

TE Lvwg Beschluss 2024/6/19 LVwG-M-69/001-2023

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.06.2024

Entscheidungsdatum

19.06.2024

Norm

B-VG Art130 Abs1 Z2

32008R0300 SicherheitsV Zivilluftfahrt Art10

LuftfahrtsicherheitsG §3

1. B-VG Art. 130 heute
2. B-VG Art. 130 gültig ab 01.02.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2019
3. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2019 bis 31.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
5. B-VG Art. 130 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
6. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2015 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
7. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2013
8. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
9. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
10. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
11. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
12. B-VG Art. 130 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
13. B-VG Art. 130 gültig von 18.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 215/1962
14. B-VG Art. 130 gültig von 25.12.1946 bis 17.07.1962 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
15. B-VG Art. 130 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
16. B-VG Art. 130 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

Text

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich fasst durch seine Richterin Dr. Raunig über die Maßnahmenbeschwerde des Herrn A, vertreten durch Rechtsanwalt A, ***, ***, betreffend die Durchführung einer Personenkontrolle am 08. November 2023 am Flughafen *** durch Mitarbeiter der Firma B – zurechenbar der Landespolizeidirektion Niederösterreich – als belangte Behörde, den

BESCHLUSS:

1. Die Maßnahmenbeschwerde wird gemäß § 28 Abs. 1 iVm Abs. 6 iVm § 31 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) zurückgewiesen.

2. Der Beschwerdeführer hat gemäß § 35 Abs. 1 iVm Abs. 3 iVm Abs. 4 VwGVG iVm § 1 Z 3, Z 4 und Z 5 VwG-Aufwandersatzverordnung – dem Bund als Rechtsträger der belangten Behörde (als obsiegende Partei) den Vorlageaufwand in Höhe € 57,40, den Schriftsatzaufwand in Höhe von € 368,80 sowie den Verhandlungsaufwand in Höhe von € 461,--, insgesamt sohin € 887,20 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

3. Gegen diesen Beschluss ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine ordentliche Revision nach Art. 133 Abs. 4 iVm Abs. 9 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

Begründung:

Mit Maßnahmenbeschwerde vom 17.11.2023 brachte der Beschwerdeführer zusammengefasst vor, dass er am 08.11.2023 beabsichtigt habe, von *** nach *** zu Fliegen.

Zu diesem Zweck habe er Terminal *** des Flughafens *** betreten und habe sich in den Bereich begeben, wo die Sicherheitskontrolle durchgeführt werde. Dort habe der Beschwerdeführer sein Handgepäck in der vorgeschriebenen Form auf die dafür vorgesehenen Einrichtungen gelegt. In der Folge habe der Beschwerdeführer festgestellt, dass für die Personenkontrolle nicht mehr die bisher üblichen Metalldetektoren zur Verfügung gestanden seien, sondern erstmals ein Körperscanner.

Nachdem sich der Beschwerdeführer vorschriftsmäßig in den Scanner gestellt habe und die Überprüfung durchgeführt worden sei, sei er vom anwesenden Sicherheitspersonal darauf hingewiesen worden, dass der Scanner die Notwendigkeit einer Überprüfung im Intimbereich angezeigt habe.

Der Beschwerdeführer sei daraufhin aufgefordert worden, sich in eine Kabine zu begeben. Dort sei er von einem Sicherheitsmitarbeiter aufgefordert worden, seine Hose hinunterzuziehen und sich bis auf die Unterhose zu entkleiden. Der Beschwerdeführer habe dies zunächst verweigert und sich an einen im Sicherheitsbereich befindlichen Polizisten gewandt, der aber erklärt habe, dass der Beschwerdeführer, so er den gebuchten Flug erreichen wolle, die beabsichtigte Kontrolle über sich ergehen lassen müsse.

Nach einem Gespräch mit einem Mitarbeiter der mit der Durchführung der Sicherheitskontrollen beauftragten Firma, in welchem der Beschwerdeführer neuerlich darauf hingewiesen worden sei, dass die beabsichtigte Kontrolle alternativlos sei, habe sich der Beschwerdeführer neuerlich in die vorgesehene Kabine begeben. Dort sei er neuerlich aufgefordert worden, seine Hose hinunterzuziehen und habe der Beschwerdeführer der Aufforderung mangels einer eingeräumten Alternative auch entsprochen.

Die sodann durchgeführte Überprüfung habe natürlich keinerlei bedenkliche Umstände ergeben.

Die Tatsache, dass der Beschwerdeführer dazu genötigt worden sei, seine Hose hinunterzuziehen, stelle einen Akt der Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt dar, welche im gegenständlichen Fall in rechtswidriger Weise erfolgt sei.

Rechtlich werde ergänzend ausgeführt, dass die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 05.11.2015 idgF angeordneten Kontrollmaßnahmen im Widerspruch mit dem von der Europäischen Menschenrechtskonvention eingeräumten Grund- und Freiheitsrechten, insbesondere dem Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens gemäß Art. 8 EMRK stehen. Der hohe Stellenwert dieser Grund- und Freiheitsrechte komme unter anderem dadurch zum Ausdruck, dass außerhalb eines Flughafens eine Durchsuchung von Personen nur unter den strengen Voraussetzungen gemäß § 119 ff StPO bzw. § 40 StGB zulässig sei. Rechtlich werde ergänzend ausgeführt, dass die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 05.11.2015 idgF angeordneten Kontrollmaßnahmen im Widerspruch mit dem von der Europäischen Menschenrechtskonvention eingeräumten Grund- und Freiheitsrechten, insbesondere dem Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens gemäß Artikel 8, EMRK stehen. Der hohe Stellenwert dieser Grund- und Freiheitsrechte komme unter anderem dadurch zum Ausdruck, dass außerhalb eines Flughafens eine Durchsuchung von Personen nur unter den strengen Voraussetzungen gemäß Paragraph 119, ff StPO bzw. Paragraph 40, StGB zulässig sei.

Daraus sei abzuleiten, dass auch bei Anwendung der genannten Durchführungsverordnung im Zweifel das gelindere Mittel anzuwenden sei.

Wäre er einer Kontrolle mit der Metalldetektorschleuse unterzogen worden, und wäre ein Zufallsalarm ausgelöst worden, wie schon mehrmals passiert, so wäre der Beschwerdeführer einer händischen Kontrolle durch Abtasten des Körpers über der Kleidung zugeführt worden, was kein Problem darstellen würde.

Es sei daher unverständlich weshalb ein derartig unzulässiger Eingriff in die verfassungsgesetzlich geschützte Intimsphäre vorgenommen werde und dass eine in jeder Hinsicht übergreifend weit überschießende Kontrolle insoweit erzwungen werde, dass eine Entkleidung bis auf die Unterwäsche verlangt werde.

Das an den Beschwerdeführer gerichtete ultimative Verlangen, sich bis auf die Unterhose zu entkleiden, ansonsten er daran gehindert werde, den Flug nach Innsbruck zu erreichen, stelle einen Akt der Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt dar, der aus den aufgezeigten Gründen rechtswidrig sei, weshalb beantragt werde, der Beschwerde Folge zu geben und die körperliche Durchsuchung am 08.11.2023 für rechtswidrig zu erklären.

Seitens der belangten Behörde langte dazu eine Gegenschrift vom 16.12.2023 ein, in welcher zusammengefasst ausgeführt wird, dass die Kontrolle mit dem Sicherheitsscanner beim Beschwerdeführer einen Alarm ergeben habe, der durch eine visuelle Kontrolle durch einen Bediensteten der Sicherheitskontrolle abuarbeiten gewesen sei.

Der Beschwerdeführer habe zunächst die visuelle Kontrolle verweigert. Nachdem ihm mitgeteilt worden sei, dass eine erfolgreiche Sicherheitskontrolle eine Voraussetzung für den Antritt des Fluges sei, habe der Beschwerdeführer die visuelle Kontrolle durch ein Kontrollorgan über sich ergehen lassen. Zumal keine verdächtigen Gegenstände bei der Kontrolle hervorgekommen waren, habe der Beschwerdeführer den Flug antreten können.

Gemäß § 3 Luftfahrtsicherheitsgesetz sind Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren in einem Sicherheitsprogramm gemäß § 2 festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von einer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Die händische Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen des selben Geschlechtes vorzunehmen. Soweit die Durchsuchung durch gelindere Mittel durchgeführt werden kann hat sie sich darauf zu beschränken. Die Durchführungsverordnung 2015/1998 der Kommission vom 05.11.2015 sieht folgende einschlägige Bestimmungen unter anderem vor: Gemäß Paragraph 3, Luftfahrtsicherheitsgesetz sind Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren in einem Sicherheitsprogramm gemäß Paragraph 2, festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von einer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Die händische Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen des selben Geschlechtes vorzunehmen. Soweit die Durchsuchung durch gelindere Mittel durchgeführt werden kann hat sie sich darauf zu beschränken. Die Durchführungsverordnung 2015/1998 der Kommission vom 05.11.2015 sieht folgende einschlägige Bestimmungen unter anderem vor:

4.1.2 Die Kontrolle der Fluggäste erfolgt durch mindestens eines der folgenden Kontrollmittel oder -verfahren:

a. Durchsuchung von Hand, Metalldetektorschleusen, Sprengstoffspürhunde, Sprengstoffspurendetektoren, Sicherheitsscanner, ETD-Geräte.

Kann die Kontrollperson nicht ermitteln, ob der Fluggast verbotene Gegenstände mit sich führt oder nicht, so ist dem Fluggast Zugang zu Sicherheitsbereichen zu verwehren und er ist bis zu einem für die Kontrollperson zufriedenstellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

Zum Sicherheitsscanner wird von der belangten Behörde noch auf die Bestimmung verwiesen, wonach Fluggäste das Recht haben die Kontrolle mit dem Sicherheitsscanner zu verweigern. Vor der Kontrolle mit einem Sicherheitsscanner ist der Fluggast über die eingesetzte Technologie, die mit dem Einsatz verbundenen Bedingungen und die Möglichkeit der Verweigerung einer Kontrolle mit dem Sicherheitsscanner zu unterrichten.

Der Beschwerde sei zu entnehmen, dass der Beschwerdeführer darauf aufmerksam gemacht worden sei, dass er, sofern er den gebuchten Flug erreichen wolle, die beabsichtigte Kontrolle über sich ergehen lassen müsse. Damit werde durch den Beschwerdeführer selbst zum Ausdruck gebracht, dass er nicht durch einen verwaltungsrechtlichen Befehl mit Androhung einer physischen Sanktion aufgefordert worden sei, die visuelle Sicherheitskontrolle zu erdulden. Er sei lediglich darüber informiert worden, dass eine Konsequenz der von ihm verweigerten

Sicherheitskontrolle gewesen wäre, dass er den Sicherheitsbereich des Flughafens nicht betreten dürfe und damit auch seinen Flug nicht antreten hätte können. Zu keinem Zeitpunkt drohte dem Beschwerdeführer eine unmittelbare physische Sanktion seiner Weigerung sich durchsuchen zu lassen. Die Information über die Folgen seiner Weigerung stelle keine Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt dar. Zu einer mit Befehl oder Zwang durchgesetzten Verweigerung des Zutrittes zum Sicherheitsbereich des Flughafens sei es ebenfalls nicht gekommen, weil der Zutritt nach vollständiger Sicherheitskontrolle gewährt worden sei.

Da sohin das in Beschwerde gezogene Verwaltungshandeln kein gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 2 B-VG beschwerdefähiges Handeln darstelle, werde beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen und dem Beschwerdeführer die gesetzlichen Kosten vorzuschreiben. Da sohin das in Beschwerde gezogene Verwaltungshandeln kein gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer 2, B-VG beschwerdefähiges Handeln darstelle, werde beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen und dem Beschwerdeführer die gesetzlichen Kosten vorzuschreiben.

Am 13.12.2023 langte weiters ein Schreiben der Firma B ein unter Bezugnahme auf gegenständlichen Sachverhalt.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich beraumte eine öffentliche mündliche Beschwerdeverhandlung an, bei welcher der Beschwerdeführer mittels Videoschaltung anwesend war. Weiters der Vertreter der belangten Behörde sowie die geladenen Zeugen.

Ergänzend brachte der Beschwerdeführer am 06.05.2024 eine Replik zu den Stellungnahmen beim Landesverwaltungsgericht Niederösterreich ein.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat hierzu erwogen:

Nachstehender Sachverhalt steht fest:

Der Beschwerdeführer befand sich am 08.11.2023 zwecks eines gebuchten Fluges von *** nach *** am Flughafen ***. Im Terminal *** begab er sich in den Bereich der Sicherheitskontrolle.

Sämtliche dort befindlichen Personen wurden mittels eines Absperrbandes in Richtung eines Sicherheitsscanners geleitet. Neben dem Sicherheitsscanner war auch eine Metalldetektorschleuse befindlich. Es befand sich zu diesem Zeitpunkt kein Hinweisschild in unmittelbarer Nähe des Sicherheitsscanners, dass eine Durchsuchung mittels Sicherheitsscanner verweigert werden dürfe. Dem Beschwerdeführer wurde die Möglichkeit der Verweigerung der Kontrolle durch den Sicherheitsscanner nicht mitgeteilt.

Er betrat in weiterer Folge (freiwillig) den Sicherheitsscanner. Er fragte vor dem Betreten des Sicherheitsscanners nicht das Sicherheitspersonal, ob eine Durchsuchung mittels Metalldetektorschleuse möglich wäre.

Eine Durchsuchung mittels Metalldetektorschleuse wird vom Sicherheitspersonal des Flughafen *** immer durchgeführt, wenn dies verlangt wird und ein Passagier den Sicherheitsscanner nicht betreten möchte.

Nachdem der Beschwerdeführer den Sicherheitsscanner betreten hat, wurde von diesem ein Alarm im Intimbereich ausgelöst. Auf dem gescannten Personenbild war der Intimbereich des Beschwerdeführers rot angezeigt. Hierbei handelte es sich um einen „Echtalarm“ und keinen „Quotenalarm“.

Das Sicherheitsprotokoll des Flughafens *** sieht vor, dass bei Auslösen eines solchen Alarms eine visuelle Kontrolle des Intimbereichs in einem abgeschlossenen Raum durch das Sicherheitspersonal zu erfolgen hat. Die visuelle Kontrolle erfolgt nach Entkleiden - mit Ausnahme der Unterwäsche - separat zu den übrigen Passagieren, in einer dafür vorgesehenen Kabine. Die visuelle Kontrolle dient dem Zweck, mitgeführte, verbotene Gegenstände im Intimbereich zu erkennen.

Sofern ein Passagier (und auch der Beschwerdeführer) vor Betreten des Sicherheitsscanners um eine Personendurchsuchung mittels Metalldetektorschleuse ersucht (hätte), hätte das Personal zur Metalldetektorschleuse gewechselt, die unmittelbar neben dem Sicherheitsscanner befindlich war und wäre die erste Durchsuchung auf diese Art und Weise erfolgt.

Sofern die Metalldetektorschleuse ebenfalls einen Alarm im Intimbereich ausgelöst hätte, wäre selbiges Prozedere - wie beim Sicherheitsscanner - zur Anwendung gelangt. Es wäre zu einer visuellen Kontrolle des Intimbereichs gekommen.

Die händische Kontrolle des Intimbereiches ist nicht vorgesehen. Oftmals werden Gegenstände aus Hartplastik bzw. nicht-metallischem Material bei sich geführt, die mit Metalldetektor nicht ausfindig zu machen wären.

Der Beschwerdeführer wurde nach Auslösen des Alarms in eine Kabine gebeten und wurde er von einem weiteren Sicherheitsbeamten dorthin begleitet, der unverzüglich nach Auslösen des Alarms verständigt worden ist. Letztgenannter wartete vor der Kabine. In der Kabine wurde der Beschwerdeführer aufgefordert, seine Oberbekleidung abzulegen, damit eine visuelle Überprüfung erfolgen kann.

Dies verweigerte der Beschwerdeführer und verließ die Kabine. Daraufhin wurde ein weiterer Mitarbeiter der Firma B verständigt, der den Beschwerdeführer über das vorgesehene Prozedere aufklärte insbesondere, dass bei Auslösen eines Alarms dieser abgearbeitet werden muss und die Vorschriften vorsehen, dass dies mittels visueller Inspektion im Intimbereich zu erfolgen hat. Er wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass er bei Weigerung der visuellen Überprüfung – als Abarbeitung des ausgelösten Alarms – seinen Flug nicht antreten könne.

Dem Beschwerdeführer gegenüber wurde zu keinem Zeitpunkt ein Befehl geäußert oder Zwang angewendet oder Zwang in Aussicht gestellt, sofern er der visuellen Kontrolle nicht zustimmt. Er erhielt nur die Information, dass er in diesem Fall seinen Flug nicht antreten werde können.

Durch den mangelnden Hinweis zu Beginn der Personenkontrolle – nämlich die Durchsuchung mittels Sicherheitsscanner zu verweigern – hatte der Beschwerdeführer zwar den Eindruck, dass der Sicherheitsscanner verpflichtend ist. Diesbezüglich hätte er aber auch Rücksprache mit dem vor Ort befindlichen Sicherheitspersonal halten können und hätten dieses ihm vor Betreten des Sicherheitsscanners eine Alternative zur Verfügung gestellt.

Zu einer visuellen Inspektion wäre es auch gekommen, sofern die Metalldetektorschleuse im Intimbereich einen Alarm ausgelöst hätte.

Der Beschwerdeführer unterzog sich in weiterer Folge der visuellen Kontrolle nach neuerlichem Aufsuchen der Kabine. Er musste sich bis auf die Unterwäsche entkleiden und erfolgte von einem männlichen Mitarbeiter der Firma B die visuelle Kontrolle.

Zumal diese Kontrolle keine Auffälligkeiten zeigte, war der Alarm gemäß Sicherheitsprotokoll abgearbeitet und konnte der Beschwerdeführer den Flug antreten.

Zu diesen Feststellungen gelangt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich aufgrund der vorliegenden Maßnahmenbeschwerde, der schriftlichen Stellungnahme sowie des durchgeführten Beweisverfahrens, insbesondere aufgrund der Angaben des Beschwerdeführers und der einvernommenen Zeugen.

Der Beschwerdeführer sowie die einvernommenen Zeugen schilderten weitreichend übereinstimmend in der mündlichen Verhandlung den Ablauf am 08.11.2023, sodass der entscheidungsrelevante Sachverhalt bedenkenlos und zweifelsfrei konstatiert werden konnte.

Das gesamte Prozedere vom 08.11.2023 konnte auf Grundlage der Angaben des Beschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung den Feststellungen zugrunde gelegt werden. An der Richtigkeit seiner Angaben bestand kein Grund zu zweifeln.

Die Feststellungen zur Wahlmöglichkeit, bzw. Alternativdurchsuchung mittels Metalldetektorschleuse (sofern eine solche vom Passagier gewünscht wird), gründen sich auf die Angaben der einvernommenen Zeugen in der mündlichen Verhandlung. Diese gaben glaubhaft an, dass bei Verweigerung bzw. bei mangelnder Bereitwilligkeit hinsichtlich des Betretens des Sicherheitsscanners jederzeit eine Alternative mittels Metalldetektorschleuse angeboten wird.

Dass kein Hinweis auf die Möglichkeit der Weigerung der Durchsuchung mittels Sicherheitsscanner in der Umgebung des Sicherheitsscanners befindlich war, gründet sich ebenso auf die übereinstimmenden Aussagen der einvernommenen Personen.

Zumal die Zeugen in der mündlichen Verhandlung auch das Versäumnis hinsichtlich dieses Hinweises zugestanden, erachtete das erkennende Gericht deren Aussagen (auch im Hinblick auf die zu gewährende Alternative mittels Metalldetektor) als äußerst glaubhaft.

Dass bei einem ausgelösten Alarm im Intimbereich sowohl durch den Sicherheitsscanner als auch die Metalldetektorschleuse die visuelle Abarbeitung gemäß Sicherheitsprotokoll zu erfolgen hat, gründet sich ebenfalls auf die Angaben der einvernommenen Zeugen, die selbiges übereinstimmend angaben.

Darüber hinaus fand es das erkennende Gericht auch völlig schlüssig, dass ein jeder Alarm – unabhängig davon, ob er durch den Sicherheitsscanner oder Metalldetektor ausgelöst wird – abgearbeitet werden muss.

Dass auch die Kontrolle mittels Metalldetektorschleuse nach Auslösen eines Intimalarms zu einer visuellen Inspektion geführt hätte – sohin zum gleichen Prozedere – konnte ebenso auf Grundlage der übereinstimmenden Zeugenangaben in der mündlichen Verhandlung konstatiert werden.

Dass sich der Beschwerdeführer vor Betreten des Sicherheitsscanners weder informiert noch gefragt hat, ob eine Alternative bestünde, konnte auf Grundlage der Angaben des Beschwerdeführers selbst konstatiert werden und auch aufgrund der Zeugenangaben in der mündlichen Verhandlung.

Die Feststellung, dass es sich beim ausgelösten Alarm im Intimbereich um einen „Echtalarm“ und keinen „Quotenalarm“ gehandelt hat, ergibt sich aus der Stellungnahme der Firma B vom 13.12.2023. Obwohl der Beschwerdeführer in der Beschwerde von einem Quotenalarm spricht, folgte das erkennende Gericht diesbezüglich schon den Angaben der Sicherheitsfirma, die Zugriff auf diese Daten hat und somit auch angeben kann, ob es ein Echt- oder ein Quotenalarm gewesen ist.

Dass dem Beschwerdeführer gegenüber kein Befehl geäußert und kein Zwang ausgeübt wurde und auch kein Zwang drohte, ergibt sich ebenso aus den einvernommenen Zeugenaussagen und den Angaben des Beschwerdeführers selbst.

Dass eventuell ein Befehl oder Zwang gedroht hätte, sofern der Beschwerdeführer der Abarbeitung des Alarms nicht zugestimmt und den Sicherheitsbereich nicht freiwillig verlassen hätte, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, zumal sich die Maßnahmenbeschwerde ausschließlich gegen die visuelle Inspektion nach dem Auslösen eines Alarms im Intimbereich richtet.

Dass während der gesamten in Rede stehenden Durchsuchung mit keinerlei Zwang zu rechnen war, ergab sich ebenso aus den Angaben der Zeugen in der mündlichen Verhandlung.

Das weitere Prozedere im Zusammenhang mit der Hinzuziehung weiterer Sicherheitspersonen und der durchgeführten visuellen Kontrolle, gründet sich ebenso auf die Angaben der einvernommenen Zeugen in der mündlichen Verhandlung und waren diese allesamt schlüssig und glaubwürdig.

In rechtlicher Hinsicht war zu erwägen:

Gegenständlich richtet sich die Beschwerde des Beschwerdeführers gegen die visuelle Inspektion des Intimbereiches nach dem Entkleiden bis auf die Unterwäsche:

„Das an den Beschwerdeführer am 08.11.2023 gerichtete ultimative Verlangen, sich bis auf die Unterhose zu entkleiden, ansonsten er daran gehindert wird, den Flug nach *** zu erreichen, stellt einen Akt der Ausübung unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt dar, der aus den aufgezeigten Gründen rechtswidrig war.“

Nach Art. 130 Abs. 1 Z 2 B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen Akte unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt. Nach Artikel 130, Absatz eins, Ziffer 2, B-VG erkennen die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen Akte unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt.

Ein Akt unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt liegt vor, wenn ein Verwaltungsorgan im Bereich der Hoheitsverwaltung relativ formfrei gesetzt wird, sich an einen individuell bestimmten Personenkreis wendet und entweder in Form eines Befehls ergeht oder in der Anwendung physischen Zwang besteht und er durch relative Verfahrensfreiheit gekennzeichnet ist.

Darüber hinaus muss ein Eingriff in ein Recht durch Befehl oder Zwang erfolgen.

Zentrales Merkmal derartiger Akte ist die Normativität. Diese manifestiert sich bei Befehlsakten darin, dass gegenüber dem Adressaten eine bei Nichtbefolgung unverzüglich einsetzende physische Sanktion angedroht wird bzw. dass aus den Begleitumständen erkennbar ist, dass eine solche droht, sofern der Betroffene an der Amtshandlung nicht

freiwillig mitwirkt.

Voraussetzung für die Maßnahmenqualität eines behördlichen Befehls ist nach der Rechtsprechung daher ein unmittelbarer Befolgungsanspruch. Das bedeutet, dass dem Betroffenen bei Nichtbefolgung des Befehls unmittelbar, das heißt unverzüglich ohne weiteres Verfahren, eine physische Sanktion droht, beispielsweise die zwangsweise Entkleidung oder Festnahme (vgl. VfSlg. 10.662/1985). Voraussetzung für die Maßnahmenqualität eines behördlichen Befehls ist nach der Rechtsprechung daher ein unmittelbarer Befolgungsanspruch. Das bedeutet, dass dem Betroffenen bei Nichtbefolgung des Befehls unmittelbar, das heißt unverzüglich ohne weiteres Verfahren, eine physische Sanktion droht, beispielsweise die zwangsweise Entkleidung oder Festnahme (vergleiche VfSlg. 10.662/1985).

Sofern gegen den Betroffenen kein unmittelbarer physischer Zwang ausgeübt wird und ein solcher auch nicht unmittelbar droht, kann das Einschreiten des Verwaltungsorganes nicht als Maßnahme unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt gewertet werden (vgl. dazu beispielsweise VwGH 28.02.97, 96/02/0299). Sofern gegen den Betroffenen kein unmittelbarer physischer Zwang ausgeübt wird und ein solcher auch nicht unmittelbar droht, kann das Einschreiten des Verwaltungsorganes nicht als Maßnahme unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt gewertet werden (vergleiche dazu beispielsweise VwGH 28.02.97, 96/02/0299).

Wie sich aus der oben zitierten Rechtsprechung ergibt, ist Voraussetzung für das Vorliegen eines Aktes unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt unter anderem, dass eine Maßnahme einen selbständigen einseitigen Befehl oder Zwang darstellt und damit unmittelbar in subjektive Rechte eines individuell bestimmten Adressaten eingreift.

Zur Frage der belangten Behörde und der hoheitlichen Tätigkeit:

Gemäß § 3 Luftsicherheitsgesetz (LSG) sind Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß § 2 festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von ihrer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen, und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Die händische Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen desselben Geschlechts vorzunehmen. Soweit die Durchsuchung durch gelindere Mittel (z.B. den Einsatz von Röntgengeräten) durchgeführt werden kann, hat sie sich darauf zu beschränken. Gemäß Paragraph 3, Luftsicherheitsgesetz (LSG) sind Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß Paragraph 2, festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von ihrer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen, und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Die händische Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen desselben Geschlechts vorzunehmen. Soweit die Durchsuchung durch gelindere Mittel (z.B. den Einsatz von Röntgengeräten) durchgeführt werden kann, hat sie sich darauf zu beschränken.

Gemäß § 5 LSG ist bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 100 000 abfliegenden Passagieren der Zivilflugplatzhalter verpflichtet, für die Sicherheitsbehörden zu gewährleisten, dass jeder Passagier, bevor er Zutritt zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß § 2 festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes erhält, das von ihm mitgeführte Gepäck sowie die mitgeführten persönlichen Gegenstände mit der nach den jeweiligen Umständen gebotenen Sorgfalt nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 bis 3 durchsucht werden und dafür vorzusorgen, dass Durchsuchungen der Passagiere unter möglicher Schonung der Betroffenen durchgeführt werden und dass die händische Durchsuchung der Kleidung eines Betroffenen von einem Menschen desselben Geschlechts durchgeführt wird [...]. Gemäß Paragraph 5, LSG ist bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 100 000 abfliegenden Passagieren der Zivilflugplatzhalter verpflichtet, für die Sicherheitsbehörden zu gewährleisten, dass jeder Passagier, bevor er Zutritt zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß Paragraph 2, festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes erhält, das von ihm mitgeführte Gepäck sowie die mitgeführten persönlichen Gegenstände mit der nach den jeweiligen Umständen gebotenen Sorgfalt nach Maßgabe des Paragraph 3, Absatz eins bis 3 durchsucht werden und dafür vorzusorgen, dass Durchsuchungen der Passagiere unter möglicher Schonung der Betroffenen durchgeführt werden und dass die händische Durchsuchung der Kleidung eines Betroffenen von einem Menschen desselben Geschlechts durchgeführt wird [...].

Gemäß § 13 LSG untersteht bei Wahrnehmung von Aufgaben nach § 5 der Zivilflugplatzhalter der Aufsicht und den Anordnungen der Sicherheitsbehörde erster Instanz, in deren örtlichen Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, und ihrer Organe. Gemäß Paragraph 13, LSG untersteht bei Wahrnehmung von Aufgaben nach Paragraph 5, der Zivilflugplatzhalter der Aufsicht und den Anordnungen der Sicherheitsbehörde erster Instanz, in deren örtlichen Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, und ihrer Organe.

Die Verordnung Nr 300/2008 bezweckt, zum Schutz von Personen und Gütern in der Europäischen Union unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit Zivilluftfahrzeugen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Gefahrenabwehr in der Zivilluftfahrt zu verhindern. Dieses Ziel soll durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit sowie Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften und Grundstandards erreicht werden (Erwägungsgrund 1 der Verordnung Nr 300/2008; vgl ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 153). Die gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sind nach Art 4 Abs 1 der Verordnung Nr 300/2008 in deren Anhang I festgelegt (vgl im Zusammenhang mit Verordnung Nr 2320/2002 das Urteil des EuGH vom 10. März 2009, C-345/06, Gottfried Heinrich, Rz 50). Art 4 Abs 4 der Verordnung Nr 300/2008 ermächtigt die Kommission, die Kriterien für die Bedingungen festzulegen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundstandards abweichen und auf der Grundlage einer örtlichen Risikobewertung alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, die einen angemessenen Schutz gewährleisten. Die Verordnung Nr 300/2008 bezweckt, zum Schutz von Personen und Gütern in der Europäischen Union unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit Zivilluftfahrzeugen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Gefahrenabwehr in der Zivilluftfahrt zu verhindern. Dieses Ziel soll durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit sowie Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften und Grundstandards erreicht werden (Erwägungsgrund 1 der Verordnung Nr 300/2008; vergleiche ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 153). Die gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sind nach Artikel 4, Absatz eins, der Verordnung Nr 300/2008 in deren Anhang römisch eins festgelegt vergleiche im Zusammenhang mit Verordnung Nr 2320/2002 das Urteil des EuGH vom 10. März 2009, C-345/06, Gottfried Heinrich, Rz 50). Artikel 4, Absatz 4, der Verordnung Nr 300/2008 ermächtigt die Kommission, die Kriterien für die Bedingungen festzulegen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundstandards abweichen und auf der Grundlage einer örtlichen Risikobewertung alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, die einen angemessenen Schutz gewährleisten.

Nach Punkt 1.2 des Anhangs I der Verordnung Nr 300/2008 ist der Zugang zur Luftseite zu beschränken, um das Eindringen unbefugter Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche zu verhindern. Der Zugang zu Sicherheitsbereichen ist zu kontrollieren, um zu gewährleisten, dass keine unbefugten Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche eindringen. Personen und Fahrzeuge dürfen nur Zugang zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen erhalten, wenn sie die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Vor Ausstellung eines Flugbesatzungsausweises oder eines Flughafenausweises, der den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen ermöglicht, müssen die betroffenen Personen, einschließlich der Flugbesatzung, eine Zuverlässigkeitsprüfung erfolgreich durchlaufen haben. Punkt 1.3 des Anhangs I bestimmt weiters, dass andere Personen als Fluggäste sowie die von ihnen mitgeführten Gegenstände beim Betreten von Sicherheitsbereichen fortlaufenden Stichprobenkontrollen zu unterziehen sind, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden. Punkt 2 des Anhangs I legt schließlich fest, dass Luftfahrzeuge, die in abgegrenzten Bereichen von Flughäfen abgestellt werden und für welche die in Art 4 Abs 4 der Verordnung genannten alternativen Maßnahmen gelten, von Luftfahrzeugen zu trennen sind, für welche die gemeinsamen Grundstandards in vollem Umfang gelten, um sicherzustellen, dass die auf Luftfahrzeuge, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post in den letztgenannten Bereichen angewandten Sicherheitsstandards nicht beeinträchtigt werden. Nach Punkt 1.2 des Anhangs römisch eins der Verordnung Nr 300/2008 ist der Zugang zur Luftseite zu beschränken, um das Eindringen unbefugter Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche zu verhindern. Der Zugang zu Sicherheitsbereichen ist zu kontrollieren, um zu gewährleisten, dass keine unbefugten Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche eindringen. Personen und Fahrzeuge dürfen nur Zugang zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen erhalten, wenn sie die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Vor Ausstellung eines Flugbesatzungsausweises oder eines Flughafenausweises, der den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen ermöglicht, müssen die betroffenen Personen, einschließlich der Flugbesatzung, eine Zuverlässigkeitsprüfung

erfolgreich durchlaufen haben. Punkt 1.3 des Anhangs römisch eins bestimmt weiters, dass andere Personen als Fluggäste sowie die von ihnen mitgeführten Gegenstände beim Betreten von Sicherheitsbereichen fortlaufenden Stichprobenkontrollen zu unterziehen sind, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden. Punkt 2 des Anhangs römisch eins legt schließlich fest, dass Luftfahrzeuge, die in abgegrenzten Bereichen von Flughäfen abgestellt werden und für welche die in Artikel 4, Absatz 4, der Verordnung genannten alternativen Maßnahmen gelten, von Luftfahrzeugen zu trennen sind, für welche die gemeinsamen Grundstandards in vollem Umfang gelten, um sicherzustellen, dass die auf Luftfahrzeuge, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post in den letztgenannten Bereichen angewandten Sicherheitsstandards nicht beeinträchtigt werden.

Art 6 Abs 1 der Verordnung Nr 300/2008 stellt den Mitgliedstaaten frei, auch strengere Maßnahmen als die in Art 4 genannten gemeinsamen Grundstandards anzuwenden. Sie haben dabei auf der Grundlage einer Risikobewertung und in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht zu handeln. Diese Maßnahmen müssen relevant, objektiv, nichtdiskriminierend und dem jeweiligen Risiko angemessen sein. Vor dem Hintergrund dieser unionsrechtlichen Vorschriften hat der österreichische Gesetzgeber das Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG 2011) erlassen. Da die Verordnungen Nr 300/2008 und Nr 185/2010 nach Art 288 Abs 2 AEUV unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten, wäre die Wiederholung der darin enthaltenen Regelungen im innerstaatlichen Recht mit den europäischen Vorgaben nicht vereinbar (vgl. EuGH vom 31. Jänner 1978, 94/77, Fratelli Zerbone SNC, Rz 26). Wie und durch wen die in der Verordnung Nr 300/2008 festgelegten technischen und organisatorischen Maßnahmen durchgeführt werden, bleibt aber grundsätzlich den Mitgliedstaaten vorbehalten (vgl. ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 153). Der nationale Gesetzgeber stellt daher ein Regime zur Verfügung, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen erlaubt. Die notwendigen Anordnungen sollen dabei im nationalen Sicherheitsprogramm, das bereits in Art 10 der Verordnung Nr 300/2008 vorgesehen ist, getroffen werden (ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 155). Artikel 6, Absatz eins, der Verordnung Nr 300/2008 stellt den Mitgliedstaaten frei, auch strengere Maßnahmen als die in Artikel 4, genannten gemeinsamen Grundstandards anzuwenden. Sie haben dabei auf der Grundlage einer Risikobewertung und in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht zu handeln. Diese Maßnahmen müssen relevant, objektiv, nichtdiskriminierend und dem jeweiligen Risiko angemessen sein. Vor dem Hintergrund dieser unionsrechtlichen Vorschriften hat der österreichische Gesetzgeber das Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG 2011) erlassen. Da die Verordnungen Nr 300/2008 und Nr 185/2010 nach Artikel 288, Absatz 2, AEUV unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten, wäre die Wiederholung der darin enthaltenen Regelungen im innerstaatlichen Recht mit den europäischen Vorgaben nicht vereinbar vergleiche EuGH vom 31. Jänner 1978, 94/77, Fratelli Zerbone SNC, Rz 26). Wie und durch wen die in der Verordnung Nr 300/2008 festgelegten technischen und organisatorischen Maßnahmen durchgeführt werden, bleibt aber grundsätzlich den Mitgliedstaaten vorbehalten vergleiche ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 153). Der nationale Gesetzgeber stellt daher ein Regime zur Verfügung, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen erlaubt. Die notwendigen Anordnungen sollen dabei im nationalen Sicherheitsprogramm, das bereits in Artikel 10, der Verordnung Nr 300/2008 vorgesehen ist, getroffen werden (ErläutRV 981 BlgNR 24. GP, 155).

Dementsprechend wird in § 1 Abs 1 LSG 2011 der Bundesminister für Inneres ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung ein nationales Sicherheitsprogramm festzulegen. Darin sind die Verantwortlichkeiten für die Durchführung der in den Verordnungen Nr 300/2008 und Nr 185/2010 jeweils dem Zivilflugplatzhalter, dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle im Sinne des Art 3 Abs 6 der Verordnung Nr 300/2008 zuzuweisen sowie die von diesen zu erbringenden Maßnahmen, behördlich festzulegenden Ausnahmeregelungen und nötigen behördlichen Konkretisierungen festzulegen. Die Gewährleistung der Standards der Maßnahmen und deren Durchführung, die sich aus unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften über Maßnahmen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, dem nationalen Sicherheitsprogramm und bundesgesetzlichen Vorschriften betreffend die Luftfahrt ergeben, obliegt nach § 1 Abs 2 LSG 2011, soweit nicht ausdrücklich anderes festgelegt wird, den in Abs 1 genannten Stellen. Dementsprechend wird in Paragraph eins, Absatz eins, LSG 2011 der Bundesminister für Inneres ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung ein nationales Sicherheitsprogramm festzulegen. Darin sind die Verantwortlichkeiten für die Durchführung der in den Verordnungen Nr 300/2008 und Nr 185/2010 jeweils dem Zivilflugplatzhalter, dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle im Sinne des Artikel 3, Absatz 6, der Verordnung Nr 300/2008 zuzuweisen sowie die von diesen zu erbringenden Maßnahmen, behördlich festzulegenden Ausnahmeregelungen und nötigen behördlichen Konkretisierungen festzulegen. Die Gewährleistung der Standards der Maßnahmen und deren Durchführung, die sich aus unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften über Maßnahmen für die

Sicherheit in der Zivilluftfahrt, dem nationalen Sicherheitsprogramm und bundesgesetzlichen Vorschriften betreffend die Luftfahrt ergeben, obliegt nach Paragraph eins, Absatz 2, LSG 2011, soweit nicht ausdrücklich anderes festgelegt wird, den in Absatz eins, genannten Stellen.

Die Bundesministerin für Inneres hat von der in § 1 Abs 1 LSG 2011 enthaltenen Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht und im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Nationales Sicherheitsprogramm-Verordnung (NaSP-VO) erlassen. In § 1 Abs 2 NaSP-VO wird festgelegt, dass die Durchführung der gemäß der Anlage der Verordnung den Zivilflugplatzhaltern obliegenden Maßnahmen von den Inhabern einer Zivilflugplatzbewilligung nach § 68 LFG sowie im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, von den Inhabern der Benützungsbewilligung zu gewährleisten ist. Die zweite Zeile der Anlage, in der die Verantwortlichkeiten gemäß § 1 NaSP-VO geregelt sind, weist die Verantwortlichkeit für die durchzuführenden Maßnahmen im Kapitel "2. Abgegrenzte Bereiche von Flughäfen" des Anhangs der Verordnung Nr 300/2008 dem Zivilflugplatzhalter zu. Wie sich aus den Erwägungen des Verwaltungsgerichtshofs in seinem Erkenntnis vom 13. September 2016, Ro 2014/03/0062, ergibt, stellt diese Übertragung von Verantwortlichkeiten für die nach dem Anhang der Verordnung Nr 300/2008 durchzuführenden Maßnahmen in § 1 Abs 2 LSG 2011, § 1 Abs 1 NaSP-VO und der Anlage der Verordnung an den Zivilflugplatzhalter eine Beleihung oder Inpflichtnahme eines außerhalb der Verwaltungsorganisation stehenden, privaten Rechtsträgers dar. Die Bundesministerin für Inneres hat von der in Paragraph eins, Absatz eins, LSG 2011 enthaltenen Verordnungsermächtigung Gebrauch gemacht und im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Nationales Sicherheitsprogramm-Verordnung (NaSP-VO) erlassen. In Paragraph eins, Absatz 2, NaSP-VO wird festgelegt, dass die Durchführung der gemäß der Anlage der Verordnung den Zivilflugplatzhaltern obliegenden Maßnahmen von den Inhabern einer Zivilflugplatzbewilligung nach Paragraph 68, LFG sowie im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß Paragraph 62, LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, von den Inhabern der Benützungsbewilligung zu gewährleisten ist. Die zweite Zeile der Anlage, in der die Verantwortlichkeiten gemäß Paragraph eins, NaSP-VO geregelt sind, weist die Verantwortlichkeit für die durchzuführenden Maßnahmen im Kapitel "2. Abgegrenzte Bereiche von Flughäfen" des Anhangs der Verordnung Nr 300/2008 dem Zivilflugplatzhalter zu. Wie sich aus den Erwägungen des Verwaltungsgerichtshofs in seinem Erkenntnis vom 13. September 2016, Ro 2014/03/0062, ergibt, stellt diese Übertragung von Verantwortlichkeiten für die nach dem Anhang der Verordnung Nr 300/2008 durchzuführenden Maßnahmen in Paragraph eins, Absatz 2, LSG 2011, Paragraph eins, Absatz eins, NaSP-VO und der Anlage der Verordnung an den Zivilflugplatzhalter eine Beleihung oder Inpflichtnahme eines außerhalb der Verwaltungsorganisation stehenden, privaten Rechtsträgers dar.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist es nach dem Grundsatz der nationalen Organisations- und Verfahrensautonomie Sache der innerstaatlichen Rechtsordnung der einzelnen Mitgliedstaaten, die für den indirekten Vollzug des Unionsrechts zuständigen Behörden zu bestimmen und die Modalitäten der Verfahren zu regeln, sofern dabei der Äquivalenzgrundsatz und der Effektivitätsgrundsatz gewahrt werden (vgl. EuGH vom 12. Februar 2015, C-662/13, Surgicare - Unidades de Saude SA, Rz 26). Der Grundsatz der Organisations- und Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten findet aber dort seine Grenze, wo das Unionsrecht selbst die für seinen Vollzug zuständigen Behörden bestimmt oder Vorgaben für die Ausgestaltung des Verfahrens zu seiner Durchsetzung setzt (EuGH vom 12. Februar 2015, C-662/13, Fall Surgicare, Rz 26). Im vorliegenden Fall wird der Grundsatz der nationalen Organisations- und Verfahrensautonomie zumindest insoweit eingeschränkt, als Art 9 der Verordnung Nr 300/2008 vorschreibt, dass, wenn in einem Mitgliedstaat zwei oder mehr Einrichtungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständig sind, dieser Mitgliedstaat eine einzige Behörde zu benennen hat, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung der in Art 4 der Verordnung Nr 300/2008 genannten gemeinsamen Grundstandards zuständig ist. Dieser Anforderung ist der österreichische Gesetzgeber auch nachgekommen, indem er in § 4 Abs 1 LSG 2011 für die in den unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften vorgesehenen Entscheidungen und Bewilligungen den Bundesminister für Inneres als zuständige Behörde benennt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist es nach dem Grundsatz der nationalen Organisations- und Verfahrensautonomie Sache der innerstaatlichen Rechtsordnung der einzelnen Mitgliedstaaten, die für den indirekten Vollzug des Unionsrechts zuständigen Behörden zu bestimmen und die Modalitäten der Verfahren zu regeln, sofern dabei der Äquivalenzgrundsatz und der Effektivitätsgrundsatz gewahrt werden (vergleiche EuGH vom 12. Februar 2015, C-662/13, Surgicare - Unidades de Saude SA, Rz 26). Der Grundsatz der Organisations- und Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten findet aber dort seine Grenze, wo das Unionsrecht

selbst die für seinen Vollzug zuständigen Behörden bestimmt oder Vorgaben für die Ausgestaltung des Verfahrens zu seiner Durchsetzung setzt (EuGH vom 12. Februar 2015, C-662/13, Fall Surgicare, Rz 26). Im vorliegenden Fall wird der Grundsatz der nationalen Organisations- und Verfahrensautonomie zumindest insoweit eingeschränkt, als Artikel 9, der Verordnung Nr 300/2008 vorschreibt, dass, wenn in einem Mitgliedstaat zwei oder mehr Einrichtungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständig sind, dieser Mitgliedstaat eine einzige Behörde zu benennen hat, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung der in Artikel 4, der Verordnung Nr 300/2008 genannten gemeinsamen Grundstandards zuständig ist. Dieser Anforderung ist der österreichische Gesetzgeber auch nachgekommen, indem er in Paragraph 4, Absatz eins, LSG 2011 für die in den unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Vorschriften vorgesehenen Entscheidungen und Bewilligungen den Bundesminister für Inneres als zuständige Behörde benennt.

Dem Bundesminister für Inneres als oberster Sicherheitsbehörde des Bundes sind bereits nach der verfassungsrechtlichen Bestimmung des Art 78a Abs 1 zweiter Satz B-VG die Landespolizeidirektionen als Sicherheitsbehörden nachgeordnet, was durch § 4 Abs 1 und 2 SPG auf einfachgesetzlicher Ebene wiederholt wird. In diesem Sinne werden in § 3 Abs 1 LSG 2011 die Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren zu einem in einem Sicherheitsprogramm festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von ihrer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen, und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Auf gleiche Weise wird auch in § 13 Abs 1 LSG 2011 der Zivilflugplatzhalter, der nach § 5 LSG 2011 bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 100.000 abfliegenden Passagieren verpflichtet ist, für die Sicherheitsbehörden die Durchsuchung der Passagiere vorzunehmen, der Aufsicht und den Anordnungen der Sicherheitsbehörde erster Instanz, in deren örtlichen Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, und deren Organen unterstellt. Dem Bundesminister für Inneres als oberster Sicherheitsbehörde des Bundes sind bereits nach der verfassungsrechtlichen Bestimmung des Artikel 78 a, Absatz eins, zweiter Satz B-VG die Landespolizeidirektionen als Sicherheitsbehörden nachgeordnet, was durch Paragraph 4, Absatz eins und 2 SPG auf einfachgesetzlicher Ebene wiederholt wird. In diesem Sinne werden in Paragraph 3, Absatz eins, LSG 2011 die Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt, den Zutritt von Passagieren zu einem in einem Sicherheitsprogramm festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von ihrer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen, und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Auf gleiche Weise wird auch in Paragraph 13, Absatz eins, LSG 2011 der Zivilflugplatzhalter, der nach Paragraph 5, LSG 2011 bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 100.000 abfliegenden Passagieren verpflichtet ist, für die Sicherheitsbehörden die Durchsuchung der Passagiere vorzunehmen, der Aufsicht und den Anordnungen der Sicherheitsbehörde erster Instanz, in deren örtlichen Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, und deren Organen unterstellt.

Zudem können die dem Zivilflugplatzhalter übertragenen Verantwortlichkeiten für die nach der Verordnung Nr 300/2008 durchzuführenden Maßnahmen nur im Lichte des für eine Beleihung oder Inpflichtnahme verfassungsrechtlich zulässigen Rahmens gesehen werden. Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 14. März 1996, B 2113/94 ua (VfSlg 14.473/1996), für die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Beleihung ausgegliederter Rechtsträger folgende Kriterien aufgestellt:

Zunächst muss die Beleihung dem aus dem Gleichheitsgrundsatz erfließenden Sachlichkeitsgebot (so bereits VfGH vom 7. März 1988, B 914/87 (VfSlg 11.639/1988)) und dem verfassungsrechtlichen Effizienzgebot entsprechen. Weiters besteht die verfassungsrechtliche Ermächtigung zu Beleihungen nur für vereinzelte Aufgaben (VfGH vom 10. Oktober 1984, B 187/80 (VfSlg 10.213/1984)). Verfassungsrechtlich nicht mehr gedeckt ist ferner eine Übertragung von Aufgaben, die zum Kernbereich der staatlichen Verwaltung zählen, wozu jedenfalls die außenpolitischen Beziehungen (VfGH vom 2. Oktober 2003, G 121/03 ua (VfSlg 16.995/2003)), das Militärwesen, die Verwaltung des Zivildienstes (VfGH vom 15. Oktober 2004, G 36/04, V 20/04 (VfSlg 17.341/2004)) und die Vorsorge für die Sicherheit im Inneren und nach außen gehören (VfGH vom 14. März 1996, B 2113/94 ua (VfSlg 14.473/1996)). Zunächst muss die Beleihung dem aus dem Gleichheitsgrundsatz erfließenden Sachlichkeitsgebot (so bereits VfGH vom 7. März 1988, B 914/87 (VfSlg 11.639/1988)) und dem verfassungsrechtlichen Effizienzgebot entsprechen. Weiters besteht die verfassungsrechtliche Ermächtigung zu Beleihungen nur für vereinzelte Aufgaben (VfGH vom 10. Oktober 1984, B 187/80 (VfSlg 10.213/1984)). Verfassungsrechtlich nicht mehr gedeckt ist ferner eine Übertragung von Aufgaben, die

zum Kernbereich der staatlichen Verwaltung zählen, wozu jedenfalls die außenpolitischen Beziehungen (VfGH vom 2. Oktober 2003, G 121/03 ua (VfSlg 16.995/2003)), das Militärwesen, die Verwaltung des Zivildienstes (VfGH vom 15. Oktober 2004, G 36/04, römisch fünf 20/04 (VfSlg 17.341/2004)) und die Vorsorge für die Sicherheit im Inneren und nach außen gehören (VfGH vom 14. März 1996, B 2113/94 ua (VfSlg 14.473/1996)).

Diese für die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Beleihung aufgestellten Bedingungen sind auch sinngemäß zur Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit einer Inpflichtnahme heranzuziehen. Die Übertragung von Aufgaben für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, an einen Zivilflugplatzhalter bewegt sich somit nur dann innerhalb der verfassungsrechtlichen Vorgaben, wenn der Zivilflugplatzhalter unter der vollumfänglichen Aufsicht und Weisungsbefugnis eines obersten Organs steht, das die rechtliche und politische Verantwortlichkeit für die von dem Zivilflugplatzhalter im Rahmen seiner Beleihung gesetzten Handlungen trägt (vgl VfGH vom 12. Dezember 2001, G 269/01 ua (VfSlg 16.400/2001); VfGH vom 15. Dezember 2004, G 57/04 (VfSlg 17.421/2004); VfGH vom 12. Dezember 2012, G 75/12 (VfSlg 19.728/2012)). Diese für die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Beleihung aufgestellten Bedingungen sind auch sinngemäß zur Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit einer Inpflichtnahme heranzuziehen. Die Übertragung von Aufgaben für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, an einen Zivilflugplatzhalter bewegt sich somit nur dann innerhalb der verfassungsrechtlichen Vorgaben, wenn der Zivilflugplatzhalter unter der vollumfänglichen Aufsicht und Weisungsbefugnis eines obersten Organs steht, das die rechtliche und politische Verantwortlichkeit für die von dem Zivilflugplatzhalter im Rahmen seiner Beleihung gesetzten Handlungen trägt vergleiche VfGH vom 12. Dezember 2001, G 269/01 ua (VfSlg 16.400/2001); VfGH vom 15. Dezember 2004, G 57/04 (VfSlg 17.421/2004); VfGH vom 12. Dezember 2012, G 75/12 (VfSlg 19.728/2012)).

Die Vollziehung der gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, welche die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, nach Art 4 und dem Anhang I der Verordnung Nr 300/2008 hat nach geltender Rechtslage in Österreich einheitlich durch die Sicherheitsbehörden des Bundes zu erfolgen (vgl. dazu ausführlich VwGH 18.10.2016,

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lvwg.noel.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at