

Z A, M;

Übertretungen nach dem Luftfahrtgesetz (LFG) - Beschwerde

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Tirol hat durch seinen Richter Dr. Franz Triendl über die Beschwerde des Herrn Z A, geb. **.**.****, Adresse, v.d. Rechtsanwälte C, Adresse, gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft M vom 20.11.2015, **-*****-**** wegen Übertretungen nach dem Luftfahrtgesetz nach öffentlicher mündlicher Verhandlung

zu Recht erkannt:

1. Zu Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses wird die Beschwerde mit der Maßgabe als **unbegründet abgewiesen**, als anstelle eines Deliktes nunmehr zwei Delikte zur Last gelegt werden und der Spruch des Straferkenntnisses wie folgt berichtigt wird:

Bei der als erwiesen angenommenen Tat (§ 44a Z 1 VStG) hat es nach den Rubriken „Tatzeit“, „Tatort“ und „Luftfahrzeug“ nunmehr zu lauten wie folgt:

1. a: *„Sie haben als Zivilluftfahrzeughalter mit dem genannten zivilen Luftfahrzeug zur genannten Tatzeit am genannten Tatort einen zivilen Fallschirmsprung außerhalb eines Flugplatzes durchgeführt. Eine Bewilligung des Landeshauptmannes dazu lag nicht vor“.*

1. b: *„Sie haben als Zivilluftfahrzeughalter mit dem genannten zivilen Luftfahrzeug zur genannten Tatzeit am genannten Tatort einen zivilen Fallschirmabsprung absolviert, obwohl sie vom Verfügungsberechtigten über das Grundstück, auf dem die Außenlandung durchgeführt wurde, keine Zustimmung dazu hatten.“*

Bei der Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt worden ist (§ 44a Z 2 VStG), hat es nunmehr zu lauten wie folgt:

zu 1.a: „§ 9 Abs 1 und 5 LFG“

zu 1.b: „§ 9 Abs 4 und 5 LFG“

Nunmehr werden folgende Strafen gemäß § 169 Abs 1 Z 1 LFG verhängt:

zu 1.a: Euro 150,--, Ersatzfreiheitsstrafe 36 Stunden

zu 1.b: Euro 150,--, Ersatzfreiheitsstrafe 36 Stunden

Der Beitrag zu den Kosten des behördlichen Strafverfahrens, das sind 10 % der Strafe, wird wie folgt festgelegt:

zu 1.a: Euro 15,--

zu 1.b: Euro 15,--

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Geldstrafen, das sind zu 1. a und 1. b jeweils Euro 30,--, sohin insgesamt Euro 60 zu leisten.

2. Zu Spruchpunkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses wird die Beschwerde als **unbegründet abgewiesen**.

Gemäß § 52 Abs 1 und 2 VwGVG hat der Beschwerdeführer einen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens in der Höhe von 20 % der verhängten Geldstrafe, das sind Euro 60 zu leisten.

3. Zu den Spruchpunkten 3. und 4. des angefochtenen Straferkenntnisses wird der Beschwerde **Folge** gegeben, das angefochtene Straferkenntnis diesbezüglich **behoben** und das Verfahren gemäß § 45 Abs 1 Z 2 VStG **eingestellt**.
4. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine **ordentliche Revision** an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG **zulässig**.

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

Gegen diese Entscheidung kann binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, Freyung 8, 1010 Wien, oder ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Landesverwaltungsgericht Tirol einzubringen.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen, und es ist eine Eingabegebühr von Euro 240,00 zu entrichten.

Entscheidungsgründe

I. Verfahrensgang

Mit dem angefochtenen Straferkenntnis wurde dem Beschwerdeführer zur Last gelegt wie folgt:

„Sie haben folgende Verwaltungsübertretungen begangen:

Tatzeit: 18.06.2015; zwischen 20:05 und 20:35 Uhr

*Tatort: Gemeinde M, N Lizum, Gipfelbereich der Owand, Absprung Richtung Nord-West
(Damenabfahrt)*

Luftfahrzeug: Base-Fallschirm

1. Sie haben als Zivilluftfahrzeughalter mit dem genannten zivilen Luftfahrzeug zur genannten Tatzeit am genannten Tatort einen zivilen Fallschirmabsprung außerhalb eines Flugplatzes durchgeführt, obwohl Sie dazu keine Bewilligung des Landeshauptmanns /und keine Einverständniserklärung des Verfügungsberechtigten für die Benützung des Grundstück besessen haben.

2. Sie haben als Zivilluftfahrzeughalter mit dem genannten zivilen Luftfahrzeug zur genannten Tatzeit am genannten Tatort einen zivilen Fallschirmabsprung (sog. Base jump) nicht von einem Luftfahrzeug aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt. Sie sind vom Gipfelbereich der Owand mit einer Sprunghöhe von 140 bis 160 Höhenmeter abgesprungen.

3. Sie haben als dem zivilen Luftfahrtpersonal zugehöriger Fallschirmspringer am angeführten Tatort zur angeführten Tatzeit das angeführte Luftfahrzeug ohne erforderliche Erlaubnis (Fallschirmspringerschein) des Österreichischen Aero Clubs im Fluge verwendet und damit eine Tätigkeit ausgeführt, die für die Sicherheit der Luftfahrt von Bedeutung ist und flugtechnische oder flugbetriebliche Kenntnisse voraussetzt.

4. Sie haben entgegen der Bestimmung in § 63 Abs 4 ZLLV 2010 das angeführte Luftfahrzeug am angeführten Tatort zur angeführten Tatzeit ohne erfolgte Kennzeichnung gemäß § 62 ZLLV 2010 im Fluge verwendet. Base-Fallschirme besitzen keine Zulassung gemäß ZLLV 2010.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschriften verletzt:

1. § 9 Abs 5 iVm § 9 Abs 2 bis 4 LFG

2. § 10a LFG

3. § 26 i.V.m. § 169 Abs. 1 Z 1 LFG

4. § 63 Abs 4 ZLLV 2010 i.V.m. § 169 Abs. 1 Z 2 LFG

Wegen dieser Verwaltungsübertretungen wird über Sie folgende Strafe verhängt:

Geldstrafe (€):	Gemäß:	Ersatzfreiheitsstrafe:
1. 300,00	§ 169 Abs. 1 Z. 1 LFG	72 Stunden
2. 300,00	§ 169 Abs. 1 Z. 1 LFG	72 Stunden
3. 300,00	§ 169 Abs. 1 Z. 1 LFG	72 Stunden
4. 300,00	§ 169 Abs. 1 Z. 2 LFG	72 Stunden

Im Falle der Uneinbringlichkeit der Geldstrafe tritt an deren Stelle die Ersatzfreiheitsstrafe.
Weitere Verfügungen (z.B. Verfallsausspruch, Anrechnung von Vorhaft):

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes (VStG) zu zahlen:
€ 120,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10 % der Strafe, wobei jedoch mindestens € 10,00 zu bemessen sind.

Bei Freiheitsstrafen ist zur Berechnung der Kosten ein Tag Freiheitsstrafe mit 100 Euro anzusetzen. € 0,00 als Ersatz der Barauslagen für

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher: € 1.320.00"

Dagegen hat der Beschuldigte fristgerecht Beschwerde eingebracht und darin vorgebracht wie folgt:

„I) In umseits näher bezeichneter Verwaltungsstrafsache hat der Beschwerdeführer die Rechtsanwälte C, in M, Adresse mit seiner rechtsfreundlichen Vertretung im Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht für Tirol bevollmächtigt und beauftragt. Vorgenannte Rechtsanwälte berufen sich ausdrücklich auf die ihnen gegenüber gern § 8 Abs 1 RAO und § 17 VwGVG in Verbindung mit § 10 Abs 1 AVG erteilte Bevollmächtigung und Beauftragung.

I. Beschwerdegegenstand

Innerhalb offener Frist erhebt der Beschwerdeführer gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft M, vom 20.11.2015 zu ****_*****_****** durch seine ausgewiesenen Vertreter nachstehende

BESCHWERDE

an das Landesverwaltungsgericht für Tirol führt aus wie folgt:

II. Sachverhalt

Z A wie auch Y B sind erfahrene Basejumper und betreiben diese Sportart bereits seit einigen Jahren.

Am 18.06.2015, ca. 17:30 Uhr begaben sich der Beschwerdeführer und dessen Freund, Y B, in die N Lizum, wo sie einen Basejump von der "Owand" aus zu unternehmen beabsichtigten. Oben angekommen versuchten sie zuerst eine für den Absprung geeignete Stelle ausfindig zu machen wobei sie den zu gegenständlicher Zeit herrschenden "Bergwind" wahrnahmen, welcher jedoch für die erprobten Basejumper keine Gefahr darstellte. Gegen 20:00 Uhr wagten sie sodann den Absprung. Beschwerdeführer, welcher als erster der beiden sprang, konnte unverletzt landen, während dessen sich Y B aufgrund der unvorhergesehenen Wetterbedingungen im Zuge des Basejumps eine Verletzung am rechten Fuß zuzog.

III. Zulässigkeit der Beschwerde

Gegen das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft M, vom 20.11.2015, GZ **-*****-***, ist eine Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht zulässig. Die Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht für Tirol ist daher statthaft.

Der Beschwerdeführer ist als Beschuldigter des gegenständlichen Straferkenntnisses, zur Beschwerde legitimiert.

Die Zustellung des bekämpften Bescheides zu Händen der Vertreter des Beschwerdeführers mit 24.11.2015 erfolgt und wurde daher die vorliegende Beschwerde auch fristgerecht erhoben.

IV. Beschwerdegründe

Das angefochtene Straferkenntnis leidet an Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie mangelhafte Sachverhaltsdarstellung und führt der Beschwerdeführer im Einzelnen aus wie folgt:

Gemäß § 4 Abs. 2 lit. b ZLLV 2010 sind Fallschirme Luftfahrzeuge bestehend aus Hauptfallschirm, Reservefallschirm, Gurtzeug und allenfalls Öffnungsautomat. Auch wenn ein Baseschirm umgangssprachlich als „(Base-)Fallschirm“ bezeichnet wird, so stellt dieser doch keinen Fallschirm per Verordnungsdefinition dar, da weder ein Reserveschirm noch ein Öffnungsautomat vorhanden sind, welche auch aufgrund der geringen Absprunghöhe weder zweckmäßig noch sicherheitsrelevant wären.

Der gesamte Aufbau eines Basesystems unterscheidet sich drastisch von einem herkömmlichen Fallschirmsystem — es ist auf höhere Belastung und kürzere Öffnungszeiten konzipiert. Da ein Baseschirm kein Fallschirm per Definition ist, ist ein Baseabsprung auch eben sowenig als ein ziviler Fallschirmabsprung anzusehen.

Schon daher ergibt sich, dass gegenständliche Sportausübung in Verbindung mit §2 LFG keine Verletzung des §9 Abs. 5 iVm §9 Abs. 2bis 4 LFG begründen kann. Der Bescheid leidet daher schon per se mit Rechtswidrigkeit behaftet.

Damit würden auch Punkt 3 und 4 obsolet, da ein Basespringer kein Fallschirmspringer per Definition ist.

Dessen ungeachtet wurde jedoch das angeführte „Luftfahrzeug“ nicht ohne eine diesbezüglich erforderlich Erlaubnis (Fallschirmspringschein) des Österreichischen Aero Clubs im Fluge verwendet, da es sich hier nicht um einen Fallschirm per Definition handelt, auch nicht um ein Luftfahrzeug sondern vielmehr ein Sportgerät.

Aus juristischer Vorsicht sei zudem festgehalten, dass der unter anderem verwendete Fallschirm Marke Atair Type Troll 245 eine Zulassung gemäß §62 ZLLV 2010 besitzt und auch vom Österreichischen Aero Club in der Liste der zulässigen Hauptschirme geführt wird. Dies ungeachtet der Tatsache, dass es sich ohnehin nicht um einen Fallschirm per Definition handelt, und folglich auch diesbezüglich keine Rechtswidrigkeit gegeben ist.

Ungeachtet vorangehender Ausführungen erweist sich die gegenständlich über die Beschuldigten verhängte Strafe als unverhältnismäßig hoch, insbesondere, da hier eine erstmalige Gesetzesübertretung vorliegt.

Hinzutritt, dass der Luftraum in keinsten Weise gefährdet war, da Nebel und Regen jeglichen Flugverkehr im Bereich der Owand unterboten. So konnte auch der angeforderte Rettungshubschrauber keine Bergung durchführen.

Auch waren bedingt durch das schlechte Wetter weder W anderer oder Kletterer, noch Almvieh, zugegen. Durch das Verhalten der Beschuldigten kam kein Dritter zu Schaden, durch den durchgeführten Basesprung wurde niemand außer den Beteiligten selbst gefährdet.

Die bedingt durch die Verletzung eines der Beschuldigten verursachten Bergungskosten in Höhe von insgesamt € 5.800 ,— werden zur Gänze vom Verunglückten selbst getragen,

Beweis: Verwaltungsstrafakt

Fotos

PV

ZV Y B

Lokalausweis

weitere Beweise m Vorbehalt, insbesondere werden noch Zeugen angeboten werden

Der Bescheid ist daher mangelhaft verblieben und rechtlich unrichtig.

V. Beschwerdeanträge

Aus den vorstehend genannten Gründen werden an das Landesverwaltungsgericht für Tirol die

ANTRÄGE

gestellt,

1. Gern § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen und

*2. Gern Art 130 Abs 4 BVG und § 28 Abs 2 VwGVG m der Sache selbst zu entscheiden und das angefochtene Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft M, vom 20.11.2015, GZ **-*****-*****, ersatzlos aufzuheben.*

In Eventu

3. Gem Art 130 Abs 4 BVG und § 28 Abs 2 VwGVG m der Sache selbst zu entscheiden und das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft M, vom 20.11.2015, G Z ** -*****-*****, insofern abzuändern, als die Verwaltungsstrafe auf ein angemessenes Maß herab gesetzt wird."

Beweis wurde aufgenommenen durch Einsichtnahme in den behördlichen Akt der Bezirkshauptmannschaft M. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol vom 14.3.2016 (es wurde im Hinblick auf den identen Sachverhalt im Akt des Landesverwaltungsgericht Tirol 2015/33/3271 eine verbundene Verhandlung durchgeführt) wurde der nichtamtliche luftfahrttechnische Sachverständige Dr. X C einvernommen. Die Beschwerdeführer wurden von Ihrem Rechtsanwalt vertreten.

II. Rechtliche Grundlagen

Die hier maßgeblichen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes, BGBl 1957/253 idF BGBl I 2015/61 (LFG) lauten wie folgt:

„§ 9.

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

(2) Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter oder verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeuges einzubringen. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

(...)

(4) Wenn es sich um die Benützung einer Landfläche handelt, ist die Außenlandung oder der Außenabflug gemäß Abs. 2 oder 3 außerdem nur zulässig, wenn der über das Grundstück Verfügungsberechtigte mit der Benützung einverstanden ist.

(5) Für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4.

(...)

§ 10a.

Zivile Fallschirmabsprünge dürfen nur aus Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden. Außer im Rahmen von gemäß § 126 genehmigten Luftfahrtveranstaltungen dürfen Abflüge mit Hänge- oder Paragleitern nicht aus Luftfahrzeugen, von Brücken, Türmen, Gebäuden und dergleichen durchgeführt werden.

§ 11.

(1) Luftfahrzeuge sind Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- oder Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind. Für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge sind die Begriffsbestimmungen gemäß den §§ 24c, 24f und 24g anzuwenden.

(2) Militärluftfahrzeuge sind Luftfahrzeuge, die das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder im Dienste des Bundesheeres verwendet werden. Alle übrigen Luftfahrzeuge sind Zivilluftfahrzeuge.

(...)

§ 169.

(1) Wer

1. diesem Bundesgesetz,

...

zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen."

Die hier maßgeblichen Bestimmungen der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010, BGBl II 143 idF BGBl II 2013/470 (ZLLV) lauten wie folgt:

„§ 4.

Arten von Luftfahrzeugen im Sinne dieser Verordnung sind:

1. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar
 - a) Flugzeuge,
 - b) Hubschrauber,
 - c) eigenstartfähige Motorsegler,
 - d) Ultraleichtluftfahrzeuge (Flugzeuge und Hubschrauber gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, sowie Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit einer höchstzulässigen Leermasse (Masse

einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von mehr als 120 kg, und Tragschrauber gemäß Anhang II lit. f der Verordnung (EG) Nr. 216/2008),

e) motorisierte Hängegleiter (Luftfahrzeuge, bei denen an einem Hängegleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Hängegleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von nicht mehr als 120 kg aufweisen),

f) motorisierte Paragleiter (Motorgleitschirme gemäß Anhang II lit. e der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, bei denen an einem Paragleiter eine nicht dauerhaft mit dem Luftfahrzeug verbundene Antriebseinheit eingesetzt wird, die ohne Antriebseinheit jedoch als Paragleiter verwendbar bleiben und eine höchstzulässige Leermasse (Masse einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem) von nicht mehr als 120 kg aufweisen) und

g) sonstige;

2. Luftfahrzeuge schwerer als Luft, vorwiegend ohne eigenen Antrieb, und zwar

a) Segelflugzeuge einschließlich nicht eigenstartfähiger Motorsegler,

b) Fallschirme (Luftfahrzeuge bestehend aus Hauptfallschirm, Reservefallschirm, Gurtzeug und allenfalls Öffnungsautomat),

c) Hängegleiter (nicht-kraftangetriebene fußstartfähige Luftfahrzeuge, bestehend aus einer aus starren und/oder nicht-starren Teilen bestehenden Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen),

d) Paragleiter (nicht-kraftangetriebene, fußstartfähige Luftfahrzeuge bestehend aus einer nicht-starren Tragfläche, Gurtzeug und Rettungssystem und mit einer höchstzulässigen Leermasse von nicht mehr als 80 kg im Falle von einsitzigen und 100 kg im Falle von zweisitzigen Luftfahrzeugen) und

e) sonstige;

3. Luftfahrzeuge leichter als Luft, mit eigenem Antrieb, und zwar

a) Luftschiffe:

aa) Gas-Luftschiffe,

bb) Heißluft-Luftschiffe

sowie

b) sonstige;

4. Luftfahrzeuge leichter als Luft, ohne eigenen Antrieb, und zwar

a) Freiballone:

aa) Gas-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle und einem Korb),

bb) Heißluft-Ballone (Luftfahrzeuge bestehend aus einer Hülle sowie einem Korb und Brenner)

sowie

b) sonstige;

5. unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 gemäß § 24g LFG.

§ 62.

(1) An Fallschirmen und deren Bestandteilen müssen deutlich lesbar und in dauerhafter Schrift die Bezeichnung der Type, das Baujahr, die Seriennummer, eine allenfalls angewandte Prüfnorm sowie der Name und die Anschrift des Herstellers angebracht sein.

(...)

§ 63.

(1) Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter dürfen nur betrieben werden, wenn der Hersteller bestätigt hat, dass die Betriebssicherheit nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund der Bauart und technischen Ausrüstung gewährleistet ist, und der Luftfahrzeughalter nach Maßgabe der Festlegungen im Betriebshandbuch bzw. Instandhaltungshandbuch, welches der Hersteller zur Verfügung zu stellen hat, für den Weiterbestand der Lufttüchtigkeit Sorge trägt. Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter dürfen nur nach Maßgabe der vom Hersteller im Betriebshandbuch festgelegten Verwendungs- und Einsatzarten, Betriebserfordernisse und Betriebsbeschränkungen betrieben werden.

(2) Bestehen Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter aus Bestandteilen mehrerer Hersteller, die jeweils eine Bestätigung gemäß Abs. 1 auszustellen haben, ist eine Verwendung nur dann zulässig, wenn sich die Kompatibilität der Bestandteile aus den jeweiligen Betriebshandbüchern ergibt oder wenn zumindest ein Hersteller die Kompatibilität der Bestandteile bestätigt.

(3) Der Hersteller darf eine Bestätigung über die Luft- bzw. Betriebstüchtigkeit nur dann ausstellen, wenn die für einen sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges erforderlichen Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen vorliegen. Die Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen müssen die erforderlichen Anleitungen und Angaben über die Art, den Umfang, die Häufigkeit und die Zeitabstände der durchzuführenden Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten sowie über besondere Kontrollen enthalten. Der Hersteller hat die Bauurkunden und Prüfberichte, die für den Nachweis der Erfüllung der angewendeten Standards erforderlich sind, aufzubewahren und im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde gemäß § 79 vorzulegen.

(4) Weiters dürfen Fallschirme sowie Hänge- und Paragleiter im Fluge nur verwendet werden, wenn die Kennzeichnungen gemäß § 62 erfolgt sind und die erforderlichen Versicherungen gültig vorliegen."

III. Rechtliche Erwägungen

Der Beschuldigte argumentiert zusammenfassend damit, dass es sich beim gegenständlichen „Base-Jump“ um keinen Fallschirmsprung gehandelt habe und daher ein Sprung mit einem „Base-Jump-Rig“ nicht unter das Regelungsregime des LFG falle.

Base-Jumping, also übersetzt Objektsprung oder Objektspringen, ist das Abspringen mit einem Fallschirm von festen Objekten (wie etwa Felswänden, Brücken, Gebäuden etc. – siehe etwa auch den entsprechenden Beitrag in www.wikipedia.at, www.Base-Jump.at oder www.Base-Jump.de). Der Beschuldigte schildert selbst vor der Polizei (siehe den Sachverhaltsbericht der PI M vom 31.8.2015), dass der gegenständliche Sprung von der sog. „Owand“ in der N Lizum so erfolgte, dass er in der rechten Hand den Hilfsschirm hatte, welchen er im Zuge des Absprunges warf, sodass umgehend der Hauptschirm, welcher sich

im Rucksack befand, aktiviert wurde. Der Grund, weshalb der Beschuldigte den Hilfsschirm bereits beim Absprung in der Hand hatte, war der, dass es sich um einen sog. „technischen Sprung“ aufgrund der geringen Wandhöhe gehandelt habe. Die ganze Aktion des Sprungmanövers bis zur Öffnung des Hauptschirmes habe ca 2 bis 3 Sekunden gedauert, wobei der Beschuldigte dabei etwa eine Fallhöhe von ca 20 bis 40 Meter zurückgelegt hat. Beide Schirme lösten sich beim Beschuldigten ordnungsgemäß aus und konnte er auf einer Wiesenfläche der N Lizum ohne jegliche Probleme landen.

Zur Frage, ob es sich beim „Base-Jump-Rig“, also der gesamten Ausrüstung wie eben Hilfsschirm und Hauptschirm in fachlicher Hinsicht einerseits um ein Luftfahrzeug und andererseits um einen Fallschirm in luftfahrtrechtlicher Hinsicht handelt, mithin es sich also beim gegenständlichen Absprung um einen Fallschirmsprung im Sinne der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen gehandelt hat, wurde vom Landesverwaltungsgericht Tirol Herr Dr. X C zum nichtamtlichen luftfahrttechnischen Sachverständigen bestellt.

Herr Dr. X C ist zwar kein Gerichtssachverständiger, er ist jedoch als ausgewiesener Fachmann auf diesem Gebiet bekannt. So ist er seit ca 40 Jahren Fallschirmspringer und seit ca 30 Jahren auch Pilot. Er verfügt neben dem Fallschirmspringerschein auch über den Berufspilotenschein und hat als nichtamtlicher Sachverständiger bereits mehrfach für das Amt der Tiroler Landesregierung Gutachten zu fallschirmtechnischen bzw luftfahrttechnischen Fragestellungen erstattet. Er ist auch in der erstinstanzlichen Luftfahrtbehörde im österreichischen Aero Club tätig (siehe dazu seine Einvernahme vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol).

Zur ersten Frage, ob es sich beim gegenständlichen „Base-Jump-Rig“ um ein Luftfahrzeug im Sinne der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen (hier in erster Linie im Sinne des § 11 Abs 1 LFG) handelt, führte Dr. X C aus wie folgt:

„Wie beide Beschwerdeführer vorgebracht haben, ist der von ihnen verwendete Fallschirm auch in der „Liste der zulässigen Hauptfallschirme“ des österreichischen Aero Club als Zivilluftfahrtbehörde ausdrücklich angeführt. Dh dass das von ihnen verwendete Gerät jedenfalls als Fallschirm zulässigerweise verwendet werden kann. Dieser Baseschirm erfüllt also alle Voraussetzungen zur Aufnahme in diese Liste und erfüllt auch die Voraussetzungen, die die Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung 2010 an derartige Geräte stellt. Im Wesentlichen geht es bei dieser Liste darum, dass die Behörde prüft, ob die oben genannten Voraussetzungen vorliegen. Unter anderem wird dabei auch überprüft, ob die Kennzeichnung des Fallschirms im Sinne der oben genannten Verordnung erfolgt ist und ob die erforderlichen Betriebs- und Wartungshandbücher vorliegen. Für diese Schirmtype liegen diese Handbücher vor. In diesem Handbuch, das mir bekannt ist, ist ausdrücklich angeführt, dass dieser Schirm auch für Absprünge aus Luftfahrzeugen verwendet werden kann. Aus technischen Sicht handelt es sich daher bei dem gegenständlichen Baseschirm ohne Zweifel um ein Luftfahrzeug der Begriffsbestimmungen des § 11 Abs 1 LFG.“

Der Sachverständige weiters: *„...dass die gegenständlichen Baseschirme alle Voraussetzungen nach § 63 bzw § 62 ZLLV 2010 haben. Sie dürfen also in Österreich als Fallschirme verwendet werden und haben auch die entsprechende Kennzeichnung. Die*

Kennzeichnung ist ein sogenanntes Typenschild, das ist auf dem Schirm aufgenäht. Dort sind alle jene Dinge angeführt, die die ZLLV für die Kennzeichnung vorsieht, beispielsweise Type, Baujahr, Hersteller, Seriennummer und Gebrauchsgeschwindigkeit."

Diese Ausführungen erscheinen dem Landesverwaltungsgericht Tirol völlig schlüssig und nachvollziehbar. Luftfahrzeuge sind nach § 11 Abs 1 LFG Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen. In § 11 Abs 1 LFG werden Fallschirme ausdrücklich (auch) als Luftfahrzeuge bezeichnet. Der gegenständlich verwendete Hauptschirm erfüllt, wie vom Sachverständigen dargelegt, alle technischen Voraussetzungen auch für einen klassischen (siehe § 10a LFG) Fallschirmsprung. Es kann daher nicht ansatzweise bezweifelt werden, dass der Beschuldigte ein Luftfahrzeug verwendet hat.

Die zweite Frage, ob der Baseschirm als Fallschirm im Sinne der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen anzusehen ist und sohin ein Base-Jump der gegenständlichen Art unter das Regelungsregime des LFG für Fallschirmsprünge fällt, beantwortete der Sachverständige in fachlicher Hinsicht wie folgt.

„Aus technischer Sicht handelt es sich für mich zweifelsfrei um einen Fallschirm. Das wesentliche Kriterium für einen Fallschirmabsprung ist für mich, dass ich nach einer kürzeren oder längeren Freifallzeit den Fallschirm öffne, um damit zu verhindern, dass man ungebremst zu Boden stürzt. Der Fallschirm dient eben dazu, sicher einen Landeplatz zu erreichen. Für mich aus technischer Sicht ist es kein Unterschied, ob ich nun von einem Flugzeug, von einem Felsen oder von irgendwas anderem herunterspringe. Es handelt sich daher immer um einen Fallschirmabsprung, weil diese Kriterien, die oben genannt wurden, genauso erfüllt werden. Beim Basejump gibt es unterschiedliche Ausführungsarten. Hier gibt es Fälle, bei denen es zu einer bestimmten Freifallzeit kommt, wenn ausreichend Absprunghöhe zur Verfügung steht. Es gibt auch den gegenteiligen Fall, wie eben in den vorliegenden Beschwerdefällen, wo der Basejumper bereits nach kurzer Zeit den Hilfsschirm wirft, damit es zu einer Öffnung des Fallschirmes kommt. Aus technischer Sicht ist es für mich klar, dass es sich beim Basejump nicht um Paragleiter handelt. Das Wesen des Paragleiters ist eben, dass es dort keinen Freifall gibt, weil der bei geöffnetem Schirm vom Boden abhebt. Es handelt sich dabei auch nicht um ein Luftfahrzeug sui generis, zumal es – wie oben beschrieben – für mich keine signifikanten Unterschiede zum klassischen Fallschirmsprung gibt.“

Der Sachverständige führte also – auch wiederum völlig nachvollziehbar – aus, dass es für ihn in fachlicher Hinsicht zwischen einem Base-Jump und einem Fallschirmsprung keinerlei Unterschied gibt – ein Base-Jump sei nichts anderes als ein Fallschirmsprung. Die wesentlichen Kriterien für die Annahme eines Fallschirmsprunges sind, dass zunächst, von wo aus auch immer, ein freier Fall erfolgt, der je nach Lage des Einzelfalles mehr oder weniger lang dauert, dieser freie Fall durch einen Fallschirm abgebremst und so ein sicheres Landen ermöglicht wird. Diese Merkmale liegen bei einem Base-Jump vollinhaltlich vor (auch hier wird nach einer bestimmten Zeit ein Fallschirm ausgelöst, der in der Folge ein sicheres Landen ermöglicht) und handelt es sich daher in fachlicher Hinsicht um einen Fallschirmsprung und beim hier verwendeten Base-Schirm um einen Fallschirm.

Wenngleich der Gesetzgeber für das Fallschirmspringen bestimmte Regeln aufgestellt hat (etwa § 10a LFG) und Fallschirme definitionsgemäß über bestimmte Ausstattungsmerkmale verfügen (§ 4 Z 2 lit b ZLLV: *„Luftfahrzeuge bestehend aus Hauptfallschirm, Reservefallschirm, Gurtzeug und allenfalls Öffnungsautomat“*), bedeutet dies selbstredend nicht, dass solche Ausrüstungskombinationen, die nicht jedes dieser Merkmale erfüllen (weil etwa – wie beim „Base-Jump-Rig“ – der Reservefallschirm fehlt) oder eben nicht normgemäß verwendet werden (weil etwa nicht von einem Luftfahrzeug aus gesprungen oder beispielsweise die Mindestflughöhe von 600 m über Grund nicht eingehalten wurde) allein deshalb keine Fallschirme sind. Diese Annahme, die offenkundig auch der Beschwerdeführer vertritt, würde zur obskuren Situation führen, dass derjenige, der sich nicht an die luftfahrtrechtlichen Regelungen hält (weil er eben z.B. keinen Reservefallschirm mitführt oder die Mindesthöhen nicht einhält) nicht unter das luftfahrtrechtliche Regelungsregime fallen würde, derjenige jedoch, der sich normgemäß verhält und auch sein Equipment vorschriftsgemäß ausrüstet, dem Luftfahrtrecht unterliegen würde.

Vielmehr ist, wie dies der Sachverständige getan hat, allein zu überprüfen, ob die wesentlichen fachlichen Merkmale für einen Fallschirmsprung, wie eben das Verwenden eines Luftfahrzeuges (eines Fallschirmes) zum Abbremsen des freien Falles, erfüllt wurden. Dies ist, wie ausgeführt, bei einem Base-Jump gleich einem „klassischen“ Fallschirmsprung von einem Luftfahrzeug aus der Fall. Die inhaltliche Nähe des Base-Jumping zum klassischen Fallschirmspringen zeigte der Sachverständige auch durch den Hinweis auf, dass seiner Erfahrung nach praktisch alle Base-Jumper auch über eine Fallschirmspringerausbildung verfügen (so auch der Beschwerdeführer!), zumal dieses Wissen jedenfalls auch für einen Base-Jump erforderlich ist (Der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol: *„Natürlich braucht es beim Basejump auch noch andere Kenntnisse, die jetzt beim klassischen Fallschirmspringen selbst nicht vermittelt werden, aber die Grundkenntnisse decken sich. Beispielsweise, wie öffne ich einen Fallschirm, wie bediene ich einen Fallschirm, wie lande ich sicher. Das sind alles Dinge, die man in der Fallschirmspringerschule lernt. In Österreich gibt es keine Basejumpausbildung.“*).

Aufgrund der Ausführungen des beigezogenen luftfahrttechnischen Sachverständigen steht sohin fest, dass es sich bei einem Base-Jump um einen Fallschirmsprung in luftfahrtrechtlicher Hinsicht handelt. Das Base-Jump-Rig ist in seiner Gesamtheit als Fallschirm, mithin als Luftfahrzeug im Sinne des § 11 Abs 1 LFG anzusehen. Damit einher geht folgerichtig, dass auf einen Base-Jump als Fallschirmsprung jene luftfahrtrechtlichen Regelungen unmittelbar anzuwenden sind, die sich auf Fallschirmsprünge beziehen.

Zu Spruchpunkt 1. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Nach § 9 Abs 1 LFG dürfen zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen, soweit nicht in den Abs 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden. Gemäß Abs 2 legcit dürfen Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen), soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden.

Zumal es sich beim gegenständlichen Base-Fallschirm - wie oben eingehend dargelegt - als Fallschirm um ein Luftfahrzeug handelt und § 9 Abs 5 LFG ausdrücklich normiert, dass für Fallschirmabsprünge außerhalb von Flugplätzen die Bestimmungen der Abs 2 bis 4 gelten, hätte der Beschwerdeführer keine Außenlandung (wie hier in der N Lizum, mithin also außerhalb eines Flugplatzes) durchführen dürfen. Dass er dafür eine Bewilligung des Landeshauptmannes gehabt hätte, hat der Beschwerdeführer nicht einmal behauptet. Einer positiven Entscheidung über einen diesbezüglichen Antrag nach § 9 Abs 2 LFG würde jedoch die zwingende Bestimmung des § 10a LFG entgegenstehen.

Weiters hätte er nach § 9 Abs 4 LFG für eine derartige Außenlandung die Zustimmung des Verfügungsberechtigten über das Grundstück, auf dem die Außenlandung durchgeführt wurde, einholen müssen. Auch diese lag unzweideutig nicht vor. Diese Verpflichtung ist von jener der in den Abs 1, 2 und 5 leg cit umschriebenen zu unterscheiden („außerdem“ - siehe auch VwGH 20.3.1996, 94/03/0045). Sie besteht losgelöst von der Bewilligungspflicht einer Außenlandung und war sohin durch das Landesverwaltungsgericht Tirol eine Aufteilung des Spruchpunkts 1. vorzunehmen. Es handelt sich dabei aber um bloße Präzisierungen. Hinsichtlich des relevanten Tatvorwurfes hat sich dadurch keine Änderung ergeben. Das Landesverwaltungsgericht Tirol war daher zu diesen Modifikationen gemäß § 50 VwGVG berechtigt.

Der Beschwerdeführer hat sohin den objektiven Tatbestand der vorgeworfenen Verwaltungsübertretungen erfüllt.

Was die subjektive Tatseite betrifft, ist anzuführen, dass gemäß § 5 Abs 1 VStG zur Strafbarkeit fahrlässiges Verhalten genügt, wenn eine Verwaltungsvorschrift über das Verschulden nichts anderes bestimmt. Fahrlässigkeit ist bei Zuwiderhandeln gegen ein Verbot oder bei Nichtbefolgung eines Gebotes dann ohne weiteres anzunehmen, wenn zum Tatbestand einer Verwaltungsübertretung der Eintritt eines Schadens oder einer Gefahr nicht gehört und der Täter nicht glaubhaft macht, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Im Falle eines "Ungehorsamsdeliktes" - als welches sich auch die gegenständliche Verwaltungsübertretung darstellt - tritt somit insofern eine Verlagerung der Behauptungslast ein, als die Behörde lediglich die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes zu beweisen hat, während es Sache des Täters ist, glaubhaft zu machen, dass ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden trifft. Dies ist ihm jedoch nicht gelungen. Es liegt auch keinesfalls ein entschuldbarer Verbots(Rechts)irrtum (§ 5 Abs 2 VStG) vor. Wie sich aus § 5 Abs 2 VStG ergibt, kann Rechtsunkenntnis dann entschuldigen, wenn sie erwiesenermaßen unverschuldet ist. Davon kann gegenständlich jedoch keine Rede sein. Der Beschwerdeführer hat sich offenkundig im Vertrauen auf unklare Quellen v.a. im Internet darauf verlassen, dass Base-Jumping in Österreich nicht unter das Regelungsregime des LFG fällt. Dies ungeachtet des Umstandes, dass gerade diese Frage seitens der zuständigen Behörde durchgehend dahingehend beantwortet wurde, dass Base-Jumping luftfahrtrechtlich nichts anderes ist als Fallschirmspringen und daher die luftfahrtrechtlichen Regeln fürs Fallschirmspringen einzuhalten sind. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus, dass Base-Jumping von Objekten oder Bergwänden aus nach der aktuellen Rechtslage in Österreich grundsätzlich unzulässig ist (losgelöst von der Frage, ob im Einzelfall eine Außenlandungsbewilligung nach § 9 Abs 2

LFG erteilt werden kann). Diese Rechtsansicht ist allen Ausbildungsleitern in den österreichischen Fallschirmspringerschulen bekannt (siehe die Aussage des Sachverständigen Dr. X C in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol). Im Übrigen hat der Beschwerdeführer nie vorgebracht, sich bei der zuständigen Behörde nach der Rechtslage in Bezug auf Base-Jumping erkundigt zu haben. Wer dies jedoch verabsäumt, trägt das Risiko des Verbotsirrtums (z.B. VwGH 23.12.1991, 88/17/0010).

Der Beschwerdeführer hat daher die ihm angelasteten Taten in objektiver und in subjektiver Hinsicht begangen.

Strafbemessung:

Gemäß § 19 VStG sind Grundlage für die Bemessung der Strafe die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat. Nach Abs 2 sind im ordentlichen Verfahren (§§ 40 bis 46) überdies die nach dem Zweck der Strafdrohung in Betracht kommenden Erschwerungs- und Milderungsgründe, soweit sie nicht schon die Strafdrohung bestimmen, gegeneinander abzuwägen. Auf das Ausmaß des Verschuldens ist besonders Bedacht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der Eigenart des Verwaltungsstrafrechtes sind die §§ 32 bis 35 des Strafgesetzbuches sinngemäß anzuwenden. Die Einkommens- und Vermögensverhältnisse und allfällige Sorgepflichten des Beschuldigten sind bei der Bemessung von Geldstrafen zu berücksichtigen. Der Annahme der Behörde, die wirtschaftlichen Verhältnisse seien als ausreichend anzusehen, ist der Beschwerdeführer nicht entgegengetreten. Es ist daher jedenfalls von einer durchschnittlichen Einkommens- und Vermögenssituation auszugehen.

Der Unrechtsgehalt der dem Beschwerdeführer angelasteten Verwaltungsübertretung ist erheblich, dient die übertretene Norm doch in erheblichem Ausmaße der Sicherheit im Flugverkehr. Mildernd ist die bisherige Unbescholtenheit zu werten. Beim Verschulden war von Fahrlässigkeit auszugehen. Angesichts des Strafrahmens des § 169 Abs 1 Z 1 LFG von Geldstrafen bis zu 22000 Euro war unter Berücksichtigung der obigen Strafzumessungsgründe die Bestrafung im untersten Bereich des Strafrahmens jedenfalls tat- und schuldangemessen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu Spruchpunkt 2. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Unter diesem Spruchpunkt wurde dem Beschwerdeführer zur Last gelegt, einen zivilen Fallschirmabsprung durchgeführt zu haben, wobei jedoch weder von einem Luftfahrzeug aus noch mit einer ausreichenden Mindestflughöhe abgesprungen worden sei, zumal der Absprung vom Gipfelbereich der Owand in der N Litzum aus mit einer Sprunghöhe von lediglich 140 bis 160 Höhenmeter erfolgte.

Damit steht aber fest, dass der Beschwerdeführer gegen § 10a LFG verstoßen hat. Diese Vorschrift sieht vor, dass zivile Fallschirmsprünge (der gegenständliche Base-Jump ist ein ziviler Fallschirmabsprung, wie oben eingehend dargelegt) nur aus Luftfahrzeugen aus einer Mindestflughöhe von 600 m über Grund durchgeführt werden dürfen. Zur subjektiven Tatseite sowie zur Strafbemessung ist auf die obigen Ausführungen zu verweisen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden

Zu den Spruchpunkten 3. und 4. des angefochtenen Straferkenntnisses:

Die diesbezüglichen Tatvorwürfe können nicht aufrecht erhalten bleiben. Bei Spruchpunkt 3. wurde dem Beschwerdeführer vorgehalten, er habe das angeführte Luftfahrzeug ohne die erforderliche Erlaubnis (Fallschirmspringerschein) verwendet. Tatsächlich ist im Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol hervorgekommen (siehe die Einvernahme des Sachverständigen Dr. X C), dass der Beschwerdeführer über einen Fallschirmspringerschein verfügt. Auch Spruchpunkt 4. musste behoben und das diesbezügliche Strafverfahren eingestellt werden, zumal der Sachverständige Dr. X C in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht Tirol eingehend dargelegt hat, dass der verwendete Base-Fallschirm den luftfahrtrechtlichen Vorschriften des § 62 und 63 ZLLV entspricht.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden

IV. Zulässigkeit der ordentlichen Revision

Die Frage, ob Base-Jumping als Fallschirmspringen anzusehen ist und sohin unter das luftfahrtrechtliche Regelungsregime fällt, wurde – soweit ersichtlich – bislang noch nicht vom Verwaltungsgerichtshof beantwortet. Sie ist nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichts Tirol eine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Insbesondere kommt ihr über den spezifischen Einzelfall hinaus Bedeutung zu (VwGH 24.11.2014, Ra 2014/04/0039; 21.1.2015, Ro 2014/04/0074). Die ordentliche Revision zu dieser Frage war daher zuzulassen.

Hinweis:

Rechtskräftig verhängte Geldstrafen (sowie Verfahrenskostenbeiträge) sind bei der Behörde einzubezahlen (vgl § 54b Abs 1 VStG).

Landesverwaltungsgericht Tirol
Dr. Franz Triendl
(Richter)