auszulegen, dass sich im Bereich des Start- und Landeplatzes - neben Personen - keine sicherheitsgefährdenden Hindernisse wie Fahrzeuge, Häuser, Bäume, Umspannwerke, Fahnenmaste und dergleichen befinden, die durch den Hubschrauberabflug oder die -landung beschädigt werden können.

Diese Rechtsansicht deckt sich auch mit dem Umstand, dass die AOCV unter anderem aufgrund des § 131 LFG erlassen wurde, der normiert, dass Gefährdungen der Sicherheit der Luftfahrt auszuschließen sind.

Selbst wenn sich im Vorfallszeitpunkt Heu auf der Landefläche des genannten Grundstückes befunden haben soll, was bis zum Beweis des Gegenteils ausdrücklich bestritten wird, so handelt es sich dabei um kein sicherheitsgefährdendes Hindernis, das Gefahr läuft, bei Außenlandungen beschädigt zu werden.

Dem Akt lässt sich nicht entnehmen, dass andere Gegenstände durch etwaiges verwehtes Heu zu Schaden gekommen sind. Unerklärlich ist, welche Beschädigungen durch verwehtes Heu überhaupt verursacht werden können. Die Sicherheitsbedenken bezüglich verwehten Heus auf einem großen Feld erschließen sich dem Beschwerdeführer nicht. Auch der Hubschrauberpilot J W und die einschreitenden Polizeibeamten werteten allenfalls umherwehendes Heu als keine sicherheitsgefährdende Sache im Sinne des § 16 Abs 1 AOCV. Die belangte Behörde führt im Übrigen nicht aus, ob bzw. welche Sicherheitsgefährdungen überhaupt denkmöglich wären (fehlende Begründung infolge unrichtiger Gesetzesauslegung).

Selbst wenn man im Übrigen der Ansicht der Behörde folgt, dass das am Landeplatz befindliche Heu als Sache im Sinne des § 16 Abs 1 AOCV zu qualifizieren ist, zu dem bei Außenlandungen ein Mindestabstand von zwei Rotordurchmessern in der Länge und in der Breite einzuhalten ist, so ist man mit der Problematik konfrontiert, dass eine Außenlandung per se rechtlich unzulässig ist. Aus zivilrechtlicher Sicht ist all das als Sache einzuordnen, was von der Person unterschieden ist und zum Gebrauche des Menschen dient. Somit ist auch der Grund und Boden, auf welchem der Hubschrauber zu landen hat, rechtlich als (unbewegliche) Sache zu qualifizieren. In Fortführung des Denkansatzes der belangten Behörde wäre vom Hubschrauber zur (unbeweglichen) Sache - nämlich dem Grund und Boden am Landeplatz - ein Mindestabstand von zwei Rotordurchmessern einzuhalten, wodurch die Landung des Hubschraubers und der Kontakt mit dem Boden contra legem erfolgen würde. Insgesamt wäre auch das Aussteigenlassen von Passagieren rechtlich unzulässig.

Die Außenlandung am 23.07.2021, um 13:11 Uhr, erfolgte im Einklang mit § 16 Abs 1 AOCV. Bei der Landung wurde der Sicherheitsabstand eingehalten. Es wurden weder Menschen noch Gegenstände gefährdet.

Wie bereits oben ausgeführt, lag für die Außenlandung am gegenständlichen Grundstück die Landeerlaubnis des Grundstückseigentümers J W vor. Hinsichtlich des konkreten Landeplatzes darf auch auf die Einzeichnungen des vorgelegten Orthofotos hingewiesen werden.
In Entsprechung der Bewilligung des Landeshauptmanns von Oberösterreich zur GZ: VERK-2021-246422/2-Wa vom 20.07.2021, die eigens für die verfahrensgegenständliche Außenlandung erteilt wurde, wurde bei der Landung auch ein Abstand von mindestens 20m zur am Grundstück vorbeifahrenden Landstraße L1301eingehalten.

Bei richtiger Auslegung des Matereingesetzes - konkret der Bestimmung des § 16 Abs 1 AOCV - hätte die belangte Behörde zur Entscheidung gelangen müssen, dass keine Sicherheitsbedenken bei umherwehendem Heu bestehen und der in § 16 Abs 1 AOCV normierte Mindestabstand bei der Außenlandung am 23.07.2021 eingehalten wurde. In weiterer Folge hätte die belangte Behörde erkannt, dass der Verwaltungsstraftatbestand des § 169 Abs 1 Z 2 LFG iVm § 16 Abs 1 AOCV nicht erfüllt ist. Das Verwaltungsstrafverfahren gegen den Beschwerdeführer wäre richtigerweise einzustellen gewesen.

Verantwortlichkeit nach § 9 VStG
Die belangte Behörde gelangt unrichtigerweise zur Ansicht, dass im Unternehmen H GmbH kein Kontrollsystem eingerichtet sei, welches die Flüge überwache, und der Beschwerdeführer als Geschäftsführer die gegenständliche Verwaltungsübertretung in objektiver Weise zu verantworten habe.

Neben der Zurechenbarkeit zur juristischen Person setzt die verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit nach § 9 VStG ein Verschulden des Verantwortlichen an der Verwaltungsübertretung voraus (VwGH 19.09.1990, 90/03/0148). Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH hat der Verantwortliche einer juristischen Person all jene Maßnahmen zu treffen, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen mit Grund die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erwarten ließen (Wessely in Raschauer/Wessely (Hrsg), Kommentar zum Verwaltungsstrafgesetz² (2016) § 5 VStG, Rz 31).

Der Beschwerdeführer hat bereits in Punkt 2. dargelegt, in welcher Weise im Unternehmen der H GmbH sichergestellt wird, dass Verletzungen der hier gegenständlichen Verwaltungsstrafbestimmungen vermieden bzw. wie Verstöße dagegen wahrgenommen werden, und darf zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbezüglichen Ausführungen verwiesen werden.

Für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, der Bewilligungsbescheide sowie der Dienstanweisungen ist somit, entgegen der Ansicht der belangten Behörde, ein wirksames und funktionierendes Kontrollsystem eingerichtet. Es ist somit im Rahmen des organisatorisch Möglichen gewährleistet, dass auch die gegenständliche gesetzliche Bestimmung des § 169 Abs 1 Z 2 iVm § 16 Abs 1 AOCV innerhalb des Unternehmens der H GmbH eingehalten wird. Wie dargelegt wurde, resultiert das Kontrollsystem aus einer Zusammenschau mehrerer Maßnahmen und ist es daher auch im Lichte der Rechtsprechung des VwGH als wirksam anzusehen (VwGH 02.02.2021, Ro 2019/04/0007).

Bei richtiger rechtlicher Beurteilung wäre eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit des Beschwerdeführers nach § 9 VStG zu verneinen und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen gewesen.

Strafhöhe
Mit dem nunmehr bekämpften Straferkenntnis vom 23.09.2022 wurden über den Beschwerdeführer eine Geldstrafe von EUR 1.100,00 sowie die Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens von EUR 110,00 verhängt. All dies ist weder schuld- noch tatangemessen erfolgt. Eine Untergrenze für die Bemessung der Geldstrafe gibt es für eine Verletzung des hier gegenständlichen Verwaltungstatbestand des § 9 LFG nicht.

Nach § 19 Abs 1 VStG ist Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsguts und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Es ist daher stets auf das Ausmaß der mit der Tat verbundenen Schädigung oder Gefährdung derjenigen Interessen abzustellen, deren Schutz die Strafdrohung und auf den Umstand, inwieweit die Tat sonst nachteilige Folgen nach sich gezogen hat. Überdies sind im ordentlichen Verfahren gemäß § 19 Abs 2 VStG 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 Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 StGB sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschwerdeführers sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen.

Selbst wenn die belangte Behörde bei der Bemessung der Geldstrafe von einem durchschnittlichen Einkommen ausgegangen ist, ist die Geldstrafe von EUR 1.100,00 in Anbetracht dessen, dass es keinen unteren Strafrahmen gibt, als weit überhöht zu betrachten.

Beweis: PV des Beschwerdeführers.

Beschwerdeanträge
Aus den angeführten Gründen stellt der Beschwerdeführer die

ANTRÄGE:

das angerufene Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge

1. das angefochtene Straferkenntnis gemäß § 50 VwGVG ersatzlos beheben und
a. das Verfahren gemäß § 38 VwGVG iVm § 45 Abs 1 Z 1 oder Z 2 VStG einstellen; in eventu
b. das Verfahren gemäß § 38 VwGVG iVm § 45 Abs 1 Z 4 VStG aufgrund der geringen Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und der geringen Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat sowie aufgrund des geringen Verschuldens des Beschwerdeführers einstellen; in eventu
c. es aufgrund der geringen Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und der geringen Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat sowie aufgrund des geringen Verschuldens des Beschwerdeführers gemäß § 38 VwGVG iVm § 45 Abs 1 letzter Satz VStG bei einer Ermahnung bewenden lassen;
in eventu
2. gemäß § 42 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen und die beantragten Beweise aufnehmen, sowie gemäß § 28 Abs 2 VwGVG in der Sache selbst zu erkennen und den angefochtenen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 23.09.2022, GZ: BHGM/922070007511/22 dahingehend abzuändern, dass die Geldstrafe aufgrund der Verwaltungsübertretung nach § 169 Abs 1 Z 2 iVm § 16 Abs 1 AOCV auf ein gesetzmäßiges sowie tat- und strafangemessenes Maß herabgesetzt wird; in eventu

3. den angefochtenen Bescheid gemäß § 28 Abs 3 VwGVG mit Beschluss aufzuheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückzuverweisen.

Wien, am 27.10.2022 T D“

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 16.11.2023. In dieser wurden mit Zustimmung der Parteien die Beweisergebnisse aus dem Verfahren betreffend den Piloten des gegenständlichen Vorfalles (LVwG- 605607 vom 25.05.2023) sowie die Aussagen mehrerer Zeugen zum Kontrollsystem der H GmbH (LVwG-605651 vom 28.09.2023 sowie LVwG-605652) verlesen.

Daraus ergibt sich folgender für die Entscheidung relevante Sachverhalt:

4.1. Der H GmbH wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von OÖ. vom 20.7.2021, GZ: VERK-2021-246422/2 insgesamt drei Außenlandungen und drei Außenabflüge und die damit verbundenen Rollbewegungen für einen Hubschrauber zum Zwecke eines Personentransportes auf dem Grundstück Nr. x, KG x G, in der Marktgemeinde A im Zeitraum vom 23.7.2021 bis 30.7.2021, zwischen 09.00 Uhr und 18.00 Uhr ua mit dem im Spruch angeführten Hubschrauber bewilligt.
Im Auflagenpunkt 1.4. dieses Bewilligungsbescheides ist angeordnet, dass die vorgesehene Landefläche vor Durchführung der Starts und Landungen von einem Hubschrauberpiloten vor Ort zu besichtigen ist.
Der Bf ist Geschäftsführer der H GmbH.

Beim ggst. Vorfall flog der Pilot J W mit dem im Straferkenntnis angeführten Hubschrauber zum ggst. Grundstück, um von dort Personenrundflüge durchzuführen. Ihm war das ggst. Grundstück bekannt, von diesem hatte er bereits früher häufig Personenrundflüge durchgeführt. Eigentümer dieses Grundstückes ist Herr W, der Betreiber des Gasthauses U. Das ggst. Grundstück hatte zum Vorfallszeitpunkt der Zeuge M gepachtet. Vor dem Hinflug hatte der Pilot das Grundstück nicht extra besichtigt. Herr L, der Geschäftsführer der H S GmbH („Außenstellenleiter“ der H GmbH) hatte 2 bis 3 Tage vor diesem Vorfall den Eigentümer des Grundstückes wegen der Durchführung der Rundflüge angerufen, von diesem wurde er nicht darauf hingewiesen, dass die Wiese allenfalls frisch gemäht sei bzw dort Heu liegen würde. Der Pilot bemerkte bei der Annäherung an das ggst Grundstück, dass die Wiese vor Kurzem gemäht worden war und zur Gänze mit Heu bedeckt war. Er hielt Ausschau nach einem anderen

geeigneten Landeplatz. Es war jedoch das gesamte Grundstück mit Heu bedeckt und eine Landung auf einem anderen Teil des Grundstückes war auch deshalb nicht möglich, weil dieses ansonsten zu steil ist, um gefahrlos landen zu können. Die Bewilligung für die ggst. Außenlandungen bezog sich ausdrücklich und ausschließlich auf dieses Grundstück, weshalb sich der Pilot dazu entschloss, die Landung auf diesem Grundstück durchzuführen.

Bei dieser Landung wurde durch die Rotorbewegungen des Hubschraubers Heu verblasen, und zwar auch über den dort befindlichen Geh- und Radweg bzw die Fahrbahn der Straße. Es befanden sich keine Personen im unmittelbaren Gefahrenbereich des Hubschraubers. Am Beginn des Landevorganges war die ganze Wiese mit Heu bedeckt, also auch der konkrete Landeplatz. Zu jenem Zeitpunkt, als der Hubschrauber auf dem Boden aufsetzte, war das Heu bereits in einem größeren Umkreis verblasen worden. Zu diesem Zeitpunkt war der Boden im Umkreis von mehr als 2 Rotordurchmessern in der Länge und Breite frei von Heu. Durch das Verblasen des Heus wurden keine Personen unmittelbar gefährdet, das Heu kam jedoch auch auf der in der Nähe befindlichen Landesstraße zu liegen, welche ua auch mit Motorrädern befahren wird.

In weiterer Folge kam es zu einer Diskussion zwischen dem Bf und dem Pächter der Wiese, es wurde auch die Polizei beigezogen. Der Wirt des Gasthauses U, Herr W, erklärte sich bereit, das verblasene Heu von der Straße zu entfernen. Letztlich erstattete der Pächter der Wiese eine Meldung an die Luftfahrtbehörde.

Dieser Sachverhalt ergibt sich zur Gänze aus den im Wesentlichen widerspruchsfreien Schilderungen sowohl des Piloten W als auch der Zeugen M und L sowie aus den im Akt befindlichen Fotos. Auf diesen sind ua auch auf dem Parkplatz des Gasthauses U abgestellte Motorräder zu sehen.

4.2. Bezüglich des bei der H GmbH zum Vorfallszeitpunkt implementierten Kontroll- und Sanktionssystems wurde zusammengefasst folgendes vorgebracht:

4.2.1. Es finden regelmäßige Schulungen der Piloten statt, laut Schreiben vom 12.09.2022 sowie den Angaben des Zeugen S (compliance manager der H GmbH und zuständig dafür, dass die Prozesse im Unternehmen rechtlich korrekt ablaufen) jährlich, laut Angaben des Zeugen F halbjährlich. In diesen Schulungen werden die Piloten über die rechtlichen Bestimmungen und die Inhalte und Auflagen der Bewilligungsbescheide und Dienstanweisungen sowie das Flugauftragsverfahren informiert und belehrt, dass diese einzuhalten sind. Auch bei Neueinstellungen werden die Piloten geschult und weitere Schulungen erfolgen, wenn sich aufgrund der internen Überprüfungen ein Bedarf beim jeweiligen Piloten ergibt. Die Einhaltung der Dienstanweisungen ist auch in den mit den Piloten geschlossenen Verträgen geregelt.

4.2.2. Als weiterer Bestandteil des Kontrollsystems wurde das Flugauftragsverfahren wie folgt dargestellt:
Der Pilot muss einen Flugantrag an die Flugbetriebsleitung stellen, in welchem er Abflug- und Landeort und die geplanten Zeiten bekannt gibt. Er muss auch die entsprechende Bewilligung sowie die Zustimmung des Grundeigentümers beilegen sowie nähere Angaben zum Auftrag (Materialtransport, Arbeitsflug, Personentransport usw) machen. Diese Angaben werden von der Flugbetriebsleitung überprüft und – sofern aus deren Sicht alles in Ordnung ist – der Flugauftrag erteilt.

Anzuführen ist, dass es nach den glaubwürdigen Angaben des Zeugen F zur Vorfallszeit für die Flugbetriebsleitung in Ordnung war, wenn Abflug- und Landeort mit der Gemeinde bezeichnet wurden, eine parzellengenaue Angabe war damals nicht üblich. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wie das Vorliegen der Zustimmung des Grundeigentümers von der Flugbetriebsleitung überprüft werden konnte. Diesbezüglich ergibt sich aus der Aussage des Zeugen F („das gehört zum Einmaleins des Piloten bzw des jeweiligen Außenstellenleiters“) dass sich der Flugbetrieb auf die Angaben im Flugauftrag verlassen hat. Auch der Bf räumte ein, dass zum Vorfallszeitpunkt die Überprüfung hinsichtlich der Zustimmung des Grundeigentümers noch nicht so genau gemacht wurde. In der Zwischenzeit wird auch die Angabe des Grundstückes genau verlangt.
Die Zeugin K D gab im Zusammenhang mit dem Flugauftragsverfahren an, dass sie sich letztlich auf die Angaben des Piloten verlassen müssen und in sein Verhalten nicht eingreifen können, weil sie nicht vor Ort sind.

Der Bf stellte das Flugauftragsverfahren zweistufig dar: Vorerst werde von der Abteilung Operation die Verfügbarkeit von Hubschrauber, Pilot und Crew geprüft, danach werde der Pilot verständigt, welcher den Landeplatz auf seine Eignung überprüfe. Das liege in der Verantwortung des Piloten. Wenn der Pilot berichte, dass der Platz geeignet ist, werde dann in der Abteilung Operation geprüft, ob alle erforderlichen Bewilligungen vorliegen und zutreffendenfalls der Flugauftrag erteilt.

Dazu ist anzuführen, dass diese Unterteilung des Flugauftragsverfahrens in zwei Stufen von keinem der Zeugen erwähnt wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass die zweistufige Vorgangsweise jedenfalls zum Tatzeitpunkt noch nicht eingehalten wurde. Im Übrigen ergibt sich auch aus dieser Aussage, dass bei der H GmbH die Verantwortung für die Eignung des Landeplatzes ausschließlich beim Piloten gesehen wird.

Die Ausführungen hinsichtlich der Überprüfung der technischen Eignung der Hubschrauber, der Einhaltung der Ruhezeiten usw. sind grundsätzlich glaubhaft. Auf eine ausführliche Darstellung wird hier verzichtet, weil ein Verstoß gegen solche Bestimmungen hier nicht gegenständlich ist.

4.2.3. Nach Erteilung des Flugauftrages schließt das sogenannte „flight following“ an:

Der Pilot gibt vor dem Abflug den geplanten Abflug- und Landeort sowie die entsprechenden Zeiten und die Tankmenge bei der Abteilung Operation bekannt. Nach der Landung muss sich der Pilot wieder melden. Diese Angaben haben im Wesentlichen den Zweck, eine zielgerichtete und rasche Suche nach dem Hubschrauber zu ermöglichen, wenn sich der Pilot ausnahmsweise nicht nach der Landung meldet.

Der Bf führte dazu aus, dass damit auch Abweichungen von der Flugroute oder nicht genehmigte Landungen festgestellt werden können, wenn der Pilot die übliche Flugzeit überschreitet. Dies ist für größere Abweichungen durchaus glaubhaft, dass damit aber auch eine kurze Zwischenlandung oder ein geringes Abweichen von der Flugroute auffallen würde, ist aber nicht nachvollziehbar, weil die geplante Flugzeit im Vorhinein nur grob abgeschätzt werden kann. Der Zeuge F gab dazu an einem Beispiel an, dass die Suche nach einem Hubschrauber dann eingeleitet wird, wenn sich dieser ½ Stunde nach der geplanten Landung noch immer nicht gemeldet hat. Es ist daher davon auszugehen, dass Abweichungen von wenigen Minuten jedenfalls nicht auffallen.

In der Zwischenzeit wurden einige Hubschrauber mit einem GPS-System zur Überwachung ausgestattet, zum Vorfallszeitpunkt war dies noch nicht der Fall.

4.2.4. In der Stellungnahme vom 12.09.2022 führte der Bf aus, dass alle Abflüge und Landungen im Bordbuch eingetragen werden. Der Zeuge F gab dazu in der Verhandlung am 28.09.2023 an, dass das Bordbuch vom Flugbetrieb überprüft wird und Abweichungen vom Flugauftrag oder sonstige Mängel mit dem Piloten besprochen werden oder allenfalls eine Nachschulung angeordnet wird. Der Zeuge S führte dazu aus, dass „im Idealfall“ überprüft werde, ob das Bordbuch mit dem Flugauftrag übereinstimmt. Oft handle es sich nur um einen einzigen Flug und dann könne man sich diese Überprüfung sparen. Die Kontrolle des Bordbuches diene auch der Prüfung der Ruhezeiten bzw Flugdienstzeiten der Piloten. Der Bf gab dazu an, dass die Überprüfung des Bordbuches bezüglich der geplanten Flüge immer stattfinde. Diese Überprüfung diene auch zur Abrechnung, weil die Flüge nach Minuten verrechnet werden.

Insgesamt ist glaubhaft, dass eine Überprüfung des Bordbuches im Zusammenhang mit der Abrechnung der Flugaufträge sowie der Einhaltung der Wartungsintervalle, und der Flug- bzw Ruhezeitregeln der Piloten regelmäßig stattfindet. Es konnte jedoch nicht glaubhaft gemacht werden, dass eine Überprüfung des Bordbuches auf Übereinstimmung mit den Flugaufträgen immer stattfindet, was sich aus der Aussage des Zeugen S ergibt, dass diese nur „im

Idealfall“ passiere. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Zeuge augenscheinlich bemüht war, das Kontrollsystem als besonders umfangreich und wirkungsvoll darzustellen.

4.2.5. Der Zeuge S führt zweimal jährlich Besuche bei den Außenstellen durch. Dabei prüft er, ob alle Genehmigungen vollständig vorhanden sind und das interne Datensystem richtig genutzt wird. Er macht auch einen Inspektionsflug, bei welchem er darauf achtet, dass der Pilot das im Flugauftragsverfahren und im „flight following“ vorgesehene Prozedere einhält.
Der Bf führte als Bestandteil des Kontrollsystems auch das „safety management sytem“ an. Entsprechend diesem System musste zur Vorfallszeit jeder Pilot alle sicherheitsrelevanten Auffälligkeiten an das Unternehmen berichten. Diese Berichtspflicht wurde in der Zwischenzeit auf weitere Auffälligkeiten ausgedehnt.

4.2.6. Als mögliche Sanktionen für Fehlverhalten wurden Ermahnungen und Belehrungen sowie bei Notwendigkeit zusätzliche besondere Schulungen angegeben. Letztlich besteht auch die Möglichkeit, einem Piloten die Benutzung der Hubschrauber zu verbieten.

5. Diesen Sachverhalt hat das LVwG OÖ rechtlich wie folgt beurteilt:

5.1. Die relevanten Bestimmungen der Luftverkehrsbetreiberzeugnis- und Flugbetriebs-Verordnung 2008 – AOCV 2008, BGBl. II Nr. 254/2008 idF BGBl. II Nr. 167/2021 lauten wie folgt:

Gemäß § 14 AOCV ist das Luftverkehrsunternehmen dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die in den Anhängen geregelten Flug-, Dienst- und Ruhezeiten, eingehalten werden.

Gemäß § 16 Abs. 1 1.Satz AOCV muss bei Außenabflügen und -landungen, die bei Tag durchgeführt werden, der Start- und Landeplatz in einem Ausmaß von mindestens zwei Rotordurchmessern in der Länge und zwei Rotordurchmessern in der Breite von Personen und Sachen freigehalten werden.

Der Anhang zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.9.2012 legt u.a. folgendes fest:
SERA.2015 Befugnisse des verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeuges:
Der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges hat die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen, während er für das Luftfahrzeug verantwortlich ist.

Gemäß § 9 Abs. 1 LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 80/2016 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.

Gemäß § 169 Abs. 1 Z 2 LFG idF BGBl I Nr. 92/2017 begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22.000 Euro zu bestrafen, wer den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht.

5.2.1. Zum Vorbringen, dass Heu keine Sache im Sinne des § 16 Abs. 1 AOCV sei, ist darauf hinzuweisen, dass durch das verwehte Heu Personen jedenfalls abstrakt belästigt werden können. Das auf die Fahrbahn der in der Nähe befindlichen Straße gewehte Heu kann jedenfalls auch zu einer Gefährdung von einspurigen Fahrzeuglenkern, insbesondere Motorrädern führen, weil ein Wegrutschen eines Motorrades auf dem Heu leichter möglich ist als auf trockenem Asphalt und die Fahrzeuglenker mit Heu auf der Fahrbahn grundsätzlich nicht rechnen müssen. Der Umstand, dass es zu keiner konkreten Gefährdung von Fahrzeuglenkern gekommen ist, ändert daran nichts. Letztlich musste auch die Fahrbahn gereinigt und das Heu wieder auf die Wiese zurückgebracht werden, was jedenfalls einen Arbeitsaufwand bedingt hat. Es ist daher auch ein zumindest geringfügiger Vermögensschaden denkbar, auch wenn dieser im konkreten Fall nicht eingetreten ist, weil das Heu von einer dritten Person unentgeltlich auf die Wiese zurückgebracht wurde.

Der Umstand, dass bei der Landung eines Hubschraubers in der Regel kleine Gegenstände (Laub udgl.) verweht wird, ändert daran nichts:
Sollte ein beabsichtigter Landeplatz tatsächlich so stark mit Laub bedeckt sein, dass bei der Landung dieses Laub in einem erheblichen Ausmaß (so wie hier das Heu) auf eine in der Nähe befindliche Straße verweht wird, so ist dieser Landeplatz für eine Außenlandung nicht geeignet. Das vom Bf mit den Rotorblättern des Hubschraubers verwehte Heu in einer erheblichen Menge (und nicht bloß einzelne Grashalme) stellt daher eine „Sache“ im Sinne des § 16 Abs. 1 AOCV dar.

5.2.2. Die „Außenlandung“ im Sinne des § 16 Abs. 1 AOCV stellt nicht bloß auf jenen Augenblick ab, an welchem die Kufen des Hubschraubers den Boden berühren, sondern es ist der gesamte Landevorgang darunter zu verstehen. Sinn dieser Bestimmung ist es nämlich, einerseits eine Gefährdung des Luftfahrzeuges selbst, aber auch Gefahren oder Belästigungen von Personen im Nahbereich sowie Beschädigungen von Sachen zu verhindern. Gerade der ggst. Vorfall zeigt, dass

dieser Regelungszweck nur dann erreicht wird, wenn der Landeplatz während des gesamten Landevorganges frei von Sachen ist. Es kann dem Verordnungsgeber nicht unterstellt werden, dass er eine Gefährdung oder Belästigung von Personen bzw das Erzeugen von Gefahrenquellen für Unbeteiligte (hier vorbeikommende Zweiradlenker) nur für jenen Zeitpunkt verhindern wollte, an dem die Kufen den Boden berühren, sondern es muss diese Bestimmung für den gesamten Landevorgang Gültigkeit haben. Der Umstand, dass beim eigentlichen Aufsetzen des Hubschraubers auf dem Boden das Heu vom Rotor des Hubschraubers bereits verblasen worden war, ändert nichts daran, dass genau dieses Verblasen während des Landevorganges erfolgte und der Landeplatz damit „bei der Außenlandung“ im Sinne des § 16 Abs. 1 1. Satz AOCV nicht frei von Sachen war.

5.2.3. Unabhängig von der Verwirklichung des Tatbestandes durch den Piloten stellt sich im ggst. Verfahren noch die Frage, ob der Bf als Geschäftsführer des Luftverkehrsunternehmens für die Nichteinhaltung dieser Bestimmung durch den Piloten verantwortlich ist.

Gemäß § 14 AOCV ist das Luftverkehrsunternehmen dafür verantwortlich, dass vom flugbetrieblichen Personal die flugbetrieblich relevanten Bestimmungen, wie insbesondere die in den Anhängen geregelten Flug-, Dienst- und Ruhezeiten eingehalten werden. Insoweit ist diese Bestimmung teilweise mit den Regelungen des Arbeitszeitgesetzes vergleichbar, in denen die Verantwortlichkeit des Arbeitgebers ua für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der bei ihm beschäftigten Kraftfahrer geregelt ist. Darüber hinaus ist das Luftverkehrsunternehmen auch für die Einhaltung aller sonstigen „flugbetrieblich relevanten“ Bestimmungen durch den Piloten verantwortlich.

SERA.2015 überträgt hingegen die endgültige Entscheidungsbefugnis bezüglich der das Luftfahrzeug betreffenden Dispositionen dem verantwortlichen Piloten. Aus dieser Bestimmung ist abzuleiten, dass der Pilot vom Start bis zur endgültigen Landung sämtliche das Luftfahrzeug betreffende Entscheidungen eigenständig und selbstverantwortlich zu treffen hat. Er hat dabei die Luftverkehrsregeln zu beachten. Die Entscheidung zu einer konkreten Landung durch den Piloten betrifft jedoch nicht nur das Luftfahrzeug sondern auch den vorgesehenen Landeplatz. Die SERA enthält – soweit ersichtlich – keine konkreten Vorgaben hinsichtlich der Ausgestaltung des Landeplatzes.

Im konkreten Fall wurde der H GmbH für die Außenlandung eine Ausnahmebewilligung gemäß § 9 Abs. 2 LFG erteilt. Der Landeplatz war für Hubschrauberlandungen grundsätzlich geeignet, weil ansonsten die Bewilligung nicht hätte erteilt werden dürfen. Die H GmbH ist als Bescheidadressat für die Einhaltung der im Bescheid vorgeschriebenen Anordnungen verantwortlich. Die Entscheidung zur konkreten Landung, obwohl der Landeplatz zur Gänze mit Heu bedeckt war, hat jedoch der Pilot selbständig getroffen. Auflage 1.4. des

Bewilligungsbescheides ordnet an, dass der vorgesehene Landeplatz von einem Hubschrauberpilot vor Ort zu besichtigen ist. Auch dieser Auflagenpunkt ist vom Luftverkehrsunternehmen einzuhalten, wobei bereits die Bewilligungsbehörde davon ausgeht, dass sich dieses dazu eines (bei ihm beschäftigten) Piloten bedient.

Die Verpflichtung, dass der Landeplatz bei Hubschrauberlandungen im doppelten Rotordurchmesser frei von Sachen sein muss, ergibt sich aus § 16 Abs. 1 1. Satz AOCV. Diese Bestimmung ist im „Besonderen Teil, A Flugbetrieb“ unter der Überschrift „Sonderbestimmungen für Hubschrauber“ geregelt. Diese Einordnung legt nahe, dass es sich nach Ansicht des Verordnungsgebers um „flugbetriebliche Bestimmungen“ handelt. § 16 AOCV enthält zahlreiche Regelungen für Hubschrauberflüge. Diese sind teilweise direkt an den Piloten gerichtet (z.B. die Funktionsprüfung der Aufhängevorrichtung), während bei anderen Regelungen der konkrete Adressat nicht angeführt ist. Diese Unterscheidung legt nahe, dass der Verordnungsgeber für jene Regelungen, die nicht ausdrücklich an den Piloten gerichtet sind, jedenfalls auch die allgemeine Verantwortlichkeit des Luftverkehrsunternehmens iSd §14 AOCV anordnen wollte. Die konkrete Anordnung, dass der Landeplatz in einem bestimmten Ausmaß frei von Sachen sein muss, dient der Sicherheit der Luftfahrt und der Vermeidung von Gefahren oder Schäden und vermeidbaren Belästigungen der Allgemeinheit. Es handelt sich daher um eine „flugbetrieblich relevante“ Bestimmung, für deren Einhaltung gemäß § 14 AOCV auch das Luftverkehrsunternehmen verantwortlich ist.

Nach den Bestimmungen der SERA.2015 hat zwar der Pilot die Letztentscheidung darüber, ob er eine Landung durchführt, das Luftverkehrsunternehmen hat aber Vorsorge dafür zu treffen, dass der Pilot bei dieser Entscheidung die Bestimmungen des § 16 AOCV einhält.

6. Bei der dem Bf vorgeworfenen Verwaltungsübertretung handelt es sich um ein Ungehorsamsdelikt. Gemäß § 5 Abs. 1 VStG genügt zur Strafbarkeit daher fahrlässiges Verhalten. Der Bf hat zu dem von ihm behaupteten fehlenden Verschulden ausschließlich das in seinem Unternehmen eingerichtete Kontroll- und Sanktionssystem geltend gemacht.

6.1. Der Verwaltungsgerichtshof judiziert in ständiger Rechtsprechung, dass „ein wirksames Kontrollsystem dann vorliegt, wenn dadurch die Überwachung der Einhaltung von Rechtsnormen, wie sie der Übertretung des Revisionswerbers zugrunde gelegt wurden, jederzeit sichergestellt werden kann. Zur Einrichtung von Kontrollsystemen ist es für die Befreiung von der Verantwortlichkeit zusammengefasst entscheidend, ob Maßnahmen getroffen wurden, die im Ergebnis mit gutem Grund erwarten lassen, dass die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften gewährleistet ist. Bei Fehlen eines funktionierenden Kontrollsystems zur Verhinderung von Übertretung kann auch nicht von einem geringfügigen Verschulden gesprochen werden. Es liegt am Beschuldigten, konkret darzulegen,

welche Maßnahmen von ihm getroffen wurden, um Übertretungen zu vermeiden, insbesondere wann, wie oft und auf welche Weise und von wem Kontrollen der Hilfsorgane vorgenommen wurden, um ein mangelndes Verschulden glaubhaft machen zu können. Schulungen und Arbeitsanweisungen einschließlich deren Dokumentation vermögen gegebenenfalls ein Kontrollsystem zu unterstützen aber nicht zu ersetzen. Belehrungen oder sichtprobenartige Kontrollen reichen nicht aus, die Einrichtung eines wirksamen Kontrollsystems glaubhaft zu machen. Um die Einhaltung der den Revisionswerber treffenden Verpflichtungen zu sichern, wäre es an diesem gelegen gewesen, zur Umsetzung seiner gegenüber MitarbeiterInnen bestimmten Kontrollpflichten ein wirksam begleitendes Kontrollsystem einzurichten, durch welches die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften jederzeit sichergestellt werden kann (VwGH 31.01.2023, Ra 2023/02/0013, jeweils mw Judikaturnachweisen)“.

Im Erkenntnis vom 20.03.2018, Ra 2017/03/0092 hat der VwGH (zum wiederholten Male) klargestellt, dass „gerade für den Fall eigenmächtiger Handlungen von Arbeitnehmern ein entsprechendes Kontrollsystem Platz greifen muss, kann doch nicht völlig darauf vertraut werden, dass eingewiesene, laufend geschulte und ordnungsgemäß ausgerüstete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jedenfalls den Rechtsvorschriften Genüge leisten“.

6.2. Die vom Bf geltend gemachten Maßnahmen reichen nicht aus, um die Einhaltung der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen durch die Piloten jederzeit sicher zu stellen. Gerade aus der Aussage des Bf, dass „die Prüfung der Eignung des Landeplatzes in der Verantwortung des Piloten liegt“, ergibt sich, dass die Maßnahmen eben nicht mit gutem Grund erwarten lassen, ein eigenmächtiges (vorschriftswidriges) Verhalten des Piloten in diesem Zusammenhang verhindern zu können.

Die Schulungen, Belehrungen und Dienstanweisungen sowie die geltend gemachten (Nach- bzw.) Einzelschulungen reichen nach der dargestellten Rechtsprechung des VwGH nicht aus, um das Verschulden auszuschließen. Dies gilt auch für das Flugauftragsverfahren, wobei sich in diesem Zusammenhang bezüglich des Landeplatzes das Unternehmen im Wesentlichen auf die Angaben des Piloten verlässt (u.a. keine parzellengenaue Angabe des Landeplatzes; vgl. auch K D: „letztlich müssen wir uns auf die Angaben des Piloten verlassen“).

Auch alle weiteren dargestellten, erst während bzw nach dem Flug durchgeführten Überprüfungsmaßnahmen (flight following, nachträgliche Kontrolle des Bordbuches sowie safety management system) sind nicht geeignet, die vorgeworfene Übertretung zu verhindern.

Sonstige Umstände, welche sein Schulden ausschließen, hat der Bf nicht vorgebracht. Er hat daher die ggst. Übertretungen auch in subjektiver Hinsicht zu verantworten, wobei ihm fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen ist.

7.1. 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 Z 2 LFG begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung, wer diesem Bundesgesetz zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln 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.

7.2. Die belangte Behörde hat bereits zutreffend die verwaltungsbehördliche Unbescholtenheit des Bf als strafmildernd berücksichtigt. Weiters ist die lange Verfahrensdauer als Strafmilderungsgrund zu berücksichtigen. Straferschwerungsgründe liegen hingegen nicht vor. Entgegen der behördlichen Einschätzung ist der Bf für zwei Kinder sorgepflichtig, was bei der Strafbemessung ebenfalls zu ihren Gunsten zu berücksichtigen ist.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände erscheint die von der belangten Behörde verhängte Geldstrafe in Höhe von 1.100 Euro geringfügig überhöht. Insbesondere unter Berücksichtigung des zusätzlichen Milderungsgrundes sowie der Sorgepflichten für zwei Kinder waren die Strafen herabzusetzen. Die herabgesetzten Geldstrafen schöpfen den gesetzlichen Strafrahmen nur zu etwas mehr als 4 % aus und erscheinen in dieser Höhe notwendig, um den Bf in Zukunft zur genauen Einhaltung der ggst. Bestimmungen anzuhalten.

Zu II.
Die behördlichen Verfahrenskosten waren entsprechend herabzusetzen, für das Beschwerdeverfahren ist gemäß § 52 VwGVG kein Kostenbeitrag zu bezahlen.

Zu III.
Gegen diese Entscheidung ist die ordentliche Revision zulässig, weil zur Bestimmung des § 14 AOCV und zu dessen Verhältnis zu SERA.2015– soweit ersichtlich – keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes besteht und die Frage, ob das Luftverkehrsunternehmen aufgrund dieser Bestimmung auch für die Einhaltung des § 16 Abs. 1 1. Satz AOCV durch den Piloten verantwortlich ist, sich nicht ohne Weiteres aus dem Verordnungstext ableiten lässt. Der Frage kommt auch über den Einzelfall hinaus Bedeutung zu.

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 ordentlichen 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 für das Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof 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.
Ein Antrag auf Verfahrenshilfe ist innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Verfahrenshilfe für das Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof 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.
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; 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.
Ein Antrag auf Verfahrenshilfe ist innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Zöbl