



**VERWALTUNGSGERICHT  
WIEN**

1190 Wien, Muthgasse 62  
Telefon: (43 01) 4000 DW 38650  
Telefax: (43 01) 4000 99 38650  
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

GZ: VGW-131/036/15631/2018-14  
A. GmbH

Wien, 22.05.2019  
Be

## IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. Fritz über die Beschwerde der A. GmbH, vertreten durch Rechtsanwälte, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien, Magistratsabteilung 64, vom 22.10.2018, Zl. ..., betreffend Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen nach § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz, nach am 12.03.2019 durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig.

### Entscheidungsgründe

Mit Schreiben vom 05.09.2018 beantragte die Beschwerdeführerin (Bf), die belangte Behörde möge ihr die Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen mit den im Antrag näher bezeichneten Luftfahrzeugen an der im Antrag näher bezeichneten Örtlichkeit gemäß § 9 Abs. 2 Luftfahrtgesetz (LFG) bewilligen, wobei die Bewilligung jeweils für eine Außenlandung und einen Außenabflug pro Kalenderjahr (von 2018 bis 2025) erteilt werden möge. Zum Zweck der beantragten Landungen und Abflüge führte die Bf aus, die

Betreiber-gesellschaft der „B.“ (die B. GmbH) veranstalte einmal jährlich die Modellbaumesse mit mehreren zehntausend Besuchern. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität dieses Events sei die B. GmbH erstmals bereits im Jahr 2017 an die Bf herangetreten und habe darum ersucht, ein Luftfahrzeug der Flotte statisch auszustellen. Die Bf habe sich daher im Jahr 2017 um eine Bewilligung gemäß § 9 Abs. 2 LFG bei der MA 64 bemüht, wobei diese den Antrag mit der Begründung abgewiesen habe, dass u.a. eine Bewilligung gemäß Anhang B, Punkt A.I.2 der Luftverkehrsregeln 2014 erforderlich sei, die dafür maßgeblichen Voraussetzungen nicht vorlägen.

Seitens der B. GmbH sei nun ein solches Ersuchen auf Ausstellung eines Luftfahrzeuges durch die Bf anlässlich der Modellbaumessen der kommenden Jahre wieder an die Bf herangetragen worden. Die Modellbaumesse finde jedes Jahr (beginnend mit Donnerstag und endend mit Sonntag) am letzten Wochenende im Oktober statt, sohin an näher angeführten Wochenenden der kommenden 8 Jahre. Zu den Teilnehmern der Modellbaumesse sei zu bemerken, dass Modellbau-Fans bestrebt seien, die Realität möglichst originalgetreu abzubilden. Da sich diese Modellbau-Community zu einem Großteil auch aus solchen Personen zusammensetze, die sich mit dem Bau und dem Betrieb von Luftfahrzeug-Modellen beschäftigen, hätten echte Luftfahrzeuge für diesen Personenkreis einen enorm hohen Attraktivitätswert. Es sei geplant, dass das antragsgegenständliche Luftfahrzeug im Rahmen einer Außenlandung zur B. geflogen werde, dort in eine Halle gezogen und für die Dauer der Messe ausgestellt werde. Nach dem Ende der Modellbaumesse werde das antragsgegenständliche Luftfahrzeug wieder aus der Halle herausgezogen und im Rahmen eines Außenabfluges an seinen nächsten Bestimmungsort geflogen. Zur Bedeutung der Modellbaumesse und ihrem Interesse werde auf ein beiliegendes Schreiben des Messeveranstalters hingewiesen. An der weiteren Attraktivierung der Modellbaumesse als einem Event mit enormer Breitenwirkung und damit verbunden entsprechender Wertschöpfung bestehe daher ein evidenten öffentliches Interesse.

Der Transport des gegenständlichen Luftfahrzeuges von seinem Abgangsort zu der ins Auge gefassten Außenlandefläche sowie der Rücktransport im Luftweg sei die aus kostentechnischer und umwelttechnischer Sicht beste Variante. Die mit

einem bodengebundenen Transport verbundene Emission von Lärm und Schadstoffen überwiege die der Luftbeförderung bei Weitem. Darüber hinaus erscheine es in höchstem Maße unsinnig, ein voll flugfähiges Luftfahrzeug zu zerlegen, auf einen Lkw zu verladen und es mit diesem zu befördern. Die B. GmbH stelle für die Außenlandung zu Beginn der Modellbaumesse und für den Außenabflug zum Ende der Modellbaumesse eine näher bezeichnete Fläche zur Verfügung und habe der entsprechenden Nutzung dieser Grundstücksfläche als Verfügungsberechtigter zugestimmt. Die Bf habe mit dieser die Örtlichkeit evaluiert und dabei insbesondere die Eignung der in Frage kommenden Landfläche in Bezug auf Hindernisfreiheit, Befestigung, Neigung festgestellt. Diese Örtlichkeit weise einen Durchmesser von 40 Metern auf, sodass die Bestimmungen des § 16 Abs. 1 AOCV 2008 eingehalten werden könnten. Bei den antragsgegenständlichen (näher angeführten) Luftfahrzeugen handle es sich um andere als technisch komplizierte motorgetriebene Hubschrauber iSd Artikel 3 lit. j VO(EG) Nr. 216/2008. Weiters finden sich im Antrag Ausführungen zur Qualifikation der eingesetzten Piloten und zum Zeitpunkt und der Anzahl der Außenabflüge und Außenlandungen.

Weiters begründete die Bf ihren Antrag wie folgt:

„Eingangs ist zu erwähnen, dass die Antragstellerin bereits im Jahr 2017 um Erteilung einer Bewilligung gem. § 9 Abs. 2 LFG angesucht hatten, dieser Antrag seitens der angerufenen Behörde jedoch mit Bescheid vom 11.10.2017, GZ ..., mit-wie die Antragstellerin meint - rechtsunrichtiger Begründung abgewiesen wurde.

Die Judikatur der Höchstgerichte des öffentlichen Rechts ermöglicht eine Bekämpfung im Wege der Beschwerde bzw. der Revision nach dem Zeitpunkt, für den die Bewilligung gem. § 9 Abs. 2 LFG beantragt wurde nicht, weshalb

- sich der nunmehr vorliegende Antrag auf (teils) weit in die Zukunft hineinreichende Zeitpunkte erstreckt; und
- an dieser Stelle zur Verfahrensbeschleunigung auf die Argumente des Bescheides vom 11.10.2017 einzugehen ist.

#### II.7.1 Congested area

Bei der für die Durchführung der Außenlandungen und Außenabflüge in Aussicht genommenen Örtlichkeit handelt es sich - wie die Behörde im Bescheid vom 11.10.2017 richtig angeführt hat- um "dicht besiedeltes Gebiet" iSd Bestimmungen des Anhangs I zur VO (EU) Nr. 965/2012.

Interessanterweise wird von der Behörde zwar auf diese VO Bezug genommen, in weiterer Folge unterbleibt bei der Beurteilung der Interessen Sicherheit der Luftfahrt jedoch die rechtliche Schlussfolgerung, dass dies nicht bedeutet, dass deshalb nicht-gewerblicher Flugbetrieb schlechterdings unmöglich ist.

Im Gegenteil legt NCO.POL.110 des Anhangs VII zur VO (EU) Nr. 965/2012 für den nichtgewerblichen Betrieb anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Hubschrauber fest, dass der verantwortliche Pilot das Luftfahrzeug nur betreiben darf, wenn unter Berücksichtigung der Genauigkeit verwendeter Diagramme und Karten die Flugleistungen für die Einhaltung der entsprechenden Luftverkehrsregeln und sonstiger für den Flug, die benutzten Lufträume, Flugplätze oder Einsatzorte geltender Beschränkungen ausreichend sind.

Dies ist zutreffend; entsprechende Leistungstabellen, Karten und Diagramme können auf Anforderung der Behörde jederzeit beigelegt werden.

Beweis: einzuholende Stellungnahme eines Amtssachverständigen für den Bereich Flugbetrieb; auf Anforderung der Behörde vorzulegende Unterlagen; PV.

#### II.7.2. Flugbeschränkungsgebiet Wien

Richtig ist, dass die für die Außenlandung und den Außenabflug in Aussicht genommene Örtlichkeit innerhalb des Flugbeschränkungsgebietes Wien (LO R 15) gem. Anhang B, Punkt A.I.2, der Luftverkehrsregeln 2014 liegt. Der Wortlaut der LVR 2014 ist im Bescheid vom 11.10.2017 richtig wiedergegeben.

"Flugbeschränkungsgebiet" bedeutet gem. § 4 Abs. 1 Z 2 LFG, dass der Einflug, Ausflug und Durchflug mit Luftfahrzeugen nur unter bestimmten (in den LVR 2014 näher bezeichneten) Beschränkungen zulässig ist.

Für den hier gegenständlichen Sachverhalt kommen folgende Varianten in Betracht, unter denen solche Flüge stattfinden dürfen:

- Abs. 1 lit. d: Gestattung der Flugdurchführung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle;
- Abs. 1 lit e: mit Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle soweit (verkürzt gesagt) über der Donau geflogen wird;
- Abs. 1 lit. f: mit Bewilligung der zuständigen Behörde, die diese nach einer Interessensabwägung zu erteilen oder eben nicht zu erteilen hat.

Abgesehen davon, dass es daher möglich ist, auch ohne Bewilligung gem. Abs. 1 lit. f in das LO R 15 einzufiegen, ist die angerufene Behörde (MA 64) nicht die "zuständige Behörde" iSd genannten Bestimmung (das ist nämlich richtigerweise gem. § 48 LVR 2014 die Austro Control). Wenn daher die LVR 2014 eine Interessensabwägung vorsehen und gleichzeitig eine Zuständigkeit für die Durchführung von Bewilligungsverfahren vorsehen, so steht es einer anderen Behörde nicht zu, diese Kompetenz für sich zu beanspruchen.

Insoweit die MA 64 daher in ihrem Bescheid vom 11.10.2017 ein "besonderes öffentliches Interesse" behauptet (wobei man sich an dieser Stelle auch die Frage stellen kann, was die Bevölkerung von Wien im Vergleich zur Bevölkerung

anderer Städte so schützenswert erscheinen lässt, dass hier ein Flugbeschränkungsgebiet eingerichtet wird und über anderen Städten nicht, und ob die Einrichtung eines solchen Flugbeschränkungsgebietes nicht eigentlich gleichheitswidrig ist), die in den LVR 2014 vorgesehen Interessensabwägung vornimmt und zum Ergebnis gelangt, diese fielen zum Nachteil der Antragstellerin aus, ist sie darauf hinzuweisen, dass dies Gegenstand eines vor der Austro Control abzuführenden Bewilligungsverfahrens ist. Der Bescheid vom 11.10.2017 wäre daher (hypothetisch) in diesem Punkt mit Rechtswidrigkeit belastet. Kurzum: die für die Festlegung des Flugbeschränkungsgebietes Wien ausschlaggebenden Umstände sowie die durchzuführende Interessensabwägung gem. Anhang B, Punkt A.1.2, der Luftverkehrsregeln 2014, sind nicht Gegenstand des Bewilligungsverfahrens gem. § 9 Abs. 2 LFG.

Im Übrigen sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass gem. Abs. 1 lit. e sublit ec) ein Flug über der Donau gestattet ist. Wenn nun von dieser bewilligungsfrei befliegbaren Zone (hier ist eben nur die Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle notwendig) wenige hundert Meter abgewichen wird, kann dies (die physikalische Ausbreitung von Fluglärm im Auge habend) das öffentliche Interesse nicht derart gravierend beeinträchtigen, dass dies zum Nachteil der Antragstellerin ausfällt. Eine andere Auslegung der Bestimmung wäre wohl willkürlich.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle angemerkt, dass seitens der Antragsteller bei der Austro Control eine gesonderte Bewilligung gem. Anhang B, Punkt A.1.2 Abs. 1 lit. f der Luftverkehrsregeln 2014, eingeholt werden wird; ein entsprechender Antrag wurde bereits gestellt.

### II.7.3. Lärmschutz

Da der Lärmschutz bereits Gegenstand des Bewilligungsverfahrens gem. den LVR 2014 sein wird, und das Flugbeschränkungsgebiet gerade aus Lärmschutzgründen festgelegt wurde (daher in diesem Bewilligungsverfahren der Lärmschutz eine zentrale Bedeutung hat), trägt dieses Argument die Abweisung des vorliegenden Antrages nicht.

### II.7.4. Verkehrssicherheit

Wenn die Behörde in ihrem Bescheid mit technischen Defekten an Luftfahrzeugen argumentiert, so müsste sie dies weit fundierter tun, als sie dies im Bescheid vom 11.10.2017 tut. Richtig ist, dass Luftfahrzeuge technische Defekte aufweisen können, die zum Absturz von Luftfahrzeugen führen können. Betrachtet man einschlägige Sicherheitsstatistiken für Europa, so trägt dieses Argument nicht. Absturzwahrscheinlichkeiten aus technischen Gründen von 1:10<sup>7</sup> bis 1:10<sup>9</sup> (1 Totalverlust bei 10 Millionen bis einer Milliarde Abflüge) verdeutlichen, dass es sich um ein im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt verträgliches Risiko handelt.

Wenn die Behörde gar von "sonstigen Turbulenzen" spricht, die das für die Außenlandung bzw. den Außenabflug verwendete Luftfahrzeug derart in Bedrängnis bringen könnten, dass es eine Gefahr für Menschen und Sachen auf der Erdoberfläche darstellt, kann nur gesagt werden, dass vor jedem Flug eine Flugvorbereitung (samt Einholung einschlägiger Wetterberichte und -Vorhersagen) durchgeführt wird und im Falle nicht geeigneter Wetterbedingungen die Durchführung von Flügen zu unterbleiben hat. Darüber

hinaus erschließt sich der Sinn der Formulierung "sonstige Turbulenzen", die angeblich eine Gefahr darstellen würden, nicht.

Bei ihren Überlegungen zur Verkehrssicherheit lässt die Behörde im Bescheid vom 11.10.2017 völlig außer Betracht, dass es sich bei den antragsgegenständlichen Luftfahrzeugen nicht um Flächenflugzeuge, sondern um Hubschrauber handelt, die für die Durchführung von Not- oder Sicherheitslandungen keine mehrere hundert Meter lange befestigte Fläche benötigen, sondern nur eine kleine unbefestigte Fläche, die sich selbst in Gebieten, die als "congested area" zu bezeichnen sind, zumeist finden.

Darüber hinaus handelt es sich bei dem Luftraum, der für die Durchführung der Außenlandung und den Außenabflug Verwendung findet, um einen kontrollierten Luftraum der Luftraumklasse D (d.h. dass Start-, Lande- und Flugbewegungen nur mit Freigabe der Flugsicherung erfolgen dürfen), so dass das Risiko von Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen minimiert ist

Letztlich ist darauf hinzuweisen (siehe bereits oben zu NCO.POL.IOO), dass zwar die Durchführung von nicht-gewerblichen Flügen über "congested area" auch mit einmotorigen Luftfahrzeugen zulässig ist, dass aber sich der vorliegende Antrag - eben aus Sicherheitsüberlegungen - nur auf zweimotorige Luftfahrzeuge beschränkt. Die Wahrscheinlichkeit des Ausfalles beider Triebwerke ist vernachlässigbar.

#### II.7.5. Naturschutz

Wenn die Behörde in ihrem Bescheid vom 11.10.2017 vermeint, dass der Umstand, dass sich die in Aussicht genommenen Örtlichkeiten (ohne Entfernungsangabe) in unmittelbarer Nähe zu einem Landschaftsschutzgebiet befinden, so verkennt sie, dass es sich eben nur um die "Nähe" handelt, die Örtlichkeit selbst aber gerade nicht in einem solchen Naturschutzgebiet liegt.

Bei rechtsrichtiger Durchführung der in § 9 Abs. 2 LFG vorgesehenen Interessensabwägung müsste die Behörde daher zum Ergebnis gelangen, dass das eingangs dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der beantragten Außenlandungen und Außenabflüge die allenfalls entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwiegen und die beantragte Bewilligung sohin zu erteilen ist."

Die belangte Behörde hat aufgrund dieses Antrages ein Ermittlungsverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen insbesondere Stellungnahmen der Bezirksvorstehung ... vom 03.10.2018 (Außenlandungen und -abflügen mit einem Hubschrauber in Wien, ..., anlässlich der Modellbaumessen 2018 bis 2025 werde zugestimmt), der MA 22 vom 04.10.2018 (Die Lage des Lande- und Startplatzes zwischen den Gebäuden der „B.“, Halle C und der mehrgeschossigen Parkgarage lasse keine störende Lärmentwicklung auf das Gelände der D. erwarten. Durch die Abschirmungen seien jedenfalls keine Beeinträchtigungen auf das ca. 270 m weit entfernte Landschaftsschutzgebiet E. zu erwarten. Selbst

wenn der Überflug über das Landschaftsschutzgebiet erfolge, so sei dieser auch nur von kurzer Dauer. Es bestünden somit gegen die geplanten Außenlandungen und Außenabflüge grundsätzlich keine Bedenken), der MA 46 vom 05.10.2018 (Die Landefläche mit einem Durchmesser von 40 m sei prinzipiell ausreichend. Die Lage der geplanten Landefläche wäre wie die Hindernisfreiheit im Zuge des An- bzw. Abfluges und der Umgebung im Zuge eines Ortsaugenscheines zu beurteilen. Aus heutiger Sicht sei es unmöglich zu beurteilen, dass ausreichende Größe der Landefläche und die Hindernisfreiheit zum An- und Abflug bis zum 26.10.2025 gegeben sei, da im Stadtgebiet von Wien stets Bauvorhaben realisiert würden. Es müsste in jedem Fall von Jahr zu Jahr neu beurteilt werden, ob die Voraussetzungen für eine Außenlandung aus luftfahrttechnischer Sicht noch gegeben seien) und der Austro Control vom 12.10.2018 (Seitens der Austro Control GmbH könne keine Bewilligung für den Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet erteilt werden) eingeholt wurden.

Die Bf führte in ihrem Schreiben vom 20.09.2018 aus, dass sie – aufgrund der im Antrag und in den Beilagen dargestellten Situation (hohes Publikumsinteresse an der Modellbaumesse sowie der zusätzlichen Attraktivierung dieser Veranstaltung) der Auffassung sei, dass ein öffentliches Interesse an der Durchführung der beantragten Außenlandungen bzw. –abflüge bestehe (siehe zum Begriff des öffentlichen Interesses ausführlich VfGH vom 29.06.2017, E 875/17 u.a.). Letztlich sei gemäß § 9 Abs. 2 LFG aber eine Interessensabwägung mit allenfalls entgegenstehenden öffentlichen Interessen vorzunehmen, die nicht erkannt werden könnten.

Mit Schreiben vom 04.10.2018 gab die MA 22 noch folgende ergänzende Stellungnahme ab:

„Mit ELAK-Anfrage vom 19.09.2018 wurde die MA 22, Team Lärm und Schallschutz um Stellungnahme bis 08.10.2018 betreffend des Ansuchens der A. GmbH um Außenlandung und -abflug in den Jahren 2018 bis 2025 ersucht.

Gemäß dem Ansuchen soll jedes Jahr ein Helikopter am Beginn der Modellbaumesse auf dem Gelände landen und an deren Ende wieder abfliegen. Rundflüge während der Modellbaumesse sind nicht vorgesehen. Auf Seite 2 des Ansuchens wird darauf hingewiesen, dass derartige Flüge nicht nur der Ausstellung des Fluggerätes dienen, sondern auch eine Werbewirksamkeit für Veranstaltungen, wie hier für die Modellbaumesse, aufweisen.

Da der Anflug und der Abflug somit den Charakter einer Veranstaltung besitzen, kann aus lärmschutztechnischer Sicht auch der Emissionsgrenzwert angelehnt an das Veranstaltungsgesetz für die Beurteilung der Außenlandung und des Außenabfluges angegeben werden. Im §21a des Wiener Veranstaltungsgesetzes ist für 2 bzw. 3 Ereignisse pro Jahr ein Energieäquivalenter Dauergeräuschpegel ( $L_{A,eq}$ ) von 75 dB als Grenzwert festgelegt. Dadurch ist zu erwarten, dass Spitzenschallpegel bei maximal  $L_A = 85$  dB liegen werden, so dass für die Durchführung des An- und Abfluges folgende Auflagen vorgeschlagen werden können:

- Der Anflug hat von der Donau kommend, beginnend bei Stromkilometer ... über das Gebiet südöstlich der F.-gasse auf schnellstem Weg zum Landeplatz zu erfolgen, der Abflug ist in umgekehrter Richtung durchzuführen.
- Vor den Fassaden der nächstgelegenen Wohnhäuser, F.-gasse 1, 3, 5 und 7 sowie G.-straße, Stiege 15, 16, 17 und 1, darf der durch die Flugbewegungen maximal verursachte Vorbeiflugpegel den Wert von  $L_A = 85$  dB nicht überschreiten.

Auf die Regelungen der LVR 2014 bezüglich des Flugbeschränkungsgebietes Wien, LO R 15, wird hingewiesen.

In der beigefügten Grafik (Abbildung 1) ist der vorgeschlagene Anflugweg dargestellt, die Flughöhe errechnet sich aus der Schalleistung des verwendeten Helikopters und des Maximalpegels.

Sollte aus flugtechnischer Sicht ein anderer Flugweg erforderlich sein, gilt der maximale Vorbeiflugpegel für die an diesem Flugweg befindlichen meistbetroffenen Fassaden von Wohnhäusern.

Da der in der Auflage und in der Grafik beschriebene Flugweg über eine Fläche führt auf der zur Zeit eine Bausperre verhängt ist, kann aus schallschutztechnischer Sicht einer langjährigen Genehmigung nicht zugestimmt werden, da derzeit nicht absehbar ist, wie die zukünftige Flächenwidmung aussehen wird. Es ist möglich, dass nach erfolgter Widmung eine andere Anflugstrecke weniger Lärmbelastung verursacht. Die Flugstrecke wird von Seiten der MA 22 aus schallschutztechnischer Sicht vorgeschlagen, da, wie auch im Ansuchen angeführt, im Flugbeschränkungsgebiet Wien, LO R 15 (LVR 2014, Seite 38), Abs. 1, sublit ec, Flugbewegungen mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden dürfen, die entlang der Donau stattfinden.“

Mit Schreiben vom 16.10.2018 wurden diese Unterlagen der Bf zur Kenntnis gebracht und ihr gleichzeitig die Möglichkeit zur Äußerung eingeräumt. Die Bf gab mit Schreiben vom 16.10.2018 hierzu eine Stellungnahme ab (die Haltereigenschaft der Bf ist nicht mehr weiter strittig, sodass hierauf nicht näher einzugehen ist).

Mit dem nunmehr vor dem Verwaltungsgericht Wien angefochtenen Bescheid vom 22.10.2018 wurde der Antrag der Bf auf Erteilung der Bewilligung gemäß § 9 Abs. 2 LFG in Wien, ..., EZ ..., Grd.Nr. ..., Kat.Gem. H., auf Durchführung

- einer Außenlandung am 25.10.2018 (ersatzweise am 26.10.2018) und eines Außenabflugs am 28.10.2018 (ersatzweise am 29.10.2018),
- einer Außenlandung am 24.10.2019 (ersatzweise am 25.10.2019) und eines Außenabflugs am 27.10.2019 (ersatzweise am 28.10.2019),
- einer Außenlandung am 22.10.2020 (ersatzweise am 23.10.2020) und eines Außenabflugs am 25.10.2020 (ersatzweise am 26.10.2020),
- einer Außenlandung am 28.10.2021 (ersatzweise am 29.10.2021) und eines Außenabflugs am 31.10.2021 (ersatzweise am 01.11.2021),
- einer Außenlandung am 27.10.2022 (ersatzweise am 28.10.2022) und eines Außenabflugs am 30.10.2022 (ersatzweise am 31.10.2022),
- einer Außenlandung am 26.10.2023 (ersatzweise am 27.10.2023) und eines Außenabflugs am 29.10.2023 (ersatzweise am 30.10.2023),
- einer Außenlandung am 24.10.2024 (ersatzweise am 25.10.2024) und eines Außenabflugs am 27.10.2024 (ersatzweise am 28.10.2024) sowie
- einer Außenlandung am 23.10.2025 (ersatzweise am 24.10.2025) und eines Außenabflugs am 26.10.2025 (ersatzweise am 27.10.2025)

mit dem Hubschrauber der Type ... mit dem Kennzeichen ... bzw. ersatzweise mit einem Hubschrauber der Type ... mit dem Kennzeichen ..., ... oder der Type ... mit dem Kennzeichen ..., jeweils zugelassen auf die Bf, gesteuert von den Piloten K. L., M. N. oder P. R., zwecks Überstellung eines Hubschraubers zur statischen Ausstellung auf der Modellbaummesse, abgewiesen. Die beiliegenden Lagepläne würden einen Bestandteil dieses Bescheides bilden.

Zur Begründung führte die belangte Behörde nach Wiedergabe des Antragsvorbringens (in zusammengefasster Form) und des § 9 Abs. 2 LFG Folgendes aus:

„Wie in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 12.09.2001, ZI. 99/03/0242 ausgeführt, ist mit „öffentlichen Interessen“ im Sinne des § 9 Abs. 2 LFG das gesamte Spektrum der im Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen erfasst.

Keinesfalls ist daraus ableitbar, dass einzelne öffentliche Interessen lediglich bzw. ausschließlich von einer bestimmten Behörde berücksichtigt werden dürfen. Daraus folgt für den Bereich Luftfahrt eine Überschneidung der zu schützenden öffentlichen Interessen durch die unterschiedlichen, in diesen Belangen behördlich tätigen Stellen.

Gemäß Z 18 des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und den Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABI. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S.1, in der Fassung der Verordnung (EU) 2015/2338, ABI. Nr. L 330

vom 16.12.2015 S. 1, ist unter dicht besiedeltem Gebiet (congested area) ein Bereich im Zusammenhang mit einer Stadt oder Siedlung zu verstehen, der im Wesentlichen für Wohn-, gewerbliche oder Erholungszwecke genutzt wird.

Aus dieser Definition ergibt sich, dass das Stadtgebiet von Wien zur Gänze als dicht besiedeltes Gebiet anzusehen ist.

Gemäß Punkt A.I.2. der Anlage 2 zu den Luftverkehrsregeln 2014 - LVR 2014, BGBl. II Nr. 297/2014 ist Wien Flugbeschränkungsgebiet (LO R 15) und der Ein-, Aus- und Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet nur zulässig

- a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
- b) mit Luftfahrzeugen im Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 2001, BGBl. Nr. 146/2001, in der geltenden Fassung, oder
- c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen, oder
- d) wenn die Flugverkehrskontrolstelle (§ 72) aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt im Einzelfall den Flug gestattet, und zwar insbesondere auch bei Flügen zur Flugfunkvermessung oder zur Überprüfung von Flugsicherungsanlagen oder
- e) mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrolstelle in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen,
  - a. die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
  - b. mit denen auf einem im Flugbeschränkungsgebiet Wien gelegenen Flugplatz abgeflogen oder gelandet werden soll, soweit dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung erforderlich ist, oder
  - c. die zwischen dem rechten Donauufer und dem äußeren Damm am linken Donauufer fliegen, oder
- f) mit Bewilligung der zuständigen Behörde in der Zeit zwischen 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen, die zu Zwecken eingesetzt sind, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten (besonders Luftbild- und Vermessungsflüge). Die Bewilligung darf nur erteilt werden, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen oder andere öffentliche Interessen - insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt - entgegenstehen, wobei das Flugbeschränkungsgebiet Wien außer in unter lit. d zu subsumierenden Fällen - auf dem Flugzweck entsprechend kürzesten Weg zu durchfliegen ist, wenn die Flughöhe weniger als 6000 ft über Grund beträgt.

Daraus, dass Wien zum Flugbeschränkungsgebiet erklärt wurde, ist ableitbar, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Durchführung von Flügen ausschließlich im absolut notwendigem Ausmaß besteht, wie es außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten so nicht gegeben ist. Ausnahmen für den nicht-gewerblichen Betrieb anderer als technisch komplizierter motorgetriebener Hubschrauber - wie im Antrag angesprochen - sind für die gefertigte Behörde nicht ersichtlich.

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.

Diese Bestimmung normiert den grundsätzlichen Flugplatzzwang, welcher für Helikopter, die nicht für Einsatz-, Rettungs- und Ambulanzflüge eingesetzt werden, im § 9 Abs. 2 LFG seine einzige Durchbrechung in den engen Grenzen des öffentlichen Interesses findet (VwGH vom 29.04.2015, 2013/03/0157 u.a.).

Die A. GmbH ist als Halterin des Helikopters der Type ... mit dem Kennzeichen ... sowie der Helikopter der Type ... mit den Kennzeichen ..., ... und der Type ... mit dem Kennzeichen ... antragslegitimiert.

Der beantragte Start- bzw. Landeplatz liegt in Wien, ..., EZ ..., GSt- Nr. ..., Kat.Gem. H., und damit außerhalb eines bewilligten Zivilflugplatzes. Für die Erteilung der Bewilligung von Außenstarts und -landungen auf dieser Fläche besteht daher die Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Wien.

Es war sohin zu prüfen, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstehen und bejahendenfalls, ob an den zur Bewilligung beantragten Außenabflügen und Außenlandungen ein öffentliches Interesse besteht, das die der Bewilligung entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwiegt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat unter anderem mit Erkenntnis vom 10.10.1990, 89/03/0253 ausgesprochen, dass der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt. Solcherart kann auch die mit Außenabflügen und Außenlandungen verbundene Lärmbelästigung der Bevölkerung schon für sich allein ein der Bewilligung entgegenstehendes öffentliches Interesse begründen, was von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen, wie etwa von dem verwendeten Luftfahrzeug, der Lautstärke und Intensität der Geräuschemissionen, der Lage des Start- und Landeplatzes (einschließlich der in der Nachbarschaft befindlichen Wohngebäude, Siedlungsräume, jagd- und naturschutzrechtlich relevanten Gebiete) und seiner Umgebung, der Anzahl und der Dauer der Flüge, und dergleichen, abhängt (siehe auch VwGH vom 22.10.2012, 2011/03/0112 sowie vom 26.03.2012, 2009/03/0056).

Die seitens der Antragstellerin beantragten Außenlandungen und -abflüge sollen in Wien, ..., unweit des Landschaftsschutzgebietes E. erfolgen. Der Außenstart- bzw. -landeplatz befindet sich daher in dem in Punkt A.I.2, Anlage 2 zu den LVR 2014 definierten Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15), dessen Zweck seit dem Jahr 2014 mit „Lärmschutz für die Stadt Wien“ (siehe Luftfahrthandbuch Österreich - AIP Austria) festgelegt ist. Die geplante Flugroute war dem Antrag vom 05.09.2018 nicht entnehmbar, jedoch hat sich die Antragstellerin in ihrem Schreiben vom 17.10.2018 mit der seitens des lärmschutztechnischen Amtssachverständigen der MA 22 vorgeschlagenen Flugroute von der Donau kommend, beginnend bei Stromkilometer ..., über das Gebiet südöstlich der F.-gasse auf schnellstem Weg zum Landeplatz, einverstanden erklärt. Der beschriebene Flugweg führt über eine Fläche, auf der zur Zeit eine Bausperre verhängt ist.

#### Flugbeschränkungsgebiet Wien:

Dem Schutz der konkreten, dem gegenständlichen Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen Interessen, nämlich der Sicherheit der Luftfahrt sowie dem Schutz vor störenden Einwirkungen der Luftfahrt auf Personen und Sachen, wurde in

Umsetzung von § 5 LFG mit Erlassung der LVR und der Einrichtung des Flugbeschränkungsgebietes Wien (LO R 15) Rechnung getragen. Es soll die Anzahl der Flüge in Wien - vor allem unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes - so gering als möglich gehalten und nur solche Flüge zugelassen werden, die nicht im bloßen Privatinteresse liegen. Auch wenn die Erteilung von Einflugbewilligungen in das bezeichnete Flugbeschränkungsgebiet der Austro Control GmbH obliegt, sind die zugrundeliegenden öffentlichen Interessen im Zusammenhang mit Außenstarts und -landungen, die einen Einflug in dieses Gebiet voraussetzen, inhaltlich auch von der gefertigten Behörde wahrzunehmen und stellen daher in die nach § 9 Abs. 2 LFG durchzuführende Interessenabwägung miteinzubeziehende öffentliche Interessen dar. Eine mangelnde Berücksichtigung der LVR 2014 - als zum Schutz der oben erwähnten öffentlichen Interessen erlassener Verordnung - durch den Landeshauptmann bei Auslegung jener Schutzinteressen, die der Gesetzgeber im Zusammenhang mit der Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen nach § 9 LFG im Auge hatte, würde im Extremfall zu Ergebnissen führen, die dem Rechtsunterworfenen höchst willkürlich erscheinen würden, etwa im Falle der Erteilung einer Bewilligung nach § 9 LFG durch den Landeshauptmann bei gleichzeitiger Untersagung des Einflugs in das Flugbeschränkungsgebiet seitens der Austro Control GmbH oder vice versa.

Das im Antrag vom 05.09.2018 vorgebrachte Argument, die Austro Control GmbH als „zuständige Behörde“ könne auch ohne Vorliegen der in Abs. 1 lit. f Punkt A.I.2. LVR 2014 genannten Voraussetzungen den Einflug in das Flugbeschränkungsgebiet Wien bewilligen, ein Einflug sei daher auch bei Nichtvorliegen dieser Voraussetzungen möglich, ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend, zumal die antragsgegenständlichen Luftfahrzeuge nicht militärischer Natur sind und auch keine Einsatzflüge geflogen werden, weder der Flughafen - Wien Schwechat, noch ein sonstiger Flugplatz im Flugbeschränkungsgebiet Wien angefliegen werden soll und die geplanten Außenlandungen und Außenabflüge auch abseits des Bereiches zwischen rechtem Donauufer und äußerem Damm am linken Donauufer erfolgen sollen, sohin gegenständlich auch kein sonstiger, in Punkt A.I.2. LVR 2014 erwähnter Fall vorliegt. Vielmehr ist aus der Regelung in Punkt A.I.2. LVR 2014 ablesbar, dass bei Vorliegen gewichtiger öffentlicher Interessen, welche schwerer wiegen als die entgegenstehenden Lärmschutz- und Sicherheitsinteressen (bspw. im Fall von Einsatzflüge) der Ein-, Aus- und Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet möglich sein soll.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass seitens des Gesetzgebers zum Schutz der Allgemeinheit ganz offenkundig strenge Regelungen hinsichtlich des Einfluges in das Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15) festgelegt wurden, die selbstverständlich als der Bewilligung von Außenlandungen und Außenabflügen in diesem Gebiet entgegenstehende öffentliche Interessen auch von der Magistratsabteilung 64 als Landeshauptmann zu berücksichtigen sind.

Mit Schreiben vom 12.10.2018 wurde seitens der Austro Control GmbH mitgeteilt, dass aus dortamtlicher Sicht mangels eines öffentlichen Interesses an der Durchführung der Flugbewegungen keine Bewilligung für den Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien erteilt werden könne.

#### Lärmschutz:

Seitens des beigezogenen lärmschutztechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 22 - Umweltschutz wurde für die Beurteilung der Außenlandung und des Außenabfluges für zwei bzw. drei Ereignisse pro Jahr in Anlehnung an das Wiener Veranstaltungsgesetz ein energieäquivalenter Dauergeschallspegel ( $L_{A,eq}$ ) von 75 dB als Grenzwert festgelegt. Der Stellungnahme des lärmschutztechnischen Amtssachverständigen zufolge sei daher bei Durchführung des An- und Abfluges mit einem Spitzenschallpegel von maximal  $L_A = 85$  dB zu rechnen. Amtssachverständigenseits wurde daher die Vorschreibung eines Flugweges, welcher über ein derzeit mit Bausperre belegtes Gebiet führt, sowie eines maximalen Vorbeiflugpegels von  $L_A = 85$  dB, vorgeschlagen und auf die Regelungen der LVR 2014 bezüglich des Flugbeschränkungsgebietes Wien (LO R 15) hingewiesen.

Es wurde zudem ausgeführt, dass einer langjährigen Genehmigung nicht zugestimmt werden könne, da derzeit nicht absehbar sei, wie die zukünftige Flächenwidmung aussehen werde.

#### Verkehrssicherheit:

Zu den durch § 9 Abs. 2 LFG geschützten öffentlichen Interessen zählt unter anderem die Verkehrssicherheit, welche sowohl die Sicherheit des Verkehrs am Boden (auf Gewässern), als auch die Sicherheit des Luftverkehrs umfasst. Erfasst ist insbesondere die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde, aber auch die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmerinnen im Luftraum, der Insassen des Luftfahrzeuges sowie von NichtverkehrsteilnehmerInnen.

Zielrichtung ist vor allem die Hintanhaltung der Gefahr, dass bei Ausfall des Motors oder sonstigen Turbulenzen Menschen verletzt oder gar getötet werden. Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet bzw. Starts und Landungen mit Helikoptern in einem solchen Gebiet stellen stets eine Gefährdung für die in den überflogenen Arealen befindlichen Personen und Sachen dar, können doch der Ausfall technischer Gerätschaften und damit ein Absturz oder die erwähnten Turbulenzen naturgemäß nie vollständig ausgeschlossen werden, auch wenn die Wahrscheinlichkeit des Ausfalls beider Triebwerke bei zweimotorigen Luftfahrzeugen wie den antragsgegenständlichen - laut Antrag vom 05.09.2018 - vernachlässigbar sein sollte.

Mit Stellungnahme vom 05.10.2018 wurde im Hinblick auf die sichere Durchführung der Landungen und Abflüge seitens des beigezogenen luftfahrttechnischen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 46 ausgeführt, es sei aus heutiger Sicht unmöglich, die ausreichende Größe sowie Hindernisfreiheit der Landefläche zum An- und Abflug bis zum 26.10.2025 zu beurteilen, da im Stadtgebiet von Wien, insbesondere auch im gegenständlichen Gebiet, stets Bauvorhaben realisiert werden, die die Hindernisfreiheit in Zukunft beeinträchtigen könnten.

Durch die beantragten Flugbewegungen werden öffentliche Interessen (Lärmschutz, Flugbeschränkungsgebiet, Verkehrssicherheit) beeinträchtigt und war die Erteilung der Bewilligung daher davon abhängig, welches öffentliche Interesse an den beantragten Außenabflügen und Außenlandungen besteht, das die der Bewilligung entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Hierzu wurde seitens des Vertreters der Antragstellerin ein Schreiben der B. GmbH, als Betreiberin der B., datiert mit 25.06.2018, vorgelegt. In diesem Schreiben wird angeführt, die Modellbaumesse sei im Verbund mit der Seniorenmesse „...“ mit 100.000 Besucherinnen ein beliebtes Ausflugsziel sowie ein Fixpunkt in der Modellbauszene und würde Besucherinnen aus Österreich, aber auch aus dem benachbarten Ausland anziehen.

Eine Messe lebe durch ihre attraktive Inszenierung und sei man daher froh, dass die Firma S. neben einem Formel 1-Showcar, ein Showbike sowie einen Hubschrauber der A., live auf der Modellbaumesse präsentieren würde.

Um die technische Überstellung des Hubschraubers nach Wien (auf das Gelände) so einfach wie möglich zu gestalten, sei ein Flug geplant. Dieser würde auch PR-technisch seitens T. verwertet, indem auch der Bezug zur Stadt Wien hergestellt und damit großartiger Werbewert für die Stadt Wien generiert würde.

Abschließend werde noch auf die durch Veranstaltungen ... generierte Bruttowertschöpfung sowie die damit einhergehende Steuer- und Abgabenleistung und auf den Umstand hingewiesen, dass die Zahl der durch die T. Wien ganzjährig beschäftigten Personen bei 4.500 läge.

Im Antrag vom 05.09.2018 wurde darüber hinaus angeführt, dass an der weiteren Attraktivierung der Modellbaumesse als Event mit enormer Breitenwirkung und damit verbunden entsprechender Wertschöpfung ein evidenten öffentliches Interesse bestehe.

Für die gefertigte Behörde ist nicht erkennbar, dass der Fortbestand der B. GmbH bzw. auch nur der Erfolg der Modellbaumesse und damit die Sicherheit der Arbeitsplätze und des Steueraufkommens davon abhängig ist, ob neben den sonstigen durch S. zur Verfügung gestellten Exponaten, nämlich dem Formel 1-Showcar und dem Showbike auf der diesjährigen Modellbaumesse sowie den Folgeveranstaltungen bis ins Jahr 2025 auch noch ein Helikopter ausgestellt wird. Ein direkter Zusammenhang der Veranstaltung der Modellbaumesse mit einer Landung bzw. einem Start eines Hubschraubers ist nicht zu erkennen. Um ein „echtes“ Luftfahrzeug für Modellbauer zur Verfügung zu stellen, bedarf es keiner Landung und keines Starts.

Auch der Hinweis auf die hohe Attraktivität der Veranstaltung „Air Power“, durchgeführt am Militärflugplatz Zeltweg im Bundesland Steiermark, die laut Antrag jährlich mehrere hunderttausend Besucherinnen anzieht, vermag daran mangels Vergleichbarkeit (statische Ausstellung bei der Modellbaumesse im Bundesland Wien bzw. Flugvorführungen in Zeltweg) nichts zu ändern.

Als Begründung für die Überstellung des Hubschraubers nach Wien über den Luftweg wird im Schreiben der B. GmbH vom 25.06.2018 zudem ausgeführt, dass der Flug geplant ist, um die technische Überstellung des Hubschraubers nach Wien „so einfach und effizient wie möglich zu gestalten“. Die Variante des Einfliegens wird also als die einfachste Möglichkeit präferiert.

Die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Transportvariante - ob unter dem Aspekt der Kostenersparnis oder unter anderen Gesichtspunkten wie etwa Zeitersparnis etc. - vermag kein öffentliches Interesse an den beantragten Flugbewegungen zu begründen.

Wie eng die Grenzen des öffentlichen Interesses hinsichtlich des Einflugs in das Flugbeschränkungsgebiet Wien sind, ergibt sich in diesem Zusammenhang insbesondere aus Punkt A.1.2. der Anlage 2 zu den LVR 2014, wo unter lit. f. die

Möglichkeit der Bewilligung des Ein-, Aus- und Durchflugs durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15) mit Luftfahrzeugen festgeschrieben ist, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten.

Im vorliegenden Fall besteht schon laut Antrag die Möglichkeit der Verbringung des Helikopters per Straße. Der Ein-, Aus- und Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15) soll nach dem Willen des Gesetzgebers in diesem Zusammenhang ganz offenkundig als ultima ratio dienen.

Inwiefern das Einfliegen eines Hubschraubers der A. GmbH einen Imagegewinn oder eine Werbewirkung für die Stadt Wien mit sich bringen sollte, wurde im erwähnten Schreiben nicht näher dargelegt und ist auch nicht nachvollziehbar.

Folglich wurde der Antragstellerin mit Schreiben vom 17.09.2018 mitgeteilt, dass das erwähnte Schreiben vom 25.06.2018 das Vorliegen eines öffentlichen Interesses nicht ausreichend belege und wurde diese aufgefordert, ein öffentliches Interesse an den beantragten Flugbewegungen nachzuweisen. Unter einem wurde darauf hingewiesen, dass wirtschaftliche Interessen, wie beispielsweise der B. GmbH an der Veranstaltung der Modellbaumesse an sich, kein berücksichtigungswürdiges öffentliches Interesse darstellen würden.

In Beantwortung dieses Schreibens wurde mit E-Mail vom 20.09.2018 seitens der Antragstellerin festgehalten, dass man davon ausgehe, es läge aufgrund der im Antrag und in den Beilagen dargestellten Situation, nämlich hohes Publikumsinteresse sowie zusätzliche Attraktivierung dieser Veranstaltung, ein öffentliches Interesse an der Durchführung der beantragten Außenlandungen bzw. -abflüge vor. Letztlich sei gemäß § 9 Abs. 2 LFG aber eine Interessenabwägung mit allenfalls entgegenstehenden öffentlichen Interessen vorzunehmen, die nicht erkannt werden könnten.

Da somit kein ausreichendes öffentliches Interesse an der Außenlandung und am Außenstart dargelegt wurde, konnte ein weiteres Eingehen auf die Argumentation hinsichtlich der beantragten Landungen in den Jahren 2019 bis 2025 unterbleiben und war der Antrag spruchgemäß abzuweisen.“

Gegen diesen Bescheid erhob die Bf fristgerecht Beschwerde. Zunächst stellte die Bf klar, dass sich die Beschwerde inhaltlich nur auf die Abweisung des Antrages hinsichtlich der Zeitpunkte der Außenlandungen und –abflüge in den Jahren 2019 bis 2025 erstrecke. Im Einzelnen begründete dann die Bf ihre Beschwerde wie folgt:

#### „4.1. Unerledigt geblieben Beweisanträge

Die Beschwerdeführerin hat in ihrem Antrag verschiedene Beweise zu unterschiedlichen Beweisthemen angeboten, darunter:

- Einvernahme der Antragstellerin, für die Herr U. V. namhaft gemacht wurde (Seite 2 des Antrages vom 05.09.2018), zum Thema der Attraktivität der von der Beschwerdeführerin betriebenen Luftfahrzeuge für Luftfahrt-Enthusiasten und insbesondere für die Besucher einer Modellbaumesse;
- zeugenschaftliche Einvernahme des Herrn W. X. (Seite 3 des Antrages vom 05.09.2018) zum Thema der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Modellbaumesse, zum Publikumsinteresse (also zum öffentlichen Interesse an dieser Veranstaltung) und zur Frage der Bedeutung der Durchführung der antragsgegenständlichen Außenlandungen und -abflüge für die weitere Attraktivierung der Modellbaumesse;
- Einholung eines umwelttechnischen und betriebswirtschaftlichen Gutachtens zur Frage, welcher Transport des jeweils zum Einsatz kommenden Luftfahrzeuges aus betriebswirtschaftlicher und umwelttechnischer Sicht am geeignetsten ist (Seite 4 des Antrages vom 05.09.2018);
- Einholung einer amtssachverständigen Stellungnahme aus dem Bereich Flugbetrieb, zur Frage, ob an der ins Auge gefassten Örtlichkeit Außenlandungen flugbetrieblich sicher durchgeführt werden können, und ob der für die Durchführung der Außenlandung
- notwendige Überflug über das "dicht besiedelte Gebiet /congested area" sicher gestaltet werden kann oder ob unzumutbare Risiken für die Sicherheit der Luftfahrt bestehen (Seite 7 des Antrages vom 05.09.2018).

Soweit dies ersichtlich ist, hat die belangte Behörde keinen dieser Beweise (mit Ausnahme des letzten Beweises, welcher jedoch unvollständig erhoben wurde) erhoben.

Stattdessen hat die belangte Behörde sämtliche der durch die Beweisanbote berührten Themen selbst beantwortet, dies jedoch stets zum Nachteil der Beschwerdeführerin.

So stellt die belangte Behörde fest:

- "Ein direkter Zusammenhang der Veranstaltung der Modellbaumesse mit einer Landung bzw. einem Start eines Hubschraubers ist nicht zu erkennen." (Seite 10 des angefochtenen Bescheids)

Gerade dazu hätten Herr V. als Vertreter der Beschwerdeführerin und der Zeuge W. X. umfassend Auskunft geben können.

- Und weiter: "Inwiefern das Einfliegen eines Hubschraubers der A. GmbH einen Imagegewinn oder eine Werbewirkung für die Stadt Wien mit sich bringen sollte, wurde im erwähnten Schreiben nicht näher dargelegt und ist auch nicht nachvollziehbar."

Gerade dazu hätte der Zeuge W. X. als - im Unterschied zur belangten Behörde - fachkundiger Messemanager umfassend Auskunft geben können. Die belangte Behörde maß sich hier ein ihr fachlich nicht zukommendes Urteil an, ignoriert das Beweisanbot der Beschwerdeführerin und behauptet dann, dass das Vorbringen für sie "nicht nachvollziehbar" sei.

- Und wiederum weiter: "Um ein echtes Luftfahrzeug für Modellbauer zur Verfügung zu stellen, bedarf es keiner Landung und keines Starts." (Seite 10 des angefochtenen Bescheids)
- Und wiederum weiter: "Die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Transportvariante [...] vermag kein öffentliches Interesse an den beantragten Flugbewegungen zu begründen" (Seite 11 des angefochtenen Bescheids).
- Und wiederum weiter: "Im vorliegenden Fall besteht schon laut Antrag die Möglichkeit einer Verbringung des Helikopters per Straße." (Seite 11 des angefochtenen Bescheids)

Auf das Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach es nicht nur aus betriebswirtschaftlicher Sicht, sondern auch aus umwelttechnischer Sicht weit günstiger sei, das Luftfahrzeug in wenigen Minuten, in denen sich das Luftfahrzeug im Luftraum über dicht besiedeltem Gebiet der Stadt Wien befindet, im Luftweg zu befördern, statt es bodengebunden auf einem Tieflader vom Stationierungsort über die Autobahn und dann quer durch das ganze Stadtgebiet von Wien zu befördern, wurde gar nicht erst eingegangen.

- Auf Seite 9 des angefochtenen Bescheides formuliert die belangte Behörde: "Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet bzw. Starts und Landungen mit Helikoptern in einem solchen Gebiet stellen stets eine Gefährdung [...] dar, können doch der Ausfall technischer Gerätschaften und damit ein Absturz oder die erwähnten Turbulenzen naturgemäß nie vollständig ausgeschlossen werden [...]. "

Das heißt die belangte Behörde nimmt offenbar eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt an, ohne dass sie den von der Beschwerdeführerin beantragten Amtssachverständigen mit genau dieser Frage befasst hat. Wie bereits im Antrag ausgeführt wurde, ist der nicht-gewerbliche Betrieb von Hubschraubern über "dicht besiedeltem Gebiet / congested area" gem. den einschlägigen unionsrechtlichen Bestimmungen (VO (EU) Nr. 965/2012) zulässig, weil sich die (flugbetriebliche und technische) Sicherheit der Luftfahrt bereits auf einem derart hohen Niveau, dass ein solcher Flugbetrieb zwar nicht mit Null Risiko behaftet ist, aber nur mit einem Risiko, das sozialadäquat und vertretbar ist. Der Ausfall nicht näher beschriebener "technischer Gerätschaften" und die im Bescheid erwähnten "Turbulenzen"- man kann es leider nicht anders sagen - entspringen der Vorstellung von Luftfahrtslaien, haben jedoch keinen realen sicherheitstechnischen Hintergrund. Durch die beantragten Außenlandungen entstehen keinerlei Risiken, die über das Maß hinausgehen, das jeder Bürger unter dem Titel "allgemeines Lebensrisiko" ohnehin trägt. Gerade das hätte aber ein flugbetrieblicher (Amts-)Sachverständiger klar und deutlich darlegen können.

Kurzum man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die belangte Behörde die beantragten Bewilligungen schlicht nicht erteilen will, und dass ihr daher an Beweisergebnissen, die ihrer vorgefassten Meinung entgegenstehen könnten, nichts gelegen ist. Dabei verkennt die Behörde aber, dass bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Bewilligung gem. § 9 Abs. 2 LFG besteht, so dass die Behörde die für die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts notwendigen Beweise grundsätzlich bereits von Amts wegen zu erheben hat, jedenfalls aber diesbzgl. angebotene Beweise nicht ignorieren darf. Kurzum, man kann der belangten Behörde den Vorwurf der behördlichen Willkür nicht ersparen.

Wie aufgezeigt wurde, sind die angebotenen Beweise für die Feststellung des hier maßgeblichen Sachverhalts von erheblicher Bedeutung. Dadurch dass die belangte Behörde es unterlassen hat, die angebotenen Beweise zu erheben, ist der angefochtene Bescheid mit gravierenden Verfahrensfehlern und infolgedessen mit Rechtswidrigkeit belastet und wird daher aufzuheben sein.

#### 4.2. Mangelhafte Feststellungen infolge mangelhaften Verfahrens

Gemäß der von der belangten Behörde auf Seite 6 des angefochtenen Bescheides zitierten höchstgerichtlichen Rechtsprechung sind bei der Interessenabwägung die Umstände des Einzelfalles relevant. So ist bspw. für die Beurteilung der Beeinträchtigung der Lärmschutzinteressen der Lärmpegel der verwendeten Luftfahrzeuge und der Umgebungslärmpegel relevant.

Die belangte Behörde holt zu beiden Themen keine Beweise ein, trifft demzufolge auch keinerlei Feststellungen, obwohl solche Feststellungen in erheblichem Maße entscheidungsrelevant sind.

Hätte die belangte Behörde diese verfahrensnotwendigen Beweise (etwa durch Einholung entsprechender lärmschutztechnischer Stellungnahmen, bzw. der Einforderung der Ergänzung der Stellungnahme der MA 22) eingeholt, so wäre sie zum Ergebnis gekommen, dass die Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge zu keiner nennenswerten Erhöhung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung, nämlich zu einer solchen, die über die gewöhnliche Lärmbelastung des überflogenen Stadtteils nennenswert hinausgeht, führt.

Dadurch dass die belangte Behörde diese Verfahrens- und entscheidungsnotwendigen Beweise nicht einholt und es darüber hinaus unterlässt, entsprechende entscheidungsnotwendige Feststellungen zu treffen, ist der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet und wird daher aufzuheben sein.

### 5. Zum Beschwerdegrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung

#### 5.1. Zum Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15)

##### 5.1.1. Positiver Kompetenzkonflikt

Wie sich aus dem angefochtenen Bescheid ergibt, begründet die belangte Behörde das den beantragten Außenlandungen entgegenstehende öffentliche Interesse sehr prominent mit der Einrichtung des LO R 15 und den für die Erlangung einer Bewilligung maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen des Anhangs B Punkt A.I.2 der LVR 2014.

Aus den Erfahrungen des eingangs geschilderten Verfahrens des Jahres 2017 hat die Beschwerdeführerin bereits im verfahrensgegenständlichen Antrag dargelegt, dass sie der Auffassung ist, dass die belangte Behörde für die Vollziehung der Bestimmungen der LVR 2014 nicht zuständig ist. Dies ergibt sich eindeutig aus den Bestimmungen des § 48 LVR 2014, worin die Zuständigkeit der ACG normiert ist.

Diese Zuständigkeitstrennung ist nicht nur rechtlich vom zuständigen Verordnungsgeber (BMVIT) so festgelegt worden, sie entspringt auch einer tieferliegenden luftfahrtrechtlichen Logik: die ACG ist für die Benützung des Luftraums (und für die Abwehr der damit verbundenen Gefahren) zuständig, wohingegen die Landeshauptleute gem. § 9 Abs. 2 LFG für die Benützung der Land- und Wasserflächen zur Durchführung von Außenlandungen und -abflüge (und die Abwehr der damit verbundenen Gefahren) zuständig sind.

Wenn daher nach den Bestimmungen über die Benützung eines Luftraums (Ein-, Aus- und Durchflug in, aus oder durch das LO R 15) Interessen zu gewichten sind, so ist dies von der hierfür zuständigen Behörde und nicht von einer Behörde, die mit einem gänzlich anderen Themenkomplex befasst ist, wahrzunehmen.

In Punkt A.I.2.f des Anhangs B der LVR 2014 ist deutlich festgelegt, welche Interessen im Rahmen eines Bewilligungsverfahrens nach dieser Bestimmung zu berücksichtigen sind. Dabei hat die Behörde insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen, dass keine "erheblichen" Lärmschutzinteressen oder andere öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

Wenn die belangte Behörde daher nunmehr die Einrichtung des LO R 15 bzw. dessen rechtliche Ausgestaltung als Argument für die Abweisung des Bescheides heranzieht, beansprucht sie damit - ohne jede Not, denn die Bestimmungen betreffend das LO R 15 sind ohnehin von der ACG im Rahmen des dort anhängigen Verfahrens zu prüfen - eine Kompetenz, die ihr nicht zukommt, und schafft einen positiven Kompetenzkonflikt.

Da die belangte Behörde vom anhängigen Verfahren bei der ACG wusste (die Beschwerdeführerin hatte bereits auf Seite 8 des Antrags die belangte Behörde darauf hingewiesen), wäre sie verpflichtet gewesen, wenn sie auf ihrer Rechtsmeinung beharrt, die Bestimmungen der LVR 2014 über das LO R 15 vollziehen zu dürfen, gem. § 5 AVG die gemeinsame sachlich in Betracht kommende Oberbehörde (diesfalls das BMVIT) mit einer Entscheidung über die Zuständigkeit zu befassen.

Dies hat die belangte Behörde - trotz eindeutiger Hinweise durch die Beschwerdeführerin - rechtswidrigerweise unterlassen, weshalb der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet ist, und aufzuheben sein wird.

Der guten Ordnung halber sei an dieser Stelle noch hinzugefügt:

- dass die MA 22 in einem ihrer beiden Stellungnahmen vom 04.10.2018 auf das LO R 15 hinweist, vermag keine Zuständigkeit der belangten Behörde zu begründen (dies sei nur deshalb erwähnt, weil die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid (Seite 9) darauf hinweist, dass die MA 22 auf die Bestimmungen der LVR 2015 zum LO R 15 hingewiesen habe);
- dass die auf Seite 7 aufgezeigte Konsequenz der Nicht-Wahrnehmung der Zuständigkeit durch die belangte Behörde keineswegs die dort dargestellte Willkür zur Folge hätte, sondern ganz im Gegenteil die Vorgangsweise der belangten Behörde die untragbare Konsequenz hätte, dass eine Behörde die in den LVR 2014 vorgesehene Interessenabwägung zu Gunsten des Antragstellers und eine andere Behörde zu Lasten des Antragstellers vornimmt. Gerade die saubere Trennung von Kompetenzen beugt dieser

von der Rechtsordnung unwillkommenen Folge vor und nicht die rechtswidrige Inanspruchnahme von Kompetenzen;

- der Umstand, dass die belangte Behörde im Rahmen des Verfahrens gem. § 9 Abs. 2 LFG öffentliche (auch Lärmschutz-) Interessen zu berücksichtigen hat, ist unbestritten; dabei hat sie aber den Maßstab anzulegen, der für solche Verfahren maßgeblich ist, und nicht den Maßstab des Anhangs B Punkt A.I.2. der LVR 2014, wenn und soweit dies in den Vollzugsbereich einer anderen Behörde fällt (insbesondere betrifft dies das von der belangten Behörde abgeleitete "besondere öffentliche Interesse", der Schlussfolgerung Außenlandungen seien nur "im absolut notwendigen Ausmaß" bewilligungsfähig, und ein Flug sei nur als "ultima ratio" durchzuführen);
- dass es sich bei der Zulässigkeit des Ein-, Aus oder Durchflugs in, aus oder durch das LO R 15 um keine Vorfrage handelt, die von der belangten Behörde zu beurteilen ist. Vielmehr handelt es sich um zwei unterschiedliche Verfahren, die demzufolge auch zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können (schließlich ersetzt ein positiver Bescheid der belangten Behörde ja auch nicht die gem. LVR 2014 erforderliche Bewilligung).

### 5.1.2. Verfassungswidrigkeit des LO R 15

An dieser Stelle sei ausgeführt, dass die Beschwerdeführerin der Auffassung ist, dass die Bestimmungen der LVR 2014 über die Einrichtung des LO R 15 und die Voraussetzungen zur Erlangung einer Bewilligung zum Ein-, Aus- und Durchflug mit Verfassungswidrigkeit belastet ist. Der Grund für die diesbzgl. verfassungsrechtlichen Bedenken der Beschwerdeführerin ist der, dass die Bevölkerung von Wien dem Verordnungsgeber in einem Ausmaß schützenswert erscheint, der offenbar weit über das Schutzbedürfnis der restlichen österreichischen Bevölkerung hinausgeht. Das LO R 15 ist insoweit einzigartig, als der Luftraum über keinem anderen österreichischen Ballungsraum unter Vorschützen angeblicher "besonderer" Interessen (die jedoch in der Tat nicht vorliegen) so vor Flugverkehr geschützt wird, dass das Überfliegen des Luftraums (wie es die belangte Behörde in ihrer Interpretation formuliert) nur als "ultima ratio" zulässig ist.

Nach Auffassung der Beschwerdeführerin verstößt der Verordnungsgeber insoweit gegen den Gleichheitsgrundsatz (Art. 7 B-VG), weil er die diesbzgl. Schutzbedürftigkeit der Wiener Bevölkerung in einem Ausmaß annimmt, das einerseits nicht gegeben ist, und andererseits diesen Schutz der Bevölkerung anderer Ballungsräume mit gleicher Lärmbelastung bzw. dem gleichen Schutzbedürftigkeit Im Hinblick auf Unfälle mit Luftfahrzeugen udgl. vorenthält.

Die Beschwerdeführerin regt daher an, das angerufene Verwaltungsgericht möge gem. Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-BG einen Antrag an den Verfassungsgerichtshof richten, Punkt A.I.2 des Anhangs B der LVR 2014 wegen Verfassungswidrigkeit aufzuheben.

### 5.1.3. Rechtswidrige Interpretation der Bestimmungen der LVR 2014

Selbst wenn man der Auffassung ist, dass die belangte Behörde nicht nur die Lärmschutzinteressen bei der Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge zu berücksichtigen habe, sondern auch die in den LVR 2014

dargelegten Lärmschutzinteressen zu prüfen habe, so ist darauf zu verweisen, dass gemäß Anhang B, Punkt A.I.2.f der LVR 2014 eine Bewilligung nur dann erteilt werden darf, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen entgegenstehen.

Gemäß der von der belangten Behörde auf Seite 6 zitierten höchstgerichtlichen Rechtsprechung sind bei der Interessenabwägung die Umstände des Einzelfalles relevant. So ist bspw. für die Beurteilung der Beeinträchtigung der Lärmschutzinteressen der Lärmpegel der verwendeten Luftfahrzeuge (zu dem keinerlei Feststellungen getroffen werden), der Umgebungslärmpegel (zu dem keine Feststellungen getroffen werden), Anzahl und Dauer der Flüge relevant.

Abgesehen vom Umstand des Unterlassens dieser Feststellungen, das einen weiteren erheblichen Verfahrensfehler darstellt, wird auch überhaupt nicht berücksichtigt, dass jeweils ein Anflug und ein Abflug pro Kalenderjahr (also äußerst (!) selten) stattfinden sollen, und dass die Flugdauer auf dem von der MA 22 in ihrem Schreiben vom 04.10.2018 aufgezeigten Flugweg, mit dessen Einhaltung sich die Beschwerdeführerin ausdrücklich einverstanden erklärt hat, nur wenige (max. 3 Minuten) über dicht besiedeltes und damit mehr oder weniger lärmsensibles Gebiet dauert (wenngleich selbst das bei Betrachtung der konkreten Örtlichkeit der geplanten Außenlandungen und -abflüge zu bezweifeln ist), führt doch der Großteil des Einfluges in das Stadtgebiet von Wien zwischen dem rechten Donauufer und dem äußeren Damm am linken Donauufer, was ohne weitere Bewilligung zulässig ist (hiefür ist gem. Punkt A.I.2.e.ec des Anhangs B der LVR 2014 nur eine Freigabe durch die örtliche Flugsicherung (Wien Tower) erforderlich).

Es erschließt sich bei objektiver Betrachtung nicht (und werden auch im angefochtenen Bescheid dazu keinerlei Ausführungen gemacht), welche erheblichen Lärmschutzinteresse, also Lärmschutzinteressen, die über das normale Ausmaß hinausgehen, den verfahrensgegenständlichen Außenlandungen und -abflügen entgegenstehen.

Selbst wenn man daher die Auffassung vertritt, dass die in den LVR 2014 formulierten Lärmschutzinteressen in einem Verfahren gem. § 9 Abs. 2 LFG zu berücksichtigen sind, hätte die belangte Behörde aus diesem Grund den Antrag nicht abweisen dürfen bzw. hätte die beantragte Bewilligung erteilen müssen.

Zusammenfassend kommt die Beschwerdeführerin daher zur Auffassung, dass die Bestimmungen des Anhangs B Punkt A.I.2. einerseits seitens der belangten Behörde mangels einschlägiger Vollzugskompetenz nicht als Argument für die Abweisung des Antrages herangezogen werden dürfen, und dass diese andererseits verfassungswidrig sind. Letztlich stehen diese Bestimmungen aber auch den beantragten Außenlandungen und -abflügen überhaupt nicht entgegenstehen.

## 5.2. Zum eigentlichen Verfahren gem. § 9 Abs. 2 LFG

Lässt man dem Punkt 5.1. dieser Beschwerde folgend die Ausführungen der belangten Behörde zum LO R 15 außer Betracht, so kommt man zum Ergebnis, dass die darüber hinausgehende Bescheidbegründung die Abweisung des Antrages keinesfalls tragen kann.

### 5.2.1. Allgemeines zum Verfahren gem. § 9 Abs. 2 LFG

Jenseits der Ausführungen zum LO R 15 (also ohne die Ausführungen von Seite 6 unten des angefochtenen Bescheids bis Seite 8 inklusive vorletzter Absatz) bleiben folgende rechtliche Überlegungen der belangten Behörde übrig:

- Eingangs der Begründung (Seite 3 des angefochtenen Bescheides) gibt die belangte Behörde den Gesetzestext des § 9 Abs. 2 LFG korrekt wieder.
- Richtig ist darüber hinaus, dass der Anflug zum Außenlandeplatz bzw. der Abflug von diesem führt in der von der MA 22 in ihrer Stellungnahme vom 04.10.2018 vorgeschlagenen Streckenführung über dicht besiedeltes Gebiet / congested area iSd Bestimmungen der VO (EU) Nr. 965/2012.
- Den Ausführungen der belangten Behörde zum grundsätzlichen Flugplatzzwang sowie zum Bewilligungserfordernis für Außenlandungen und -abflüge sowie der Halterschaft der Beschwerdeführerin an den antragsgegenständlichen Luftfahrzeugen und der Zuständigkeit der belangten Behörde zur Durchführung eines Verfahrens nach § 9 Abs. 2 LFG für die hier ins Auge gefasste Außenlandung ist beizupflichten.
- Ferner ist den grundsätzlichen rechtlichen Ausführungen der belangten Behörde zu dem sich aus dem Gesetz und der hiezu ergangenen Judikatur abgeleiteten Prüfungsmaßstab (Seite 6 Mitte des angefochtenen Bescheides) zuzustimmen.
- Lärmschutz:
  - Der lärmschutztechnische Sachverständige kommt zum Ergebnis, dass bei Vorschreiben einer entsprechend vorgeschlagenen Flugroute, mit einem Schallpegel von nicht mehr als  $L_A = 85\text{dB}$  zu rechnen ist. Der Rest der Stellungnahme ist nicht nachvollziehbar (etwa warum bei Anlegen eines
  - bestimmten Veranstaltungsgrenzwertes in concreto mit einem bestimmten Spitzenschallpegel zu rechnen ist, oder auch was die Anzahl der Flüge mit dem Spitzenlärmpegel zu tun haben soll). Jedenfalls ist die Stellungnahme aber nicht negativ.
  - Noch deutlicher wird die MA 22 in ihrer zweiten Stellungnahme vom 04.10.2018: darin heißt es: "ist [...] keine störende Lärmweinwirkung auf das Gelände der D. Wie erwarten", und weiter: "jedenfalls keine Beeinträchtigungen auf das ca. 270m weit entfernte Landschaftsschutzgebiet E. zu erwarten".
  - Trotz dieser Ausführungen wird seitens der belangten Behörde auf Seite 9 des angefochtenen Bescheids festgestellt, das Lärmschutzinteresse als Teil des öffentlichen Interesses werde beeinträchtigt. Diese Ausführungen decken sich nicht mit den amtssachverständigen Ausführungen. Es bleibt im Dunkeln, woraus die belangte Behörde diese Feststellung überhaupt ableitet, und wer allenfalls, wodurch und in welchem Umfang gestört werden könnte.
- Der flugbetriebliche Sachverständige macht keinerlei Ausführungen zu den angeblichen Risiken, die die belangte Behörde auf Seite 9 ihres Bescheides darstellt (Ausfall "technischer Gerätschaften", "Turbulenzen"). Dennoch sieht die belangte Behörde in der Durchführung der Außenlandungen und -abflüge das öffentliche Interesse der Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Es bleibt im Dunkeln, woraus die belangte Behörde diese Feststellung überhaupt ableitet; die etwas ungelenke Formulierung ("Ausfall technischer Gerätschaften", "Turbulenzen") lässt darauf schließen, dass es sich eher um die Einschätzung eines Luftfahrtlaien als die eines

sachkundigen und -verständigen Organs handelt. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass Flüge mit mehrmotorigen Hubschraubern über dicht besiedeltem Gebiet / congested area gemäß den Bestimmungen der VO (EU) Nr. 965/2012 zulässig sind, und die von der belangten Behörde aufgezeigten Risiken nicht in einem Ausmaß bestehen, die über das normale Alltagsrisiko hinausgehen. Die Schlussfolgerung der belangten Behörde steht daher auch nicht im Einklang mit den flugbetrieblichen Bestimmungen und einer einschlägigen (flugbetrieblich erforderlichen) Risikoeinschätzung und lässt darüber hinaus völlig außer Betracht, dass es sich - wie im Antrag dargestellt - bei den drei Piloten, die für die Durchführung der Außenlandungen und -abflüge ins Auge gefasst wurden, um drei der erfahrensten und qualifiziertesten Hubschrauberpiloten Österreichs handelt.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass bei Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge weder Lärmschutzinteressen noch Interessen der Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden; sie steht daher diesen öffentlichen Interessen - jedenfalls aus den von der belangten Behörde aufgezeigten Gründen - nicht entgegen, weshalb der Antrag nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 2 LFG zu bewilligen gewesen wäre. Der den Antrag abweisende Bescheid ist daher mit Rechtswidrigkeit belastet und wird aufzuheben sein.

#### 5.2.2. Nicht-Berücksichtigung der von den Höchstgerichten aufgestellten Kriterien für Verfahren gem. § 9 Abs. 2 LFG

Der VwGH hat in seinem Erkenntnis vom 28.02.2018, GZ 2012/03/0100, Folgendes judiziert:

"Der zuständige LH ist im Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen zuständig, einschränkende Bedingungen oder Auflagen vorzuschreiben,, um die Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen hintanzuhalten und damit den Antrag genehmigungsfähig zu machen. Dies entspringt dem Officialprinzip des § 39 Abs 2 A VGf entbindet die Partei jedoch nicht davon, an der Ermittlung des Sachverhalts mitzuwirken und der Behörde insbesondere die Informationen zukommen zu lassen, über die die Partei alleine verfügt (bspw betriebs- oder personenbezogene Umstände). "

Die belangte Behörde hat es sowohl unterlassen, nach Möglichkeiten zu suchen, die die Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge doch noch ermöglicht hätten (indem die belangte Behörde zB bestimmte Zeitfenster für die Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge vorschreibt, um die dadurch entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu minimieren); sie hat es aber vor allem unterlassen, die Antragstellerin einzubinden und die von ihr angebotenen Beweise zu erheben, um ihr die Möglichkeit an der gesetzlich zwingend gebotenen Mitwirkung zu ermöglichen. Gerade wenn es um so komplexe Fragen wie die Bedeutung einer Veranstaltung für den Gesamtnutzen einer Stadt geht, fehlt es der belangten Behörde schlicht an der Fachkunde dies einschätzen zu können. Wie bereits ausgeführt, hätte sich die belangte Behörde durch Einvernahme des Herrn U. V. als Vertreter der Antragstellerin und des Zeugen X. ein anderes Bild gewinnen können, als sie dies letztendlich offenbar selbst entwickelt hat.

Weiters hat der VwGH in seinem Erkenntnis vom 22.10.2012, GZ 2011/03/0112, wie folgt ausgesprochen:

„In einem Bescheid gem. § 9 Abs 2 LFG sind die Sachverhaltsfeststellungen zu treffen,, die die dort vorgesehene Abwägung öffentlicher Interessen ermöglicht. Für die Einschätzung jeder öffentlicher Interessen, die gegen die beantragten Außenabflüge und -landungen sprechen, sind insbesondere Feststellungen zur Lage des Start- und Landeplatzes (einschließlich der in der Nachbarschaft befindlichen Wohngebäude, Siedlungsräume, jagd- und naturschutzrelevante Gebiete), zur geplanten Flugroute, zum bereits vorhandenen Geräuschpegel und zur Geräuschemission des gegenständlichen Luftfahrzeugs erforderlich.“

Insbesondere hat es die belangte Behörde unterlassen, die (vom VwGH als zwingend erforderlich betrachteten) Feststellungen zum bereits vorhandenen Geräuschpegel und zur Geräuschemission der betreffenden Luftfahrzeuge zu treffen, dennoch aber ausgesprochen, Lärmschutzinteressen seien beeinträchtigt.

Außerdem hat der VwGH in seinem Erkenntnis vom 26.03.2012, ausgesprochen, dass

"Dennoch hat die zur Entscheidung berufene Behörde die im Einzelfall konkret gegebenen Umstände, insbesondere die Lage des Start- und Landeplatzes und dessen Umgebung (Entfernung zu Anrainern, Art und Ausmaß der Wahrnehmbarkeit des im Betrieb befindlichen Luftfahrzeugs), zu berücksichtigen und kann sich nicht mit der negativen Stellungnahme der Gemeinde begnügen, denn dass die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zwingend verbundenen Emissionen jedenfalls schon für sich genommen einer Bewilligung gem. § 9 Abs. 2 LFG entgegen stehen, kann nicht gesagt werden, würde doch sonst das Erlangen einer derartigen Bewilligung, auf die bei Erfüllung der Voraussetzungen ein Rechtsanspruch besteht, regelmäßig unmöglich. "

Auf der mit Entscheidungen gem. § 9 Abs. 2 LFG befassten Behörde lastet daher eine weitgehende Prüf- und Abwägungspflicht. Aus dem angefochtenen Bescheid kann nicht ersehen werden, dass sich die belangte Behörde (über ihre Überlegungen zum LO R 15 hinaus) in der gebotenen Tiefe mit den tatsächlichen Rahmenbedingungen der konkret beantragten Außenlandungen und - abflüge befasst hat. Dies geht nicht zuletzt auch aus der Stellungnahme der MA 46 vom 05.10.2018 hervor, in der es heißt "Die Lage der geplanten Landefläche wäre [...] im Zuge eines Ortsaugenscheines zu beurteilen." Offensichtlich ist eine solche fachliche Befunderhebung durch den Amtssachverständigen der MA 46 jedoch unterblieben (Verwendung des Konjunktivs); dennoch hat die belangte Behörde dies nicht zum Anlass genommen, die MA 46 mit weiteren Erhebungen zu beauftragen bzw. um entsprechende fachgutachterliche Stellungnahmen zu ersuchen, sondern hat sich damit zufrieden gegeben, aber letztlich dann im angefochtenen Bescheid ausgesprochen, dass das öffentliche Interesse der Verkehrssicherheit beeinträchtigt würden (Seite 9 des angefochtenen Bescheids).

### 5.2.3. Überwiegen der öffentliche Interessen an der Durchführung der beantragten Außenlandungen und -abflüge

Der grundsätzlichen Konzeption des § 9 Abs. 2 LFG sind das Überwiegen öffentlicher Interessen, die für die Durchführung der antragsgegenständlichen Außenlandungen und -abflüge sprechen, nur dann zu prüfen, wenn man zum Ergebnis gelangt, dass der Durchführung der antragsgegenständlichen Außenlandungen und -abflüge andere öffentlichen Interessen entgegenstehen (vgl. dazu VfGH, 12.09.2001, GZ 99/03/0242). Da dies - wie oben zu Punkt 5.2. gezeigt wurde - nicht der Fall ist, könnte die Feststellung solcher öffentlicher Interessen an der Durchführung der antragsgegenständlichen Außenlandungen und -abflüge unterbleiben und wäre die Bewilligung zu erteilen.

Aus advokatorischer Vorsicht wird jedoch auch auf die öffentlichen Interessen eingegangen, die allenfalls entgegenstehende öffentliche Interessen überwiegen. Wie im Antrag ausgeführt (und durch das dem Antrag beigefügte Schreiben der B. GmbH vom 25.06.2018 urkundlich nachgewiesen), ist die Modellbaummesse, das was man gemeinhin als "Publikumsmagnet" bezeichnet. Sie hat weit mehr als 100.000 Besucher. Diese Besucher hat die Modellbaummesse aber deshalb, weil sie sich über die Jahre hindurch den Ruf erworben hat, ein attraktives Programm bieten zu können. Natürlich kann man aus einzelnen Programmelementen nicht direkt auf ein Mehr oder Weniger an Besucherzahlen direkt schließen, stellt eine solche Veranstaltung doch letztlich ein "Gesamtpaket" dar. Dies ist aber bei der Betrachtung des öffentlichen Interesses iSd § 9 Abs. 2 auch gar nicht erforderlich.

Es stellte darüber hinaus eine stark eingeschränkte Sichtweise auf die Bedeutung dieses Events dar, wenn man nur das Interesse des Veranstalters betrachten würde. Dass Events mit einer derart hohen Besucherzahl auch in deren Interesse liegen müssen (sonst würden die Besucher nicht erscheinen und Eintritt bezahlen), also im Interesse von mehr als 100.000 Besuchern liegt, liegt auf der Hand. Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid dieses zweifelsohne öffentliche Interesse der mehr als 100.000 Besucher bei ihrer Interessensabwägung nicht berücksichtigt.

Letztlich wäre auch im Rahmen der Betrachtung des öffentlichen Interesses das zu berücksichtigen gewesen, was man gemeinhin als "volkswirtschaftliche Gesamttrentabilität" einer Veranstaltung bezeichnet. Auch hiezu stellt die Behörde keinerlei tiefergehende Überlegungen an und beschränkt sich auf den banalen Ausspruch, es sei "nicht erkennbar, dass der Fortbestand der B. GmbH bzw. auch nur der Erfolg der Modellbaummesse und damit die Sicherheit der Arbeitsplatz und des Steueraufkommens davon abhängig ist, ob neben [...] auch noch ein Helikopter ausgestellt wird."

Auch in diesem Punkt greifen die Überlegungen der belangten Behörde viel zu kurz, geht es doch bei der Abwägung öffentlicher Interessen vor allem um eine Gesamtschau der Auswirkungen der beantragten Außenlandungen.

Dabei ist die Judikatur des VfGH zur dritten Piste Wien (VfGH, 29.06.2017, E 875/2017-32, E 886/2017-31) zu berücksichtigen. In Punkt 3.4 dieses Judikates führt der VfGH zur gem. § 71 LFG durchzuführenden Interessensabwägung aus:

"Verfahren gemäß §71 LFG erfordern die Feststellung, welcher Art und welchen Ausmaßes die Einwirkungen auf die in den nach dem LFG wahrzunehmenden öffentlichen Interessen geschützten Güter sind, die durch das zu genehmigende Projekt verursacht werden, und unter welchen Gegebenheiten, in welchem Grad und mit welcher Wahrscheinlichkeit mit konkreten Auswirkungen zu rechnen ist."

Diese Judikatur ist zu berücksichtigen, weil die Konzeption der Interessensabwägung in § 71 LFG genau gleich gelagert ist, wie die in § 9 Abs. 2 LFG vorgesehene.

Und weiter in Punkt 3.13. dieses Judikates:

"Eine im Gesetz angeordnete Interessenabwägung erfordert nach der Feststellung der maßgeblichen öffentlichen Interessen die Ermittlung der Kriterien für die Interessengewichtung. Diese sind in der Rechtsordnung dem Grunde nach vorzuzeichnen; sie ergeben sich aus den jeweils anwendbaren Materiengesetzen bzw. aus damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Staatszielbestimmungen (vgl. Lienbacher, Abwägungsentscheidungen im öffentlichen Recht, in: Khakzadeh-Leiler/Schmid/Weber [Hrsg.], Interessenabwägung und Abwägungsentscheidungen, 2014, 85[95]; Fabel, Interessenabwägung im österreichischen Umweltrecht, in: Institut für Umweltrecht der JKU Linz/Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband [Hrsg.], Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts, 2012, 143 [149 f.]; Stolzlechner, Verwaltungsrechtliche Abwägungsentscheidung, ZfV2000, 214 [219]). In jedem Fall hat die Ermittlung der Kriterien für die Gewichtung durch eine Interpretation positiven Rechts zu erfolgen."

Eine solche Gewichtung durch die Interpretation öffentlichen Rechts ist dem vorliegenden Bescheid jedoch nicht - bzw. nicht in der gebotenen Tiefe - zu entnehmen.

Insgesamt entspricht daher das von der belangten Behörde abgeführte Verfahren sowie die über den Antrag getroffene Entscheidung nicht den Anforderungen des § 9 Abs. 2 LFG und der hiezu ergangenen höchstgerichtlichen Rechtsprechung, weshalb der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet ist und aufzuheben sein wird.

#### 5.2.4. Einschätzung für die Zukunft

Insoweit die belangte Behörde schlussendlich die Abweisung des Antrages auf den Umstand stützt, dass sie im Jahr 2018 nicht über beantragte Außenlandungen bis ins Jahr 2025 entscheiden kann, weil sich ja an der Bebauungssituation und damit an der Hindernisfreiheit (siehe dazu die Stellungnahme der MA 46 vom 05.10.2018) etwas ändern könnte oder aus ein geänderter Flächenwidmungsplan andere schallschutztechnischen Anforderungen mit sich brächte (siehe dazu Stellungnahme der MA 22 vom 04.10.2018), ist der belangten Behörde folgendes zu entgegnen:

- die belangte Behörde hätte bei geänderten Verhältnissen, die eine Sicherheitsbeeinträchtigung mit sich brächte, die Möglichkeit, den erlassenen Bescheid gem. § 68 AVG zu widerrufen oder abzuändern;

- die belangte Behörde hätte auch auf Grund der spezialgesetzlichen Regelung des § 9 Abs. 2 letzter Satz LFG die Möglichkeit, eine einmal erteilte Bewilligung zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben (etwa Bebauungssituation, Hindernisfreiheit oder Lärmschutzinteressen potentiell Betroffener), nicht mehr vorliegen.

Die Ausführungen der belangten Behörde, wonach sie jetzt nicht über bis ins Jahr 2025 reichende Anträge entscheiden könne und den Antrag daher abweisen muss, sind in rechtlicher Hinsicht unzutreffend. Vielmehr strebt die belangte Behörde ganz offensichtlich an, dadurch notwendig werdende, künftig kurzfristig zu beantragende Bescheide ebenso der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle zu entziehen, wie dies hinsichtlich der Entscheidung über den Antrag betreffend die für das Jahr 2018 ins Auge gefasste Außenlandung durch bloßen Zeitablauf bereits geschehen ist.

Soweit sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid zur Begründung der Abweisung des verfahrensgegenständlichen Antrages daher auf eine angebliche Unmöglichkeit zur Entscheidung über in der Zukunft liegende Sachverhalte stützt, ist diese Begründung rechtsunrichtig und belastet den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit; dieser wird daher aufzuheben sein.

Aus den aufgezeigten Gründen stellt die Beschwerdeführerin daher den

Antrag,

das Verwaltungsgericht Wien möge eine mündliche Verhandlung anberaumen und durchführen, und sodann den angefochtenen Bescheid des Magistrates Wien vom 22.10.2018, ..., aufheben und

- a) der Antragstellerin die von ihr für die Jahre 2019 bis 2025 beantragte Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und -abflügen mit den im Antrag näher bezeichneten Luftfahrzeugen an der im Antrag näher bezeichneten Örtlichkeit gem. § 9 Abs. 2 LFG erteilen, wobei die Bewilligung jeweils für eine Außenlandung und einen Außenabflug pro Kalenderjahr an den im Antrag näher bezeichneten Terminen erteilt werden möge;

in eventu

- b) die Sache zur ergänzenden Sachverhaltsfeststellung und zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückverweisen.“

Über h.g. Ersuchen hatte die Austro Control GmbH den dortigen Bescheid vom 18.01.2019, Zl. ..., übermittelt, mit welchem der Antrag der Bf vom 05.09.2018 auf Einflug in das bzw. Ausflug aus dem Flugbeschränkungsgebiet Wien (LO R 15) gemäß Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f der Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014) abgewiesen wurde. Nach Darstellung der Rechtsgrundlagen und des Verfahrensganges führte die Austro Control GmbH rechtlich Folgendes aus:

„Gemäß Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) des Anhang B zu den LVR 2014 sind Ein-, Aus-, Durchflug und Betrieb im Flugbeschränkungsgebiet Wien nur zulässig mit Bewilligung der zuständigen Behörde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen, die zu Zwecken eingesetzt sind, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten (besonders Luftbild- und Vermessungsflüge).

Die Bewilligung darf nur erteilt werden, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen oder andere öffentliche Interessen - insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt - entgegenstehen, wobei das Flugbeschränkungsgebiet Wien - außer in unter lit. d zu subsumierenden Fällen auf dem Flugzweck entsprechend kürzesten Weg zu durchfliegen ist, wenn die Flughöhe weniger als 6000 ft über Grund beträgt.

Die Bewilligung ist insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist. Zusätzlich ist vor Durchführung der Flüge vom verantwortlichen Piloten eine Zustimmung von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

Aus der Einrichtung des Flugbeschränkungsgebietes Wien (LO R 15) ist erkennbar, dass hier - im Gegensatz zu Flugbetrieb außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten - ein besonderes öffentliches Interesse an der Durchführung von Flügen ausschließlich im notwendigen Ausmaß besteht. Zum Schutze von öffentlichen Interessen soll die Anzahl der Flugbewegungen in Wien - vor allem unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes - so niedrig wie möglich gehalten und nur solche Flüge bewilligt werden, die nicht im bloßen Privatinteresse liegen.

Wie eng die Grenzen des öffentlichen Interesses hinsichtlich der Flugbewegungen im Flugbeschränkungsgebiet Wien zu verstehen sind, ist aus der Formulierung des Punkt A.I.2. Abs. 2 lit. f) des Anhang B zu den LVR 2014 erkennbar, wonach die Möglichkeit der Bewilligung von Flügen im LO R 15 durch die Austro Control GmbH nur für solche Zwecke besteht, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten. Der Ein-, Aus-, Durchflug und Betrieb im Flugbeschränkungsgebiet Wien soll daher nach dem Willen des Verordnungsgebers als ultima ratio dienen.

Es war somit zu prüfen, ob die Erteilung der Bewilligung nicht im ausschließlichen Privatinteresse einzelner Personen liegt und ob der Zweck des Fluges nicht auch anders erreicht werden kann.

Wie aus den Ausführungen der Antragstellerin erkennbar ist, liegt der Zweck des Einflugs in das bzw. Ausflugs aus dem Flugbeschränkungsgebiet Wien in der Attraktivierung der Modellbaumesse und der Anziehung größerer Besucherzahlen. Dies liegt jedoch im bloßen privaten, wirtschaftlichen Interesse der Antragstellerin bzw. der Betreiberin B. GmbH.

Für die Austro Control GmbH ist überdies aus den Ausführungen der Antragstellerin nicht ersichtlich, dass der Fortbestand der B. GmbH bzw. der Erfolg der Modellbaumesse und damit die erwähnte Wertschöpfung davon abhängt, ob neben den sonstigen Ausstellungsstücken auch noch ein Helikopter statisch ausgestellt wird.

Inwiefern das Ein- bzw. Ausfliegen eines Hubschraubers der Antragstellerin einen Imagegewinn oder eine Werbewirkung für die Stadt Wien mit sich bringen sollte, ist für die Austro Control GmbH nicht nachvollziehbar.

Der Wortlaut des Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) LVR 2014, welcher auf das „Privatinteresse einzelner Personen“ abstellt, steht dem nicht entgegen, da jedenfalls mit „einzelnen Personen“ auch juristische Personen mitumfasst sind.

Darüber hinaus vermag die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Transportvariante - ob unter dem Aspekt der Kostenersparnis oder unter anderen Gesichtspunkten wie etwa Zeitersparnis etc. - oder auch die Argumentation der Verursachung höherer Emissionen keine Notwendigkeit für den Einflug in das bzw. Ausflug aus dem Flugbeschränkungsgebiet Wien begründen. Vielmehr muss der Zweck des Fluges (im gegenständlichen Fall die statische Ausstellung bei der Modellbaummesse) ansonsten nicht erreicht werden können. Da jedoch schon laut den Ausführungen im Antrag die Möglichkeit der Verbringung des Helikopters per Straße besteht (und die Überstellung am Luftweg lediglich als „einfachste und effizienteste“ Transportvariante präferiert wird), ist auch diese Voraussetzung des Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) LVR 2014 nicht erfüllt.

Der Antragstellerin wurde daher mit Schreiben vom 16.10.2018 (GZ: ..., zugestellt am 18.10.2018) gemäß § 45 Abs 3 AVG das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis gebracht und mitgeteilt, dass die Austro Control GmbH beabsichtigt, den Antrag mangels Vorliegen eines öffentlichen Interesses abzuweisen. Die Antragstellerin hat mit Schreiben vom 22.10.2018 (eingelangt am 23.10.2018) Stellung genommen.

In ihrer Stellungnahme führt die Antragstellerin u.a. aus, dass die Ausstellung des Hubschraubers auch im Interesse der Besucher der Modellbaummesse, und somit nicht im Privatinteresse einzelner Personen, liege. Darüber hinaus würden Lärmschutzinteressen dem Flugvorhaben nicht entgegenstehen. Die Austro Control GmbH müsse daher im Bewilligungsverfahren prüfen, ob sonstige öffentliche Interessen beeinträchtigt würden, und eine Abwägung der Interessen durchführen.

Damit verkennt die Antragstellerin jedoch, dass der Wortlaut des Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) LVR 2014 - im Gegensatz zur Bestimmung betr. Außenlandungen in § 9 Abs. 2 LFG - eine Interessenabwägung nicht vorsieht. Vielmehr dürfen der Bewilligung jedenfalls keine öffentlichen Interessen entgegenstehen, ob ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt, ist unerheblich.

Weiters konnte im gegenständlichen Fall die Prüfung, ob keine erheblichen Lärmschutzinteressen oder andere öffentliche Interessen - insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt - einer Bewilligung entgegenstehen, unterbleiben: wie oben angeführt sind bereits die Voraussetzungen des Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) LVR 2014 betr. den Zweck des Fluges nicht erfüllt, da die Ausstellung bei der Modellbaummesse auch mit anderen Mitteln (Transport am Boden) erreicht werden kann. Auch durch die Änderung der LVR 2014 mit BGBl. II Nr. 357/2018 trat hier keine Änderung der Rechtslage ein.

### 3. Ergebnis

Da aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens feststeht, dass die Voraussetzungen des Anhang B Punkt A.I.2 Abs. 1 lit. f) LVR 2014 für die Erteilung einer Bewilligung für den Einflug in das bzw. Ausflug aus dem Flugbeschränkungsgebiet Wien nicht erfüllt sind, war der Antrag abzuweisen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die angeführten Verordnungsstellen.“

Das Verwaltungsgericht Wien hat dann für den 12.03.2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung anberaumt. Es langte dann noch am 04.02.2019 eine Bekanntgabe („Wiederholung von Beweisanträgen“) beim Verwaltungsgericht Wien ein.

Das Verwaltungsgericht Wien führte am 12.03.2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der Herr Mag. Y. (für die Rechtsanwälte OG) als Vertreter der Bf und Frau Mag. Z. als Vertreterin der belangten Behörde teilnahmen und in der Mag. Ab. und U. V. als Zeugen einvernommen wurden. Der Vertreter der Bf lege zunächst ein flugbetriebliches Gutachten vor; dieses Gutachten – so der Vertreter - setze sich mit der konkreten Gefährdungssituation am Außenlandeplatz auseinander. Weiters lege er einen Kostenvergleich Flugbewegung und Transport auf der Straße vor. Der Bescheid der Austro Control werde beim Bundesverwaltungsgericht bekämpft werden. Mit der Ausstellung des Hubschraubers erwarte die GmbH einen Werbeeffect für das Getränkeprodukt. Der Modellbauer wolle sich das Original aus der Nähe anschauen, weil er das Modell besonders originalgetreu nachbauen wolle.

Die Vertreterin der belangten Behörde gab an, in Wien würden solche Bewilligungen sehr restriktiv erteilt, es gebe solche Bewilligungen etwa für die Militärhubschrauber am Heldenplatz und einen ÖAMTC-Hubschrauber. Auch Anfragen von Abflügen/Landungen von Politikern würden nicht bewilligt. Der angefochtene Bescheid stütze sich in erster Linie darauf, dass im Hinblick auf das Flugbeschränkungsgebiet angenommen werde, dass eine Bewilligung im Hinblick auf den Lärmschutz für die Stadt Wien nicht erteilt werde. Eine Ausnahme würde nur sein, wenn ein gravierendes öffentliches Interesse an der Landung bestehen würde.

Herr Mag. Ab. gab bei seiner Einvernahme als Zeuge Folgendes an:

„Ich bin bei T. als Geschäftsführer tätig und bin ich für alle Publikumsmessen in Österreich verantwortlich, nur für ... und Wien. Es werden von Firmen und von Clubs Sachen ausgestellt und hergezeigt. Es wird in der Halle auch geflogen. Es gibt Fahrzeuge aller Art, kleine Boote, Autos, Flugzeuge und Hubschrauber. Es werden Produkte u.a. verkauft. Es werden dort auch von Verbänden Rennen gemacht. Es hat zuletzt eine Dampf-betriebene kleine Lock gegeben, es war eine echte, die sonst irgendwo noch in Betrieb ist. Wie der Transport erfolgt ist, weiß

ich nicht, ich nehme an mit einem LKW. Es sind auch immer echte Autos ausgestellt von z.B. Hertz, die der Werbung dienen.

<Die Vertreterin der MA 64 wirft ein, es hat auch ein Auto von der Formel 1 gegeben.>

Wir wollen Emotionen wecken und einen Live-Act machen. Wir wollen das Rahmenprogramm stärken. Die Idee ist, wie landet ein Hubschrauber und wie bringe ich ihn rein. Es soll schon die Ladung und der Transport in die Halle für das Publikum interessant gestaltet werden. Ich kann heute nicht sagen, wie der Transport des Hubschraubers in die Halle ablaufen sollte. Die Modellbaumesse findet parallel mit der Ideenwelt und Lebenslust-Messe statt. Bei der Ferienmesse/Automesse sind 150.000 Besucher, es gibt hier schon ein Potential nach oben. Wir müssen für Emotionen sorgen, das bloße Ausstellen reicht nicht mehr. Es fliegen jetzt auch schon Modelle in der Halle und würde ein echter Hubschrauber da gut passen. Für mich wäre es wichtiger, dass der Hubschrauber physisch da ist und nicht zu sehr in Betrieb, sollte es sicherheitstechnische Bedenken geben, der Landeanflug etc..

#### Über Befragen des BfV:

Alle Messen in Wien machen eine Wertschöpfung von 270 Millionen Euro im Jahr (inklusive Übernachtungen etc.). Es gibt eigene Shows, Fremdveranstaltungen und Kongresse. Für die einzelnen Messen gibt es keine eigene Berechnung.

#### Über Befragen der Vertreterin der MA 64:

Man muss weiter denken und überlegen, was man dem Publikum zusätzlich bietet, damit wir die Besucherzahlen halten können.“

Herr V. machte bei seiner Einvernahme als Zeuge die folgenden Angaben:

„Ich bin bei der Bf beschäftigt. Unser hauptsächlicher Zweck ist Marketing und auch Personentransport für die Angelegenheiten der Firma S. Wir haben ... Luftfahrzeuge. Wir sind angesprochen worden, einen Hubschrauber dort hinzustellen. Entstanden ist alles aus der Modellbaumesse Wels. Dort sind wir auch gefragt worden, einen Hubschrauber hinzustellen. Dort haben wir das 3 Jahre hintereinander gemacht. Das Interesse des Publikums für diesen Mann tragenden Hubschrauber war enorm. Das war ein Grund für die B., das Konzept auch nach Wien zu bringen. Es gibt viele Leute, die sich für alles um den Hubschrauber interessieren, die Technik, die Berufe, etc.. Auf dem Hubschrauber ist ein Logo von S. Bei der Messe würden wir den Hubschrauber kostenlos zur Verfügung stellen. Es würde der B. auch der Hin- und Rückflug und der Pilot nichts kosten. Es gibt Räder für die Kufen die angebracht werden und kann der Hubschrauber damit geschoben werden. Der Hubschrauber kann dann links oder rechts in eine Halle hineingeschoben werden. Das Publikum war in Wels bei der Landung noch nicht dabei, es ist eine reine Messeaktion. Es ist auch in Wien so geplant.

#### Über Befragen des BfV:

Ich beantrage im Jahr 30 bis 40 Außenlandung-Bescheide. Ich war wohl schon auf der Donauinsel, bei der Messe war es der erste Antrag. Auf der Donauinsel war eine Luftfahrveranstaltung mit Landung. Im gegenständlichen Fall hat es für

uns keine sicherheitstechnischen Bedenken für die Landung gegeben, wir prüfen das immer unter den sicherheitstechnischen Gesichtspunkten. Wir haben einen eigenen Flugsicherheitsbeauftragten im Haus. Dieser wird bei solchen Entscheidungen immer beigezogen. 2018 hatten wir 140 Anfragen für Einsätze unserer Luftfahrzeuge (Ausstellen, Überfliegen, etc.). Wir haben 2018 63 Events durchgeführt, in ganz Europa. Es ist so, dass man eigentlich einen Hubschrauber nicht zerlegt, beim Wiederausbau könnte es ja zu Problemen kommen. Man müsste dann nach der Veranstaltung den Hubschrauber wieder zerlegen und in ... zusammenbauen und dann einen Checkflug machen und dann würden die Probleme beginnen.

<Die Vertreterin der belangten Behörde gibt an:  
Die Qualifikation der Piloten wurde nicht bezweifelt.>

Jeder Modellbauer wäre gerne ein Pilot und will er gern das Gerät sehen und mit dem Piloten sprechen. Der Modellbauer will sein Modell möglichst detailgetreu bauen und werden dann viele Fotos aus der Nähe gemacht. Wir haben das so auch in Wels gesehen. Das Gerät entspricht den Standards für das jeweilige Modell und hat es ein Lärmzulässigkeitszeugnis. Der Anflug vom Abbiegen von der Sichtflugstrecke über der Donau bis zur Landung dauert so zwischen 40 Sekunden bis eine Minute.“

Der Vertreter der Bf verwies in seinem Schlusswort auf das schriftliche Vorbringen. Die Vertreterin der belangten Behörde verzichtete auf Schlussausführungen. Die anwesenden Parteien verzichteten auf die mündliche Verkündung der Entscheidung.

Laut dem vorgelegten flugbetrieblichen Gutachten von Ing. Ac. seien die beiden angeführten Hubschrauberlandeplätze ... grundsätzlich für die beabsichtigten Hubschrauberlandungen geeignet. Entsprechende Absperrmaßnahmen seien erforderlich. Der vorgeschlagene Flugweg entlang der Sichtflugstrecke über der Donau mit anschließendem kurzen Weg zum Landeplatz reduziere die Lärmbelastung der Bevölkerung im Stadtgebiet Wien auf ein Mindestmaß. Der Einsatz eines zweimotorigen Hubschraubers verringere das Risiko einer erforderlichen Notlandung im Falle eines Triebwerkausfalles. Die Piloten erfüllten die erforderlichen Qualifikationen zur Durchführung dieser Flüge. Konkrete Hinderungsgründe hätten weder für den geplanten Flugweg, die Wahl des Landeplatzes noch in Bezug auf die technische Eignung der eingesetzten Hubschrauber festgestellt werden können.

Nach der vorgelegten Kostenaufstellung würden die Gesamtkosten für den Bodentransport rund 9.600,-- Euro betragen, die Kosten für den Lufttransport hingegen nur 3.200,-- Euro.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

§ 9 LFG idF gemäß BGBl. I Nr. 80/2016 lautet (auszugsweise):

„Außenlandungen und Außenabflüge

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

(2) Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, 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.

...“

§ 9 Abs. 1 LFG normiert grundsätzlich einen Flugplatzzwang. Aus § 9 Abs. 1 LFG ergibt sich das Gebot, zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen nur Flugplätze zu benützen (Flugplatzzwang), sofern - für den vorliegenden Fall relevant - sich aus § 9 Abs. 2 LFG nichts anderes ergibt. Nach dem System des LFG ist die Benützung von Flugplätzen für Landungen bzw. Abflüge der Regelfall, Außenlandungen bzw. Außenabflüge stellen Ausnahmefälle dar, die – abgesehen von den hier nicht relevanten bewilligungsfreien Fällen nach § 9 Abs. 3 und § 10 LFG – nur aufgrund einer Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden dürfen. Außenlande- bzw. Außenabflugbewilligungen sind daher Ausnahmegewilligungen, wobei die gesetzlichen Ausnahmegewilligungen, welche die Erteilung dieser Bewilligungen regeln, grundsätzlich restriktiv zu verstehen sind (vgl. etwa zur Ausnahmegewilligung nach der StVO das

Erkenntnis des VwGH vom 26.02.2014, ZI. Ro 2014/02/0066). Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, sofern es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, gemäß § 9 Abs. 2 LFG nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. 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.

Nach der ständigen Rechtsprechung liegt der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse (vgl. VwGH vom 22.10.2012, 2011/03/0112, mwH). Dies gilt (vor allem mit Blick auf den Schutz der Anrainer) insbesondere auch für die Vermeidung von Lärm. Überhaupt stellt § 9 Abs. 2 LFG auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab. Insoweit sind naturschutzrechtliche Einwände gegen die Bewilligung ebenso beachtlich wie umgekehrt etwa auch ein Interesse an der volksmedizinischen Versorgung in die Abwägung einzufließen hat. Ob und gegebenenfalls welche öffentlichen Interessen für die beantragte Bewilligung sprechen oder der Erteilung der Bewilligung entgegenstehen, hängt von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen ab. Zu den öffentlichen Interessen iSd § 9 Abs. 2 LFG gehören somit auch die Interessen des Naturschutzes (vgl. nochmals VwGH vom 22.10.2012, 2011/03/0112, und - insofern einschlägig - VwGH vom 17.06.1992, 91/03/0145).

Aus dem zweiten Satz des § 9 Abs. 2 LFG im Zusammenhalt mit dem dritten Satz dieser Bestimmung ergibt sich, dass insofern ein Anspruch auf Erteilung einer beantragten Bewilligung für Außenabflüge und Außenlandungen besteht, als iSd § 9 Abs. 2 zweiter Satz LFG Beeinträchtigungen durch Bedingungen und Auflagen ausgeschlossen werden können, soweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist und derart ein Entgegenstehen öffentlicher Interessen ausgeschlossen werden kann (vgl. in diesem Sinne - betreffend §§ 128, 129 LFG - VwGH vom 17.06.1992, 91/03/0145 ). Die Behörde ist zuständig, einen Antrag iSd § 9 Abs. 2 LFG einschränkende Bedingungen oder Auflagen vorzuschreiben,

wenn solche Maßnahmen nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens erforderlich sind, um die Beeinträchtigung von öffentlichen Interessen iSd § 9 Abs. 2 LFG hintanzuhalten und damit den Antrag genehmigungsfähig zu machen (vgl zur Bedeutung von Bedingungen und Auflagen in diesem Sinne VwGH vom 13.06.2012, 2011/06/0018, und VwGH vom 26.04.2006, 2003/04/0097, VwSlg 16.901 A). Daher sind - auch mit Blick auf Bedingungen und Auflagen - Feststellungen darüber notwendig, welche konkreten Gefährdungen (nach Art und Ausmaß) durch Außenlandungen und Außenabflüge ausgelöst werden, die Gegenstand des jeweils zur Entscheidung stehenden Antrages sind. Kann durch die Vorschreibung von Auflagen und Bedingungen ausgeschlossen werden, dass die beantragten Außenlandungen bzw. Außenabflüge zu einer Beeinträchtigung eines öffentlichen Interesses führen, hat eine antragstellende Partei gemäß § 9 Abs. 2 LFG einen Anspruch auf Erteilung einer Bewilligung (vgl in diesem Sinne etwa VwGH vom 15.12.2008, 2006/10/0179).

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 22.10.2018 wurde der Antrag der Bf auf Erteilung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen (mit näher in Betracht kommenden Hubschraubern) an näher angeführten Tagen (zu den Zeiten der Modellbaumesse, einmal im Jahr) auf einer näher bestimmten Grundparzelle gemäß § 9 Abs. 2 LFG abgewiesen. Von Seiten der Bf wurde im Zuge des Verfahrens angegeben, auf welcher Fläche die Außenlandungen und Außenabflüge stattfinden sollen, welche Luftfahrzeuge und welche Piloten eingesetzt werden sollen. Anzumerken ist, dass sich nun im Verfahren keine Hinweise darauf ergeben haben, dass die in Aussicht genommenen Piloten nicht entsprechend qualifiziert wären bzw. dass die betroffenen Luftfahrzeuge nicht grundsätzlich für die in Aussicht genommenen Flüge technisch geeignet wären. Zu diesen beiden Fragen hat auch die belangte Behörde keine weiteren Ermittlungen (Nachprüfungen) angestellt.

Die belangte Behörde hat im Zuge des bei ihr abgeführten Verfahrens den Antrag der Bf samt Beilagen verschiedenen Stellen zur Kenntnisnahme übermittelt und diese um Stellungnahmen ersucht. So hat etwa die Bezirksvorstehung ... mitgeteilt, dass solchen Außenlandungen und -abflügen anlässlich der Modellbaumessen 2018 bis 2025 zugestimmt werde. Anzumerken ist, dass damit

lediglich von der Bezirksvorstehung zum Ausdruck gebracht wird, dass keine Einwände gegen das Vorhaben bestehen, rechtlich kommt dem aber im Rahmen des Vollzuges des LFG keine Relevanz zu. Von Seiten der MA 22 wurde mit Schreiben vom 04.10.2018 angeführt, dass die Außenlandungen und Außenabflüge (die jährlich stattfinden sollen) nur von kurzer Dauer sein würden. Die Lage des in Aussicht genommenen Lande- und Startplatzes lasse keine störende Lärmentwicklung auf das Gelände der D. erwarten. Durch die Abschirmungen würden auch keine Beeinträchtigungen auf das ca. 270 m weit entfernte Landschaftsschutzgebiet E. zu erwarten sein. Zusammenfassend wurde darauf hingewiesen, dass gegen die geplanten Außenlandungen und Außenabflüge grundsätzlich keine Bedenken bestünden (aufgrund dieser Äußerung sowie aufgrund des Inhaltes des vom Vertreter der Bf in der Verhandlung vorgelegten Gutachtens ist davon auszugehen, dass das in Aussicht genommene Gelände für die Landungen und Abflüge grundsätzlich geeignet ist). Von Seiten der MA 46 wurde mit Schreiben vom 05.10.2018 ebenfalls bestätigt, dass die Landfläche prinzipiell ausreichend sei, nähere Details müssten aber im Zuge eines Ortsaugenscheines (sollte eine Bewilligung in Aussicht genommen werden) beurteilt werden. Auch wurden Bedenken dagegen geäußert, dass die Bewilligungen für die nächsten acht Jahre beantragt worden sind (es könnten zukünftige Bauvorhaben nämlich die Hindernisfreiheit in Zukunft beeinträchtigen).

Von Seiten der MA 22 wurde mit Schreiben vom 04.10.2018 eine ausführliche Stellungnahme abgegeben (siehe oben deren wörtliche Wiedergabe). Es wurden (für den Fall einer Bewilligung) aus lärmschutztechnischer Sicht verschiedene Auflagen vorgeschlagen. Die Austro Control GmbH hat mit Schreiben vom 12.10.2018 (ohne nähere Begründung) erklärt, dass von dortiger Seite keine Bewilligung für den Durchflug durch das Flugbeschränkungsgebiet erteilt werden könne. Die Austro Control GmbH hat in weiterer Folge den oben erwähnten Bescheid vom 18.01.2019 erlassen (mit diesem wurde der Antrag der Bf vom 05.09.2018 auf Einflug in das bzw. Ausflug aus dem Flugbeschränkungsgebiet Wien abgewiesen; siehe die oben wörtlich wiedergegebene Begründung dieses Bescheides).

In ihrer Eingabe vom 16.10.2018 führte die Bf näher aus, warum sie in ihrem Antrag die Bewilligung für die nächsten acht Jahre beantragt hat; dies sei ihrer Ansicht nach zulässig. Sie erkläre sich mit der Festlegung der von der MA 22 vorgeschlagenen Flugroute ausdrücklich einverstanden.

Die Vertreterin der belangten Behörde hat in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass sich der angefochtene Bescheid in erster Linie darauf stütze, dass im Hinblick auf das Flugbeschränkungsgebiet angenommen werde, dass eine Bewilligung im Hinblick auf den Lärmschutz für die Stadt Wien nicht erteilt werde. Eine Ausnahme würde nur sein, wenn ein gravierendes öffentliches Interesse an der Landung bestehen würde (was ihrer Ansicht nach aber nicht vorgelegen sei).

In der mündlichen Verhandlung wurde Herr Mag. Ab. (von der T. GmbH) als Zeuge einvernommen. Er schilderte zunächst, welche Fahrzeuge bei dieser Modellbaumesse, die jährlich stattfindet, ausgestellt würden. Es hätte zuletzt eine dampfbetriebene kleine Lok gegeben (eine echte Lok). Die Vertreterin der MA 64 merkte an, dass auch ein Auto von der Formel 1 ausgestellt worden sei. Der Zeuge erläuterte, dass sie Emotionen wecken und einen Live-Act machen wollen. Für die einzelnen Messen gebe es keine eigene Berechnung der Wertschöpfung (insgesamt für alle Messen seien dies rund 270 Millionen Euro im Jahr). Man müsse überlegen, was man dem Publikum zusätzlich biete, damit die Besucherzahlen gehalten werden könnten.

Herr V. (beschäftigt bei der Bf) erläuterte, dass der hauptsächliche Zweck seiner Firma Marketing und auch Personentransport für die Angelegenheiten der Firma S. sei. Er schilderte näher, wie es dazu gekommen sei, dass auch bei der Wiener Modellbaumesse ein Hubschrauber hingestellt werden solle (entstanden sei alles aus der Modellbaumesse Wels). Bei der Messe würden sie den Hubschrauber kostenlos zur Verfügung stellen (auch der Hin- und Rückflug und der Pilot würden der B. nichts kosten). Er erläuterte dann, wie der Transport des Hubschraubers in die Halle vonstattengehen solle. Abschließend wies er darauf hin, dass der Anflug vom Abbiegen von der Sichtflugstrecke über der Donau bis zur Landung so zwischen 40 Sekunden bis 1 Minute dauern würde.

Die belangte Behörde hat in der Begründung des angefochtenen Bescheides zunächst zutreffend darauf hingewiesen, dass mit „öffentlichen Interessen“ im Sinne des § 9 Abs. 2 LFG das gesamte Spektrum der im Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen erfasst ist. Es wurde (zutreffend zu den diesbezüglich geäußerten Bedenken der Bf) angemerkt, dass nicht daraus ableitbar sei, dass einzelne öffentliche Interessen lediglich bzw. ausschließlich von einer bestimmten Behörde berücksichtigt werden dürften (etwa das Interesse an der Vermeidung von Lärm bzw. das Vorliegen des Flugbeschränkungsgebietes Wien nur durch die Austro Control GmbH). Im vorliegenden Fall ist unstrittig, dass der geplante Ort der Landung und des Abfluges im Flugbeschränkungsgebiet Wien liegt. Gemäß Punkt A.1.2 des Anhanges B zu den Luftverkehrsregeln 2014 (in der Fassung BGBl. II Nr. 357/2018) ist Wien Flugbeschränkungsgebiet und der Durchflug nur zulässig

- „a) bei Einsatzflügen (§ 145 des Luftfahrtgesetzes), bei Ambulanz- oder Rettungsflügen oder bei Katastropheneinsätzen oder
  - b) mit Luftfahrzeugen im Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 lit. c des Wehrgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 146/2001, in der geltenden Fassung, oder
  - c) mit Luftfahrzeugen, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln in Richtung Osten oder Süden anfliegen, oder
  - d) wenn die Flugverkehrskontrollstelle aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt im Einzelfall den Flug gestattet, und zwar insbesondere auch bei Flügen zur Flugfunkvermessung oder zur Überprüfung von Flugsicherungsanlagen oder
  - e) mit Freigabe der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen,
    - ea) die zu militärischen Zwecken eingesetzt sind, oder
    - eb) mit denen auf einem im Flugbeschränkungsgebiet Wien gelegenen Flugplatz abgeflogen oder gelandet werden soll, soweit dies zum Zwecke des Abfluges oder der Landung erforderlich ist, oder
    - ec) die zwischen dem rechten Donauufer und dem äußeren Damm am linken Donauufer fliegen, oder
- (Anm.: sublit. ed aufgehoben durch Z 46, BGBl. II Nr. 68/2017)
- f) mit Bewilligung der zuständigen Behörde in der Zeit von 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr Ortszeit mit Luftfahrzeugen, die zu Zwecken eingesetzt sind, welche nicht dem bloßen Privatinteresse einzelner Personen dienen und die ansonsten nicht erreicht werden könnten (besonders Luftbild- und Vermessungsflüge). Die Bewilligung darf nur erteilt werden, soweit keine erheblichen Lärmschutzinteressen oder andere öffentliche Interessen – insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt – entgegenstehen, wobei das Flugbeschränkungsgebiet Wien – außer in unter lit. d zu subsumierenden Fällen auf dem Flugzweck entsprechend kürzesten Weg zu durchfliegen ist, wenn die Flughöhe weniger als 6000 ft über Grund beträgt. Die Bewilligung ist insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist. Zusätzlich ist vor Durchführung der Flüge vom verantwortlichen Piloten eine Zustimmung von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

(2) Unbeschadet anderer Bestimmungen ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 (§ 24f LFG) nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde gestattet. Eine solche Bewilligung ist zu erteilen, wenn

- a) mit dem Betrieb des unbemannten Luftfahrzeug der Klasse 1 weder Luftfahrzeuge oder deren Insassen noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet oder durch unnötigen Lärm belästigt werden und
- b) der Betrieb dem öffentlichen Interesse (z. B. Feuerwehr, gerichtlich bestellte Sachverständige) oder Zwecken der Wissenschaft und Forschung oder der Durchführung von gewerblichen Luftbild- und Vermessungsflügen dient.

Die Bewilligungen sind zu erteilen, wenn öffentliche Interessen – insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt – nicht entgegenstehen. Die Bewilligungen sind insoweit befristet, bedingt oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die öffentlichen Interessen erforderlich ist. Zusätzlich ist vor Durchführung der Flüge vom verantwortlichen Piloten eine Zustimmung von der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle einzuholen.

(3) Wenn es die Wetterlage und die Verkehrslage zulassen und Gründe der Sicherheit der Luftfahrt nicht entgegenstehen, ist auf dem Flughafen Wien-Schwechat in der Richtung nach Westen beziehungsweise nach Norden zu landen.

(4) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Sichtflüge nur unter Einhaltung der gemäß Anhang D, Abschnitt B Abs. 4, mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt und zur Vermeidung von Lärmbelästigungen aufgetragenen Verfahren zulässig.

(5) Im Flugbeschränkungsgebiet Wien sind Luftfahrzeuge, die den Flughafen Wien-Schwechat nach den Instrumentenflugregeln anfliegen und sich bereits in der Anflugrichtung zum Flugplatz befinden, in einem möglichst gleichmäßigen Sinkflug zu führen, soweit keine anders lautende Freigabe erteilt wurde oder zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes des Luftfahrzeuges etwas anderes erforderlich ist.“

Als Grund für die Beschränkung ist „Lärmschutz für die Stadt Wien“ angegeben (bei anderen Flugbeschränkungsgebieten, z.B. Rheindelta ist als Grund der Beschränkung Natur- und Vogelschutzgebiet angegeben). Die belangte Behörde hat aus der Bestimmung von Wien zum Flugbeschränkungsgebiet zutreffend abgeleitet, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Durchführung von Flügen ausschließlich im absolut notwendigen Ausmaß besteht, wie es außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten so nicht gegeben ist. Es ist nämlich nachvollziehbar, dass (wie dies auch die MA 22 ausgeführt hat) es durch den konkret beantragten Flug und durch die kurze Dauer des Flugmanövers (allenfalls auch unter Vorschreibung von Auflagen im Einzelfall) nicht zu einer erheblichen störenden Lärmentwicklung kommen würde, doch hätte die Rechtsauffassung der Bf die Folgewirkung, dass sämtliche Anträge auf Bewilligung von Landungen und Abflügen z.B. von Hubschraubern bewilligt

werden müssten, weil ja - bezugnehmend auf das einzelne Flugmanöver – kein ins Gewicht fallendes öffentliches Interesse (an der Vermeidung von Lärm) bestünde, das einer Erteilung der Bewilligung entgegenstehen würde. Es wäre – folgt man der Argumentationslinie der Bf – in all diesen Fällen eine Bewilligung nach § 9 Abs. 2 LFG zu erteilen (aufgrund der zu erwartenden Vielzahl von Flugbewegungen würde es dann eben zu der unerwünschten Lärmbelastigung der Wiener Bevölkerung kommen).

Im Beschwerdefall ist entscheidend, ob der Erteilung der Bewilligung öffentliche Interessen entgegenstehen und bejahendenfalls, ob an den zur Bewilligung beantragten Außenabflügen und Außenlandungen ein öffentliches Interesse besteht, das die der Bewilligung entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwiegt.

Der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Entwicklungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen (etwa durch Lärm) im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, liegt grundsätzlich im öffentlichen Interesse (es handelt sich dabei um ein erhebliches öffentliches Interesse, das auch zur Erklärung von Wien zum Flugbeschränkungsgebiet geführt hat). Solcherart kann auch die mit Außenabflügen und Außenlandungen verbundene Lärmbelastigung der Bevölkerung (auch wenn der Flug bei Beachtung der allenfalls durch Auflagen vorgeschriebenen Flugroute nur ca. 40 Sekunden bis 1 Minute dauern sollte, inklusive dem Lande- und Abflugmanöver) schon für sich allein ein der Bewilligung entgegenstehendes öffentliches Interesse begründen, was von den im Einzelfall konkret gegebenen Umständen, wie etwa von dem verwendeten Luftfahrzeug, der Lautstärke und Intensität des Lärms, der Lage des Start- und Landesplatzes und seiner Umgebung, der Anzahl und der Dauer der Flüge, u.dgl. abhängt (vgl. das Erkenntnis des VwGH vom 10.10.1990, ZI. 89/03/0253).

Im Beschwerdefall ist es in Hinsicht auf die Lage des Start- und Landesplatzes (zwischen Halle B und C bzw. zwischen Halle C und D) in einem bewohnten Gemeindegebiet, die Art des verwendeten Luftfahrzeuges (Hubschrauber) und den beim Abflug und bei der Landung von diesem erzeugten Lärm unter Bedachtnahme auf die beantragte Zahl der Flüge (ein Anflug und ein Abflug pro

Jahr) evident und darauf hinzuweisen, dass trotz der kurzen Flugdauer und der einmaligen Veranstaltung jährlich die Bevölkerung dieses Gebietes (etwa auch die Bewohner in der Umgebung der Messehalle) durch den Lärm des Hubschraubers jedenfalls bei deren Start und Landung beeinträchtigt wird, mag auch der weitere An- und Abflug in weiterer Folge entlang der Sichtflugstrecke über der Donau erfolgen. Die Annahme der belangten Behörde, dass die Erteilung der von der Bf beantragten Bewilligung ein öffentliches Interesse entgegensteht, entspricht sohin dem Gesetz.

Ausgehend davon ist aber die Erteilung der Bewilligung davon abhängig, dass an den von der Bf beantragten Außenabflügen und Außenlandungen (einmal jährlich) ein öffentliches Interesse besteht. Nur in diesem Fall wäre der belangten Behörde eine Abwägung der für und gegen die Erteilung der Bewilligung sprechenden Interessen oblegen (siehe dazu das oben zitierte Erkenntnis des VwGH vom 10.10.1990).

Schon im Begleitschreiben (zum gegenständlichen Antrag) vom 25.06.2018 der B. GmbH ist davon die Rede, dass mit der Ausstellung eines Hubschraubers die Zugkraft der Modellbaumesse gesteigert werden könnte. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Herr V. bei seiner Einvernahme in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen hat, dass sie den Hubschrauber der B. kostenlos zur Verfügung stellen würden (auch Hin- und Rückflug und der Pilot würden der B. nichts kosten). Für die Antragstellerin (A. GmbH) geht es bei der Zurverfügungstellung des Hubschraubers (für die Ausstellung) somit einzig und allein um Zwecke des Marketings für die Firma S.. Wirtschaftliche Interessen des Antragstellers stellen jedenfalls keine öffentlichen Interessen im Sinne des § 9 Abs. 2 LFG dar (siehe das Erkenntnis des VwGH vom 29.04.2015, Zl. Ra 2015/03/0023).

In dem Schreiben vom 20.09.2018 wies die Bf (gefragt nach dem öffentlichen Interesse) darauf hin, dass im Hinblick auf das hohe Publikumsinteresse an der Modellbaumesse sowie der zusätzlichen Attraktivierung dieser Veranstaltung ein öffentliches Interesse bestehe (es wurde auf das VfGH Erkenntnis zur Zl. E 875/17 u.a. hingewiesen). Es sei gemäß § 9 Abs. 2 LFG eine

Interessensabwägung mit allenfalls entgegenstehenden öffentlichen Interessen vorzunehmen, die nicht erkannt werden könnten.

Die belangte Behörde hat in der Begründung des angefochtenen Bescheides Ausführungen zum Flugbeschränkungsgebiet Wien, zum Lärmschutz und zur Verkehrssicherheit gemacht, wobei sie dann zum Ergebnis gelangt ist, dass kein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse vorliegen würde, das die – von der belangten Behörde dargestellten – entgegenstehenden öffentlichen Interessen überwiegen würde.

Die Bf selbst hat auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 29.06.2017, ZI. E 875/2017 u.a. hingewiesen. In diesem Erkenntnis verweist der VfGH auf ein früher ergangenes Erkenntnis, in welchem sich Ausführungen zum sonstigen öffentlichen Interesse im Sinne des § 71 Abs. 1 lit. d LFG finden. Als solche öffentlichen Interessen seien beispielsweise anzusehen der Schutz der Allgemeinheit (§§ 92, 96 und 124 LFG), die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit (§§ 5, 124, 126, 145), die Hintanhaltung von Gefährdung von Leben, Gesundheit und Eigentum (§ 133), die Gewährleistung der Sicherheit der Person und des Eigentums (§ 122), der Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde (§ 128), die Fernhaltung störender Einwirkungen auf Personen und Sachen (§ 5) und die Vermeidung vermeidbaren Geräusches (§ 14). Es wird in dem genannten Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes auch darauf hingewiesen, dass die sonstigen öffentlichen Interessen iSd § 71 Abs. 1 lit. d LFG und die öffentlichen Interessen iSd § 71 Abs. 1 lit. a, b und c sowie Abs. 2 leg.cit. gegeneinander abzuwägen seien, d.h. eine Interessensabwägung durchzuführen sei.

Die belangte Behörde hat sich in der Begründung des angefochtenen Bescheides auch mit Ausführungen der Bf befasst, die nach der Ansicht der Beschwerde ein an den Außenabflügen und Außenlandungen bestehendes öffentliches Interesse begründen sollen. Die belangte Behörde ist – im Ergebnis – zutreffend davon ausgegangen, dass kein ausreichendes öffentliches Interesse an der Außenlandung und am Außenabflug dargelegt werden konnte, das als ein Überwiegen im Sinne des § 9 Abs. 2 dritter Satz LFG verstanden werden könnte.

Die Bf führt unter Punkt 5.1.2. ihrer Beschwerde auch aus, dass ihrer Auffassung nach die Bestimmungen der LVR 2014 über die Einrichtung des LO R 15 verfassungswidrig seien. Hierzu sei bemerkt, dass das Verwaltungsgericht Wien die Bedenken der Bf nicht teilt, wird doch auch die Bf nicht anzweifeln, dass Wien – was die Größe und die Bevölkerungszahl betrifft – nicht mit anderen Städten vergleichbar ist. Ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz kann jedenfalls nicht erkannt werden. Das Verwaltungsgericht Wien sieht sich daher auch nicht veranlasst, einen entsprechenden Antrag an den Verfassungsgerichtshof zu stellen. Es sei auch bemerkt, dass in der Zwischenzeit die Austro Control GmbH mit Bescheid vom 18.01.2019 einen entsprechenden Antrag der Bf abgewiesen hat.

Die Bf meint nun, wegen der kurzen Dauer des Fluges und der nicht ins Gewicht fallenden Lärmbelästigung (für die einzelne Flugbewegung) wäre ihr Antrag schon deshalb zu bewilligen gewesen, weil keine öffentlichen Interessen entgegenstehen würden. Dass diese Einschätzung unrichtig ist, wurde schon oben näher dargelegt.

Im vorliegenden Fall geht es um die Modellbaumesse (die gemeinsam mit anderen Messen durchgeführt wird). Mit der Ausstellung eines Hubschraubers (dieser solle von der Bf aus Marketinggründen gratis zur Verfügung gestellt werden) sollen Emotionen geweckt und die Veranstaltung attraktiver gestaltet werden. In diesem Zusammenhang genügt schon auf die zutreffenden Ausführungen der belangten Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides hinzuweisen, wonach ein direkter Zusammenhang des Erfolgs der Veranstaltung mit einer Landung bzw. einem Start eines (echten) Hubschraubers nicht zu erkennen ist.

Bei den von der Bf ins Treffen geführten – erhofften - Attraktivitätssteigerungen der Modellbaumesse handelt es sich allesamt um wirtschaftliche Interessen (nicht einmal der Bf, sondern der B. GmbH), die jedenfalls keine öffentlichen Interessen im Sinn des § 9 Abs. 2 LFG darstellen.

Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid (insbesondere unter den Punkten Flugbeschränkungsgebiet Wien, Lärmschutz) jene öffentlichen

Interessen (Schutz der Allgemeinheit, insbesondere der Anrainer vor Lärm) identifiziert, die die von der Bf ins Spiel gebrachten, am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehenden öffentlichen Interessen jedenfalls überwiegen. Festzuhalten ist, dass – worauf die belangte Behörde zutreffend hingewiesen hat – die zusätzliche Attraktivitätssteigerung der Modellbaummesse kein die genannten öffentlichen Interessen überwiegendes öffentliche Interesse im Sinne des § 9 Abs. 2 LFG darstellt. Anders als dies die Bf vermeint, konnte auch durch die Erteilung von Auflagen (in räumlicher oder auch in zeitlicher Hinsicht) die Bewilligung nicht so gestaltet werden, dass das von der belangten Behörde herangezogene öffentliche Interesse einer Bewilligung nicht mehr entgegenstünde.

Aus den dargelegten Erwägungen erweist sich die vorliegende Beschwerde zur Gänze als unbegründet. Sie war daher abzuweisen.

Die ordentliche Revision war nicht zuzulassen, weil sich keine über die Bedeutung des Einzelfalles hinausgehenden Rechtsfragen stellten.

### Belehrung

Gegen dieses Erkenntnis besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 240,-- beim Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel zu entrichten.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen.

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.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. 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.

Verwaltungsgericht Wien

Mag. Fritz  
Richter