

TE Bwvg Beschluss 2024/3/13 W187 2290617-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 13.03.2024

Entscheidungsdatum

13.03.2024

Norm

AVG §68

B-VG Art133 Abs4

LFG §4

VwGVG §13 Abs1

VwGVG §13 Abs2

VwGVG §22 Abs2

VwGVG §22 Abs3

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §31 Abs1

1. AVG § 68 heute
 2. AVG § 68 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 3. AVG § 68 gültig von 01.07.1995 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
 4. AVG § 68 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995
-
1. B-VG Art. 133 heute
 2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
 6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
 9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
 10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
-
1. LFG § 4 heute
 2. LFG § 4 gültig ab 01.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
 3. LFG § 4 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
 4. LFG § 4 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008

5. LFG § 4 gültig von 27.06.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
 6. LFG § 4 gültig von 01.01.1958 bis 27.06.2008
1. VwGVG § 13 heute
 2. VwGVG § 13 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 109/2021
 3. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2019 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 4. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
 5. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2013
 6. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013
1. VwGVG § 13 heute
 2. VwGVG § 13 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 109/2021
 3. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2019 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 4. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
 5. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2013
 6. VwGVG § 13 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013
1. VwGVG § 22 heute
 2. VwGVG § 22 gültig ab 01.01.2014
1. VwGVG § 22 heute
 2. VwGVG § 22 gültig ab 01.01.2014
1. VwGVG § 28 heute
 2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018
1. VwGVG § 31 heute
 2. VwGVG § 31 gültig ab 01.09.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
 3. VwGVG § 31 gültig von 01.01.2017 bis 31.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
 4. VwGVG § 31 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016

Spruch

W187 2290617-1/4Z

BESCHLUSS

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. Hubert REISNER über die Beschwerde der XXXX vertreten durch die PENDL MAIR Rechtsanwälte OG, Annagasse 10/2/9, 1010 Wien, gegen Spruchpunkt III. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, vom 13. März 2024, XXXX betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde beschlossen: Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. Hubert REISNER über die Beschwerde der römisch 40 vertreten durch die PENDL MAIR Rechtsanwälte OG, Annagasse 10/2/9, 1010 Wien, gegen Spruchpunkt römisch III. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, vom 13. März 2024, römisch 40 betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde beschlossen:

A)

Die Beschwerde gegen Spruchpunkt III. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung vom 13. März 2024, XXXX, betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wird gemäß §§ 28 Abs 1 und 31 Abs 1 iVm 13 und 22 VwGVG abgewiesen. Die Beschwerde gegen Spruchpunkt römisch III. des Bescheides der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung vom 13. März 2024, römisch 40, betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde wird gemäß Paragraphen 28, Absatz eins und 31 Absatz eins, in Verbindung mit 13 und 22 VwGVG abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig. Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

Text

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang römisch eins. Verfahrensgang

1. Der Beschwerdeführerin wurde mit Bescheid der Austro Control GmbH (im Folgenden belangte Behörde) vom XXXX, eine Genehmigung als Ausbildungsorganisation (ATO) gewährt. 1. Der Beschwerdeführerin wurde mit Bescheid der Austro Control GmbH (im Folgenden belangte Behörde) vom römisch 40, eine Genehmigung als Ausbildungsorganisation (ATO) gewährt.

2. Seit Mai 2023 gab es vermehrte Berichte über die Nichteinhaltung der Verfahren am Flugplatz XXXX sowie über Luftraumverletzungen. Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2023 forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerin daher auf, die im Schriftsatz mitgeteilten Beanstandungen bis zum 25. Oktober 2023 zu beheben. Mit Übermittlung eines Abhilfeplan der Beschwerdeführerin wurde die Behebungsfrist bis zum 22. November 2023 verlängert. 2. Seit Mai 2023 gab es vermehrte Berichte über die Nichteinhaltung der Verfahren am Flugplatz römisch 40 sowie über Luftraumverletzungen. Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2023 forderte die belangte Behörde die Beschwerdeführerin daher auf, die im Schriftsatz mitgeteilten Beanstandungen bis zum 25. Oktober 2023 zu beheben. Mit Übermittlung eines Abhilfeplan der Beschwerdeführerin wurde die Behebungsfrist bis zum 22. November 2023 verlängert.

3. Im Zuge einer Inspektion am 16. November 2023 wurde festgestellt, dass die Maßnahmen keinen ausreichenden Einfluss auf das Theoriewissen der Schüler als auch der Fluglehrer hatten. Zusätzlich gäbe es seit Fristablauf bereits einen weiteren gemeldeten Vorfall zur Nichteinhaltung der Platzverfahren am Flugplatz XXXX. Mit Bescheid vom 5. Dezember 2023, XXXX wurde die erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß § 68 AVG ausgesetzt (Spruchpunkt I.). Dieser Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 19. Dezember 2023 zugestellt. 3. Im Zuge einer Inspektion am 16. November 2023 wurde festgestellt, dass die Maßnahmen keinen ausreichenden Einfluss auf das Theoriewissen der Schüler als auch der Fluglehrer hatten. Zusätzlich gäbe es seit Fristablauf bereits einen weiteren gemeldeten Vorfall zur Nichteinhaltung der Platzverfahren am Flugplatz römisch 40. Mit Bescheid vom 5. Dezember 2023, römisch 40 wurde die erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 68, AVG ausgesetzt (Spruchpunkt römisch eins.). Dieser Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 19. Dezember 2023 zugestellt.

4. Am 21. Dezember 2023 wurde auf Basis einer Besprechung in XXXX unter Einbeziehung der Betriebsleitung des Flugplatzes die Beanstandung seitens der Behörde als behoben eingestuft, woraufhin die Beschwerdeführerin den Schulungsbetrieb wiederaufnahm. 4. Am 21. Dezember 2023 wurde auf Basis einer Besprechung in römisch 40 unter Einbeziehung der Betriebsleitung des Flugplatzes die Beanstandung seitens der Behörde als behoben eingestuft, woraufhin die Beschwerdeführerin den Schulungsbetrieb wiederaufnahm.

5. Im Jänner und Februar 2024 gab es erneut Ereignismeldungen hinsichtlich Normverstößen bezüglich Luftfahrzeugen der Beschwerdeführerin. Mit Schriftsatz vom 6. März 2024 teilte die Behörde der Beschwerdeführerin erneute Beanstandungen mit.

6. die Beschwerdeführerin erstattet zu den Beanstandungen und insbesondere den Ereignissen aus 2024 Stellungnahmen. Weiters legte sie in Austausch mit der belangten Behörde einen immer weiter überarbeiteten Abhilfeplan vor. Dabei gab die Beschwerdeführerin an, ihre Piloten auf eine Strategie der Entscheidungsfindung in der Luftfahrt ausbilden zu wollen. Zusätzlich machte die Beschwerdeführerin auf Kommunikationsprobleme und die Sprachbarriere (Englisch – Deutsch) aufmerksam.

7. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde die mit Bescheid vom 1. Oktober 2020, XXXX, erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführer gemäß § 68 AVG ausgesetzt (Spruchpunkt I.). Eine Wiederausübung der ausgesetzten Genehmigung habe jedenfalls eine Überprüfung in Form eines Audits voranzugehen, im Zuge welcher die Behebung der im Schreiben vom 6. März 2024 (elektronisch zugegangen am 6. März 2024), XXXX, mitgeteilten

Beanstandung nachzuweisen ist (Spruchpunkt II.). Außerdem wurde die aufschiebende Wirkung der Beschwerde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG ausgeschlossen (Spruchpunkt III). Die Behörde stützte sich bei der Begründung im Wesentlichen auf vier Ereignisse. So führte die belangte Behörde zur Aussetzung der Genehmigung aus, am 10. Jänner 2024 sei ein Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin an ein anderes Luftfahrzeug herangesteuert, obwohl sich letzteres bereits im Endanflug zur Piste XXXX befand. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch wurde sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen (Ereignis vom 10. Jänner 2024). Am 15. Februar 2024 sei es zu einem Aufsetzen und Durchstarten in XXXX gekommen, obwohl keine entsprechende Freigabe erfolgte. Damit habe die Beschwerdeführerin gegen SERA.6001 (a) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden (Ereignis vom 15. Februar 2024). Am 20. Februar 2024 sei ein Pilot eines Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin von LOAN kommend entgegen die Platzrundenrichtung der Platzrunde XXXX geflogen. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dies stelle einen Verstoß gegen SERA.3205 Anhang VO (EU) Nr 923/2012 dar. Ein Luftfahrzeug habe sich außerdem gemäß SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 entweder in den Verkehrsfluss einzureihen, oder erkennbar aus diesem heraushalten. Auch wenn sich beide Flugzeuge zum Zeitpunkt der Annäherung außerhalb der RMZ befanden. Nachdem der Pilot des Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin sich eben nicht für den anderen Verkehr in der Platzrunde erkennbar aus derselben heraushalten habe – etwa durch eine entsprechende Absichtserklärung per Funk und einem deutlichen Abdrehen aus dem Bereich der Platzrunde XXXX – wurde gegen SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen (Ereignis 20. Februar 2024). Am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug XXXX auf die Piste XXXX des Flugplatzes XXXX gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug war. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden (Ereignis 29. Februar 2024). Diese Vorfälle seien außerdem meldepflichtige Ereignisse iSd Art 4 Abs 1 lit a VO (EU) Nr 376/2014. Gegen diese Meldepflicht sei ebenfalls verstoßen worden. Die Ereignisse (10. Jänner 2024, 20. Februar 2024 und 29. Februar 2024) seien per se schwerwiegende Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Aufgrund des Kollisionsrisikos mit anderen Teilnehmern am Luftverkehr seien diese als „Level 1 Finding“ zu klassifizieren gewesen. Dies umso mehr, als das Safety Management System der Beschwerdeführerin keinerlei Schritte gesetzt habe, die Vorfälle intern aufzuarbeiten und entsprechende Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Das Safety Management System der Beschwerdeführerin sei nicht geeignet um Risiken der Organisation entsprechend zu mindern. Der Abhilfeplan vom 12. März 2024 beinhalte weder einen Zeitplan zur Umsetzung noch sofort wirksame Maßnahmen um schwerwiegende Beeinträchtigungen der Flugsicherheit zu verhindern und angemessen zu adressieren. Die Aussetzung der Genehmigung sei somit notwendige Administrativmaßnahme zur Verhinderung von weiteren Normverletzungen.⁷ Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid wurde die mit Bescheid vom 1. Oktober 2020, römisch 40, erteilte Genehmigung an die Beschwerdeführer gemäß Paragraph 68, AVG ausgesetzt (Spruchpunkt römisch eins.). Eine Wiederausübung der ausgesetzten Genehmigung habe jedenfalls eine Überprüfung in Form eines Audits vorauszugehen, im Zuge welcher die Behebung der im Schreiben vom 6. März 2024 (elektronisch zugegangen am 6. März 2024), römisch 40, mitgeteilten Beanstandung nachzuweisen ist (Spruchpunkt römisch II.). Außerdem wurde die aufschiebende Wirkung der Beschwerde gemäß Paragraph 13, Absatz 2, VwGVG ausgeschlossen (Spruchpunkt römisch III). Die Behörde stützte sich bei der Begründung im Wesentlichen auf vier Ereignisse. So führte die belangte Behörde zur Aussetzung der Genehmigung aus, am 10. Jänner 2024 sei ein Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin an ein anderes Luftfahrzeug herangesteuert, obwohl sich letzteres bereits im Endanflug zur Piste römisch 40 befand. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch wurde sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen (Ereignis vom 10. Jänner 2024). Am 15. Februar 2024 sei es zu einem Aufsetzen und Durchstarten in römisch 40 gekommen, obwohl keine entsprechende Freigabe erfolgte. Damit habe die Beschwerdeführerin gegen SERA.6001 (a) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden (Ereignis vom 15. Februar 2024). Am 20. Februar 2024 sei ein Pilot eines Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin von LOAN kommend entgegen die Platzrundenrichtung der Platzrunde römisch 40 geflogen. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dies stelle einen Verstoß gegen SERA.3205 Anhang VO (EU) Nr 923/2012 dar. Ein Luftfahrzeug habe sich außerdem gemäß SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 entweder in den Verkehrsfluss einzureihen, oder erkennbar aus diesem heraushalten. Auch wenn sich beide Flugzeuge zum Zeitpunkt der Annäherung außerhalb der RMZ befanden. Nachdem der Pilot des Luftfahrzeuges der Beschwerdeführerin sich eben nicht für den anderen Verkehr in der Platzrunde erkennbar aus derselben heraushalten habe – etwa durch eine entsprechende Absichtserklärung per Funk und einem deutlichen Abdrehen aus dem Bereich der Platzrunde römisch 40 – wurde gegen SERA.3225 (b) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen

(Ereignis 20. Februar 2024). Am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug römisch 40 auf die Piste römisch 40 des Flugplatzes römisch 40 gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug war. Dabei habe Kollisionsgefahr bestanden. Dadurch sei sowohl gegen SERA.3205 als auch gegen SERA.3210 (c) (4) Anhang VO (EU) Nr 923/2012 verstoßen worden (Ereignis 29. Februar 2024). Diese Vorfälle seien außerdem meldepflichtige Ereignisse iSd Artikel 4, Absatz eins, Litera a, VO (EU) Nr 376/2014. Gegen diese Meldepflicht sei ebenfalls verstoßen worden. Die Ereignisse (10. Jänner 2024, 20. Februar 2024 und 29. Februar 2024) seien per se schwerwiegende Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Aufgrund des Kollisionsrisikos mit anderen Teilnehmern am Luftverkehr seien diese als „Level 1 Finding“ zu klassifizieren gewesen. Dies umso mehr, als das Safety Management System der Beschwerdeführerin keinerlei Schritte gesetzt habe, die Vorfälle intern aufzuarbeiten und entsprechende Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Das Safety Management System der Beschwerdeführerin sei nicht geeignet um Risiken der Organisation entsprechend zu mindern. Der Abhilfeplan vom 12. März 2024 beinhalte weder einen Zeitplan zur Umsetzung noch sofort wirksame Maßnahmen um schwerwiegende Beeinträchtigungen der Flugsicherheit zu verhindern und angemessen zu adressieren. Die Aussetzung der Genehmigung sei somit notwendige Administrativmaßnahme zur Verhinderung von weiteren Normverletzungen.

Hinsichtlich aufschiebender Wirkung führte die belangte Behörde aus, aufgrund des Versagens der Organisation war anzunehmen, dass es bis zum Ausgang eines ordentlichen Rechtsmittelverfahrens zu weiteren Nichteinhaltungen von Bestimmungen zur Wahrung der Flugsicherheit komme. Die vorliegende Gefahr im Verzug rechtfertige einen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung. Das öffentliche Interesse an der Wahrung der Luftfahrtsicherheit überwiege das private Interesse der Beschwerdeführerin an der Ausübung der Genehmigung.

8. Gegen diesen Bescheid wurde fristgerecht Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben, in der die Beschwerdeführerin die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung beantragte. Der Bescheid werde wegen materieller Rechtswidrigkeit, Aktenwidrigkeit und mangelhafter Beweiswürdigung bekämpft. Diese Schlussfolgerung der Behörde – unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem – beruhe auf einer falschen Würdigung der Ereignisse durch die belangte Behörde. Die Aussetzung der Genehmigung sei rechtswidrig. Am angenommenen Ereignistag 10. Jänner 2024 habe es gar keine Annäherung durch das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin gegeben. Verstöße gegen die Bestimmungen der SERA.3205 und SERA.3210 lägen somit gar nicht vor. Eine Meldeverpflichtung bestehe – mangels Notausweichmanövers – nicht. Am Ereignistag 15. Februar 2024 sei der Abflug von XXXX tatsächlich ohne Freigabe durchgeführt worden. Dieser Fehler führte jedoch zu keinem Zeitpunkt zu einer Gefahr für die Sicherheit und sei am nächsten Tag über das interne Berichtswesen der Beschwerdeführerin gemeldet worden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Art 4 Abs 1 VO (EU) Nr 376/2014 liege somit nicht vor. Bei dem Vorfall vom 20. Februar 2024 habe die belangte Behörde ihre Ermittlungspflichten verletzt. Die Aussagen des verantwortlichen Piloten seien nicht ausreichend gewürdigt worden. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen SERA.3225 und SERA.3205 vorläge. Im vorliegenden Fall sei vom verantwortlichen Piloten kein Notausweichmanöver durchgeführt worden um eine Kollision zu vermeiden. Daher bestand keine Verpflichtung zur Abgabe eines verpflichtenden Berichts durch die Beschwerdeführerin. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Art 4 Abs 1 VO (EU) Nr 376/2014 bestünde dadurch nicht. Der Vorwurf der Behörde, am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug XXXX auf die Piste XXXX des Flugplatzes XXXX gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei, beruhe auf einer unzureichenden Beweiswürdigung. Eine richtige Würdigung unter Einbeziehung der Aussage des verantwortlichen Piloten hätte unweigerlich zur Feststellung geführt, dass kein Verstoß gegen SERA.3205 und SERA.3210 vorläge. Der verantwortliche Pilot sei davon ausgegangen, dass keine Haltepunktüberschreitung stattgefunden habe. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass dieser Vorfall ebenfalls nicht meldepflichtig gewesen wäre. Hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung führte die Beschwerdeführerin aus, der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung stelle einen schwerwiegenden Eingriff in die Rechte der Beschwerdeführerin dar. Die Argumentation der belangten Behörde lege ein zu hohes Gewicht auf hypothetische Risiken. Sie habe auch nicht die Verbesserungen und präventiven Maßnahmen seit der letzten Beanstandung angemessen berücksichtigt. Die Beschwerdeführerin habe aktiv daran gearbeitet ihr Safety Management zu verbessern und die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation zu verstärken. Dies umfasse insbesondere die Überarbeitung von Verfahren, Schulungen des Personals und die Implementierung zusätzlicher Sicherheitskontrollen. Die Behörde hätte im Ergebnis die aufschiebende Wirkung nicht ausschließen dürfen.8. Gegen diesen Bescheid wurde fristgerecht Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben, in der die Beschwerdeführerin die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung beantragte. Der Bescheid werde wegen materieller Rechtswidrigkeit, Aktenwidrigkeit und mangelhafter

Beweiswürdigung bekämpft. Diese Schlussfolgerung der Behörde – unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem – beruhe auf einer falschen Würdigung der Ereignisse durch die belangte Behörde. Die Aussetzung der Genehmigung sei rechtswidrig. Am angenommenen Ereignistag 10. Jänner 2024 habe es gar keine Annäherung durch das Luftfahrzeug der Beschwerdeführerin gegeben. Verstöße gegen die Bestimmungen der SERA.3205 und SERA.3210 lägen somit gar nicht vor. Eine Meldeverpflichtung bestehe – mangels Notausweichmanövers – nicht. Am Ereignistag 15. Februar 2024 sei der Abflug von römisch 40 tatsächlich ohne Freigabe durchgeführt worden. Dieser Fehler führte jedoch zu keinem Zeitpunkt zu einer Gefahr für die Sicherheit und sei am nächsten Tag über das interne Berichtswesen der Beschwerdeführerin gemeldet worden. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Artikel 4, Absatz eins, VO (EU) Nr 376/2014 liege somit nicht vor. Bei dem Vorfall vom 20. Februar 2024 habe die belangte Behörde ihre Ermittlungspflichten verletzt. Die Aussagen des verantwortlichen Piloten seien nicht ausreichend gewürdigt worden. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass kein Verstoß gegen die Bestimmungen SERA.3225 und SERA.3205 vorlägen. Im vorliegenden Fall sei vom verantwortlichen Piloten kein Notausweichmanöver durchgeführt worden um eine Kollision zu vermeiden. Daher bestand keine Verpflichtung zur Abgabe eines verpflichtenden Berichts durch die Beschwerdeführerin. Ein Verstoß gegen die Meldepflicht nach Artikel 4, Absatz eins, VO (EU) Nr 376/2014 bestünde dadurch nicht. Der Vorwurf der Behörde, am 29. Februar 2024 sei ein Schüler der Beschwerdeführerin mit dem Luftfahrzeug römisch 40 auf die Piste römisch 40 des Flugplatzes römisch 40 gerollt, obwohl ein anderes Luftfahrzeug im Endanflug gewesen sei, beruhe auf einer unzureichenden Beweiswürdigung. Eine richtige Würdigung unter Einbeziehung der Aussage des verantwortlichen Piloten hätte unweigerlich zur Feststellung geführt, dass kein Verstoß gegen SERA.3205 und SERA.3210 vorläge. Der verantwortliche Pilot sei davon ausgegangen, dass keine Haltepunktüberschreitung stattgefunden habe. Eine gebotene Ermittlung hätte ergeben, dass dieser Vorfall ebenfalls nicht meldepflichtig gewesen wäre. Hinsichtlich der aufschiebenden Wirkung führte die Beschwerdeführerin aus, der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung stelle einen schwerwiegenden Eingriff in die Rechte der Beschwerdeführerin dar. Die Argumentation der belangten Behörde lege ein zu hohes Gewicht auf hypothetische Risiken. Sie habe auch nicht die Verbesserungen und präventiven Maßnahmen seit der letzten Beanstandung angemessen berücksichtigt. Die Beschwerdeführerin habe aktiv daran gearbeitet ihr Safety Management zu verbessern und die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation zu verstärken. Dies umfasse insbesondere die Überarbeitung von Verfahren, Schulungen des Personals und die Implementierung zusätzlicher Sicherheitskontrollen. Die Behörde hätte im Ergebnis die aufschiebende Wirkung nicht ausschließen dürfen.

9. Die belangte Behörde legte die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vor, ohne eine Beschwerdeentscheidung zu treffen. Diese langte am 22. April 2024 beim Bundesverwaltungsgericht ein. Die belangte Behörde nahm zu der Beschwerde inhaltlich Stellung und beantragte, dem Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung keine Folge zu geben und die Beschwerde abzuweisen.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen römisch II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen

1. Feststellungen

1.1 Der Beschwerdeführerin wurde mit Bescheid der belangten Behörde eine Genehmigung als Ausbildungsorganisation (ATO) gewährt.

1.2 Mit dem im Spruch angeführten Bescheid vom 13. März 2024, XXXX wurde die Genehmigung als Ausbildungsorganisation (erneut) ausgesetzt. Die Behörde stützte ihre Entscheidung auf ein unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem und beeinträchtigende Ereignisse des geordneten Flugverkehrswesens. Dabei ging die Behörde von folgenden Annahmen aus: „Am 10.1.2024 kam es zu einer gefährlichen Annäherung durch ein Flugzeug der Beschwerdeführerin. Am 15.2.2023 kam es zu einem Aufsetzen und Durchstarten ohne luftverkehrstechnische Freigabe. Am 20.2.2024 kam es zu einem Fliegen entgegen der Platzrundenrichtung und am 29.2.2024 rollte ein auszubildender Schüler der Beschwerdeführerin auf Piste XXXX , obwohl ein anderes Luftfahrzeug bereits im Endanflug war. Außer beim Aufsetzen und Durchstarten ohne erfolgte Freigabe bestand bei allen anderen Ereignissen Kollisionsgefahr. Das Sicherheitsmanagementsystem sieht keine Maßnahmen vor, die Ereignisse intern aufzuarbeiten und Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Im Abhilfeplan vom 12.3.2024 war weder ein Umsetzungszeitplan noch sofort wirksame Maßnahmen ersichtlich. Die Beschwerdeführerin ist damit nicht in der Lage auf Organisationsrisiken zu reagieren“.

1.2 Mit dem im Spruch angeführten Bescheid vom 13. März 2024, römisch 40 wurde die Genehmigung als Ausbildungsorganisation (erneut) ausgesetzt. Die Behörde stützte ihre Entscheidung auf ein unzureichendes Sicherheitsmanagementsystem und beeinträchtigende Ereignisse des geordneten Flugverkehrswesens. Dabei ging die

Behörde von folgenden Annahmen aus: „Am 10.1.2024 kam es zu einer gefährlichen Annäherung durch ein Flugzeug der Beschwerdeführerin. Am 15.2.2023 kam es zu einem Aufsetzen und Durchstarten ohne luftverkehrstechnische Freigabe. Am 20.2.2024 kam es zu einem Fliegen entgegen der Platzrundenrichtung und am 29.2.2024 rollte ein auszubildender Schüler der Beschwerdeführerin auf Piste römisch 40, obwohl ein anderes Luftfahrzeug bereits im Endanflug war. Außer beim Aufsetzen und Durchstarten ohne erfolgte Freigabe bestand bei allen anderen Ereignissen Kollisionsgefahr. Das Sicherheitsmanagementsystem sieht keine Maßnahmen vor, die Ereignisse intern aufzuarbeiten und Abhilfemaßnahmen zu implementieren. Im Abhilfeplan vom 12.3.2024 war weder ein Umsetzungszeitplan noch sofort wirksame Maßnahmen ersichtlich. Die Beschwerdeführerin ist damit nicht in der Lage auf Organisationsrisiken zu reagieren“.

2. Beweiswürdigung

2.1 Die Feststellungen zur Beschwerdeführerin ergeben sich aus dem Verfahrensakt der belangten Behörde. Sie sind unstrittig.

2.2 Die Behörde stützt ihre Feststellungen zu den sicherheitsrelevanten Ereignissen auf die im Akt aufliegenden Ereignismeldungen (vgl Ereignis 10. Jänner 2024 ON 17, Ereignis 15. Februar 2024 ON 18, Ereignis 20. Februar 2024 ON 19, Ereignis 29. Februar 2024 ON 20). Die Feststellungen zu den verwendeten Annahmen der belangten Behörde ergeben sich aus dem angefochtenen Bescheid. Der Bescheid der belangten Behörde liegt im Gerichtsakt des Bundesverwaltungsgerichtes auf. 2.2 Die Behörde stützt ihre Feststellungen zu den sicherheitsrelevanten Ereignissen auf die im Akt aufliegenden Ereignismeldungen vergleiche Ereignis 10. Jänner 2024 ON 17, Ereignis 15. Februar 2024 ON 18, Ereignis 20. Februar 2024 ON 19, Ereignis 29. Februar 2024 ON 20). Die Feststellungen zu den verwendeten Annahmen der belangten Behörde ergeben sich aus dem angefochtenen Bescheid. Der Bescheid der belangten Behörde liegt im Gerichtsakt des Bundesverwaltungsgerichtes auf.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1 Anzuwendendes Recht

3.1.1 Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Organisation des Bundesverwaltungsgerichtes (Bundesverwaltungsgerichtsgesetz – BVwGG), BGBl I 2013/10 idF BGBl I 2023/77, lauten: 3.1.1 Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Organisation des Bundesverwaltungsgerichtes (Bundesverwaltungsgerichtsgesetz – BVwGG), BGBl römisch eins 2013/10 in der Fassung BGBl römisch eins 2023/77, lauten:

„Einzelrichter

§ 6. Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist.“ Paragraph 6, Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist.“

3.1.2 Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Verfahren der Verwaltungsgerichte (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes – VwGVG), BGBl I 2013/33 idF BGBl I 2023/88, lauten: 3.1.2 Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Verfahren der Verwaltungsgerichte (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes – VwGVG), BGBl römisch eins 2013/33 in der Fassung BGBl römisch eins 2023/88, lauten:

„Anwendungsbereich

§ 1. Dieses Bundesgesetz regelt das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes. Paragraph eins, Dieses Bundesgesetz regelt das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes.

Ausübung der Verwaltungsgerichtsbarkeit

§ 2. Soweit die Bundes- oder Landesgesetze nicht die Entscheidung durch den Senat vorsehen, entscheidet das Verwaltungsgericht durch Einzelrichter (Rechtspfleger). Paragraph 2, Soweit die Bundes- oder Landesgesetze nicht die Entscheidung durch den Senat vorsehen, entscheidet das Verwaltungsgericht durch Einzelrichter (Rechtspfleger).

...

Aufschiebende Wirkung

§ 13. (1) Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat aufschiebende Wirkung. Paragraph 13, (1) Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG hat aufschiebende Wirkung.

(2) Die Behörde kann die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

(3) ...

(5) Die Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Abs. 2 oder 3 hat keine aufschiebende Wirkung. Sofern die Beschwerde nicht als verspätet oder unzulässig zurückzuweisen ist, hat die Behörde dem Verwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Verwaltungsgericht hat über die Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Behörde, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen. (5) Die Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Absatz 2, oder 3 hat keine aufschiebende Wirkung. Sofern die Beschwerde nicht als verspätet oder unzulässig zurückzuweisen ist, hat die Behörde dem Verwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Verwaltungsgericht hat über die Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Behörde, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.

...

Aufschiebende Wirkung

§ 22. (1) ...Paragraph 22, (1) ...

(3) Das Verwaltungsgericht kann Bescheide gemäß § 13 und Beschlüsse gemäß Abs. 1 und 2 auf Antrag einer Partei aufheben oder abändern, wenn es die Voraussetzungen der Zuerkennung bzw. des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung anders beurteilt oder wenn sich die Voraussetzungen, die für die Entscheidung über den Ausschluss bzw. die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde maßgebend waren, wesentlich geändert haben. (3) Das Verwaltungsgericht kann Bescheide gemäß Paragraph 13 und Beschlüsse gemäß Absatz eins und 2 auf Antrag einer Partei aufheben oder abändern, wenn es die Voraussetzungen der Zuerkennung bzw. des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung anders beurteilt oder wenn sich die Voraussetzungen, die für die Entscheidung über den Ausschluss bzw. die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde maßgebend waren, wesentlich geändert haben.

...

Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen. Paragraph 28, (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) ...

...

Beschlüsse

§ 31. (1) Soweit nicht ein Erkenntnis zu fällen ist, erfolgen die Entscheidungen und Anordnungen durch Beschluss. Paragraph 31, (1) Soweit nicht ein Erkenntnis zu fällen ist, erfolgen die Entscheidungen und Anordnungen durch Beschluss.

(2) An seine Beschlüsse ist das Verwaltungsgericht insoweit gebunden, als sie nicht nur verfahrensleitend sind.

(3) Auf die Beschlüsse des Verwaltungsgerichtes sind § 29 Abs. 1 zweiter Satz, 2a, 2b, 4 und 5 und § 30 sinngemäß anzuwenden. Dies gilt nicht für verfahrensleitende Beschlüsse. (3) Auf die Beschlüsse des Verwaltungsgerichtes sind

Paragraph 29, Absatz eins, zweiter Satz, 2a, 2b, 4 und 5 und Paragraph 30, sinngemäß anzuwenden. Dies gilt nicht für verfahrensleitende Beschlüsse.“

3.1.3 Die maßgeblichen Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABI L 281 vom 13. 10. 2012, S 1, idF Durchführungsverordnung (EU) 2024/404 der Kommission vom 30. Januar 2024 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Hinblick auf die Aktualisierung einschlägiger ICAO-Bestimmungen, den Abschluss des Verfahrens bei Ausfall der Funkkommunikation und die Streichung der Ergänzung zum Anhang jener Verordnung, ABI L, 2024/404 vom 11. 4. 2024, lauten: 3.1.3 Die maßgeblichen Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) Nr 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABI L 281 vom 13. 10. 2012, S 1, in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2024/404 der Kommission vom 30. Januar 2024 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Hinblick auf die Aktualisierung einschlägiger ICAO-Bestimmungen, den Abschluss des Verfahrens bei Ausfall der Funkkommunikation und die Streichung der Ergänzung zum Anhang jener Verordnung, ABI L, 2024/404 vom 11. 4. 2024, lauten:

““““

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) ...

(6) Zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und reibungslosen internationalen Luftverkehrs und zur Unterstützung der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke sollten alle am einheitlichen europäischen Luftraum Beteiligten einen gemeinsamen Satz von Regeln anwenden. Eines der Hauptelemente zur Gewährleistung eines sicheren grenzüberschreitenden Flugbetriebs ist darüber hinaus die Schaffung eines transparenten Regulierungssystems, bei dem für die Akteure Rechtssicherheit und Berechenbarkeit gegeben sind. Zu diesem Zweck sollten vereinheitlichte Luftverkehrsregeln und zugehörige Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung festgelegt und gegebenenfalls durch Anleitungsmaterial und/oder annehmbare Nachweisverfahren ergänzt werden.

““““

KAPITEL 2

Vermeidung von Zusammenstößen

SERA.3201 Allgemeines

Die Bestimmungen dieser Verordnung entheben den verantwortlichen Piloten eines Luftfahrzeugs nicht von seiner Verpflichtung, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes zu ergreifen, einschließlich Ausweichmanövern zur Vermeidung von Zusammenstößen, die auf Ausweichempfehlungen eines Kollisionsverhütungssystems beruhen

SERA.3205 Annäherung

Ein Luftfahrzeug darf nicht so nah an anderen Luftfahrzeugen betrieben werden, dass die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht.

SERA.3210 Ausweichregeln

- a) Das Luftfahrzeug, das nicht auszuweichen hat, muss seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.
- b) Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.
- c) Ein Luftfahrzeug, das gemäß den nachstehenden Regeln verpflichtet ist, einem anderen Luftfahrzeug auszuweichen, hat es zu vermeiden, über, unter oder vor dem anderen Luftfahrzeug vorbeizufiegen, außer wenn es in ausreichendem Abstand vorbeifliegt und die Auswirkungen einer Wirbelschleppenturbulenz berücksichtigt werden.

1. Annäherung im Gegenflug. Nähern sich zwei Luftfahrzeuge im Gegenflug oder nahezu im Gegenflug, haben beide, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.
2. Kreuzen der Flugrichtung. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, bei dem sich das andere Luftfahrzeug auf der rechten Seite befindet, auszuweichen; jedoch haben stets auszuweichen.
 - i) motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen und Ballonen;
 - ii) Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen;
 - iii) Segelflugzeuge den Ballonen;
 - iv) motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.
3. Überholen. Ein überholendes Luftfahrzeug ist ein Luftfahrzeug, das sich einem anderen Luftfahrzeug von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad mit der Symmetrieebene des letzteren Luftfahrzeugs bildet, d. h. sich in einer solchen Position bezüglich des anderen Luftfahrzeugs befindet, dass bei Nacht weder die linken (backbordseitigen) noch die rechten (steuerbordseitigen) Positionslichter gesehen werden könnten. Ein Luftfahrzeug, das überholt wird, hat nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern, und das überholende Luftfahrzeug hat sowohl im Steigflug als auch im Sinkflug oder Horizontalflug den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern; dies gilt ungeachtet einer anschließenden Veränderung der relativen Position der beiden Luftfahrzeuge zueinander, bis das überholende Luftfahrzeug das andere ganz überholt und ausreichenden Abstand zu ihm hat.
 - i) Überholende Segelflugzeuge. Ein Segelflugzeug, das ein anderes Segelflugzeug überholt, darf nach rechts oder nach links ausweichen.
4. Landung. Ein im Flug befindliches oder am Boden bzw. auf dem Wasser betriebenes Luftfahrzeug, hat einem Luftfahrzeug, das landet oder sich im Endteil des Landeanflugs befindet, auszuweichen.
 - i) Von mehreren einen Flugplatz oder einen Einsatzort gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen; jedoch darf das tiefer fliegende Luftfahrzeug ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, haben Segelflugzeugen in jedem Fall auszuweichen.
 - ii) Notlandung. Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar zur Landung gezwungen ist, auszuweichen.
5. Start. Ein Luftfahrzeug, das sich auf dem Rollfeld eines Flugplatzes bewegt, hat anderen Luftfahrzeugen, die starten oder im Begriff sind zu starten, Vorfahrt zu gewähren.

...

SERA.3225 Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

- a) den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;
- b) sich in den Verkehrsfluss einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;
- c) außer im Fall von Ballonen Richtungsänderungen beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist oder eine anderweitige Anweisung der Flugverkehrskontrolle erfolgt;
- d) außer im Fall von Ballonen gegen den Wind zu landen und zu starten, sofern nicht aus Sicherheitsgründen, wegen der Ausrichtung der Piste oder aus Rücksicht auf den Flugbetrieb eine andere Richtung vorzuziehen ist.

...

ABSCHNITT 6

Luftraumklassifizierung

SERA.6001 Klassifizierung der Lufträume

Die Mitgliedstaaten haben entsprechend ihren Erfordernissen Lufträume im Einklang mit der folgenden Luftraumklassifizierung und mit Anlage 4 festzulegen:

a) Klasse A. Es dürfen nur Flüge nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden. Für alle Flüge wird Flugverkehrskontrolldienst erbracht und Staffelung sichergestellt. Eine dauernde Flugfunk-Sprechfunkverbindung ist für alle Flüge erforderlich. Alle Flüge benötigen eine Flugverkehrskontrollfreigabe.

b) ...“

3.1.4 Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABI L 100 vom 5. 4. 2012, S 1, idF Verordnung (EU) 2015/445 der Kommission vom 17. März 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr 1178/2011 zur Festlegung von technischen Vorschriften und von Ve

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at