

14/2025

DT.

Die Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes in der Autonomen Provinz Bozen

Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15

(Stand: 26.10.2025)

RAUM UND LANDSCHAFT
IN SÜDTIROL
TERRITORIO E PAESAGGIO
IN ALTO ADIGE

HORAND MAIER / JOHANNA EBNER

RAUM UND LANDSCHAFT in Südtirol
TERRITORIO E PAESAGGIO in Alto Adige

14/2025 dt

Die Regelung des
Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen
zum Zwecke des Umweltschutzes in der
Autonomen Provinz Bozen

Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15
(Stand: 31.10.2025)

© 2025 Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Alle Rechte vorbehalten

Herausgeber:
Autonome Provinz Bozen - Südtirol
Verwaltungsamt für Raum und Landschaft
Rittner Straße 4
I-39100 Bozen

Autoren:
Dr. Horand Ingo Maier
Dott.ssa Johanna Ebner

Bild Umschlagseite: H. Maier, Blick vom Ritten gegen Latemar, Zanggen und Jochgrimm am 14.01.2024.

Horand Ingo Maier

**Die Regelung des
Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen
zum Zwecke des Umweltschutzes in der
Autonomen Provinz Bozen**

**Das Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15
(Stand: 31.10.2025)**

Johanna Ebner

**Drohnenflüge in den Südtiroler Schutzgebieten
(Stand 31.10.2025)**

Bozen/Bolzano,
November/novembre 2025

INHALT

Vorbemerkung.....	9
-------------------	---

I.

1) Erste Initiativen zur Eindämmung des Flugverkehrs.....	10
1.1 1974-1991: Flugverbote in den landschaftlichen Gebietsplänen und Naturparkdekreten ...	10
1.2 Die Anfechtung der landschaftlichen Flugverbote vor dem Verfassungsgerichtshof - Urteil vom 25.05.1987, Nr. 191.....	11
1.3 Flugverbotsgesetz in der autonomen Nachbarprovinz Trient	13
1.4 Das staatliche Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991	14
1.5 1989: Auftrag an die Südtiroler Landesregierung zum Erlass von Maßnahmen zur Eindämmung von Lärmemissionen	19
1.6 1992: Erster Gesetzesentwurf.....	19
1.7 1993-1994: Initiativen und Flugverbote auf Gemeindeebene.....	20
1.8 1994: Auftrag an die Landesregierung zum Erlass einer landesweiten Regelung	22
1.9 1995: Genehmigung des Gesetzesentwurfs zur „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“	23
1.10 Gesetz zum Schutz der Umwelt bei Flugtätigkeiten in der autonomen Nachbarprovinz Trient	24
1.11 Die Anfechtung des Landesgesetzes der Provinz Bozen vor dem Verfassungsgerichtshof - Urteil vom 23.07.1997, Nr. 271	25
2) Inkrafttreten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 zur „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“ in der Provinz Bozen	28
2.1 Übernahme des Fluggesetzes in das staatliche Luftfahrthandbuch (AIP).....	31
2.2 Gesetzesinitiative auf Staatsebene zur Regelung des Flugverkehrs in Berggebieten	34
2.3 1999: Übertragung der Befugnis zur Erteilung der Flugermächtigung an den Direktor der Abteilung für Natur und Landschaft	35
3) Zu Flugregelungen in Schutzgebieten ergangene Rechtsprechung	37
3.1 Flugtätigkeit in Schutzgebieten gemäß staatlichem Rahmengesetz Nr. 349/1991	38
a) Kassationsgerichtshof in Strafsachen, Urteil vom 27. Juli 1995, Nr. 8561 (<i>Staatl. Gesetze zur Regelung der Luftfahrt verdrängen nicht die Verbotsbestimmungen lt. Rahmengesetz Nr. 394/1991 über die Schutzgebiete</i>)	38
b) Landesgericht Aosta, Urteil vom 17. April 2002, Nr. 284 (<i>Definition Flugapparat; Flugverbot im Nationalpark auch für Segelflugzeuge</i>).....	40
c) Staatsrat / oberstes Verwaltungsgericht, Urteil vom 18.03.2003, Nr. 1414 (Ligurien) - (<i>Der staatliche ausschließliche Regelungsanspruch im Bereich der Umwelt und der Ökosysteme lt. Art. 117 Verf. beschneidet nicht die Möglichkeit der Regionen, zusätzliche Maßnahmen zum Schutz von Umweltinteressen zu erlassen</i>).....	41
3.2 Flugtätigkeit in Schutzgebieten gemäß Landschaftsschutzgesetz Nr. 16/1970	43
a) Bezirksgericht Bruneck, Urteil vom 14.03.1990-17.03.1990, Nr. 35 (<i>Verbotsbestimmungen gelten auch für mit Motor ausgestattete Drachen</i>)	43
b) Bezirksgericht Bozen, Urteil vom 27.01.1992, Nr. 27 (<i>Schätzung der Flughöhe</i>).....	44

c) Landesgericht Bozen, Urteil vom 30.05.2002, Nr. 447 (<i>Meldung der Flugbewegung bei der italien. Luftfahrtsbehörde ersetzt nicht die notwendige Einholung der Ermächtigung der Landesverwaltung</i>)	45
d) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 8.10.2002, Nr. 103/2002 (<i>Feststellung der Flughöhe mittels Angaben zum Standort und Referenzpunkten zulässig</i>).....	46
e) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 98 (<i>Von den Flugverboten ausgenommene ermächtigte Nichtlinien-Transportdienste, sind die von der Provinz ermächtigten, und nicht jene, die auf der Grundlage einer staatl. Lizenz ausgeübt werden</i>).....	46
f) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 99 (<i>Einfachem Schreiben kommt nicht die Beweiskraft eines ordentlichen Feststellungsberichts des Aufsichtsorgans zu</i>).....	49
g) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.11.2003, Nr. 94 (<i>Bußgeldbescheid muss keine begründete Replik beinhalten; „tower“ nicht befugt, Gesetzesbestimmungen unangewandt zu lassen und Ermächtigungen zu erteilen, die nicht in seine Zuständigkeit fallen</i>)	50
h) Landesgericht Bozen, Urteil vom 15.07.2005, Nr. 894 (<i>Zuständigkeit für alle linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen - und Warentransportdienste die im Gebiet der Provinzen auf Landwegen, Seen und Flüssen und auf Luftwegen betrieben werden</i>)	51
i) Landesgericht Trient - Außenstelle Cavalese, Urteil vom 25.11.2007, Nr. 87/2007 (<i>Abweisung der Klage der Verfassungswidrigkeit; Bestätigung der Vorgangsweise zur Feststellung der Flughöhe</i>)	54
j) Kassationsgerichtshof, Zweiter Senat in Zivilsachen, Urteil vom 26.06.2007-30.07.2007, Nr. 16863 (<i>Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997 unbegründet</i>)	56
k) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.12.2007, Nr. 113 (<i>Der Tenor des im AIP veröffentlichten Textes beinhaltet keine Beiseitelassung oder Ungereimtheit, die geeignet ist, einen Piloten über die Vorschriften des Landesgesetzes zu einem Irrtum zu verleiten</i>).....	58
l) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 6.02.2008, Nr. 14 (<i>Besitz der für die Ausübung der Flugtätigkeit erforderlichen ministeriellen Lizenzen ersetzt nicht die laut Landesgesetz Nr. 15/1997 notwendige Ermächtigung durch die Landesverwaltung; Fragen der Verfassungsmäßigkeit des LG Nr. 15/1997 unbegründet</i>)	60
m) Landesgericht Bozen, Urteil vom 7.02.2008 - 21.02.2008, Nr. 167 (<i>Der fehlenden Angabe der Gründe im Vorhaltungsprotokoll, warum die Übertretung nicht unmittelbar vorgehalten wurde, kommt nicht erlöschende Wirkung zu</i>)	61
n) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 26.03.2008, Nr. 43 (<i>Den autonomen Provinzen steht gemäß Durchführungsbest. zum Autonomiestatut im Bereich des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse auch auf Luftwegen Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz zu</i>)	63
o) Landesgericht Bozen - Urteil vom 9.10.2008, Nr. 1076/2009 (<i>Pflicht des Piloten, sich auch über andere Instrumente als die AIP oder staatl. Luftfahrtskarte über den Anwendungsbereich besonderer Rechtsvorschriften zu informieren</i>).....	65

II.

4) Neuformulierung des Landesgesetzes zur Regelung der Flugtätigkeit mit dem LG. Nr. 6/2007	69
5) Zwischenbilanz 2007	79

6) Zum 2007 „neu formulierten Fluggesetz“ Nr. 15/1997 ergangene Rechtsprechung.....	80
a) Landesgericht Bozen, Urteil vom 15.06.2012, Nr. 647/2012 (<i>Befugnis der Provinz zum Schutz der Landschaft umfasst auch jene zum Schutz der Umwelt vor Lärmbelästigung und schließt Beschränkungen für Hubschrauber mit ein</i>).....	80
b) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 17.07.2013, Nr. 81; Oberlandesgericht Trient - Außenstelle Bozen, Urteil vom 13.05.2015-3.05.2015, Nr. 89/2105 (<i>Vorhaltung der Übertretung muss die tatsächlichen und rechtlichen Einzelheiten der Übertretung enthalten, die nicht nachträglich geändert werden können</i>).....	82
c) Landesgericht Bozen, Urteil vom 12.01.2017, Nr. 37/2017	85
d) Landesgericht Bozen, Urteil vom 28.09.2017, Nr. 1042/2017	96
e) Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1390/2017	98
f) Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1394/2017.....	99
g) Landesgericht Bozen, Urteil vom 18.01.2018, Nr. 66/2018.....	101
7) Rechtsprechung betreffend Flugregelungen außerhalb der Provinz Bozen.....	103
a) Kassationsgerichtshof, Urteil vom 12.03.2009-5.05.2009, Nr. 10350 (Autonome Region Aosta)	103
b) Kassationsgerichtshof, Urteil vom 28.11.2011-22.12.2011, Nr. 28387 (Region Abruzzen)	108
c) Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 19.06.2013, Nr. 162 (Region Latium).....	109
d) VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015 („Heliskiing vs. Vogelschutz“).....	111
8) 2011: Neuregelung und Liberalisierung der „Flugregelung“ in der autonomen Nachbarprovinz Trient	120
9) 2015: Neuregelung und Liberalisierung der „Flugregelung“ in der Provinz Bozen auf Verordnungs- und Beschlussebene.....	122
9.1 Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“)	122
9.2 Beschluss der Landesregierung vom 10. März 2015, Nr. 284 (Landeflächen für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.)	126
9.3 Beschluss der Landesregierung vom 19. Dezember 2017, Nr. 1436 (Weitere Landefläche für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.)	128
9.4 Beschluss der Landesregierung vom 20. November 2018, Nr. 1202 („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.“)	128
10) Rechtsprechung zur Errichtung von Hubschrauberlandeplätzen	130
a) VwG Bozen, Urteil vom 23.10.2019-13.04.2020, Nr. 93/2020 (<i>Hubschrauberlandeplatz genehmigungspflichtig</i>)	130
b) VwG Bozen, Urteil vom 23.10.2019-13.04.2020, Nr. 94/2020 (<i>Notwendige Übereinstimmung der Nutzung einer Fläche als Hubschrauberlandeplatz mit den Vorgaben lt. urbanistischer Widmung</i>).....	133

III.

11) Rechtsprechung betreffend Flugregelungen außerhalb der Provinz Bozen.....	136
a) VwG Turin, Urteil vom 10.07.2018-26.09.2018, Nr. 1060/2018 („ <i>Natur- und Landschaftsschutzbelange</i> “ Vorrang vor „ <i>unumstößlichen Rechten des Bürgers</i> “, <i>Bestätigung der Verfassungsmäßigkeit regionaler Regelungen</i>)	136

b) VwG Turin, Urteil vom 14.12.2021-17.06.2022, Nr. 585/2022 (<i>Verträglichkeitsprüfung bei Flugtätigkeit in Natura-2000-Gebieten; Abwägung zwischen Erfordernissen des Umweltschutzes und wirtschaftlichen Belangen</i>).....	144
c) Landesgericht Aosta, Urteil vom 9.01.2024, Nr. 4/2024 (<i>Regelung der Flugaktivitäten in den Alpen zum Zwecke des Umweltschutzes</i>).....	148
12) EU-Pilotverfahren gegen die Italienische Republik (<i>Nicht ermächtigte Flugaktivitäten innerhalb von Natura-2000-Gebieten; Verträglichkeitsprüfung</i>)	151

IV.

13) 2023: Liberalisierungsverordnung der staatlichen Flugaufsichtsbehörde (ENAC) zur Nutzung von Fluglandeflächen	153
13.1 Regelung der Errichtung/Einrichtung von Fluglandeflächen („aviosuperfici“)	153
13.2 Regelung der Errichtung/Einrichtung von „gelegentlichen“ Hubschrauberlandeplätzen („Elisuperfici occasionali“)	155
13.3 Regelung der Errichtung/Einrichtung von „gelegentlichen Flugfeldern“ („aviosuperfici occasionali“).....	155
13.4 Gemeldete Luftfahrzeug- und Helikopterlandeplätze in der Autonomen Provinz Bozen.....	156
14) Zur neuen Regelung ergangene Rechtsprechung.....	158
a) Verwaltungsgericht Bozen, Urteil vom 23.-29.10.2024, Nr. 255 (<i>Erteilung der Unbedenklichkeitserklärung hinsichtlich Lärmbelastung, Verfahren auf Antrag der Partei</i>)	158
15) Statistik 1997 - 2024	162

V.

16) EU-Verordnungen Nr. 945/2019, Nr. 947/2019 und Nr. 746/2020 zu den unbemannten Luftfahrzeugsystemen („UAS“ - Drohnen)	163
16.1 Delegierte Verordnung 2019/945 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittländbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme	163
16.2 Durchführungsverordnung 2019/947 der Kommission über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge	164
16.3 Durchführungsverordnung 2020/746 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 hinsichtlich der Verschiebung der Anwendungsfristen bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.....	167
16.4 Drohnenflüge in den Südtiroler Schutzgebieten	168

Anhang	172
--------------	-----

a) Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“) in ursprünglicher Fassung (1997-2007).....	173
b) LANDESGESETZ vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“) - derzeit in Kraft	174

c) Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008 Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) - aufgehoben	176
d) Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) - derzeit in Kraft.....	178
Quellenverzeichnis	180

Vorbemerkung

Seit dem Jahr 1997 verfügt die Autonome Provinz Bozen - Südtirol über ein eigenes Landesgesetz, das den Verkehr mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes regelt. Genanntes Gesetz verbot - in der zunächst geltenden Fassung - zum Schutze der Umwelt und auch zum Schutze vor Lärmbelästigung in Gebieten, die unter Landschaftsschutz stehen, das Starten, Landen und Überfliegen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen in Flughöhen von weniger als fünfhundert Metern. Gleichzeitig sah das Landesgesetz Ausnahmeregelungen vor, die unerlässliche Flüge vom allgemeinen Verbot befreien, und beinhaltete eine spezifische Regelung für die Flugtätigkeit im Talkessel von Bozen. Die Anwendung des „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997 in seiner ursprünglich genehmigten Fassung zeigte sich in der Verwaltungspraxis von Beginn an schwieriger als erwartet und uferete letztlich in Auseinandersetzungen vor dem Landesgericht und auch Kassationsgerichtshof aus, die erst spät zur Schließung bestehender Gesetzeslücken beitrugen. Im Jahr 2007 wurde vom Südtiroler Landtag eine Neuformulierung des Gesetzestextes vorgenommen, mit der eine übersichtlichere Regelung als die bisherige geschaffen werden sollte. Im Rahmen der Neuformulierung auch der Durchführungsverordnung zum „Fluggesetz“ erfolgte eine Liberalisierung der Flugtätigkeit. Die wahrgenommene Überhandnahme der Flugtätigkeit ließ vor wenigen Jahren erneut den Ruf nach einer wieder einschränkenderen Reglementierung lauter werden. Der historische und rechtliche Hintergrund des Südtiroler „Fluggesetzes“ ist für die Auslegung von nicht unwesentlichem Interesse. In diesem Sinne werden im nachfolgenden Aufsatz, der sowohl betroffenen Unternehmen und Piloten als auch den mit der Aufsicht betrauten Behörden als Hilfsmittel zur Anwendung des Landesgesetzes dienen mag, die wichtigsten Stationen des Fluggesetzes Nr. 15/1997, die diesbezüglich ergangene Rechtsprechung und die Entwicklung hin zum derzeit geltenden Gesetzestext nachgezeichnet. Die zunehmende Verwendung von Drohnen hat in den letzten Jahren eine weitere Thematik eröffnet, der im vorliegenden Band ein Unterkapitel gewidmet ist.

I.

1) Erste Initiativen zur Eindämmung des Flugverkehrs

1.1 1974-1991: Flugverbote in den landschaftlichen Gebietsplänen und Naturparkdekreten

*„Nie hat ein Dichter die Natur so frei ausgelegt,
wie ein Jurist die Wirklichkeit.“
(Jean Giraudoux)*

Erste maßgebliche Regelungen der Flugtätigkeit zum Zwecke des Umweltschutzes in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol finden sich in einigen landschaftlichen Unterschutzstellungen wieder, die auf der Grundlage des Südtiroler „Landschaftsschutzgesetzes“ vom 25. Juli 1970, Nr. 16¹ erlassen wurden. Die spezifische rechtliche Grundlage hierfür bildete der Art. 5 des genannten Gesetzes, wonach der landschaftliche Unterschutzstellungsakt Vorschriften enthalten musste, welche die Schutzbindungen an die jeweiligen spezifischen Erfordernisse der zu schützenden Sachkategorien (Naturparke, Biotope, Gärten und Parkanlagen, Naturdenkmäler und weite Landstriche) anpassten. Die Vorschriften sollten dabei Kriterien und Modalitäten für den Gebrauch, die Widmung und die Nutzungsart der unter Schutz gestellten Güter umfassen. Um den ungehinderten Genuss und die physische und moralische Erholungsfunktion der Landschaft zu gewährleisten, konnten die Vorschriften laut Landschaftsschutzgesetz insbesondere nicht nur Maßnahmen zur Verhinderung oder Beseitigung der Luft-, Wasser- und Bodenverseuchung, sondern auch der Belästigung durch Lärm sowie Verkehrsregelungen zum Inhalt haben.

Auf dieser Grundlage erlassene Einschränkungen der Flugtätigkeit im Sinne des Landschafts- und Umweltschutzes betrafen zunächst die „Kernzonen“ des Südtiroler Natur- und Landschaftsschutzes der 1970er Jahre: So wurde im Jahr **1974** im Bereich des landschaftlichen Gebietsplans „**Seiser Alm**“ (der lange Zeit auch das heutige Gebiet des **Naturparks „Schlern-Rosengarten“**² erfasste) ein Landeverbot für Flugzeuge und Hubschrauber eingeführt, unter Ausnahme etwaiger Rettungsaktionen.³ Im Jahr **1977** erging im Rahmen der Errichtung des **Naturparks „Puez-Geisler“** für das von der Ausweisung betroffene Gebiet ein Start- und Landeverbot für Flugzeuge und Hubschrauber. Dabei wurden zusätzlich zu etwaigen Hilfsmaßnahmen auch erforderliche Materialtransporte vom Verbot ausgenommen.⁴ Nur ein Jahr darauf (**1978**) erschien es zweckmäßig und erforderlich, den Überflug des **Biotops „Kalterer**

¹ Landesgesetz vom 25.07.1970, Nr. 16 („Landschaftsschutz“), mittlerweile aufgehoben und ersetzt durch Art. 105 Abs. 1 des Landesgesetzes vom 10.07.2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“).

² Mit Beschluss der Landesregierung vom 29.08.2005, Nr. 3096 wurde der Naturpark „Schlern“ in Naturpark „Schlern-Rosengarten“ umbenannt.

³ Art. 19 des Dekrets des Präsidenten des Landesausschusses vom 16.09.1974, Nr. 68 („Landschaftlicher Gebietsplan Seiser Alm“).

⁴ Art. 10 des Dekrets des Präsidenten des Landesausschusses vom 31.10.1977, Nr. 29/V/LS („Naturpark Puez-Geisler“).

See“ mit Flugzeugen und Hubschraubern im Tiefflug zu untersagen.⁵ In den Jahren 1980 - 1985 wurde sodann nach dem Muster des Flugverbots im Naturpark „Puez-Geisler“ (Verbot der Landung und des Starts von Flugzeugen oder Hubschraubern, außer für Hilfsmaßnahmen oder erforderliche Materialtransporte⁶) eine einheitlich formulierte Flugverbotsnorm für die Gebiete des **Naturparks „Fanes-Sennes-Prags“ (1980)⁷**, des **Naturparks „Trudner Horn“ (1980)⁸**, des **Naturparks „Sextner Dolomiten“ (1981)⁹** (später umbenannt in **Naturpark „Drei Zinnen“**) und des **Naturparks „Texelgruppe“ (1985)¹⁰** eingeführt. Die Flugverbote in zeitlich darauffolgenden landschaftlichen Unterschutzstellungsakten erfuhren bereits eine anderweitige Formulierung unter Einführung einer zusätzlichen Höhenbeschränkung: So wurden mit dem Unterschutzstellungsdekret zum **Naturpark „Rieserferner“ (1988)¹¹** (später umbenannt in **Naturpark „Rieserferner-Ahrn“**) das Überfliegen unterhalb einer Höhe von 200 m über dem Gelände sowie die Landung und der Start von motorisierten Luftfahrzeugen, außer für Hilfsmaßnahmen oder erforderliche Materialtransporte, verboten. In den Landschaftsplan der Gemeinde Bruneck fand im Jahr **1994** für die beiden an das **Biotop „Stegener Ahrau“ angrenzenden Bannzonen** ein Verbot des Landens und Startens mit Fluggeräten jeglicher Art (einschließlich Modellflugzeugen) Eingang, ausgenommen Flüge für militärische Zwecke.¹² Im Jahr **1995** wurde schließlich - weiterhin auf der Rechtsgrundlage des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 - im Gebiet des landschaftlichen **Gebietsplans „Montiggler Wald“¹³** (später umbenannt in **„Gebietsplan Montiggler Wald - Mitterberg“**) das Verbot des Überflugs unter einer Höhe von 500 m über dem Boden mit Ausnahme des An- und Abflugs zum Flughafen Bozen längs der amtlich festgelegten Flugschneisen festgeschrieben. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch bereits die Ausarbeitung einer landesweiten Regelung des Flugverkehrs zum Zwecke des Umweltschutzes im Gange.

1.2 Die Anfechtung der landschaftlichen Flugverbote vor dem Verfassungsgerichtshof - Urteil vom 25.05.1987, Nr. 191

Das Flugverbot im landschaftlichen Unterschutzstellungsdekret „Naturpark Fanes-Sennes-Prags“¹⁴, das *„die Landung und den Start von Flugzeugen oder Hubschraubern, außer für Hilfsmaßnahmen oder den erforderlichen Materialtransport“* unterbinden sollte, sowie die

⁵ Art. 3 b) des Dekrets des Präsidenten des Landesausschusses vom 24.04.1978, Nr. 34/V/LS („Landschaftlicher Gebietsplan Schloß Sigmundskron, Montigglerwald und Kalterer See“).

⁶ Als „erforderliche Materialtransporte“ waren laut Rechtsauslegung der für die Verwaltung der ausgestellten Strafbescheide zuständigen Behörde all jene Transporte zu verstehen, die sich auf Tätigkeiten bezogen, die im Sinne des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 zulässig oder ermächtigt worden waren (z.B. Aktivitäten im Bereich der Almwirtschaft, Forstwirtschaft, Wildbach- und Lawinenverbauung, Durchführung von Arbeiten durch die Forstverwaltung oder durch die Landschaftsschutzbehörde usw.). Ohne Ausnahmen verboten waren somit der Start und die Landung von Flugzeugen zur Durchführung von Personen- und Warentransporten im Rahmen einer Freizeitveranstaltung. Siehe: Schreiben der Abteilung für Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und Geförderten Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen vom 5.10.1992, Prot. Nr. SW/ms/1454.

⁷ Art. 10 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 4.03.1980, Nr. 72/V/LS („Naturpark Fanes/Sennes/Prags“).

⁸ Art. 10 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 16.12.1980, Nr. 85/V/LS („Naturpark Trudner Horn“).

⁹ Art. 11 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 22.12.1981, Nr. 103/V/81 („Naturpark Sextner Dolomiten“).

¹⁰ Art. 2 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 10.04.1985, Nr. 165/V/81 („Naturpark Texelgruppe“).

¹¹ Art. 2 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 28.09.1988, Nr. 212/V/81 („Naturpark Rieserferner“).

¹² Art. 2 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 9.09.1994, Nr. 328/28/1 („Landschaftsplan Bruneck“), übernommen in den Beschluss der Landesregierung vom 18.03.2002, Nr. 922 („Änderungen des Landschaftsplans Bruneck“).

¹³ Art. 15 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 28.12.1995, Nr. 349/28/1 („Gebietsplan Montiggler Wald“).

¹⁴ Genehmigt mit Dekret des Landeshauptmanns vom 4.03.1980, Nr. 72/V/LS.

wortgleichen Bestimmungen in den Naturparkdekreten „Naturpark Trudner Horn“¹⁵ und „Naturpark Sextner Dolomiten“¹⁶ blieben nicht unbeanstandet. Der Ministerpräsident der italienischen Republik erhob gegen die genannten Bestimmungen der Autonomen Provinz Bozen Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof, insoweit diese neben anderen Naturparkbestimmungen im Falle von deren Bindungswirkung auch gegenüber der Militärverwaltung die (militärischen) Aktivitäten derselben in schwerwiegender Weise beschränkt hätten. Aus staatlicher Sicht wäre damit das Interesse der nationalen Verteidigung beeinträchtigt worden.

Der Verfassungsgerichtshof gab dem vom Ministerpräsidenten der Republik gestellten Antrag auf Aussetzung der Wirksamkeit der landschaftlichen Unterschutzstellung „Naturpark Trudner Horn“ mit Verordnung vom 2. Juli 1981, Nr. 191 statt: Die angefochtenen landschaftlichen Schutzbestimmungen - darunter die Flugverbote - würden, indem sie spezifische militärische Tätigkeiten verböten, in der Tat einen konkreten nicht wieder gutzumachenden Schaden bei der Ausübung der Funktion der Verteidigung des nationalen Territoriums mit sich bringen. In seinem das Klageverfahren abschließenden Urteil Nr. 191/1987¹⁷ befand der Verfassungsgerichtshof in der Folge, dass die Autonome Provinz Bozen mit den genannten Naturschutzdekreten die militärischen Tätigkeiten direkt beschnitten hätte und ihr eine diesbezügliche Reglementierungsbefugnis nicht zustand. Die militärischen Tätigkeiten fielen nämlich in ihrer Gesamtheit aufgrund der ihnen eigenen notwendigen Ausbildungsziele in die ausschließliche Zuständigkeit der Verteidigungskräfte und hätten von der Autonomen Provinz nicht begrenzt werden dürfen. Der Verfassungsgerichtshof hielt jedoch auch fest, dass die Ausbildungstätigkeiten nicht in jeder Zone oder jedem beliebigen Gebiet ausgeübt werden durften. Unter Berücksichtigung der grundlegenden Ausbildungsaufgaben der Verteidigungskräfte der Nation, aber auch des vorrangig zu betrachtenden Werts der Landschaft und der Umwelt, bestand letztlich die Notwendigkeit, die verschiedenen Erfordernisse einheitlichen (staatlichen) Interesses bzw. Charakters mit den ebenbürtigen Erfordernissen der Autonomie abzustimmen. Für die Erreichung dieses unverzichtbaren Gleichgewichts konnte die (seinerzeit) neue Bestimmung über die Militärservituten laut Art. 3 des Staatsgesetzes Nr. 898 vom 24.12.1976¹⁸ herangezogen werden, die infolge der dort vorgesehenen paritätischen Konsultationsmechanismen zur Gewährleistung der Lokalaautonomie nicht einseitig außer Acht gelassen werden sollten.

Der Verfassungsgerichtshof hob in der Folge die in den genannten Naturparkdekreten verankerten Flugverbote in jenem Punkt auf, in dem diese die staatliche Zuständigkeit für das Starten und das Landen militärischer Luftfahrzeuge in den Naturparks nicht berücksichtigten.¹⁹

¹⁵ Genehmigt mit Dekret des Landeshauptmanns vom 16.12.1980, Nr. 85/V/LS.

¹⁶ Genehmigt mit Dekret des Landeshauptmanns vom 22.12.1981, Nr. 103/V/1981.

¹⁷ Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 21.-25.05.1987, Nr. 191.

¹⁸ Staatsgesetz vom 24.12.1976, Nr. 898 („Neuregelung der Militärservituten“).

¹⁹ „[...] *La Corte Costituzionale a) dichiara che non spetta alla Provincia autonoma di Bolzano la competenza a porre vincoli paesistici e conseguenti prescrizioni che comportino per l'amministrazione militare il divieto: [...] di circolare con veicoli a motore ovvero atterrare o decollare con aeromobili; b) annulla, limitatamente alla parte in cui non fanno salva la competenza dello Stato per le attribuzioni di cui al precedente punto a), le disposizioni contenute: 1a) nel decreto del Presidente della Giunta provinciale di Bolzano 4 marzo 1980 n. 72/V/IS (Approvazione del vincolo paesistico 'Parco naturale Fanes-Sennes e Braies' [...], 2a) nel decreto del Presidente della Giunta provinciale di Bolzano 16 dicembre 1980 n. 85/V/LS (Approvazione del piano paesistico 'Parco naturale Monte Corno' [...], 3a) nel decreto del Presidente della Giunta provinciale di Bolzano 22 dicembre 1981 n. 103/V/81 (Approvazione del vincolo paesistico 'Parco naturale Dolomiti di Sesto nei Comuni di Dobbiaco, Sesto e S. Candido') [...].*“ Siehe: Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 21.-25.05.1987, Nr. 191/1987.

1.3 Flugverbotsgesetz in der autonomen Nachbarprovinz Trient

Auch die Nachbarprovinz Trient hatte parallel zu den Initiativen in der Autonomen Provinz Bozen mit einem eigenen Landesgesetz eine Norm zum Schutz der Parke und Naturreservate im Trentino vor von Flugzeugen verursachtem „Fluglärm“ gesetzt. Das Trentiner Landesgesetz vom 24. Juni 1985, Nr.7 („Disposizioni per la tutela dei parchi e delle riserve naturali dall'inquinamento prodotto da aeromobili“) wurde am 2. Juli 1985 im Amtsblatt der Region veröffentlicht²⁰ und sah vor wie folgt:

„Art. 1	„freie Übersetzung“:
1. Allo scopo della salvaguardia dell'ambiente naturale nell'ambito dei parchi naturali, delle riserve naturali e nel territorio trentino del Parco nazionale dello Stelvio, è vietato l'atterraggio di aerei ed elicotteri, salvo che per servizi di interesse pubblico o per necessità di trasporto di materiali.	<i>1. Zum Schutz der natürlichen Umwelt in Naturparks, Naturreservaten und im Trentiner Gebiet des Nationalparks Stilfser Joch ist das Landen von Flugzeugen und Hubschraubern verboten, außer für Dienste von öffentlichem Interesse oder für den notwendigen Transport von Materialien.</i>
Art. 2	
1. La vigilanza sull'osservanza della presente legge è esercitata dalle guardie addette ai parchi nazionali e provinciali, dagli organi di polizia forestale, dai custodi forestali dei comuni e dei loro consorzi e, su richiesta del Presidente della Giunta provinciale, dagli organi di pubblica sicurezza.	<i>Die Überwachung der Einhaltung dieses Gesetzes erfolgt durch die Aufsichtspersonen der National- und Landesparke, die Forstpolizei, die Forstwachen der Gemeinden und deren Konsortien sowie auf Antrag des Präsidenten der Landesregierung durch die Organe der öffentlichen Sicherheit.</i>
Art. 3	
1. Per la violazione delle disposizioni della presente legge si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2.000.000 a lire 12.000.000. In caso di recidiva la sanzione è raddoppiata. 2. Per l'applicazione delle sanzioni si osservano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. 3. L'emissione dell'ordinanza-ingiunzione o dell'ordinanza di archiviazione di cui all'articolo 18 [ordinanza-ingiunzione] della predetta legge 24 novembre 1981, n. 689, spetta al dirigente del Servizio foreste, caccia e pesca. 4. Le somme riscosse sono introitate nel bilancio della Provincia. 5. La presente legge entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione.“	<i>1. Für die Übertretung der Bestimmungen dieses Gesetzes wird eine Verwaltungsstrafe in der Höhe von 2.000.000 bis 12.000.000 Lire verhängt. Im Wiederholungsfall wird die Strafe verdoppelt. 2. Für die Anwendung der Strafen gelten die Bestimmungen des Gesetzes Nr. 689 vom 24. November 1981.²¹ 3. Die Ausstellung der Zahlungsaufforderung oder die Anordnung der Archivierung gemäß Artikel 18 [Zahlungsaufforderung] des oben angeführten Gesetzes Nr. 689 vom 24. November 1981 obliegt dem Leiter des Dienstes für Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei. 4. Die eingenommenen Beträge fließen in den Haushalt der Provinz. 5. Dieses Gesetz tritt am Tag seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Region in Kraft.</i>

²⁰ Das zitierte Trentiner Landesgesetz Nr. 7/1985 wurde später mit Art. 4 Abs. 1 des Trentiner Landesgesetzes vom 12. August 1996, Nr. 5 („Disciplina per la tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili“) aufgehoben.

²¹ Staatsgesetz vom 24. November 1981 n. 689 („Modifiche al sistema penale“).

1.4 Das staatliche Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991

Etwas mehr als 4 Jahre nach der Verkündung des Urteils des Verfassungsgerichtshofs Nr. 191/1987, nämlich im Dezember 1991, trat auf Staatsebene das Rahmengesetz Nr. 394/1991²² in Kraft, das die Einrichtung und das Management von Naturschutzgebieten zum Gegenstand hatte. Hierbei wurden die Naturschutzgebiete in die Kategorien **Nationalparks, regionale Naturparks, regionale Schutzgebiete und anderweitig geschützte Gebiete** unterschieden. Der Art. 11 des Staatsgesetzes über die Schutzgebiete sah im Rahmen der für die Schutzgebiete jeweils zu erlassenden Parkordnung²³ verschiedene Verbote von Tätigkeiten vor, die den Schutz der Landschaft und der geschützten Lebensräume, unter besonderer Berücksichtigung der geschützten Tier- und Pflanzenwelt, gefährden konnten. Unter anderem enthielt (und enthält) der Art. 11 des Rahmengesetzes das Verbot des nicht ermächtigten Überflugs mit Luftfahrzeugen. Die Festlegungen der Gesetze über die Regelung der Luftfahrt blieben laut Rahmengesetz davon ausdrücklich unberührt.²⁴ Etwaige Ausnahmen von diesem Verbot konnten (und können) mit der (zu genehmigenden) Parkordnung festgesetzt werden.²⁵

In der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol wurden seit 1993 folgende Gebiete als „Schutzgebiete“ (aree protette) gemäß staatlichem Rahmengesetz Nr. 394/1991 gemeldet²⁶:

Der **Nationalpark** „Stilfserjoch“, die **7 regionalen Naturparke** „Sextner Dolomiten“ (mittlerweile umbenannt in Naturpark „Drei Zinnen“), „Rieserferner-Ahrn“, „Puez-Geisler“, „Trudner Horn“, „Schlern“ (mittlerweile umbenannt in Naturpark „Schlern-Rosengarten“), „Fanes-Sennes-Prags“ und „Texelgruppe“ sowie folgende **27 Biotope** als regionale Schutzgebiete (riserve naturali regionali/provinciali): „Falschauermündung“, „Raiermoos“, „Vahrner Seemoor“, „Pfitscher Seemoor“, „Adlermösl“, „Millander Au“, „Sanderau“, „Sommersürs“, „Alte Etsch - Galsaun“, „Gargazoner Lacke“, „Burgstaller Auen“, „Tammerleomoos“, „Totes Moos“, „Tschinggermoor“, „Wangerau“, „Tschenglsler Au“, „Eyrser Au“, „Schludernser Au“, „Pürschtalmoor“, „Wiesermoos“, „Wölflmoor“, „Eislöcher“, „Gisser Auen“, „Seikofl - Nemesalpe“, „Castelfeder“, „Kalterer See“ sowie die „Rasner Möser“.

²² Staatsgesetz vom 6.12.1991, Nr. 394 („Rahmengesetz über die Schutzgebiete“).

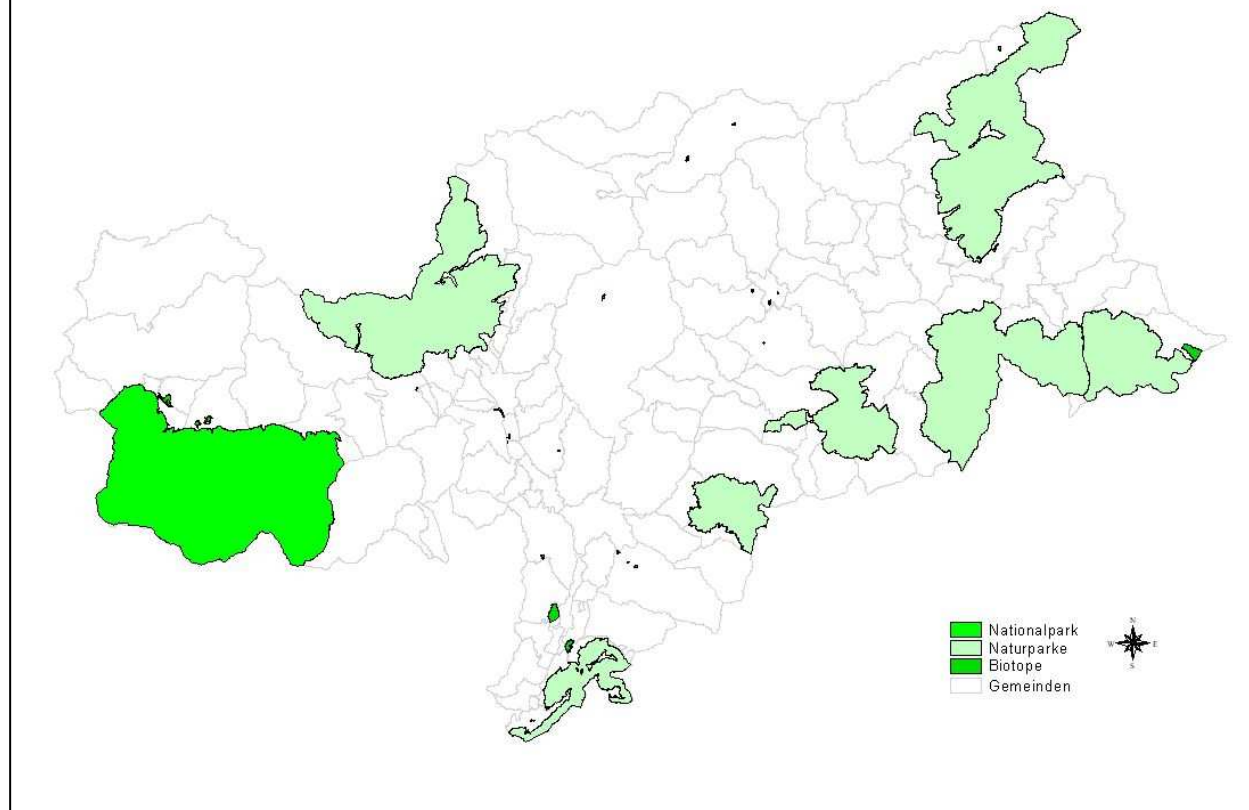
²³ Gemäß Art. 11 Abs. 1 des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 regelt die von der Parkbehörde zu verabschiedende Parkordnung die Ausübung der im Parkgebiet zulässigen Tätigkeiten.

²⁴ Der zitierte Art. 11 des Rahmengesetzes besagt: *„In particolare è vietato: [...] h) il sorvolo di velivoli non autorizzato, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo“*.

²⁵ Siehe: Art. 11 Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 6.12.1991, Nr. 349. Was das In-Kraft-Treten der Verbote anbelangt, sah der Art. 6 Abs. 4 des staatlichen Rahmengesetzes Nr. 349/1991 vor, dass diese - und etwaige Ausnahmen - unmittelbar ab der Einrichtung der Schutzgebiete und bis zum Erlass der Parkordnungen gelten sollten (*„Dall’istituzione della singola area protetta sino all’approvazione del relativo regolamento operano i divieti e le procedure per eventuali deroghe di cui all’art. 11.“*).

²⁶ Siehe: Beschluss der Ständigen Konferenz für die Beziehungen zwischen dem Staat, den Regionen und den Autonomen Provinzen Trient und Bozen vom 20.07.2000 („Genehmigung der III. Ajourierung des amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete“), veröffentl. im ordentlichen Beiblatt zum Gesetzesanzeiger der Republik Nr. 19 vom 24.01.2001. Siehe auch: Beschluss der Ständigen Konferenz für die Beziehungen zwischen dem Staat, den Regionen und den Autonomen Provinzen Trient und Bozen vom 25.07.2002 („Genehmigung der IV. Ajourierung des amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete“), veröffentl. im ordentlichen Beiblatt zum Gesetzesanzeiger der Republik Nr. 214 vom 12.09.2002, sowie Ministerium für Umwelt und Landschaftsschutz, Amtliches Verzeichnis der Schutzgebiete - 5. Ajourierung 2003, S. 2, 20-21 und 36-37. Vgl. weiters: Dekret des Ministers für Umwelt und den Schutz des Gebiets und des Meeres vom 27.04.2010 („Genehmigung des ajourierten Schemas bezüglich des VI. amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete im Sinne des Artikels 3 Absatz 4 des Gesetzes vom 6. Dezember 1994, Nr. 394 und des Artikels 7 Absatz 1 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 28. August 1997, Nr. 281“), veröffentl. im Gesetzesanzeiger der Republik vom 31. Mai 2010, Nr. 115, S. 4, 25, 42-44.

Im Sinne des Rahmengesetzes Nr. 394/91 ausgewiesene Schutzgebiete in Südtirol



Für die Klärung der Zuständigkeit für Genehmigungen, Überwachung und Ahndung von Übertretungen innerhalb der Schutzgebiete im Sinne des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 349/1991 bedurfte es (erneut) einer Abklärung durch den Verfassungsgerichtshof, der mit Urteil vom 9. Juli 1992, Nr. 366²⁷ für Nationalparkgebiete und regionale Schutzgebiete unterschiedliche Rechtslagen feststellte:

So schloss der Verfassungsgerichtshof u. a. ausdrücklich aus, dass die Regelung der Eingriffstätigkeit und der Genehmigungen von Anlagen und Strukturen innerhalb von **Nationalparks** in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen fielen und dem Staat lediglich die Ausübung einer Befugnis im Rahmen eines Einvernehmensverfahrens zustand.²⁸ Auch die Wahrnehmung der Sanktionierungsbefugnisse

²⁷ Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 9.-27.07.1992, Nr. 366.

²⁸ Gemäß Art. 35 des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete war für die Anpassung an die Vorgaben desselben im Sinne des Art. 3 des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 22.03.1974, Nr. 279 („Durchführungsbestimmung zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol betreffend Mindestbewirtschaftungseinheiten, Jagd und Fischerei, Land- und Forstwirtschaft“) zu verfahren. Die dort vorgesehenen Einvernehmen waren auch mit der Region Lombardei zu treffen. Der Art. 3 der zitierten Durchführungsbestimmung besagte:

„(1) Unter den durch die Provinzen Trient und Bozen, jede für das entsprechende Gebiet, ausgeübten Befugnissen sind [...] jene betreffend den Nationalpark Stilfserjoch enthalten, für den eine einheitliche Struktur beibehalten wird. (2) In der Ausübung ihrer einschlägigen Befugnisse verfügen die Provinzen bei einer allfälligen Änderung der Ausdehnung des Parks im betreffenden Gebiet mit Gesetz, nach Beratung mit dem Staat, unter Berücksichtigung der örtlichen raumplanerischen, sozialen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, wobei auf alle Fälle die tatsächlichen Schutzerfordernisse gewährleistet werden.

(3) Die Provinzen regeln für den Teil der entsprechenden örtlichen Zuständigkeit mit Gesetz die Formen und die Art des besonderen Schutzes; zur Begünstigung der Gleichartigkeit der betreffenden Regelungen treffen der Staat und

(und damit auch die Ahndung von Übertretungen des Flugverbots) in Zusammenhang mit den Vorschriften des Parkplans, der Parkordnung oder den einzelnen Ermächtigungen waren laut Verfassungsgerichtshof dem Staat vorbehalten, da sie unmittelbar mit der Ausübung der staatlichen Befugnisse verbunden waren.

Bezüglich der im Rahmengesetz Nr. 394/1991 vorgesehenen Bestimmungen für die neben der Gruppe der Schutzgebiete nationalen oder internationalen Interesses vorgesehene Kategorie **regionaler Naturschutzgebiete** erkannte der Verfassungsgerichtshof anderweitig: Für diese Gebiete waren nämlich lediglich die Grundsätze der Einbeziehung der lokalen Körperschaften bei der Errichtung und Führung der Naturschutzgebiete und der Öffentlichkeit der die Errichtung der Schutzgebiete und Festlegung des Parkplans betreffenden Akte als wirtschaftlich-soziale staatliche Reformbestimmungen²⁹ zu verstehen und als solche damit auch in den Bereichen ausschließlicher Gesetzgebungsbefugnis der Provinz³⁰ anwendbar. Sämtliche anderen im

die Provinzen vorher die erforderlichen Vereinbarungen auf der Grundlage der wesentlichen Prinzipien des Schutzes der Naturgüter, die durch internationale Abmachungen festgelegt sind.

(4) Die einheitliche Verwaltung des Parks wird durch die Errichtung eines eigenen Konsortiums zwischen dem Staat und den zwei Provinzen durchgeführt, die für den Teil ihrer Zuständigkeit mit Gesetz nach Übereinkunft zwischen den drei Körperschaften verfügen.

(5) Bis zur Errichtung des Konsortiums nach dem vorstehenden Absatz üben die Provinzen die Verwaltungsbefugnisse nach Absatz 1 aus, indem sie das Amt der Forstdomänenverwaltung für den Stilfser-Joch-Park in Bormio in Anspruch nehmen [...].

(7) Die Bestimmungen des Gesetzes vom 24.04.1935, Nr. 740 („Errichtung des Nationalparks Stilfserjoch“) und der mit Dekret des Präsidenten der Republik vom 30.06.1951, Nr. 1178 genehmigten Verordnung („Genehmigung der Verordnung zur Anwendung des Gesetzes vom 24. April 1935, Nr. 740 betreffend die Einrichtung des Nationalparks Stilfserjoch“) bleiben sinngemäß bis zum Inkrafttreten der Regelung nach Absatz 3 wirksam, unbeschadet der Befugnis der Provinzen, auch vorher hinsichtlich der Ausdehnung des Parks im Sinne des Absatzes 2 dieses Artikels Maßnahmen zu treffen“. Mit gesetzesvertretendem Dekret vom 13. Jänner 2016, Nr. 14 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für die Autonome Region Trentino-Südtirol betreffend Änderungen und Ergänzungen zum Art. 3 des Dekretes des Präsidenten der Republik vom 22. März 1974, Nr. 279 über die Ausübung der Verwaltungsbefugnisse betreffend den Stilfserjoch-Nationalpark“) wurde der Art. 3 in der Zwischenzeit neu formuliert.

²⁹ Im Orig.: „[...] l'art. 22, secondo comma (della l. n. 394/1991), fa salve le competenze delle Province autonome di Trento e di Bolzano, oltreché quelle delle regioni a statuto speciale, precisando che devono intendersi come norme di riforma economico-sociale e, in quanto tali, applicabili anche alle materie di competenza esclusiva, soltanto i principi relativi alla partecipazione degli enti locali alla istituzione e alla gestione delle aree protette, nonché quelli relativi alla pubblicità degli atti concernenti l'istituzione dell'area protetta e la definizione del piano del parco [...].“

³⁰ Gemäß Art. 8 des Autonomiestatuts für die Region Trentino-Südtirol war die Autonome Provinz Bozen befugt, in Übereinstimmung mit der Verfassung, den Grundsätzen der Rechtsordnung der Republik, unter Achtung der internationalen Verpflichtungen und der nationalen Interessen sowie der grundlegenden Bestimmungen der wirtschaftlich-sozialen Reformen der Republik Gesetzesbestimmungen u.a. auf den Gebieten des Landschaftsschutzes, der Jagd- und Fischerei, der Almwirtschaft sowie der Pflanzen- und Tierschutzparke zu erlassen. Siehe: Dekret des Präsidenten der Republik vom 31.08.1972, Nr. 670 („Genehmigung des vereinheitlichten Textes der Verfassungsgesetze, die das Sonderstatut für Trentino-Südtirol betreffen“). Seit der Verfassungsreform 2001 (Verfassungsreformgesetz vom 18. Oktober 2001, Nr. 3 - Änderung des Titels V des II. Teils der Verfassung) galten gemäß neu formuliertem Art. 117 der italienischen Verfassung als ausdrückliche Schranken für die Gesetzgebung der Autonomen Provinz Bozen nunmehr nur mehr die aus dem Gemeinschaftsrecht und internationalen Abkommen herrührenden Verpflichtungen. Die staatlichen wirtschaftlichen Reformbestimmungen sollten für die Gesetzgebung der Autonomen Provinz Bozen somit zunächst keine Schranken mehr darstellen. Siehe: Urteile des Verwaltungsgerichts Bozen vom 26.05.2007, Nr. 196 und 197. Hierzu äußerte in der Folge jedoch der Verfassungsgerichtshof eine konträre Rechtsauslegung: „[...] La potestà legislativa della Provincia (autonoma di Trento) nella materia di competenza primaria dei "parchi e protezione della flora e della fauna" deve essere esercitata in armonia con la Costituzione ed i principi dell'ordinamento giuridico della Repubblica, nonché con il rispetto degli obblighi internazionali, degli interessi nazionali e delle norme fondamentali di riforma economico sociale della Repubblica.“ Siehe: Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 5. -14.11.2007, Nr. 378/2007. Dem Staat steht im Bereich der „transversalen Werte“ Umwelt und Ökologie außerdem eine „Querschnittskompetenz“ zu, die diesem die Festlegung von gesamtstaatlich zu gewährenden Mindest(schutz)standards vorbehält. Siehe: Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 10.-14.03.2008, Nr. 62/2008.

Rahmengesetz Nr. 394/1991 für die regionalen Schutzgebiete vorgesehenen Bestimmungen sollten demnach auf dem Gebiet der Autonomen Provinz nicht Anwendung finden. Was die Wahrnehmung der Sanktionierungsbefugnisse in Zusammenhang mit den Vorschriften des Parkplans, der Parkordnung oder der einzelnen Ermächtigungen im Bereich regionaler Naturschutzgebiete oder Schutzgebiete von Landesinteresse anbelangt, entschied der Verfassungsgerichtshof, dass die staatlichen Bestimmungen lediglich so lange Anwendung fänden, bis Region oder Provinz eine eigene Regelung einführten.

Insoweit die Autonome Provinz Bozen für die als „Schutzgebiete“ im Sinne des staatlichen Rahmengesetzes gemeldeten regionalen Schutzzonen, sprich Naturparks und Biotope, bereits eigene landschaftliche Schutzdekrete samt spezifischen Vorschriften und Sanktionsmechanismen³¹ erlassen hatte, erwies sich lediglich Handlungsbedarf in Bezug auf den Nationalpark „Stilfserjoch“. Hatte die autonome Nachbarprovinz Trient bereits im Jahr 1985 ein umfassendes Landesgesetz zum Schutze der Naturparke und Naturreservate vor Lärmbeeinträchtigung durch Flugzeuge³² erlassen, unterließ es die Autonome Provinz Bozen hingegen, über die auf der Grundlage des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 bereits erlassenen Flugregelungen in den landschaftlichen Schutzdekreten hinaus, Schutzbestimmungen einschließlich Flugverbote auch für das zum Teil auf Landesgebiet befindliche nationale Schutzgebiet Nationalpark „Stilfserjoch“ zu erlassen.

Die dem Verfassungsgerichtsurteil aus dem Jahr 1992 nachfolgende und den Nationalpark „Stilfserjoch“ betreffende Gesetzgebung - im Sinne und in Ausführung des Art. 3 des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 22.03.1974, Nr. 279³³-, darunter insbesondere das Landesgesetz vom 3.11.1993, Nr. 19 („Gründung des Konsortiums für die Verwaltung des Stilfserjoch-Nationalparks“)³⁴ führten aber bereits kurz darauf zu einer Neuordnung der Verwaltungsabläufe im Nationalparkgebiet. Laut Schlussbestimmung des Landesgesetzes zur Gründung des Konsortiums wurde letztlich *„auf alles, was nicht ausdrücklich im Kapitel Konsortium für die Verwaltung des Stilfserjoch-Nationalparks des genannten Landesgesetzes geregelt war, sofern vereinbar, das staatliche Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 angewandt.“*³⁵

In Ermangelung der einvernehmlichen Verabschiedung des in Art. 11 des genannten staatlichen Rahmengesetzes vorgesehenen Parkplans und der Parkordnung³⁶, welche die seit 1974 zw. 1993

³¹ Die Beschlüsse der Landesregierung vom 23.07.1990, Nr. 4518 („Verwaltungsstrafen für Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“) sowie vom 29.06.1992, Nr. 3645 („Neue Festsetzung der Verwaltungsstrafen für Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“) legten auf der Grundlage des Landesgesetzes vom 21.06.1971, Nr. 8 („Verwaltungsstrafen bei Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“) eigene Strafsätze fest.

³² Landesgesetz der Provinz Trient vom 24.06.1985, Nr. 7 („Bestimmungen zum Schutz der Parks und Naturreservate vor von Flugzeugen verursachter Beeinträchtigung“), später ersetzt mit dem Landesgesetz der Provinz Trient vom 12.08.1996, Nr. 5 („Regelung zum Schutz der Umwelt im Zusammenhang mit der Ausübung von Flügen“).

³³ Dekret des Präsidenten der Republik vom 22.03.1974, Nr. 279 („Durchführungsbestimmung zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol betreffend Mindestbewirtschaftungseinheiten, Jagd und Fischerei, Land- und Forstwirtschaft“).

³⁴ Das Landesgesetz vom 3.11.1993, Nr. 19, wurde in der Zwischenzeit durch Art. 19 Abs. 1 des L.G. vom 16.03.2018, Nr. 4 („Nationalpark Stilfserjoch“) aufgehoben.

³⁵ Art. 15 des Landesgesetzes vom 3.11.1993, Nr. 19 („Gründung des Konsortiums für die Verwaltung des Stilfserjoch-Nationalparks“).

³⁶ Der Art. 11 des Staatsgesetzes Nr. 394/1991 besagt: *„Il regolamento del parco disciplina l'esercizio delle attività consentite entro il territorio del parco ed è adottato dall'Ente parco, anche contestualmente all'approvazione del piano per il parco [...] e comunque non oltre sei mesi dall'approvazione del medesimo.“* Sowohl Parkplan als auch Parkordnung für den Nationalpark Stilfserjoch fanden und finden sich weiterhin (November 2025) noch auf dem Weg zu einer endgültigen Genehmigung.

fortdauernden Übergangsregelungen ersetzen oder ergänzen sollten³⁷, fand das in Art. 11³⁸ des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 verankerte Flugverbot, für dessen Übertretung zwar keine Verwaltungsstrafen vorgesehen (waren und) sind, sondern vielmehr eine strafrechtliche und damit strengere Ahndung, weiterhin Anwendung. Diesbezüglich ist ein Urteil des Kassationsgerichtshofs in Strafsachen³⁹ aus dem Jahr 1995 aufschlussreich, wonach der staatliche Gesetzgeber mit dem Art. 11 Abs. 3 des Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 mit ausreichender Klarheit die verbotenen Handlungen festgelegt und im Art. 30 Abs. 1⁴⁰ eine spezifische strafrechtliche Sanktion vorgesehen hatte. Daraus ergab sich, dass die Verbotsbestimmungen des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 selbst in Ermangelung weiterer Festlegungen in der Parkordnung unmittelbar anwendbar waren.⁴¹ Damit folgte der Gerichtshof der Auslegung des Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft⁴² sowie der Staatsadvokatur Trient.⁴³

³⁷ Die Anpassung an das Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/91 hatte für die Provinzen Bozen und Trient unter Beachtung der Bestimmungen der Durchführungsverordnung zum Autonomiestatut Nr. 279/1974, in seinerzeitiger Fassung, sowie später der Landesgesetze zur Einrichtung des Konsortiums Nationalpark Stilfserjoch zu erfolgen. Die endgültige Regelung sollte erst dann erreicht sein, wenn beide Provinzen mit Landesgesetz den Parkplan und die Parkordnung genehmigen und dabei die Koordinierung mit jenen Landesgesetzen vornehmen, die Auswirkungen auf das Nationalparkgebiet haben. Siehe die Autonome Provinz Bozen betreffend: Art. 16 des Landesgesetzes vom 3.11.1993, Nr. 19. Mit dem das eben zitierte Landesgesetz aufhebende Landesgesetz vom 16.03.2018, Nr. 4 („Nationalpark Stilfserjoch“) eröffnete sich eine neue Rechtslage.

³⁸ Der Art. 11 Abs. 3 des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 besagt: „*Im Besonderen ist verboten: [...] h) der nicht ermächtigte Überflug mit Luftfahrzeugen [velivoli], vorbehaltlich der Vorgaben der Gesetze zur Regelung der Luftfahrt.*“

³⁹ Siehe: Kassationsgerichtshofs in Strafsachen, III. Sektion, Urteil vom 27.07.1995, Nr. 8561, in der Folge näher ausgeführt.

⁴⁰ Der Art. 30 Abs. 1 des staatlichen Rahmengesetzes Nr. 394/1991 besagt: „[...] Wer die Bestimmungen gemäß Artikel 11, Absatz 3 und 19, Absatz 3 verletzt, wird mit einer Haftstrafe bis zu sechs Monaten oder einer Geldbuße von 200.000 bis 25 Millionen Lire bestraft. Im Falle von Rückfall werden die Strafen verdoppelt.“

⁴¹ Dem Urteil des Kassationsgerichtshofs in Strafsachen vom 27.07.1995, Nr. 8561, lässt sich entnehmen: „[...] Poiché il legislatore fissa con sufficiente chiarezza le condotte vietate nell'art. 11 comma 3 e prevede una specifica sanzione penale nell'art. 30 comma 1, deve ritenersi che la normativa in oggetto è immediatamente applicabile, pur in mancanza d'ulteriori determinazioni nel regolamento di fatto adottato nel Parco [...]“

⁴² „L'art. 11, terzo comma della legge n. 394/1991 prevede una serie di precetti la cui operatività è immediata. In altre parole, i comportamenti vietati e le relative sanzioni sono d'immediata applicazione senza il bisogno di essere trasposti nei Regolamenti dei Parchi.“ Siehe: Schreiben des Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft vom 15.06.1993, Prot. Nr. 6260.

⁴³ „[...] Le norme ed i divieti di cui agli artt. 11 e 30 della citata legge n. 394/91 costituiscono norme speciali per la tutela dei parchi nazionali e risultano quindi applicabili anche in provincia di Trento e Bolzano. Sembra peraltro da escludere che nell'ambito delle aree a parco possano trovare applicazione le norme provinciali che, comunque, hanno disciplinato la materia.“ Siehe: Schreiben der Staatsadvokatur Trient vom 30.05.1994, Prot. Nr. 1759/ N. 224/93. Weniger was die Flugtätigkeit im Nationalpark anbelangt, sondern viel mehr für anderweitige Regelungsbereiche wie beispielsweise die Wildentnahme warfen Entscheidungen wie das oben genannte Kassationsurteil unter autonomiepolitischen Gesichtspunkten ein nicht zu unterschätzendes Problem auf: Im Falle der Anwendung der in Art. 11 Abs. 3 des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 strengeren (absoluten) Verbote wurden etwaige Bestimmungen der autonomen Provinzen, welche die Genehmigung gewisser Tätigkeiten im Nationalparkgebiet - wenn auch unter Auflagen oder Vorschriften - zuließen, in den Hintergrund gedrängt und waren im Grunde nicht mehr anwendbar. Da erst in der die Übergangsphase abschließenden Parkordnung (deren Genehmigung heute noch aussteht) etwaige Ausnahmen zu den Verboten des Art. 11 des Rahmengesetzes hätten vorgesehen werden können, hätten sich die Parkverwalter bis dahin bei der Ausstellung von Genehmigungen in Nichtbeachtung des Urteilstenors strafrechtlich exponiert. Siehe: Gutachten Prof. Alberto Roccella, außerordentlicher Professor an der Universität Mailand, unter Bezugnahme auf das Urteil des Bezirksgerichts Cles - Trient vom 20.05.1996.

1.5 1989: Auftrag an die Südtiroler Landesregierung zum Erlass von Maßnahmen zur Eindämmung von Lärmemissionen

Neben der Flugtätigkeit in den Schutzgebieten und der „freien Landschaft“ erwies sich auch die Flugtätigkeit auf dem Flughafen in Bozen regelungsbedürftig. Aufgrund der Tatsache, dass sich seit Jahren Anrainer des Flugplatzes über den dort herrschenden Fluglärm beklagt hätten, wurde dem Südtiroler Landtag am 8. September 1989 ein diesbezüglicher Beschlussantrag vorgelegt. Besonders unerträglich sei der Lärm empfunden worden, der von den Hubschraubern verursacht wurde, die im Besitz von Militär, Carabinieri und Finanzwache standen, sowie jener, der durch Vergnügungsflüge (Heliskiing, Hubschraubertaxi, Touristikrundflüge) entstanden war. Der Südtiroler Landtag beschloss daraufhin den Landesausschuss zu beauftragen,

„1) sich mit den Vertretern von Militär und Polizei in Verbindung zu setzen, um die Möglichkeiten einer Eindämmung der Lärmemissionen durch weitere Einschränkungen der Flugtätigkeit und insbesondere durch die⁴⁴ Bodentätigkeiten auf dem Flugplatz (Warmlaufen der Flugmaschinen, Starts und Landungen) zu überprüfen

2) Angaben zu sammeln über den effektiven Umfang des Flugplatzverkehrs (Militär-, Privat-, Rettungs-, Vergnügungsflüge) durch Einsichtnahme in die Flugkontrollregister

3) die analytischen Überprüfungen fortzusetzen, um eine Überwachung der Entwicklung der Lärmbelästigung durch den Flugplatz zu gewährleisten

4) die Bürgermeister der territorial zuständigen Gemeinden aufzufordern, die Regelung im Sinne des Art. 8 Abs. 6 der Durchführungsverordnung zum Landesgesetz vom 20. November 1978, Nr. 66 („Maßnahmen gegen Lärmbelästigungen“) gemäß Dekret des Landeshauptmanns vom 6.03.1989, Nr. 4⁴⁵ zu erlassen

5) dafür zu sorgen, dass aus den Bauleitplänen von Bozen und Leifers die vorgesehene Erweiterung des Flugplatzareals gestrichen werde.“⁴⁶

Die Regelung der Flugtätigkeit auf Flughäfen auf Südtiroler Gebiet sollte schließlich Teil der endgültigen Fassung des Landesgesetzes zur Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes werden.

1.6 1992: Erster Gesetzesentwurf

Bereits im Mai 1992 lag auf Landesebene ein Gesetzesentwurf zur Regelung des motorisierten Luftfahrzeugverkehrs aus Gründen des Landschafts-, Natur- und Lärmschutzes vor, mit dem im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeiten des Landes die Flugtätigkeit in der gesamten autonomen Provinz stark eingeschränkt werden sollte. Es wurde der Rechtsstandpunkt vertreten, dass im Sinne der seinerzeit maßgeblichen Durchführungsbestimmungen zum Autonomiestatut

⁴⁴ Wohl gemeint: „insbesondere der Bodentätigkeiten“.

⁴⁵ Dekret des Landeshauptmanns vom 6.03.1989, Nr. 4 („Durchführungsverordnung zum Landesgesetz vom 20. November 1978, Nr. 66 - Maßnahmen gegen Lärmbelästigung“), später aufgehoben durch Art. 21 Abs. 1 des Landesgesetzes vom 5.12.2012, Nr. 20 („Bestimmungen zur Lärmbelastung“).

⁴⁶ Südtiroler Landtag, Beschlussantrag Nr. 46/89 vom 8. September 1989, genehmigt am 11.10.1989.

auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens⁴⁷ die Gesetzgebungszuständigkeit der Provinz Bozen alle linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- und ermächtigungspflichtigen Personen- und Warentransportdienste erfasste, die im Gebiet der Provinz Bozen auf Luftwegen betrieben wurden. Dies umfasste auch den Fall, in dem der nicht überwiegende Teil der Strecke im Gebiet der anderen Provinz (Trient) oder in dem einer anderen Region verlief. Der Gesetzesentwurf war ausdrücklich schwerpunktmäßig auf den Natur- und Landschaftsschutz begründet, dessen Regelung laut Art. 8 (Befugnisse der Provinzen) des Autonomiestatuts⁴⁸ in die primäre Zuständigkeit des Landes fiel. In diesem Bereich hätte der Flugverkehr nach damaliger Sichtweise durch eine restriktive Regelung der Start- und Landeerlaubnis und des Verbots des Überfliegens unterhalb einer bestimmten Quote stark eingeschränkt bzw. verboten werden können. Gerade durch das Verbot dieser Aktivitäten in unter Landschaftsschutz gestellten Gebieten wäre der motorisierte Luftfahrzeugverkehr auf der gesamten Landesfläche stark eingeschränkt worden, da (bereits 1992) annähernd 75 % der Landesfläche unter Landschaftsschutz standen.⁴⁹

Mit Beschluss der Landesregierung vom 14. Juni 1993, Nr. 3328 wurde der Landesgesetzesentwurf „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“⁵⁰ schließlich genehmigt und festgehalten, denselben über das Rechtsamt zur weiteren Behandlung an den Südtiroler Landtag weiterzuleiten. Am 4. Oktober 1993 wurde der Landesgesetzesentwurf schließlich der Zweiten Gesetzgebungskommission des Südtiroler Landtags übermittelt. Eine Verabschiedung des Gesetzes unterblieb jedoch, da der Landtag in der Zwischenzeit aufgrund der zu Ende gehenden Legislaturperiode aufgelöst wurde.

1.7 1993-1994: Initiativen und Flugverbote auf Gemeindeebene

In fortdauernder Ermangelung einer landesweit greifenden Regelung der Flugtätigkeit waren einige von übermäßigem Flugverkehr betroffene Lokalkörperschaften bereits vor der Auflösung des Landtags aktiv geworden:

So hatte der Bürgermeister der Gemeinde **Deutschnofen**⁵¹ im Jahre 1993 eine Verordnung erlassen, mit welcher Hubschrauberrundflüge zu touristischen Zwecken oder als Freizeitbetätigung innerhalb des Gemeindegebietes von Deutschnofen untersagt wurden, da u.a. durch die Lärmbildung die Waldtiere und das Almvieh gestört und vertrieben würden.⁵²

⁴⁷ Dekret des Präsidenten der Republik vom 19.11.1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Autonomiestatut auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).

⁴⁸ Siehe: Dekret des Präsidenten der Republik vom 31.08.1972, Nr. 670 (Genehmigung des vereinheitlichten Textes der Verfassungsgesetze, die das Sonderstatut für Trentino-Südtirol betreffen“).

⁴⁹ Schreiben der Abteilung Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und geförderter Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen an den zuständigen Landesrat vom 28.05.1992, Prot. Nr. Wa/rl/813.

⁵⁰ Es handelte sich um den Landesgesetzesentwurf Nr. 239/1993, vorgelegt von der Landesregierung am 29.09.1993 auf Vorschlag des seinerzeitigen Landesrats für Umwelt- und Landschaftsschutz, 10. Gesetzgebungsperiode 1993.

⁵¹ Verordnung des Bürgermeisters der Gemeinde Deutschnofen, Nr. 35/1993, Prot. Nr. 6292.

⁵² Als rechtliche Grundlage findet sich der Art. 8 Abs. 6 des Dekrets des Landeshauptmanns vom 6.03.1989, Nr. 4 („Durchführungsverordnung zum Landesgesetz vom 20.11.1978, Nr. 66“) angeführt. Diese - 2012 aufgehobene - Bestimmung besagte: *„Lärmintensive Sportarten oder Freizeitbetätigungen, wie das Fahren mit geländegängigen Motorrädern (Moto-Cross-Maschinen) oder mit Go-Karts, das Fliegen mit motorbetriebenen Drachen, Heli-Skiing oder das Betreiben von ferngesteuerten Auto- und Flugzeugmodellen, dürfen nur in dem Zeitraum ausgeübt werden, der vom zuständigen Bürgermeister unter Berücksichtigung der Art und der Eigenschaften des betroffenen Gebietes festgelegt wird. Die Gebiete, in denen [...] Flüge mit motorbetriebenen Drachen oder Heli-Skiing ausgeübt werden, müssen vom I. Fachausschuss für Umwelthygiene gemäß Artikel 10 des Landesgesetzes vom 20. Jänner 1984, Nr. 2 begutachtet werden.“*

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 6. Mai 1993 Nr. 14 legte die Gemeinde **St. Christina in Gröden** fest: *„Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der natürlichen Umwelt sowie zur Vorbeugung von Lärmbelästigungen ist es in der Gemeinde St. Christina in Gröden verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in einer Höhe von weniger als 500 m vom Boden zu überfliegen. Ausgenommen werden Flugdienste der Streitkräfte und der Staatspolizei, sowie Flüge im Rahmen von Flug- und Bergrettung und des Zivilschutzes. Sonstige Ausnahmen müssen vom Bürgermeister schriftlich erlaubt werden. Materialtransportdienste, die schon von anderen zuständigen Ämtern genehmigt sind, müssen dem Bürgermeister mitgeteilt werden. Mit der Aufsicht über die Anwendung dieses Beschlusses werden die Organe der Dorfpolizei, der Forstpolizei und die staatlichen Sicherheitsorgane betraut“.*

Im September 1994 ersuchte schließlich die Marktgemeinde **St. Ulrich** auf der Grundlage eines Gemeinderatsbeschlusses⁵³ die Landesregierung, eine Regelung der Helikopter- und Motordrachenflüge für Gröden sowie auch für das Dolomitengebiet zu erarbeiten.⁵⁴

Nur einen Monat später verordnete der Bürgermeister der Gemeinde **Welschnofen**⁵⁵ infolge wiederholter Klagen über die Lärmbelästigung das Verbot des Landens und Startens von Hubschraubern zu Sport-, Freizeit- und touristischen Zwecken und von motorbetriebenen Drachen in der bewohnten Ortschaft.⁵⁶

Die angeführten punktuellen Flugeinschränkungen auf Gemeindeebene vervollständigten damit folgende (seit Juni 1993) gegebene Situation: In Naturparks (Fanes-Sennes-Prags, Trudner Horn, Puez-Geisler, Rieserfernergruppe, Texelgruppe, Sextner Dolomiten, Schlern) und landschaftlichen Gebietsplänen (Gebietsplan Schloss Sigmundskron, Montiggler Wald und Kalterer See, Gebietsplan Tschöggelberg, Gebietsplan Seiser Alm, Gebietsplan Hirzer, Gebietsplan Meran 2000, Gebietsplan Ritten, Gebietsplan Ridnaunerbach) bestand ein allgemeines Verbot, was die Ruhestörung durch *„lästige und unnötige Geräusche“* betraf. In den Unterschutzstellungsdekreten der besagten Gebiete war außerdem das Starten und Landen mit Motorfluggeräten verboten. In einigen Unterschutzstellungsdekreten wurde das Überfliegen des Gebiets im Tiefflug untersagt, andere legten spezifisch die Höhen fest, unter welchen es verboten war, das geschützte Gebiet zu überfliegen.

⁵³ Ratsbeschluss der Gemeinde St. Ulrich Nr. 62 vom 29.09.1994 („Beschlussantrag verschiedener Ratsmitglieder über die Einführung einer Regelung der Helikopter- und Motordrachenflüge“).

⁵⁴ Schreiben der Gemeinde St. Ulrich vom 12.12.1994, Prot. Nr. 7954.

⁵⁵ Verordnung des Bürgermeisters der Gemeinde Welschnofen Nr. 11/1994 vom 24.10.1994, Prot. Nr. 4962.

⁵⁶ Als rechtliche Grundlagen wurden herangezogen:

- der Art. 33 (Notwendige dringende Maßnahmen des Bürgermeisters) des Dekrets des Präsidenten des Regionalaussschusses Nr. 19/L vom 14.10.1993 („Einheitstext der Regionalgesetze über die Gemeindeordnung“) - später Dekret des Präsidenten der Regionalregierung vom 27.02.1995, Nr. 4/L („Genehmigung des neuen Einheitstextes der Regionalgesetze über die Gemeindeordnung“) und sodann Art. 32 des Dekrets des Präsidenten der Region vom 1.02.2005, Nr. 3/L („Einheitstext der Regionalgesetze über die Ordnung der Gemeinden der Autonomen Region Trentino/Südtirol“) -, der wie folgt lautete: *„Der Bürgermeister ergreift mit begründetem Rechtsakt und unter Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Rechtsordnung die notwendigen dringenden Maßnahmen auf dem Gebiet der öffentlichen Gesundheit und Hygiene, des Bauwesens sowie der örtlichen Polizei zur Verhütung und Beseitigung ernster Gefahren für die Unversehrtheit der Bürger“;*
- der Art. 18 Abs. 2 des Landesgesetzes vom 20.11.1978, Nr. 66 („Maßnahmen gegen Lärmbelästigungen“) und
- der Art. 8 Abs. 6 des Dekrets des Landeshauptmanns Nr. 4 vom 6.03.1989 („Durchführungsverordnung zum Landesgesetz vom 20.11.1978, Nr. 66“).

Für die Übertretung der Bestimmungen der Unterschutzstellungsdekrete waren im Beschluss der Landesregierung vom 29. Juni 1992, Nr. 3645⁵⁷ Verwaltungsstrafen vorgesehen, wobei das für die Übertretung der Flugverbote vorgesehene Strafausmaß verhältnismäßig bescheiden war und sich (ab 1992) auf 250.000 - 480.000 Lire (129,11 € - 247,89 €) belief. Als gesetzliche Grundlage für die Ahndung der Übertretung der Flugverbote diente das Landesgesetz Nr. 8/1971.⁵⁸ Gleichzeitig war auch auf die Flugverbote zu achten, die auf der Grundlage des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 für den Nationalpark Stilfserjoch galten und deren Übertretung - wie bereits dargelegt - strafrechtlicher Ahndung unterlag.⁵⁹

1.8 1994: Auftrag an die Landesregierung zum Erlass einer landesweiten Regelung

Am 4. Mai 1994 behandelte der inzwischen neu gewählte Landtag folgenden Beschlussantrag betreffend das Verbot von Helikopterflügen für touristische Zwecke:

„Trotz immenser Lärmbelastung, Luftverschmutzung, steigender Lawinengefahr, Beeinträchtigung des Lebensraums für Mensch, Tier und Pflanze gibt es in Südtirol kein einschlägiges Landesgesetz, welches das Heliskiing in unserem Lande untersagt. Fortwährende Interventionen und Proteste von Anrainern, Tier- und Umweltschützern haben die verantwortlichen Behörden bisher kaum tätig werden lassen - von empfindlichen Strafgeldbescheiden beim Überfliegen von Naturparks und anderen geschützten Landschaftsgebieten einmal abgesehen. Erst jüngst wurden wiederum zahlende Gäste auf verschneite Gipfel des Penser Jochs im hinteren Sarntal geflogen. Daher beschließt der Südtiroler Landtag die Südtiroler Landesregierung zu beauftragen

- *mit dem Erlass eines neuen Landesgesetzes oder im Rahmen des noch zu verabschiedenden neuen Natur- und Landschaftsschutzgesetzes⁶⁰ Helikopterflüge für touristische Zwecke landesweit zu verbieten,*
- *mit der Schaffung der nötigen gesetzlichen Voraussetzungen eine verstärkte Kontrolle über die Einhaltung der Bestimmungen zu erreichen.“*

Die mehrheitliche Annahme dieses Beschlussantrags durch den Landtag erfolgte vor dem Hintergrund, dass die bisherigen Regelungsinstrumente als nicht ausreichend empfunden wurden.⁶¹

⁵⁷ Beschluss der Landesregierung vom 29.06.1992, Nr. 3645 („Neue Festsetzung der Verwaltungsstrafen für Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“).

⁵⁸ Landesgesetz vom 21.06.1971, Nr. 8 („Verwaltungsstrafen bei Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“).

⁵⁹ Siehe die vorangehenden Ausführungen zur Thematik Flugverbote im Nationalpark Stilfserjoch.

⁶⁰ Die Genehmigung des Entwurfs zum neuen Natur- und Landschaftsschutzgesetz stand auch noch im Juni 2008 aus. Erst mit Landesgesetz vom 12.05.2010, Nr. 6 verabschiedete der Südtiroler Landtag das „Naturschutzgesetz und andere Bestimmungen“, das - abgesehen von den Schutzbestimmungen für gefährdete Tierarten und Lebensräume bzw. Verschlechterungs- und Störungsverboten in Umsetzung der europäischen Naturschutzrichtlinien 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen und der Richtlinie des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (nunmehr Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten) - jedoch keine spezifischen Bestimmungen zur Flugtätigkeit beinhaltete bzw. beinhaltet.

1.9 1995: Genehmigung des Gesetzesentwurfs zur „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“

Im Jahr 1995 kam es zu einem tragischen Helikopterabsturz in der Langkofel-Scharte, der die Problematik einer „Flugregelung“ erneut ins Blickfeld der Öffentlichkeit rückte. Der Landtagsanfrage Nr. 722/1995 lässt sich entnehmen, dass der seinerzeit zuständige Landesrat am 17.03.1994 auf entsprechende Anfragen⁶² hin in einer schriftlichen Antwort bereits die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfs zur wirkungsvollen Regelung des Freizeitflugverkehrs angekündigt hatte. Die Antwort auf eine Anfrage vom 22.02.1995 lautete: *„Nachdem der diesbezügliche Gesetzesentwurf aufgrund der zu Ende gehenden Legislaturperiode im Landtag nicht mehr zur Behandlung gekommen war, wurde der Gesetzesentwurf am 14.03.1994 mit Beginn der neuen Legislaturperiode neuerlich der Landesregierung zur Genehmigung vorgelegt. Infolge der Aufwerfung der Zuständigkeitsfrage wurde der Gesetzesentwurf bis zur Klärung dieser Frage von der Tagesordnung abgesetzt.“* Am 16.01.1995 genehmigte die Landesregierung schließlich den Gesetzestext⁶³ und leitete diesen an den Landtag weiter. Am 25.05.1995 wurde der Gesetzesentwurf von der Gesetzgebungskommission des Landtags und am 6.09.1995 schließlich vom Landtag genehmigt.⁶⁴

Die beschlossene neue Regelung der Flugtätigkeit hatte aber weitere Hürden zu überwinden: Am 2.10.1995 wies die Regierung der italienischen Republik den Gesetzesentwurf nämlich zwecks neuerlicher Prüfung durch den Landtag zurück.⁶⁵ Am 9.05.1996 wurde der Gesetzesentwurf jedoch vom Südtiroler Landtag mit absoluter Mehrheit erneut genehmigt. In der Folge dieses Beharrungsbeschlusses⁶⁶ seitens der Autonomen Provinz Bozen beschloss der Ministerrat der italienischen Republik in der Sitzung vom 17.05.1996 die Anfechtung des Landesgesetzes⁶⁷ vor dem Verfassungsgerichtshof.

⁶¹ Wortprotokoll der Sitzung des Landtags vom 4. Mai 1994, XI. Legislatur 1993-1998, S. 12-32, in: <http://www.landtag-bz.org/downloads/013-94.pdf>.

⁶² Landtagsanfragen vom 15.01.1993 und 16.02.1994.

⁶³ Beschluss der Landesregierung vom 16.01.1995, Nr. 84 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“).

⁶⁴ Wortprotokoll der 66. Sitzung des Landtags vom 5.09.1995, XI. Legislatur 1993-1998, S. 93-111 sowie Wortprotokoll der 67. Sitzung des Landtags vom 6.09.1995, XI. Legislatur 1993-1998, S. 6-57.

⁶⁵ Siehe: Südtiroler Landtag, Schreiben Regierungskommissariat Nr. 49/95, Prot. Nr. 026938.

⁶⁶ Der Art. 55 Abs. 2 des Autonomiestatuts legte seinerzeit auf der Grundlage einer im Art. 127 Abs. 4 der italienischen Verfassung vorgesehenen Bestimmung fest, dass die Regierung ein vom Regionalrat bzw. Landtag verabschiedetes Gesetz innerhalb 30 Tagen ab dem Datum der Bekanntgabe rückverweisen konnte. Im Falle der Rückverweisung konnte der Landtag beschließen, den Gesetzesentwurf erneut zu verabschieden, wozu die absolute Stimmenmehrheit der Mitglieder erforderlich war. Nur falls die Regierung nicht innerhalb von 15 Tagen nach der Bekanntgabe beim Verfassungsgerichtshof die Frage der Verfassungsmäßigkeit oder vor dem Parlament den Interessensgegensatz geltend machte, konnte das Gesetz beurkundet werden.

⁶⁷ Rekurs vom 22.05.1996, Nr. 24, in: Amtsblatt der Autonomen Region Trentino-Südtirol vom 14.01.1997, 49. Jahrgang, Nr. 2, S. 12-15.

1.10 Gesetz zum Schutz der Umwelt bei Flugtätigkeiten in der autonomen Nachbarprovinz Trient

In der Zwischenzeit war auch die autonome Nachbarprovinz Trient tätig geworden und hatte das Landesgesetz vom 12. August 1996, Nr. 5 („Disciplina per la tutela dell’ambiente in relazione all’esercizio degli aeromobili“) verabschiedet, das am 20. August 1996 im Amtsblatt der Region (Nr. 37) veröffentlicht wurde und am selben Tag in Kraft trat:

<i>“Art. 1 Disciplina delle attività di volo alpino</i>
<i>1. Al fine di assicurare la salvaguardia dell’ambiente naturale e la prevenzione dell’inquinamento acustico, sono vietati:</i>
<i>a) l’atterraggio e il decollo nonché il sorvolo a quota inferiore a metri 500 dal suolo di velivoli a motore nell’ambito dei parchi naturali, delle riserve naturali e delle aree protette, nonché nel territorio trentino del Parco nazionale dello Stelvio;</i>
<i>b) il decollo e l’atterraggio di velivoli a motore in tutte le zone del restante territorio provinciale site ad altitudine superiore ai 1.000 metri sul livello del mare;</i>
<i>c) il sorvolo con velivoli a motore delle zone di cui alla lettera b) a quota inferiore a 300 metri dal suolo.</i>
<i>2. I divieti di cui al comma 1 non si applicano ai voli effettuati per servizi di interesse pubblico ovvero dalle forze armate o di pubblica sicurezza o dalla protezione civile o dai servizi forestali o a scopo di soccorso o per servizi di manutenzione degli impianti di telecomunicazione (ripetitori radio TV).</i>
<i>3. I divieti di cui al comma 1 non si applicano inoltre ai voli effettuati per necessità di trasporto di materiali o di svolgimento di servizi a carattere igienico-sanitario e ambientale. In tali casi, il volo deve essere preventivamente segnalato al servizio parchi e foreste demaniali, ove siano interessati i territori di cui al comma 1, lettera a), ovvero al Comune o ai Comuni territorialmente interessati nelle altre ipotesi.</i>
<i>4. In deroga ai divieti di cui al comma 1, lettere b) e c), il servizio comunicazioni e trasporti, sentita l’Agenzia provinciale per la protezione dell’ambiente, può autorizzare l’effettuazione di voli di addestramento nell’ambito dell’attività di scuole o di associazioni aventi sede nella provincia di Trento. Ai fini dell’allenamento minimo di volo per il mantenimento della validità della licenza di brevetto, l’autorizzazione di cui al presente comma è rilasciata secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta provinciale.</i>
<i>5. L’atterraggio, il decollo e il sorvolo con velivoli a motore nelle aree interessate dai divieti di cui al comma 1 per motivi di studio, di ricerca e di documentazione tecnico-scientifica sono soggetti ad autorizzazione del servizio comunicazioni e trasporti.</i>
<i>6. È vietato su tutto il territorio provinciale il trasporto di sciatori con velivoli a motore per la pratica di eliski.</i>
<i>7. Le manifestazioni di aeromodellismo sono autorizzate dal Comune territorialmente interessato, in osservanza della disciplina provinciale concernente la prevenzione dall’inquinamento acustico.</i>
<i>Art. 2 Vigilanza</i>
<i>1. All’accertamento delle infrazioni alla presente legge provvedono, secondo i rispettivi ambiti di competenza:</i>
<i>a) il personale dipendente dagli enti di gestione dei parchi naturali;</i>
<i>b) il personale incaricato dei servizi di polizia forestale, anche appartenente ai Comuni o loro consorzi;</i>
<i>c) il personale incaricato dei servizi di polizia locale;</i>
<i>d) gli organi di pubblica sicurezza, su richiesta del Presidente della Giunta provinciale.</i>
<i>Art. 3 Sanzioni amministrative</i>
<i>1. Per le violazioni delle disposizioni della presente legge si applicano le seguenti sanzioni amministrative:</i>
<i>a) sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2.000.000 a lire 12.000.000 per chi</i>

<i>viola le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 1 e 6;</i>
<i>b) sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 200.000 a lire 1.200.000 per chi non presenta la segnalazione o viola il regime autorizzatorio di cui all'articolo 1, commi 3, 5 e 7;</i>
<i>c) sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 6.000.000 per chi viola il regime autorizzatorio di cui all'articolo 1, comma 4.</i>
<i>2. Per l'applicazione delle sanzioni si osservano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale).</i>
<i>3. L'emissione dell'ordinanza-ingiunzione o dell'ordinanza di archiviazione di cui all'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689 spetta al dirigente del servizio comunicazione e trasporti nei casi di cui alle lettere a) e c) del comma 1 e, rispettivamente, al sindaco del comune territorialmente interessato nei casi di cui alla lettera b) del comma 1.</i>
<i>4. Le somme riscosse sono introitate nei bilanci dei rispettivi enti cui fanno capo gli organi individuati al comma 3.</i>
<i>Art. 4 Norme finali</i>
<i>1. È abrogata la legge provinciale 24 giugno 1985, n. 7 (Disposizioni per la tutela dei parchi e riserve naturali dall'inquinamento prodotto da aeromobili).</i>
<i>2. Resta ferma l'applicazione della legge provinciale 24 giugno 1985, n. 7 alle violazioni commesse durante il periodo di vigenza della predetta legge.</i>
<i>3. La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige.</i>
<i>La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Provincia.</i>

Mit Art. 40 des Landesgesetzes der Provinz Trient vom 7. Juli 1997, Nr. 10 („Misure per la razionalizzazione della finanza provinciale“) wurde der Trentiner „Flugregelung“ noch folgender Artikel hinzugefügt:

„1. Ai fini dell'applicazione della presente legge si intende per velivolo a motore qualsiasi macchina, munita di organo motopropulsore, atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo all'altro.“

1.11 Die Anfechtung des Landesgesetzes der Provinz Bozen vor dem Verfassungsgerichtshof - Urteil vom 23.07.1997, Nr. 271

Das Landesgesetz der Autonomen Provinz Bozen wurde währenddessen seitens der staatlichen Regierung gleich unter mehreren Aspekten beanstandet. In der Anfechtung des Ministerrats wurden unter anderem folgende Punkte festgehalten⁶⁸:

1. Das Landesgesetz habe in seiner erklärten Zielsetzung, in unter Landschaftsschutz stehenden Gebieten die Umwelt zu schützen, auch Auswirkungen auf das zur Provinz Bozen gehörende Gebiet des Nationalparks „Stilfserjoch“ gehabt. Da die beanstandete Gesetzesmaßnahme für den Nationalpark geltende Beschränkungen ergänzte und änderte, hätte sie *„auch aufgrund der in ihr enthaltenen Möglichkeit eines Verstoßes gegen das Prinzip der Einheitlichkeit des Nationalparks“* nicht einseitig von der Provinz Bozen erlassen werden dürfen, ohne die Pflicht des vorherigen Einvernehmens mit dem Staat

⁶⁸ Siehe das auf der homepage des „Gesetzesanzeigers“ veröffentlichte Urteil unter: https://www.gazzettaufficiale.it/atto/corte_costituzionale/caricaDettaglioAtto/originario;jsessionid=KXRRLA8bcQEs8qVNqfHIw__ntc-as2-guri2a?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1997-07-30&atto.codiceRedazionale=097C0912, am 25.07.2025.

zu berücksichtigen.⁶⁹ Dies stellte laut Ministerrat eine Überschreitung der gesetzlichen Zuständigkeiten des Landes dar und demzufolge eine Verletzung der Befugnisse des Staates, die nationalen Interessen zu schützen.

2. Auch was den dritten Absatz des Art. 1 des Gesetzesentwurfs zum Fluggesetz anbelangte, der einschränkende Maßnahmen für das Starten und Landen auf dem Flughafen St. Jakob/Bozen (zeitliche Limits) vorsah⁷⁰, erachtete der Ministerpräsident diese als „*nicht vernachlässigbare Beschränkung der Nutzung der Flughafenstruktur*“, welche die Zuständigkeiten der Autonomen Provinz überschritten hätten.

3. Was schließlich das im Fluggesetz enthaltene allgemeine Flugverbot für motorbetriebene Drachen und ultraleichte Luftfahrzeuge in ganz Südtirol⁷¹ anbelangte, ging die Auferlegung eines derartigen absoluten Verbots von Tätigkeiten, die auf dem gesamten restlichen Staatsgebiet grundsätzlich zulässig seien, laut Ansicht der staatlichen Stellen über die Landeszuständigkeit hinaus und stand im Widerspruch zu den aus Art. 3⁷² und 41⁷³ der Verfassung erwachsenden Prinzipien, und zwar wegen eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen dem Verbot der ultraleichten Luftfahrzeuge und der überwiegenden Notwendigkeit des Gesundheitsschutzes, dem mit flexibleren und stufenweisen Maßnahmen hätte nachgekommen werden können.⁷⁴

Der Verfassungsgerichtshof entschied die Streitangelegenheit mit Urteil vom 23.07.1997, Nr. 271 wie folgt:

1. Was die Problematik der Anwendung der Flugbeschränkungen des Landesgesetzes im Nationalpark „Stilfserjoch“ betraf, erachtete der Verfassungsgerichtshof die von der Regierung vorgebrachten Anfechtungen als begründet: Die Verabschiedung von Gesetzesbestimmungen seitens der lokalen Körperschaften, die auch einen Teil des Gebietes des Nationalparks betrafen, bedurfte der notwendigen vorherigen Koordinierungs- und Abstimmungsverfahren, wie sie vom seinerzeitigen Art. 3 der Durchführungsbestimmungen zum Autonomiestatut vom 22. März 1974, Nr. 279⁷⁵ vorgesehen waren. In Ermangelung der Einholung des vorherigen Einvernehmens mit dem Staat, das auch von Art. 35⁷⁶ des

⁶⁹ Siehe diesbezüglich die vorangehenden Ausführungen zum seinerzeitigen Art. 3 des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 22.03.1974, Nr. 279 („Durchführungsbestimmung zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol betreffend Mindestbewirtschaftungseinheiten, Jagd und Fischerei, Land- und Forstwirtschaft“).

⁷⁰ Der beanstandete Absatz des Gesetzesentwurfs besagte: „*Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zur Vorbeugung gegen die mit dem Fluglärm verbundenen Risiken wird das Starten und Landen von motorbetriebenen Luftfahrzeugen auf dem Flughafen von St. Jakob/Bozen und auf den anderen Zivilflugplätzen des Landes sowie das Überfliegen des Bozner Talkessels für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts während der Nacht und am Nachmittag verboten; über welche Stunden sich das Verbot erstreckt, wird mit Beschluss der Landesregierung, der im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen ist, festgelegt.*“

⁷¹ Laut beanstandetem Absatz waren in ganz Südtirol Flüge mit motorbetriebenen Drachen und mit motorbetriebenen Ultraleichtfluggeräten verboten.

⁷² Der Art. 3 Abs. 2 der Verfassung der italienischen Republik besagt: „*Es ist Aufgabe der Republik, die Hindernisse wirtschaftlicher und sozialer Art zu beseitigen, die durch eine tatsächliche Einschränkung der Freiheit und Gleichheit der Staatsbürger der vollen Entfaltung der menschlichen Person und der wirksamen Teilnahme aller Arbeiter an der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gestaltung des Landes im Wege stehen.*“

⁷³ Der Art. 41 der Verfassung der italienischen Republik besagt: „*Die Privatinitiative in der Wirtschaft ist frei. Sie darf sich aber nicht im Gegensatz zum Nutzen der Allgemeinheit betätigen oder in einer Weise, die die Sicherheit, Freiheit und menschliche Würde beeinträchtigt. Das Gesetz bestimmt die Wirtschaftspläne und die zweckmäßige Überwachung, damit die öffentliche und private Wirtschaftstätigkeit nach dem Allgemeinwohl ausgerichtet und abgestimmt werden können.*“

⁷⁴ Rekurs vom 22.05.1996, Nr. 24, in: Amtsblatt der Autonomen Region Trentino-Südtirol vom 14. Jänner 1997, 49. Jahrgang, Nr. 2, S. 12-15.

⁷⁵ Dekret des Präsidenten der Republik vom 22.03.1974, Nr. 279 („Durchführungsbestimmung zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol betreffend Mindestbewirtschaftungseinheiten, Jagd und Fischerei, Land- und Forstwirtschaft“), in seinerzeitiger Fassung.

⁷⁶ Der Art. 35 des Staatsgesetzes Nr. 394/1991 besagt: „*1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente si provvede all'adeguamento ai principi della presente legge [...]. Per il Parco*

staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 bestätigt wurde und das Prinzip der loyalen Zusammenarbeit zwischen Staat und Gebietskörperschaften im Rahmen der Notwendigkeit einheitlicher Schutzregelungen im Nationalpark umsetzte, erklärte der Verfassungsgerichtshof die Verfassungswidrigkeit des Landesgesetzes in jenem Punkt, in dem es die Anwendung auch auf einem Teilgebiet des Nationalparks „Stilfserjoch“ vorsah.

2. Was die zeitlichen Beschränkungen seitens der Autonomen Provinz für die Flugtätigkeit am Bozner Flughafen anbelangte, hielt der Verfassungsgerichtshof fest, dass die Befugnisse der Zentral- und Außenorgane des Staates auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessenbereich der Provinz von den Provinzen Trient und Bozen auf deren Gebiet unter Beachtung der Bestimmungen der Durchführungsbestimmung zum Autonomiestatut Nr. 527/1987⁷⁷ ausgeübt würden. Darin waren alle linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen- und Warentransportdienste erfasst, die im Gebiet der Provinzen Trient und Bozen auf Landwegen, Seen und Flüssen, auf schiffbaren Kanälen und Wasserstraßen sowie auf Luftwegen betrieben wurden, auch wenn der nicht überwiegende Teil der Strecke im Gebiet der anderen Provinz oder in dem einer anderen Region verlief.

3. Auch was das allgemeine Flugverbot für sehr leichtgewichtige Luftfahrzeuge (sog. Ultralights) und Drachen betraf, erachtete der Verfassungsgerichtshof die Anfechtungsgründe der Regierung für stichhaltig: Der Verfassungsgerichtshof hielt weniger einschränkende Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt für denkbar, die allenfalls auch nicht auf das gesamte Landesgebiet ausgedehnte Geltung haben konnten; dies insbesondere unter Berücksichtigung der erlassenen staatlichen Umweltschutzgesetzgebung (Staatsgesetz Nr. 447/1995⁷⁸ und Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991, das - vorbehaltlich der Festschreibungen der Gesetze über die Regelung der Flugtätigkeit - in den Parks den nicht ermächtigten Überflug von Fluggeräten verbot). Der Verfassungsgerichtshof befand, dass die Freizeitflüge mit Motordrachen und „ultraleichten“ Luftfahrzeugen zwar einer angemessenen Regelung bedurften, das im Landesgesetz vorgesehene unbedingte und absolute für die gesamte Landesfläche geltende Verbot jedoch ohne vernünftige Begründung erschien sowie inkohärent mit der Logik, die dem Gesetzesvorschlag insgesamt zugrunde lag. Dieser sah nämlich für alle anderen (die Umwelt potentiell stärker beeinträchtigenden) Fluggeräte eingeschränkte und selektive Flugverbote vor, die auf die landschaftlich unter Schutz gestellten Gebiete beschränkt waren. Aus diesem Grunde wurde der Art. 2 Abs. 3 des Landesgesetzes (Nr. 15/1997) vom Verfassungsgerichtshof für verfassungswidrig erklärt.

In der Nachbarprovinz Trient galt indessen das Landesgesetz vom 12. August 1996, Nr. 5 („Disciplina per la tutela dell’ambiente in relazione all’esercizio degli aeromobili“), das am 20. August 1996 im Amtsblatt der Region veröffentlicht worden war.

nazionale dello Stelvio si provvede in base a quanto stabilito dall’art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 279. Le intese ivi previste vanno assunte anche con la regione Lombardia e devono essere informate ai principi generali della presente legge.”

⁷⁷ Dekret des Präsidenten der Republik vom 19.11.1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessenbereich der Provinz“).

⁷⁸ Staatsgesetz vom 26.10.1995, Nr. 447 („Rahmengesetz über die Lärmbelastung“).

2) Inkrafttreten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 zur „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“ in der Provinz Bozen

In der Provinz Bozen wurde im November 1997 das Landesgesetz Nr. 15/1997 im Amtsblatt veröffentlicht und trat in der Folge in nachfolgender (reduzierter) Fassung in Kraft.

LANDESGESETZ vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 ¹⁾
Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes
1997

1. (Anwendungsbereich)

(1) Zum Schutze der natürlichen Umwelt und auch zum Schutze vor Lärmbelästigung ist es in Südtirol verboten, in Gebieten, die unter Landschaftsschutz stehen, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als fünfhundert Metern zu überfliegen. ²⁾

(2) Das in Absatz 1 genannte Verbot wird nicht auf Materialtransportdienste angewandt und gilt ebenfalls nicht für den Flugbetrieb im Bereich von Flughäfen.

(3) Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zur Vorbeugung gegen die mit dem Fluglärm verbundenen Risiken wird das Starten und Landen von motorbetriebenen Luftfahrzeugen auf dem Flughafen von St. Jakob/Bozen und auf den anderen Zivilflugplätzen des Landes sowie das Überfliegen des Bozner Talkessels für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts während der Nacht und am Nachmittag verboten; über welche Stunden sich das Verbot erstreckt, wird mit Beschluss der Landesregierung, der im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen ist, festgelegt.

(4) Dieses Gesetz wird nicht auf die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, auf die Linienflüge und auf bewilligte Nichtlinienflüge - einschließlich der Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung - angewandt.

(5) Der Landeshauptmann kann, auch abweichend von diesem Gesetz, für die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen und für Übungsflüge der Flugschulen zeitlich beschränkte Bewilligungen erteilen.

2. (Verbote und Einschränkungen für Sport- und Freizeitflüge)

(1) In ganz Südtirol ist es verboten, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete zu befördern.

(2) In ganz Südtirol ist es verboten, bei Sport- und Freizeitflügen Ortschaften, Siedlungen und Menschenansammlungen zu überfliegen sowie Gegenstände oder Flüssigkeiten abzuwerfen.

(3) *(In ganz Südtirol sind Flüge mit motorbetriebenen Drachen und mit motorbetriebenen Ultraleichtfluggeräten verboten)*³⁾

(4) Der für das jeweilige Gebiet zuständige Bürgermeister ist befugt, Ausnahmen zu den in den Absätzen 2 und 3 genannten Verboten für einzelne Sport- oder Freizeitveranstaltungen oder Veranstaltungen im öffentlichen Interesse zu erlauben; die Erlaubnis darf für höchstens vier Stunden am Tag erteilt werden.

3. (Geldbußen)

(1) Es werden folgende Geldbußen auferlegt:

a) von 2.000.000 bis 12.000.000 Lire bei Nichtbeachtung von Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 2;

b) von 1.000.000 bis 6.000.000 Lire bei Nichtbeachtung von Artikel 1 Absatz 3.

(2) Im Wiederholungsfalle werden die in Absatz 1 vorgesehenen Geldbußen verdoppelt.

(3) Die Geldbußen werden vom Direktor der Landesabteilung Landschafts- und Naturschutz nach dem Landesgesetz vom 7. Jänner 1977, Nr. 9, geändert durch das Landesgesetz vom 18. August 1983, Nr. 31, auferlegt.

(4) Mit der Aufsicht über die Anwendung dieses Gesetzes werden die Organe der Stadt- und Ortspolizei und der Forstpolizei sowie, auf Antrag des Landeshauptmanns⁴⁾, die staatlichen Sicherheitsorgane betraut.

Dieses Gesetz ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es als Landesgesetz zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.

1) Kundgemacht im Amtsblatt der Region vom 11. November 1997, Nr. 53.

2) Der Verfassungsgerichtshof hat mit Urteil Nr. 271/1997 vom 18. - 23. Juli 1997 Art. 1 Abs. 1 für jenen Teil für verfassungswidrig erklärt, der vorsieht, dass die darin enthaltenen Verbote auf den zum Landesterritorium gehörenden Teil des Nationalparks Stilfserjoch angewandt werden.

3) Die Bestimmungen gemäß Art. 2 Abs. 3 wurden nicht beurkundet, da der Verfassungsgerichtshof mit Urteil Nr. 271/1997 vom 18.-23. Juli 1997 diese für verfassungswidrig erklärt hatte.

*) Die Überwachung des Flugesetzes auch durch die staatlichen Sicherheitsorgane wurde mit Schreiben des Landeshauptmanns vom 9.03.1998 beantragt und mit Schreiben des Regierungskommissärs für die Provinz Bozen vom 14.03.1998, Prot. Nr. 020999 zugesichert.

Wie aus einem vom Konsortium Nationalpark „Stilfserjoch“ im Jahr 1997 in Auftrag gegebenen Gutachten⁷⁹ eines außerordentlichen Professors für den Rechtsbereich Urbanistik an der staatlichen Universität von Mailand hervorgeht, ließ das Urteil des Verfassungsgerichtshofes Nr. 271/1997 die Grenzen der autonomen Gesetzgebungsbefugnisse der Autonomen Provinz Bozen in Bezug auf die Art und Form des spezifischen Schutzes des Nationalparks „Stilfserjoch“ unberührt. Aus dem Urteil hätte sich allein ergeben, dass die Provinzen Trient und Bozen für jene Gesetzesentwürfe, die Art und Form des spezifischen Schutzes des Nationalparks regelten, vor der Genehmigung im Landtag das Einvernehmen des Staates anstreben mussten. Das Urteil hätte somit auch keine Auswirkungen auf das bereits geltende Trentiner Landesgesetz vom 12. August 1996, Nr. 5⁸⁰ über die Regelung zum Schutz der Umwelt in Zusammenhang mit der Ausübung von Flügen gehabt, das die Flugtätigkeiten mit motorbetriebenen Geräten im Trentiner Gebiet des Nationalparks Stilfserjoch einschränkte. Hierfür habe (aber) vorher das staatliche Einvernehmen vorgelegen.

Die grundsätzliche juristische Ausrichtung, dass bis zur Verabschiedung des Parkplans und der Parkordnung für den Nationalpark „Stilfserjoch“ die Landesgesetze der Autonomen Provinzen Trient und Bozen im jeweiligen Gebiet des Nationalparks weiterhin bzw. zusätzlich Anwendung finden sollten, war auch für die nach In-Kraft-Treten des „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997 von der Autonomen Provinz Bozen vertretene Auslegung desselben maßgeblich. So wurde für den Bereich Nationalpark „Stilfserjoch“ unter Berücksichtigung des Urteils des Verfassungsgerichtshofes vom 23. Juli 1997, Nr. 271 nämlich folgende Ansicht vertreten:

Der Verfassungsgerichtshof hatte den Art. 1 Abs. 1 des Gesetzesentwurfs für jenen Teil als verfassungswidrig erklärt, der vorsah, dass die darin enthaltenen Verbote auf den zum Landesterritorium gehörenden Teil des Nationalparks angewandt werden sollten. Die Landesgesetze der autonomen Provinzen galten grundsätzlich im gesamten Landesgebiet und - soweit sie Bestimmungen allgemeiner Natur enthielten - auch im Bereich des zum Landesgebiet gehörenden Teils des Nationalparks „Stilfserjoch“. Für Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997, der spezifische Bestimmungen enthielt, die ausschließlich für die Schutzgebiete gegolten hätten, wäre das Einverständnis der Nationalparkbehörde erforderlich gewesen. Die in Art. 2 vorgesehenen landesweiten Einschränkungen und Verbote für Sport- und Freizeitflüge würden hingegen auch im Bereich des Nationalparks „Stilfserjoch“ gelten. Demzufolge waren die Übertretungen der diesbezüglichen Bestimmungen mit den in Art. 3 des Landesgesetzes vorgesehenen Geldbußen zu ahnden.⁸¹

In der Praxis zeigte sich die Problematik, ob die Ahndung von Übertretungen nach dem staatlichen Rahmengesetz Nr. 394/1991 oder dem Landesgesetz Nr. 15/1997 erfolgen sollte, von untergeordneter Bedeutung. Tatsächlich wurde der Nationalpark von den Flugunternehmen und Piloten nahezu ausnahmslos als absolute Flugverbotszone anerkannt, sodass sich ein Vorgehen seitens der für die Überwachung zuständigen Behörden im Großen und Ganzen erübrigte.⁸²

⁷⁹ Gutachten von Dr. Alberto Roccella, Außerordentlicher Professor für den Rechtsbereich Urbanistik an der staatlichen Universität von Mailand vom 19.12.1997.

⁸⁰ Landesgesetz der Provinz Trient vom 12.08.1996, Nr. 5 („Regelung zum Schutz der Umwelt im Zusammenhang mit der Ausübung von Flügen“).

⁸¹ Gutachten der Abteilung Natur und Landschaft vom 5.10.2000, Prot. Nr. 11.980-81.

⁸² Die Problematik, wer letztlich für die Ausstellung von Fluggenehmigungen im Ausnahmewege zuständig war, wurde erst später mit der Gesetzesnovelle vom 23.07.2007, Nr. 6 („Änderungen von Landesgesetzen in verschiedenen Bereichen“), bereinigt, welche die diesbezügliche Zuständigkeit der Parkbehörde zu erkennen gab.

Für den zweiten Regelungsbereich des „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997, nämlich die Regelung der Flugtätigkeit in der Flughafenzone im Bozner Talkessel, wurde von der Landesregierung am 4. Oktober 1999 folgender Beschluss⁸³ erlassen:

Nach Einsicht in das Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, betreffend die Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes;

Vorausgeschickt, dass durch den beim Starten und Landen der motorbetriebenen Luftfahrzeuge erzeugten Lärm die Ruhe und Erholung der Bevölkerung, aber vor allem deren Gesundheit beeinträchtigt wird;

Festgestellt, dass gemäß Art. 1 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts das Starten und Landen und das Überfliegen des Bozner Talkessels während der Nacht und am Nachmittag verboten sind;

Festgestellt, dass gemäß Art. 1, Abs. 3 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, die Stunden, über welche sich das Verbot erstreckt, mit Beschluss der Landesregierung festgelegt werden;

Für notwendig erachtet, dieses Verbot zeitlich einzuschränken und zwar von Montag bis Freitag von Sonnenuntergang bis 7 Uhr früh des darauf folgenden Tages und zwischen 13 und 15 Uhr sowie samstags, sonntags und an Feiertagen von 13 Uhr bis 9 Uhr früh des darauf folgenden Tages;

Für zweckmäßig erachtet, Luftfahrzeuge mit erhöhtem Schallschutz vom obgenannten Verbot auszunehmen, d.h. Luftfahrzeuge, die den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Lärmgrenzwert um mindestens 8 dB(A) unterschreiten;

Dies vorausgeschickt und nach Anhören des Berichterstatters, wird von der Landesregierung einstimmig in gesetzlicher Form

b e s c h l o s s e n :

1. (Zeitliche Einschränkung) Für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugsschleppstarts sind zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm das Starten und Landen von motorbetriebenen Luftfahrzeugen auf dem Flughafen von St. Jakob (Bozen) und auf den anderen Zivilflugplätzen des Landes sowie das Überfliegen des Bozner Talkessels untersagt:

a) montags bis freitags vor 7 Uhr, zwischen 13 und 15 Uhr und nach Sonnenuntergang; b) samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9 Uhr und nach 13 Uhr.

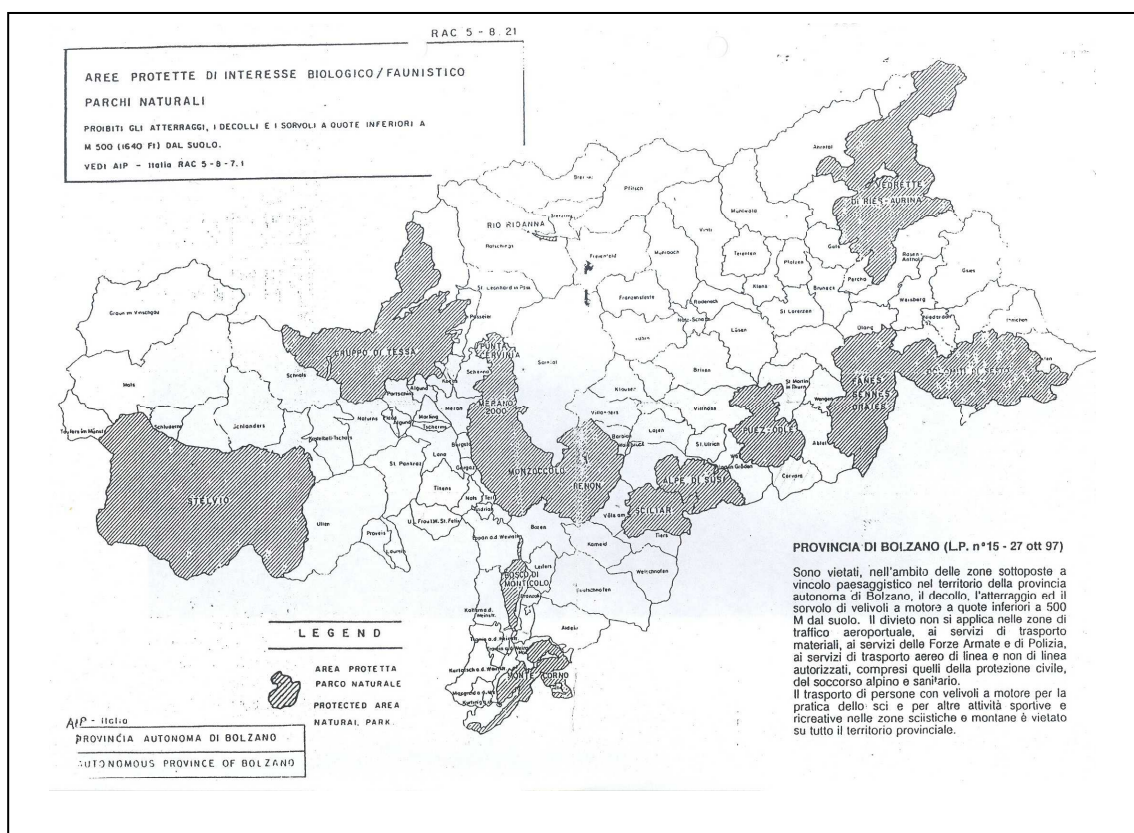
2. (Ausnahmen) Die zeitlichen Einschränkungen nach Punkt 1) gelten nicht für Luftfahrzeuge, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Luftfahrzeuge entsprechen den erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Lärmgrenzwert um 8 dB(A) unterschreiten. Ebenso ausgenommen von obgenannten Einschränkungen sind Luftfahrzeuge, welche außerhalb der Provinz Bozen starten und in der Provinz Bozen landen und jene, die in der Provinz Bozen starten und außerhalb der Provinz Bozen landen.

3. Dieser Beschluss wird im Amtsblatt der Region veröffentlicht und tritt am 1. Juli 2000 in Kraft.

⁸³ Beschluss der Landesregierung vom 4.10.1999, Nr. 4337 („Start- und Landeeinschränkung“).

2.1 Übernahme des Fluggesetzes in das staatliche Luftfahrthandbuch (AIP)

Bereits im Jahre 1989 wurden der Italienischen Luftfahrtbehörde seitens der Autonomen Provinz Bozen jene Zonen mitgeteilt, in denen Einschränkungen bzw. Verbote für die Flugtätigkeit vorgesehen waren.⁸⁴ Etwas später wurden sämtlichen seinerzeit auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen operierenden Flugunternehmen eine kartographische Darstellung der Schutzgebiete sowie die relevanten Auszüge aus den Bestimmungen der landschaftlichen Unterschutzstellungsdekrete übermittelt.⁸⁵ Internationalen Flugrechtsbestimmungen entsprechend wurde das Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 in das staatliche Luftfahrthandbuch (AIP = Aeronautical Information Publication) eingefügt. In der ersten Übernahme fand sich das gesamte Landesgebiet unter Angabe der landschaftlichen Flugverbotszonen abgebildet:



In der Fassung des AIP vom 25.03.1999 fand sich hingegen nur mehr die Übernahme des grundsätzlichen Gesetzesinhalts unter Verweis auf die geltenden Verbote. Die vorher enthaltene Karte der Flugverbotszonen wurde nicht mehr ins AIP aufgenommen:

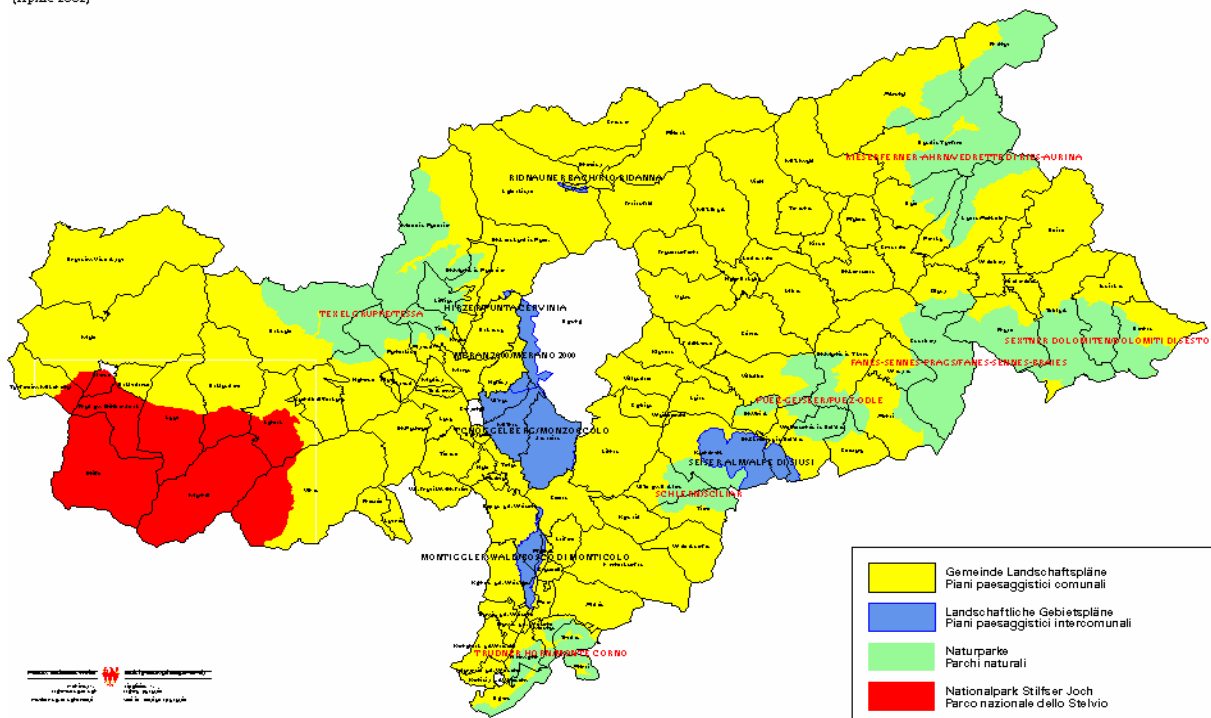
⁸⁴ Schreiben des Landeshauptmanns an die Zivile Luftfahrtbehörde in Rom vom 4.07.1989, Prot. Nr. HS/rl/1030.

⁸⁵ Schreiben der Abteilung Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und geförderter Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen - Amt für Naturparke, Naturschutz und Landschaftspflege vom 27.07.1993, Prot. Nr. Je/rl/1213.

1.3 PROVINCIA DI BOLZANO (L.P. n°15 - 27 ott 97) Sono vietati, in tutto il territorio della provincia di Bolzano, il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo di velivoli a quote inferiori a 500 M AGL, tranne che nelle zone di traffico aeroportuale. Traffico non interessato: servizio di trasporto materiali, voli delle Forze Armate e di Polizia, trasporto aereo di linea e non di linea autorizzati, voli di emergenza (protezione civile e del soccorso alpino e sanitario). Il trasporto di persone con velivoli per la pratica dello sci e per altre attività sportive e ricreative nelle zone sciistiche e montane è vietato su tutto il territorio provinciale. L'attività di volo sul Parco Nazionale dello Stelvio - settore provinciale di Bolzano - viene regolata dalla legge n° 394 del 6-12-91 (vedere RAC 5-8-8 para 1).	1.3 PROVINCE OF BOLZANO (Local Restriction n. 15 dated 27 Oct 97) Engine ACFT cannot take-off, land and overfly lower than 500 M AGL in the entire province of Bolzano, with the exception of air traffic zones. Traffic not affected: transport activity, state ACFT, scheduled and charter authorized flights, emergency flights (mountain and sanitary's patrol). Skiing, sport and leisure activities carried out over ski resorts and mountains by the use of engine ACFT is prohibited over all provincial territory. Flight activity in Stelvio National Park - Bolzano provincial portion - is ruled by law n° 394 dated 6-12-91 (see RAC 5-8-8 para 1).
25 MAR 1999 (3/99)	AV - Roma

Dies ließ sich darauf zurückführen, dass in der Zwischenzeit nahezu das gesamte Landesgebiet mit Landschaftsplänen eingedeckt worden war, die weite Landstriche unter Landschaftsschutz stellten:

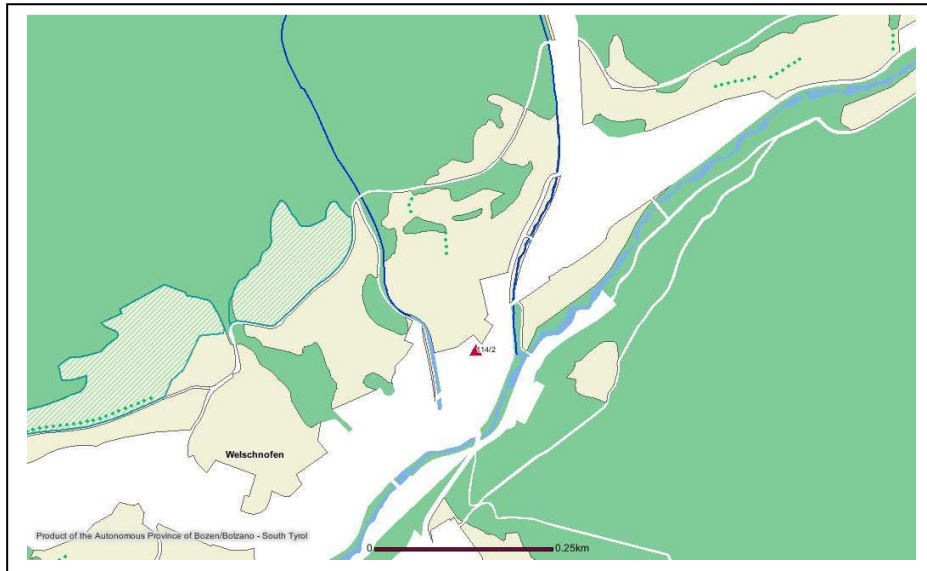
Stand der Landschaftsplanung in Südtirol
Stato della pianificazione paesaggistica in Alto Adige
 (April 2002)
 (Aprile 2002)



Damit blieben für den laut Landesgesetz Nr. 15/1997 ermächtigungspflichtigen Flugverkehr nur mehr jene Zonen offen, die keiner landschaftlichen Bindung unterlagen. Hierbei handelte es sich gemäß Art. 6⁸⁶ des (seit dem 1.07.2020 durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 -

⁸⁶ Der seinerzeit maßgebliche Abs. 3 des Art. 6 des Landesgesetzes vom 25.07.1970, Nr. 16 besagte: „Die Zonen und Gebiete, für die im Sinne der Artikel 30 [Vorschriften für Durchführungspläne], 37 [Durchführungspläne für Erweiterungszonen], 44 [Gewerbegebiete] und 52 [Ausweisung der Zonen für die Wiedergewinnung der bestehenden Bausubstanz] des Landesraumordnungsgesetzes vom 11. August 1997, Nr. 13, ein Durchführungsplan

„Raum und Landschaft“ ersetzt) Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 um die Wohnbauzonen (A-B-C-Zonen) und Gewerbegebiete sowie um Gebiete, die in den einzelnen Landschaftsplänen unter naturschützerischen Gesichtspunkten nicht berücksichtigt wurden, d.h. von der landschaftlichen Unterschutzstellung ausgeklammert wurden (sog. „weiße Zonen“).



Sog. „Weiße Zonen“ im Landschaftsplan Welschnofen

	Bannzone
Naturdenkmäler	
	Naturdenkmäler
Geschützte Landschaftselemente	
	Wald und Flurgehölze
	Gewässer
Bodenbedeckung	
	Landwirtschaftsgebiet von landschaftlichem Interesse
	Wald und Flurgehölze
	Gewässer
	Nicht in die landschaftliche Unterschutzstellung einbezogene Zone

vorgesehen ist, sind vom Tag der Genehmigung des Planes an nicht mehr den Vorschriften der landschaftlichen Unterschutzstellung unterworfen.“

2.2 Gesetzesinitiative auf Staatsebene zur Regelung des Flugverkehrs in Berggebieten

Am 24. Februar 1998 wurde in der Abgeordnetenkommer des italienischen Parlaments ein Gesetzesvorschlag zur Regelung von Tiefflügen und Landungen von Flugzeugen, Motordrachen und Hubschraubern in Berggebieten („Disciplina del volo a bassa quota e dell’atterraggio di aeromobili, deltaplani a motore ed elicotteri in zone di montagna”) vorgelegt.⁸⁷ Der Vorschlag nahm einige der Thematiken und Problematiken vorweg, die sich in der Folgezeit auch in den autonomen Provinzen Bozen und Trient verschärfen sollten. Letztlich kam es jedoch - (auch) aufgrund einer Regierungskrise - nicht zur Genehmigung des Gesetzesvorschlags; die Initiative auf Staatsebene versandete.

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4597

PROPOSTA DI LEGGE

D’INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TURRONI, PROCACCI, CENTO, DALLA CHIESA, DE BENETTI, GAL-
LETTI, GARDIOL, LECCESE, PECORARO SCANIO, SCALIA, ALE-
MANNO, BALOCCHI, BARTOLICH, BORROMETI, BOVA, COLA,
CREMA, D’IPPOLITO, DELFINO, DETOMAS, GALDELLI, GATTO,
GIACCO, DOMENICO IZZO, LENTO, LIOTTA, LUCIDI, MAGGI, MA-
LENTACCHI, MANZATO, MARINACCI, MISURACA, MOLINARI, PAR-
RELLI, MARIO PEPE, RICCI, ROTUNDO, SINISCALCHI, STELLUTI,
TASSONE, TOSOLINI, VELTRI, VENDOLA, ARMANDO VENETO**

Disciplina del volo a bassa quota e dell’atterraggio di aeromobili,
deltaplani a motore ed elicotteri in zone di montagna

Presentata il 24 febbraio 1998

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema della montagna italiana non può essere solo ed esclusivamente visto nei suoi aspetti economici, ma investe temi che sarebbe errato considerare marginali, quali, ad esempio, quelli collegati alla tutela delle specificità culturali locali, alla difesa degli equilibri geologici ed ecologici ed infine alla valorizzazione di quelle attività collegate al tempo libero più rispettose dell’ambiente naturale. È infatti indubbio che i grandi orizzonti delle montagne tanto più rappresenteranno un valido antidoto contro l’elevato tasso di artificialità che la vita urbana necessariamente impone a tutti i cittadini, quanto più saranno in grado di offrire spazi di silenzio

e solitudine e favoriranno un rapporto non mediato con la natura incontaminata. La domanda del turismo internazionale sta andando in questo senso. In direzione diametralmente opposta va invece l’uso sempre più frequente e sregolato dell’elicottero, sia per scopi turistici, sia per attività economiche d’altro tipo. È la vocazione stessa della montagna, in questo particolare momento storico, a suggerire con forza la necessità, nel primo caso, di un divieto assoluto, e negli altri casi di una chiara e severa regolamentazione. L’utilizzazione del trasporto aereo per raggiungere in pochi minuti località in alta quota, che altrimenti richiederebbe alcune ore di marcia, per-

⁸⁷ Camera dei deputati, Atti parlamentari, proposta di legge n. 4597 (1998), „Disciplina del volo a bassa quota e dell’atterraggio di aeromobili, deltaplani a motore ed elicotteri in zone di montagna” vom 24.02.1998, unter: https://documenti.camera.it/_dati/leg13/lavori/stampati/pdf/4597.pdf, am 23.10.2025.

mette a pochi turisti facoltosi di colonizzare a loro piacimento anche le ultime aree alpestri libere da impianti di risalita meccanici, da piste battute, da posti di ristoro e così via. Soprattutto la pratica del cosiddetto « *eliski* » si configura come un passatempo elitario, particolarmente rumoroso o invasivo, che rappresenta — anche da un punto di vista psicologico — una autentica violenza nei confronti di quanti intendono ancora lo sci come mezzo per inoltrarsi nella montagna invernale, facendo conto sulle sole proprie forze, allo scopo di godere pienamente il fascino dei luoghi, comportandosi come ospiti rispettosi e non come arroganti conquistatori.

Ma a sfavore di una pratica indiscriminata dell'*eliski* esistono anche precise ragioni ecologiche. L'assordante rumore dei rotori a bassa quota e i vortici d'aria provocati dalle pale mettono in crisi la stessa possibilità di sopravvivenza di preziose specie animali che le condizioni invernali rendono già particolarmente esposte a rischi e disagi.

Non va poi trascurato il problema della sicurezza. La possibilità di accedere in poco tempo ad altezze rilevanti e altrimenti difficilmente raggiungibili induce molte persone a lasciarsi tentare pur se sprovviste di adeguata preparazione fisica e sufficienti conoscenze specifiche. La pratica del fuori-pista, che si svolge spesso

lungo ghiacciai crepacciati e sotto pendii potenzialmente valangosi, dovrebbe essere affrontata solo da chi ne è veramente all'altezza, e ciò anche nel caso che i gruppi vengano condotti da guide professioniste.

Infine, è bene sfatare il pregiudizio che l'elitismo, invernale o estivo, abbia un ruolo consistente per il rilancio economico della montagna italiana. Si tratta infatti di una attività che coinvolge solo poche decine di accompagnatori e qualche ditta proprietaria di elicotteri. A conferma basta ricordare che le province autonome di Bolzano e di Trento, da sempre particolarmente attente ai temi dello sviluppo del turismo, non hanno esitato a vietare recentemente l'uso dell'elicottero per scopi di diporto, considerandolo un elemento di grave disturbo per la maggioranza dei frequentatori della montagna. Oltre al Trentino e all'Alto Adige, anche la Francia, l'Austria, la Slovenia e la Germania si sono espresse nello stesso modo.

La presente proposta di legge, composta da cinque articoli, vieta di conseguenza l'impiego di aerei ed elicotteri per scopi turistici al di sopra di una quota prestabilita, su tutto il territorio nazionale, mentre si propone di regolamentare con chiarezza ogni altro tipo di utilizzazione di tali metri.

2.3 1999: Übertragung der Befugnis zur Erteilung der Flugermächtigung an den Direktor der Abteilung für Natur und Landschaft

Mit Dekret des Landeshauptmanns⁸⁸ wurden im Jahre 1999 die Befugnisse zur Erteilung von auch mit Auflagen versehenen Bewilligungen bzw. Ablehnungen von gewerbsmäßigen Einsätzen von Luftfahrzeugen sowie von Übungsflügen der Flugschulen im Sinne von Art. 1 Abs. 5 des „Fluggesetzes“ der Autonomen Provinz Bozen Nr. 15/1997 dem Direktor der Abteilung Natur und Landschaft übertragen. Rechtliche Grundlage für die Delegierung bildete der Art. 2 des Landesgesetzes über die Neuordnung der Führungsstruktur der Südtiroler Landesverwaltung Nr. 10/1992.⁸⁹

⁸⁸ Dekret des Landeshauptmanns vom 11.06.1999, Nr. 18/2.0 („Übertragung von Befugnissen gemäß Art. 1 Absatz 5 des LG vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, an den Direktor auf Zeit der Abteilung Natur und Landschaft“), veröffentl. im Amtsblatt der Region vom 29.06.1999, Nr. 30/I-II.

⁸⁹ Landesgesetz vom 23.04.1992, Nr. 10 („Neuordnung der Führungsstruktur der Südtiroler Landesverwaltung“), mittlerweile aufgehoben durch Art. 55 Abs. 1 Buchst. c) des Landesgesetzes vom 21.07.2022, Nr. 6. Der Art. 2 Abs. 6 des Gesetzes Nr. 10/1992 besagte: „Die Landesregierung, der Landeshauptmann und die Landesräte können Befugnisse, die ihnen zustehen, auf nachgeordnete Organe übertragen. [...] Die diesbezüglichen Maßnahmen sind im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen.“

Statistische Daten

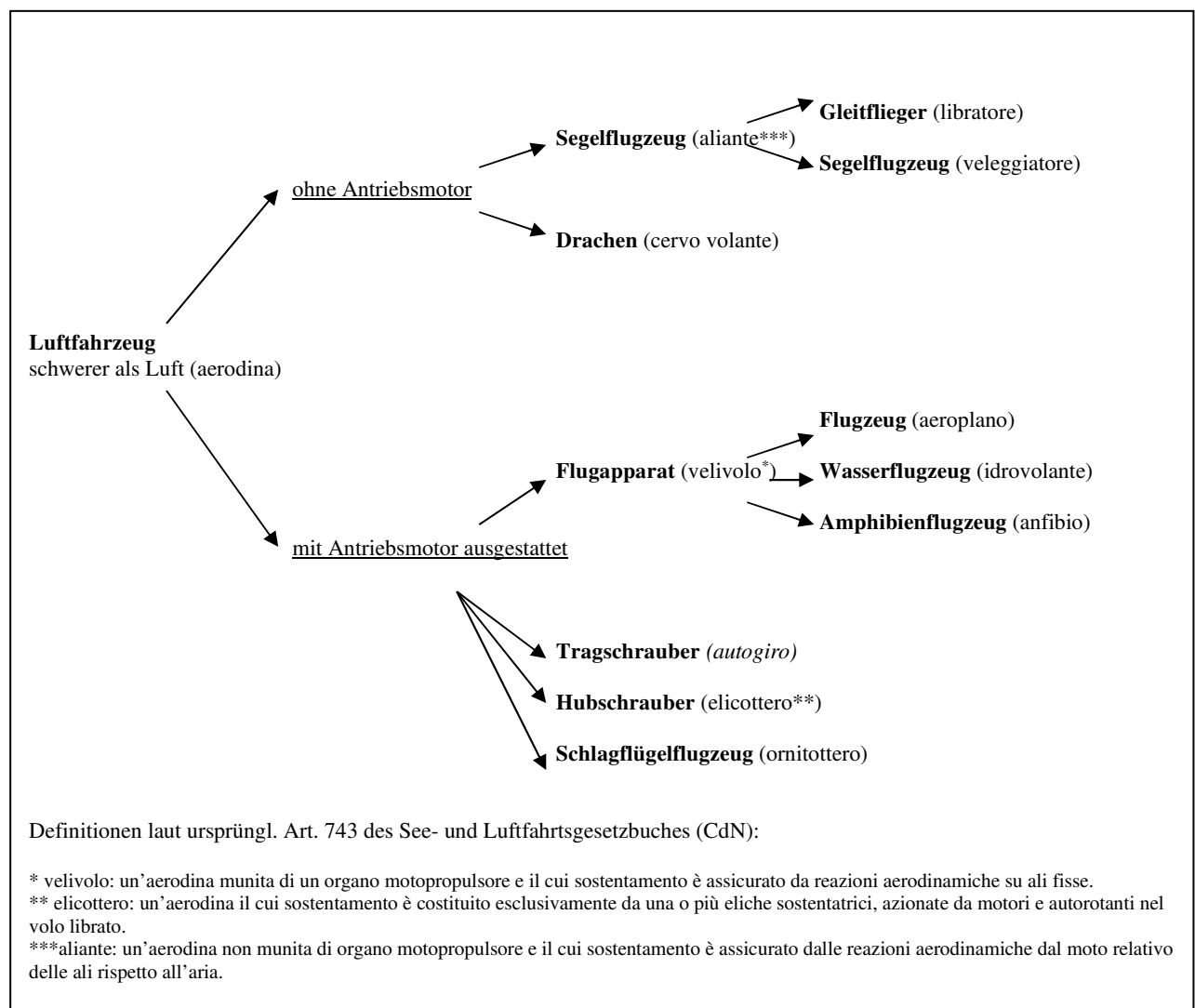
Von der Landesverwaltung wurden innerhalb des ersten Zehnjahreszeitraums seit In-Kraft-Treten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 am 26.11.1997 insgesamt 243 Flugermächtigungen im Sinne des Art. 1 Abs. 5 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 erteilt und in der Folge gemeldeter Übertretungen 69 Strafen⁹⁰ verhängt. Gegen 23 Zahlungsbefehle wurde Rekurs vor den Landesgerichten eingebracht.

	ausgestellte Ermächtigungen	abgelehnte Anträge auf Ermächtigung	vorgehaltene Übertretungen	Rekurse vor Landesgerichten
1997				
1998			3	
1999	17	1	6	5
2000	22	5	3	3
2001	25	1	4	1
2002	21		1	
2003	33	5	15	4
2004	34		13	4
2005	35	2	8	1
2006	31	3	10	3
2007	25	4	06	2
Σ	243	21	69	23

⁹⁰ Bei den vorgehaltenen Übertretungen handelte es sich stets um Übertretungen der Verbote des Landens, Startens und Überfliegens unter 500 m in Landschaftsschutzgebieten und der Beförderung von Personen in die Ski- und Berggebiete zum Skifahren und zu anderen Sport- und Freizeittätigkeiten. Vorhaltungen bezüglich Übertretungen der Verbote, bei Sport- und Freizeitflügen Ortschaften, Siedlungen und Menschenansammlungen zu überfliegen sowie Gegenstände oder Flüssigkeiten abzuwerfen, wurden nicht vorgenommen. Ebenso schienen keine Übertretungsmeldungen seitens der beauftragten Aufsichtsorgane bezüglich der Flugtätigkeit am Bozner Flughafen auf. Beide angeführten Tatbestände unterlagen jedoch teilweise bereits auch der Regelung durch staatliche Flugvorschriften.

3) Zu Flugregelungen in Schutzgebieten ergangene Rechtsprechung

Zum besseren Verständnis der im Nachfolgenden angeführten Urteile sei festgehalten, dass laut seinerzeit geltenden Bestimmungen des See- und Luftfahrtsgesetzbuches⁹¹ (Codice della Navigazione) unter Luftfahrzeug (aeromobile) ein Gerät zu verstehen war, das sich unter Ausnutzung des statischen oder aerodynamischen Auftriebs dazu eignet(e), Sachen oder Personen zu befördern⁹². Für die Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, galt folgende allgemeine Einteilung:



⁹¹ Königliches Dekret vom 30.03.1942, Nr. 327 („See- und Luftfahrtsgesetzbuch“).

⁹² Der Art. 743 des See- und Luftfahrtsgesetzbuches besagte: „Per aeromobile si intende una macchina che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico nell'aria, sia atto a trasportare cose o persone.“ Nach mehrmaliger Abänderung besagt der Art. 743 nunmehr (2025): „Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. [...] Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC [Ente Nazionale per l'Aviazione Civile] con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia [...]“

3.1 Flugtätigkeit in Schutzgebieten gemäß staatlichem Rahmengesetz Nr. 349/1991

In dem als Schutzgebiet gemäß staatlichem Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 gemeldeten, der Autonomen Provinz Bozen zugehörigem Gebiet des Nationalparks „Stilfserjoch“ stellten und stellen Übertretungen eine strafrechtlich verbotene Handlung dar:

a) Kassationsgerichtshof in Strafsachen, Urteil vom 27. Juli 1995, Nr. 8561 (Staatl. Gesetze zur Regelung der Luftfahrt verdrängen nicht die Verbotsbestimmungen lt. Rahmengesetz Nr. 394/1991 über die Schutzgebiete)

Laut Urteil des Kassationsgerichtshofs in Strafsachen⁹³ durfte ein „Tourismus“-Hubschrauber ohne **vorherige Ermächtigung seitens der Nationalparkbehörde** keinen Nationalpark überfliegen. In diesem

⁹³ Kassationsgerichtshof in Strafsachen, III. Sezione, Urteil vom 2.06.1995-27.07.1995, Nr. 8561/95: „[...] Il Pretore di Tirano, con sentenza in data 12.12.1994, condannava "E. C." alla pena di 800 mila di ammenda per violazione dell'art. 11 lett. h) della legge 394-91, avendo sorvolato il Parco Nazionale dello Stelvio con un elicottero senza autorizzazione dell'Ente Parco per la pratica dell'eli-ski. Ha proposto ricorso per Cassazione l'imputato, sostenendo la inidoneità della l. 394-91 a sanzionare la fattispecie in esame, in considerazione del suo contenuto generale, posto che il divieto di sorvolo nei parchi nazionali non è accompagnato da parametri specifici come la quota, importanti per la configurabilità di un danno alla fauna da rumore. Osserva ancora il ricorrente che il diritto aeronautico dovrebbe essere considerato preminente, con la conseguenza della competenza esclusiva degli organi centrali e periferici del Ministero dei trasporti a porre limitazioni all'uso dei velivoli. Anche la regolamentazione internazionale escluderebbe la possibilità di limitazioni imposte in sede locale da enti come quelli del Parco Nazionale dello Stelvio. Infine, secondo il ricorrente, gli elicotteri non rientrerebbero nel concetto di "velivoli" e, quindi, anche per tale profilo, la l. 394-91 non sarebbe idonea a sanzionare penalmente il sorvolo con elicotteri delle aree protette, anche in assenza di autorizzazione.

La Corte ritiene che il ricorso non possa essere accolto. La Corte rileva preliminarmente che la legge 6 dicembre 1991 n. 394 "detta principi fondamentali" "per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del Paese" in attuazione degli articoli 9 e 32 della Costituzione e, proprio per questa finalità, attribuisce agli enti parchi la responsabilità di una gestione unitaria dell'ecosistema protetto, nel senso di un riscontro di compatibilità delle attività umane. Mentre il piano del parco ex art. 12 "sostituisce ad ogni livello i piani paesistici, i piani territoriali o urbanistici ed ogni altro strumento di pianificazione", il rilascio puntuale - in conformità al piano ed al regolamento - di "concessioni od autorizzazioni relative ad interventi, impianti ed opere all'interno del parco è sottoposto al preventivo nulla osta dell'ente parco" (art. 13). Il Regolamento del Parco disciplinante le attività consentite entro il territorio del parco, adottato dall'ente (anche contestualmente al piano) solo in parte nel suo contenuto è lasciato alla discrezionalità degli organi dell'ente, in quanto alcune attività sono vietate per legge (art. 11, 3 comma).

Nei parchi nazionali è la l. 394-91, con l'art. 11, 3 comma a prescrivere espressamente la necessità della preventiva autorizzazione dell'ente parco per il "sorvolo di velivoli" in quanto il divieto riguarda testualmente "il sorvolo di veicoli non autorizzato", ossia una attività che per legge si presume potenzialmente pericolosa per gli equilibri naturali dell'area protetta.

Poiché il legislatore fissa con sufficiente chiarezza le condotte vietate nell'art. 11, 3 comma e prevede una specifica sanzione penale nell'art. 30 co. 1, deve ritenersi che la normativa in oggetto è immediatamente applicabile, pur in mancanza di ulteriori determinazioni nel Regolamento di fatto adottato nel Parco.

Evidentemente non sono in discussione i voli civili e militari secondo le normative di settore, ma solo quei "sorvoli" che possano avere un impatto ambientale significativo e concreto nell'ecosistema, in considerazione delle loro caratteristiche (luogo di decollo, luogo di atterraggio, altezza mantenuta, percorso adottato, ecc.). Il Pretore di Tirano ha giustamente ritenuto la responsabilità penale dell'imputato che con un elicottero Augusta 109 HB XXB, in data 19.2.1994, più volte nella stessa giornata aveva trasportato quattro sciatori da Saint Moritz a Santa Caterina Valfurva (nel territorio del Parco Nazionale dello Stelvio) e da quella base aveva trasportato gli sciatori sulla "Costa Sobretta" con un balzo da 1800 a 2700 m. Per tali viaggi l'elicottero doveva compiere ampie evoluzioni a diversi livelli con possibile impatto sonoro dovuto al frastuono tipico del volo.

La riserva riferita alle "leggi sulla disciplina del volo" non può essere intesa come assorbimento di questa disciplina secondo un criterio di specialità, perché in tal modo non sarebbe temperata la esigenza di protezione ambientale secondo un criterio di ragionevolezza in territori tipici di protezione della natura.

Sinne wies der Kassationsgerichtshof den Rekurs eines Hubschrauberpiloten ab, der im Zuge der Beförderung von vier Skifahrern ohne Ermächtigung den Nationalpark Stilfserjoch überflogen hatte und zur Bezahlung einer Strafe von 800.000 Lire (entsprach seinerzeit ca. 413,16 €) angehalten wurde. Der Kassationsgerichtshof verwies ausdrücklich auf die Regelung des **Staatsgesetzes über die Schutzgebiete Nr. 349/1991**, welche für den Überflug mit „nicht ermächtigten Fluggeräten“ oder Tätigkeiten, die kraft Gesetzes als potenziell gefährlich für das Gleichgewicht des Naturhaushalts des geschützten Gebiets einzustufen sind, die Notwendigkeit einer vorherigen Ermächtigung vorsah. Da der Gesetzgeber mit dem **Art. 11 Abs. 3⁹⁴** des genannten Gesetzes mit ausreichender Klarheit die im Nationalpark verbotenen Handlungen festgelegt und im **Art. 30 Abs. 1⁹⁵** desselben auch die entsprechende anzuwendende Strafe vorgesehen hatte, war nach dem Urteil des Kassationsgerichtshofs auch in Ermangelung des Erlasses der Parkordnung von der unmittelbaren Anwendbarkeit dieser Bestimmungen auszugehen. Der Gerichtshof hielt weiters fest, dass die staatlichen Luftfahrtsbestimmungen, die vom Piloten eingehalten worden waren, keinen Vorrang genießen würden. Der im Schutzgebietsgesetz enthaltene **Vorbehalt zugunsten der „staatlichen Gesetze zur Regelung der Luftfahrt“ könne nicht dahingehend ausgelegt werden, dass diese als Spezialgesetzgebung die Verbotsbestimmungen des Schutzgebietsgesetzes Nr. 349/1991 zurückdrängten**. Andernfalls würde dem Schutzerfordernis in Naturschutzgebieten nämlich nicht nachgekommen. In diesem Sinne waren auch nicht die zentralen und Außenstellen des Transportministeriums befugt, über die Zulässigkeit eines Überflugs des Nationalparkgebiets zu entscheiden. Im behandelten Falle standen laut Urteil nicht zivile und Militärflüge gemäß geltenden Bestimmungen zur Diskussion, sondern nur jene Flüge, die unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaften (Startpunkt, Landepunkt, Flughöhe, gewählte Flugroute) erhebliche und konkrete Auswirkungen auf das Ökosystem mit sich brachten. Die Planung und Ausführung der Flugtätigkeit in Übereinstimmung zu den von der Internationalen Luftfahrtbehörde (ICAO) ausgearbeiteten technischen Vorschriften und zu den Bestimmungen zur Übernahme derselben in die staatliche Rechtsordnung schlossen weiters nicht die **Verpflichtung aus, auch die Vorschriften des staatlichen Schutzgebietsgesetzes zu beachten, die eine vorherige Ermächtigung durch die zuständige Parkbehörde einforderten**. Auch dem Einwand, dass ein Hubschrauber nicht als Flugapparat (*velivolo*) angesehen werden konnte, wurde laut Urteil nicht gefolgt. Es handelte sich stets um ein mit einem Antriebsmotor ausgestattetes Luftfahrzeug (*aeromobile*), das über Stabilitäts- und Steuerungsteile (*organi di stabilità e governo*) verfügte und bei dem die fixen Flügel durch Rotorblätter und andere dem aerodynamischen Auftrieb dienende Bauteile ersetzt waren. Das Fehlen fixer Flügel schloss laut Urteil jedenfalls nicht aus, dass es sich bei einem **Hubschrauber um einen Flugapparat zumindest im weiten Sinne handelte, den der Gesetzgeber beim Erlass der Bestimmungen über die Schutzgebiete berücksichtigen wollte**. Letztlich konnte nämlich auch ein Hubschrauber sensible Gleichgewichte in der Natur (während des Nistens, Überempfindlichkeit wild lebender Huftiere gegenüber Lärm usw.) beeinträchtigen.

Non sono certo gli organi centrali e periferici del Ministero dei trasporti a dover dire se in un Parco Nazionale è consentito o meno il sorvolo di un veicolo, ove questo sorvolo si svolga a diretto contatto con l'area protetta e non secondo gli standards ordinari dei voli civili e militari.

La pianificazione ed esecuzione del volo in conformità alle prescrizioni tecniche elaborate dalla Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) ed alle norme italiane di recepimento, non escludono nel caso di specie il dovere di osservare anche le prescrizioni di una legge dello Stato italiano, che a protezione di alcune aree naturali esige un controllo preventivo dell'autorità competente nelle forme di una autorizzazione.

Anche la censura relativa al fatto che l'elicottero non dovrebbe considerarsi un "velivolo" appare infondata, perché trattasi di aeromobile con propulsione a motore, con organi di stabilità e governo, ancorché privo di ali fisse, sostituite da pale rotanti e da altri strumenti di aerosostentazione.

La mancanza di ali fisse non esclude che l'elicottero sia un velivolo almeno nella accezione lata che interessava il legislatore in materia di protezione delle aree protette, considerato che anch'esso è suscettibile di arrecare pregiudizio ai delicati equilibri delle specie viventi (nidificazione, ipersensibilità ai rumori degli ungulati, ecc.).

Nel caso di specie, peraltro, il Pretore non ha inteso sanzionare il comportamento di un elicottero per il soccorso, ma l'abuso turistico speculativo di trasporti di sciatori al di fuori dei normali canali per accedere alle piste.

Peraltro la stessa attività, se autorizzata, poteva rientrare nei limiti della legittimità [...].“

⁹⁴ Der Art. 11 des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 besagt: „Im Besonderen ist verboten: [...] h) der nicht ermächtigte Überflug mit Luftfahrzeugen (*velivoli*), vorbehaltlich der Vorgaben der Gesetze zur Regelung der Luftfahrt“.

⁹⁵ Der Art. 30 Abs. 1 des staatlichen Rahmengesetzes Nr. 394/1991 besagte: „[...] Wer die Bestimmungen gemäß Artikel 11, Absatz 3 und 19, Absatz 3 verletzt, wird mit einer Haftstrafe bis zu sechs Monaten oder einer Geldbuße von 200.000 bis 25 Millionen Lire bestraft. Im Falle von Rückfall werden die Strafen verdoppelt.“

b) Landesgericht Aosta, Urteil vom 17. April 2002, Nr. 284 (*Definition Flugapparat; Flugverbot im Nationalpark auch für Segelflugzeuge*)

Ebenfalls unter dem strafrechtlichen Aspekt erging 2002 ein Urteil des Landesgerichts Aosta⁹⁶:

Die Strafbestandsnorm fand sich laut Urteil im **Staatsgesetz vom 6.12.1991, Nr. 394** verankert, das grundlegende Bestimmungen zum Schutze der nationalen Naturgüter vorsah, im **Art. 11 Abs. 3 ausdrücklich die Notwendigkeit der vorherigen Genehmigung durch die Parkbehörde für den Überflug mit Flugapparaten (velivoli)** vorschrieb und nicht ermächtigte Überflüge verbot. Die *ratio* der Bestimmung wurde dabei vom Schutz der Gesamtheit der Landschaft bestimmt, der die Wahrung von Ruhe und zwar in erster Linie zum Schutz der Tierwelt in den geschützten Gebieten mit einschloss.

Die Luftfahrtsverordnung, genehmigt mit Königl. Dekret vom 11.01.1925, Nr. 356 schloss laut Gerichtsentscheid das **Segelflugzeug (alianti)** von den Kategorien der Flugapparate aus. Das Gericht vertrat jedoch die Ansicht, dass der (staatliche) Gesetzgeber sich im Jahre 1991 - die Notwendigkeit des Naturschutzes vor Augen - nicht auf die im Sinne der Luftfahrtbestimmungen festgelegte Bezeichnung Flugapparat beziehen wollte, sondern vielmehr auf die Bedeutung des Begriffs in seiner allgemeinen Verwendung. Darüber hinaus war es gerade das in Art. 12 der Bestimmungen über das Gesetz im Allgemeinen⁹⁷ festgeschriebene Kriterium der Auslegung, das folgende Interpretation vorgab: Eine Bestimmung zum Schutze der Umwelt durfte nicht entgegen der geläufigen Bedeutung der gewählten Worte ausgelegt werden unter Zugrundelegung einer in einem vollkommen anderen Bereich und vor 70 Jahren erlassenen Verordnung, als die Luftfahrt erst in ihrem Entstehen begriffen war. [...] Die Definition der Begriffe „Segelflugzeug“ (alianti) und „Flugapparat“ (velivolo), die sich in einer Vielzahl von Bedeutungswörterbüchern fand, wie von der privaten beklagten Partei in Kopie hinterlegt, belegte laut Gericht am besten die Richtigkeit der eben dargelegten Behauptung hinsichtlich der Bedeutung des Begriffs „Flugapparat“. Das Segelflugzeug vermochte überdies aufgrund seines großen Ausmaßes und der dumpfen und beunruhigenden Geräusche, die es verursachte, sowie der schnellen Schatten, die es am Boden erzeugte, sicherlich die Tierwelt und insgesamt Ruhe des Gebiets zu stören. [...] Daher fügte sich das **Flugverbot (auch) für Segelflugzeuge** in die vom Gesetzgeber verfolgte *ratio* dessen ein, was der Gesetzgeber bei der Verabschiedung des Gesetzes Nr. 394/1991 wollte. Das höchste Strafgericht hatte zudem in einem unter dem Gesichtspunkt der Auslegung absolut gleich gelagerten Fall dieselbe Meinung vertreten (Kassationsgerichtshof, Urteil vom 2.6.1995, Nr. 1182). Es musste jedoch auch festgestellt werden, dass das Transportministerium auf Anfrage der staatlichen Luftfahrtsbehörde (ENAV) ein Gutachten eben auf der Grundlage der Verordnung aus dem Jahre 1925 erstellt und sich darin dahingehend geäußert hatte, dass Segelflugzeuge die im Sinne des Rahmengesetzes Nr. 394/1991 geschützten Gebiete überfliegen durften. Dieses Gutachten erschien dem Gericht aus den eben angeführten Erwägungen nicht haltbar.

⁹⁶ Landesgericht Aosta - Strafsachen, Urteil vom 17.04.2002, Nr. 284/02.

⁹⁷ Der Art. 12 der Bestimmungen über das Gesetz im Allgemeinen des italienischen Zivilgesetzbuches besagt: „*Dem Gesetz darf bei seiner Anwendung kein anderer Sinn als der beigelegt werden, der sich aus der eigenen Bedeutung der Worte in ihrem Zusammenhang und aus der Absicht des Gesetzgebers ergibt. Kann ein Streitfall nicht aufgrund einer bestimmten Vorschrift entschieden werden, so ist auf jene Vorschriften Rücksicht zu nehmen, die ähnliche Fälle oder verwandte Sachbereiche regeln; bleibt der Fall immer noch zweifelhaft, so ist nach den allgemeinen Grundsätzen der staatlichen Rechtsordnung zu entscheiden.*“

c) Staatsrat / oberstes Verwaltungsgericht, Urteil vom 18.03.2003, Nr. 1414 (Ligurien) - (Der staatliche ausschließliche Regelungsanspruch im Bereich der Umwelt und der Ökosysteme lt. Art. 117 Verf. beschneidet nicht die Möglichkeit der Regionen, zusätzliche Maßnahmen zum Schutz von Umweltinteressen zu erlassen)

Ebenso hervorzuheben ist das Urteil des Staatsrats vom 18.03.2003, Nr. 1414⁹⁸: Im behandelten Fall wurde eine Verordnung der Region Ligurien angefochten, die im Bereich von Schutzgebieten (Naturpark „Monte di Portofino“) die Flugtätigkeit (Überflug, Start- und Landeverbot in den Schutzgebieten) einschränkte und laut Rekurssteller die Möglichkeit der Erreichung seiner Liegenschaft mit dem Hubschrauber ausschloss. Der Rekurssteller stellte die Zuständigkeit der Region für Flugregelungen in Frage und brachte vor, das Verbot des Zugangs mit einem bestimmten Transportmittel stelle eine Einschränkung der dem Eigentümer zuzuerkennenden Befugnisse dar, beschneide verfassungsrechtlich gewährleistete Grundrechte und wirke sich auch auf den Wert der Liegenschaft aus.

Der Staatsrat hielt in seiner Entscheidung fest, dass das staatliche **Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 349/1991** in Art. 11 Absätze 2 und 2/bis u. a. vorbehaltlich der Gesetzesbestimmungen über die Luftfahrt den Überflug mit nicht ermächtigten Flugapparaten (velivoli) verbot und diesbezüglich in Art. 30 Abs. 1 eine strafrechtliche Sanktion androhte. Der Art. 11 begründete laut Staatsrat dabei kein absolutes Flugverbot in den Schutzgebieten, sondern vielmehr ein **Verbot des Fluges ohne Ermächtigung**. Auch der Strafsenat des Kassationsgerichtshofs, auf den der Staatsrat verwies, hätte in seinem Urteil aus dem Jahr 1995 (Kassationsgerichtshof, III. Sekt. in Strafsachen, Nr. 8561/1995) den Art. 11 zur strafrechtlichen Haftung **auch in Ermangelung zusätzlicher Spezifizierungen und Bestimmungen in der Parkordnung (Regolamento del Parco) für unmittelbar anwendbar** befunden.⁹⁹

Der Staatsrat befand weiters, dass die mit Regionalgesetz vorgesehenen und mit Regionalverordnung ergänzten und näher bestimmten Flugverbote hauptsächlich umweltschützerischer Natur waren und in keiner Weise die allgemeine Flugregelung betreffen.¹⁰⁰ Der diesbezügliche und ausschließlich dem Umweltschutz gewidmete Artikel im Regionalgesetz (vom 22.02.1995, Nr. 12) hätte die Bestimmungen des staatlichen Fluggesetzes unbeschadet belassen.¹⁰¹ Letztlich ließ auch das staatliche Gesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 in dem Punkt, in dem es das Verbot von Überflügen mit nicht ermächtigten Flugapparaten unbeschadet der staatlichen Flugbestimmungen vorsah, die Gesetze über die Luftfahrt unberührt, verband diese Vorschrift jedoch mit der allgemeineren Notwendigkeit des Verbots von Tätigkeiten (Art. 11 Abs. 3), welche die Landschaft und die Umwelt beeinträchtigen konnten. Diesem Interpretationsansatz wäre auch das Kassationsgericht gefolgt, als es urteilte, dass das staatliche Rahmengesetz sich auf jene Flüge bezog, die unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaften eine signifikante umweltmäßige Beeinträchtigung und konkrete Auswirkung auf das Ökosystem haben konnten, und dass nicht die zivilen und militärischen Flüge gemäß den jeweiligen Bereichsgesetzen zur Diskussion standen (Kassationsgerichtshof in Strafsachen, Urteil Nr. 8561/1995).¹⁰² Damit kam der

⁹⁸ Staatsrat, VI. Sektion, Urteil vom 18.03.2003, Nr. 1414.

⁹⁹ Im Orig.: „[...] La norma in questione non pone, pertanto, un divieto assoluto di sorvolo delle aree protette, ma un divieto del sorvolo sfornito d'autorizzazione, con una disposizione che la Cassazione ha ritenuto immediatamente applicabile, ai fini della configurazione della responsabilità penale, anche in mancanza di ulteriori specificazioni e determinazioni contenute nel regolamento del parco (Cass. Sez. penale, n. 8561 del 1995)“.

¹⁰⁰ Im Orig.: „[...] Le misure predisposte dalla legislazione regionale specificate ed integrate dal regolamento hanno natura eminentemente ambientale e non concernono in alcun modo la disciplina generale del volo.“

¹⁰¹ Im Orig.: „[...] L'articolo 42 della legge (della Regione Liguria) del 22.02.1995, n. 12 espressamente dedicato a 'norme di salvaguardia ambientale', fa espressamente salvo 'quanto definito dalla legge sulla disciplina del volo' [...]. La legge statale n. 394 del 1991 nel vietare il 'sorvolo dei velivoli non autorizzati' da una parte fa anch'essa salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo, dall'altra connette la misura alla più generale esigenza di vietare le attività che possano compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali (art. 11 comma 3).“

¹⁰² Im Orig.: „[...] La stessa Cassazione ha espressamente sottolineato tale esito interpretativo, sottolineando che la legge statale fa riferimento ai 'sorvoli che possono avere un impatto ambientale significativo e concreto

Staatsrat letztlich zum Schluss, dass die angefochtene Regelung des Überflugs, Startens und Landens eine Reihe von Umweltschutz- und Landschaftsschutzmaßnahmen darstellte, die keinen direkten Bezug zur spezifischen Bereichsregelung des Transportfluges hatte.¹⁰³ **Eine Normenkollision war weder mit dem Art. 793 des See- und Luftfahrtgesetzbuches (Codice della Navigazione) zu erkennen, der die ministerielle Befugnis vorsah, aus militärischen oder Sicherheitsgründen Flugverbote zu verhängen, noch mit dem Staatsgesetz vom 2. April 1968, Nr. 518¹⁰⁴ und dem Staatsgesetz vom 25. März 1985, Nr. 106¹⁰⁵, welche die Möglichkeit des Erlasses von Ausnahmen zu den Artikeln 799 und 804 des See- und Luftfahrtgesetzbuches (CdN) sowie die Überprüfung der Eignungsvoraussetzungen für die Durchführung von Freizeitflügen beinhalteten.**¹⁰⁶

Auch den Einwand der Verletzung des Grundsatzes der Spezialität (*principio di specialità*) erachtete der Staatsrat als nicht stichhaltig: Die beanstandeten regionalen Bestimmungen hätten - wie vom Kassationsgerichtshof präzisiert und bereits dargelegt - nicht die Regelung des militärischen und zivilen Fluges an sich betroffen, sondern jene Flüge, die eine bedeutsame Beeinträchtigung des Ökosystems haben konnten. Der Verfassungsgerichtshof hätte mit Urteil Nr. 271/1997 die Kohärenz und Logik einer allgemeinen für sämtliche motorbetriebenen Luftfahrzeuge geltenden Regelung anerkannt, die auf begrenzten und selektiven Verboten gründete und auf landschaftlich geschützte Zonen beschränkt war.¹⁰⁷ Was die Auswirkungen der Verfassungsreform (2001) anbelangte, so vertrat der Staatsrat die Auffassung, dass aus der **Neuformulierung des Art. 117 (der Verfassung) nicht die Möglichkeit der Regionen beschnitten** wurde, zum Schutze von Interessen, die funktionell in unmittelbarem Zusammenhang mit Umweltbelangen standen, Regelungen wie die angefochtene zu erlassen. Die Zuerkennung eines staatlichen ausschließlichen Regelungsanspruchs im Bereich der Umwelt und der Ökosysteme, der - auch im Sinne eines Mindestschutzes - auf eine einheitliche Regelung abzielte, schloss laut Richtersenanat nicht aus, dass die Regionen **innerhalb ihrer Zuständigkeiten zusätzliche Maßnahmen treffen konnten, die über die Einheitsregelung des Staates hinausgingen.**¹⁰⁸

nell'ecosistema, in considerazione delle loro caratteristiche' e che 'non sono in discussione i voli civili e militari secondo le normative di settore' (Cass pen., Sez. III, n. 8561 del 1995)."

¹⁰³ Im Orig.: „[...] *Giova ribadire, che la disciplina (legislativa e regolamentare) sui sorvoli, sugli atterraggi e sui decolli introduce un complesso di misure di tutela ambientale e paesaggistica, che non ha alcun riferimento alla diversa, specifica materia del trasporto aereo.*”

¹⁰⁴ Staatsgesetz vom 2.04.1968, Nr. 518 („Liberalisierung der Nutzung von Landeflächen“). Der Abs. 1 des einzigen Artikels des Gesetzes besagt: „*In deroga al disposto degli artt. 799 e 804 del codice della navigazione, la partenza e l'approdo di aeromobili, le cui particolari strutture tecniche non impongano in maniera esclusiva l'uso degli aeroporti, possono aver luogo in altre località idonee, dette avio-superfici, ivi compresi ghiacciai, nevai e piste naturali*”.

¹⁰⁵ Staatsgesetz vom 25.03.1985, Nr. 106 („Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).

¹⁰⁶ Im Orig.: „[...] *Nessun conflitto appare, pertanto configurabile con l'art. 793 del Codice della Navigazione, che riguarda il diverso potere ministeriale di disporre il divieto di sorvolo per motivi militari o di sicurezza pubblica, né con le disposizioni di cui alla legge 2 aprile 1969 n. 518 ed alla legge 25 marzo 1985, n. 106, riguardanti, rispettivamente la possibilità di derogare agli artt. 799 e 804 cod. nav. (che impongono che la partenza e l'approdo di aeromobili avvenga dagli eliporti) e l'accertamento dei requisiti di idoneità per lo svolgimento di attività di volo da diporto.*”

¹⁰⁷ Im Orig.: „[...] *Il riferimento al principio di specialità del diritto della navigazione si rivela del tutto incoerente, dal momento che le norme regionali denunciate si riferiscono, come ha precisato la Cassazione con riferimento alle disposizioni contenute nella legge quadro nazionale, non alla disciplina del volo intesa come riferibile ai voli civili e militari, ma a quei sorvoli che possono avere un impatto ambientale significativo nell'ecosistema (Cass. Pen. sez. III, n. 8561/95). La stessa Corte costituzionale nell'affermare l'irragionevolezza di un divieto assoluto ed incondizionato di volo dei deltaplani e dei veicoli ultraleggeri su tutto il territorio della Provincia di Bolzano, ha sottolineato la coerenza e logicità di un regime generale basato su divieti di carattere limitato e selettivo, circoscritti alle zone sottoposte a vincolo paesaggistico, applicabili a tutti gli altri velivoli a motore (Corte cost. n. 271/1997).*”

¹⁰⁸ Im Orig.: „[...] *Dal nuovo impianto introdotto dal nuovo testo dell'art. 117 Cost. non deriva l'impossibilità per la Regione, nell'esercizio delle competenze ad essa legislativamente assegnate, di adottare misure di tutela del tipo di quelle poste in essere con la normativa regionale denunciata, per la cura di interessi funzionalmente collegati con quelli ambientali, e che dal riconoscimento allo Stato di una competenza esclusiva, sulla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, volta a soddisfare esigenze unitarie, meritevoli di disciplina uniforme sul territorio nazionale non derivi l'impossibilità per la Regione, di adottare nell'ambito delle proprie competenze, misure ulteriori rispetto a quelle, unitarie, definite dallo Stato. Riguardo alla protezione dell'ambiente non si sia sostanzialmente inteso*

Der Staatsrat kam letztlich zum Schluss, dass mit der regionalen Regelung ein auf dem Umweltschutz fußendes Flugverbot eingeführt worden war, das aufgrund vorgesehener bedeutsamer Ausnahmegewilligungen nicht eine absolute und allgemeine Geltung hatte, und somit nicht eine Bestimmung darstellte, die letztlich andere Interessen und Werte berührte als jene, wofür die regionale Zuständigkeit gegeben war.¹⁰⁹

Was schließlich den Einwand anbelangte, dass die regionale Verordnung über das Regionalgesetz hinausging, das von „motorbetriebenen Luftapparaten“ (velivoli a motore) sprach, indem sie das Flugverbot auf „Luftapparate und motorbetriebene Luftfahrzeuge“ (velivoli ed apparecchi a motore) und damit auch auf Hubschrauber ausdehnte, verwies der Staatsrat auf das Urteil des Kassationsgerichtshofs, wonach die Gesetzesangabe im Art. 11 Abs. 3 Buchst. h) des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete - die ebenfalls ausdrücklich nur von Flugapparaten sprach (sorvolo di velivoli non autorizzato) - genügte, den nicht erlaubten Überflug mit Hubschraubern in Schutzgebieten der strafrechtlichen Sanktion unterwerfen zu können.¹¹⁰ Der Begriff „**Flugapparat mit Antriebsmotor**“ (velivolo a motore) **musste in der Tat so verstanden werden, dass er sämtliche Fluggeräte erfasste, die das staatliche See- und Luftfahrtsgesetzbuch als mit Antriebsmotor ausgestattet (muniti di organo motopropulsore) beschrieb, d.h. Flugapparate und andere motorbetriebene Luftfahrzeuge.**¹¹¹

3.2 Flugtätigkeit in Schutzgebieten gemäß Landschaftsschutzgesetz Nr. 16/1970

Auch was die Flugtätigkeit in Schutzgebieten gemäß (ab dem 1.07.2020 durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 „Raum und Landschaft“ ersetzt) Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 („Landschaftsschutzgesetz“) anbelangte, erwies sich die Materie alsbald ausreichend „ausjudiziert“: Was die gesetzliche Regelung der Flugaktivitäten zum Schutze der Umwelt vor Erlass des Landesgesetzes Nr. 15/1997 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“) betrifft, liegen folgende zwei Urteile vor:

a) Bezirksgericht Bruneck, Urteil vom 14.03.1990-17.03.1990, Nr. 35 (Verbotsbestimmungen gelten auch für mit Motor ausgestattete Drachen)

Im betreffenden Fall hatte ein als Forstwache (custode forestale) eingestufte(r) Beamte(r) dem Übertreter vorgehalten, unter Verwendung eines mit einem **Motor ausgestatteten Drachens (deltaplano a motore)**

eliminare la preesistente pluralità di titoli di legittimazione per interventi regionali diretti a soddisfare contestualmente nell'ambito delle proprie competenze, ulteriori esigenze rispetto a quelle di carattere unitario definito dallo Stato (Corte cost. n. 407/2002)."

¹⁰⁹ Im Orig.: „[...] Le circostanze, che con le misure contenute nelle leggi regionali (integrato dal regolamento) sia stato previsto un divieto di sorvolo ancorato espressamente alla tutela ambientale e non assoluto e generalizzato, essendo state espressamente previste significative eccezioni al divieto medesimo, esclude che si sia di fronte ad una disciplina che, pur formalmente dettata per finalità di tutela ambientale, finisca in realtà per compromettere interessi e valori diversi da quelli per i quali è riconosciuto il potere di intervento regionale."

¹¹⁰ Im Orig.: „[...] Quanto all'asserita illegittima estensione della previsione contenuta nella legge regionale (riferita a 'velivoli a motore') che avrebbe illegittimamente fatto riferimento ai fini della disciplina del sorvolo, ai 'velivoli e apparecchi a motore', in tal modo ponendo una definizione idonea ad includere gli elicotteri, pare sufficiente ricordare, che la stessa Cassazione, giudicando sul divieto di 'sorvolo di velivoli non autorizzato' di cui all'art. 11 comma 3 lett. H della l. n. 394/1991 ha ritenuto che l'indicazione della legge fosse idonea a sanzionare penalmente il sorvolo non autorizzato effettuato con elicotteri (Cass. Sez. III penale, n. 8561/1995)".

¹¹¹ Im Orig.: „[...] La definizione di 'velivoli a motore' deve essere ritenuta comprensiva di tutti quegli apparecchi che il Codice della navigazione definisce 'muniti di organo motopropulsore', e cioè velivoli ed altri apparecchi a motore."

das Naturparkgebiet „Puez-Geisler“ im Tiefflug überflogen zu haben, was eine **Verletzung des Art. 5 des Landesgesetzes Nr. 16/1970** („Landschaftsschutzgesetz“) **und des Unterschutzstellungsdekrets des Naturparks** darstellte. Der Übertreter erklärte, er habe im Auftrag eines öffentlich-rechtlichen Fernsehsenders Aufnahmen gemacht, und bestritt die Anwendbarkeit des Art. 5 Abs. 3 des Landesgesetzes Nr. 16/1970, da der mit einem kleinen Motor ausgestattete Drachen (deltaplano) nicht derartigen Lärm zu verursachen imstande gewesen wäre, um den ungehinderten Genuss und die physische und moralische Erholungsfunktion der Landschaft beeinträchtigen zu können. Dieser Argumentation konnte laut Richterspruch nicht gefolgt werden, allein schon, wenn man an das intensive und äußerst belästigende Geräusch dachte, das bereits die - wirklich kleinen - Modellflugzeuge erzeugten.

Der Widerspruchskläger stellte weiters die Anwendbarkeit des Verbots laut Unterschutzstellung in Frage, worin lediglich ausdrücklich von **Flugzeugen (aeroplani) und Hubschraubern (elicotteri)** die Rede war, unter welche beide Kategorien von **Drachen (aquiloni)**, **selbst wenn mit einem Motor ausgestattet**, nicht fallen würden. Auch dieser Argumentation folgte der Richter nicht: Laut positivem Recht war unter Flugzeug (aeromobile / aeroplano) jedes für den Transport auf dem Luftwege von Personen oder Waren von einem zu einem anderen Ort geeignete Gerät zu verstehen (Art. 743 See- und Luftfahrtsgesetzbuch), während laut **Chicagoer Konvention vom 7. Dezember 1944**¹¹² der **vom Widerspruchskläger benutzte Flugapparat (velivolo)** unter die „motorbetriebenen Luftfahrzeuge schwerer als Luft“ (**aerodine azionate da organo motore**) und damit unter die Kategorie **Flugzeug (aeroplano)** einzuordnen war.

Weiters stellte der Widerspruchskläger in Frage, ob der die Übertretung feststellende Beamte tatsächlich imstande gewesen war, vom Boden aus die genaue Position und Höhe des Drachens bestimmen zu können, insoweit der Flug genau über der Naturparkgrenze erfolgt war. Der Richter teilte diese Zweifel nicht, da ein Zeuge bestätigen konnte, dass der Drachen (deltaplano) im Tiefflug (unter 50 m Flughöhe) und die Steilwände des „Sassongher“ entlang geflogen wäre. Genannter Berg befand sich vollständig im Naturpark, der gegen Corvara hin noch einen beachtenswerten Landschaftstreifen am Fuße des Berges umfasste. Die **tatsächliche Höhe des Flugapparates (velivolo) war zudem nur von relativer Wichtigkeit, da es für die Erfüllung des Tatbestandes der Übertretung ausreichte, dass es sich um einen Tiefflug gehandelt hatte, wie der Zeuge de visu et auditu ex propriis sensibus festgestellt hätte**. Dies vorausgeschickt wurde die Widerspruchsklage vom angerufenen Gericht abgelehnt.

b) Bezirksgericht Bozen, Urteil vom 27.01.1992, Nr. 27 (Schätzung der Flughöhe)

In diesem vom Gericht zu bewertenden Fall war zu Lasten des rechtmäßigen Besitzers eines **Segelflugzeuges mit Hilfsmotor (aliante servito da motore ausiliario)**, eines Flugapparates (velivolo), der laut Gericht aufgrund seiner Eigenschaften als Flugzeug (aereo) qualifiziert werden konnte, eine Verwaltungsstrafe verhängt worden, weil mit diesem im Tiefflug der „Große Montiggler See“ und das angrenzende Schilfgebiet überflogen und somit gegen die Bestimmungen der landschaftlichen Unterschutzstellung „Gebietsplan Schloss Sigmundskron, Montigglerwald und Kalterer See“ verstoßen worden wäre. Die auf ca. 50 m über dem darunter liegenden Boden geschätzte **Flughöhe war vom Beamten unter Berücksichtigung der angrenzenden gegen den „Kleinen Montigglersee“ hin ansteigenden Hügel festgestellt und von zwei Zeugen bestätigt worden**. Es blieb laut Richterspruch unbestritten und wurde durch die hinterlegte Dokumentation der widerspruchsbeklagten Verwaltung belegt, dass die beiden Montiggler Seen seit 1978 als Biotope ausgewiesen waren und aufgrund der Bestimmungen des Unterschutzstellungsdekrets der Überflug im Tiefflug mit Flugzeugen (aerei) und Hubschraubern (elicotteri) verboten war.

¹¹² Konvention von Chicago vom 7.12.1944, in die ital. Rechtsordnung übernommen mit gesetzessvertr. Dekret vom 6.3.1948, Nr. 616 („Genehmigung der Internationalen Konvention über die zivile Luftfahrt, abgeschlossen am 7. Dezember in Chicago“), ratifiziert mit Staatsgesetz vom 17.4.1956, Nr. 561 („Ratifizierung im Sinne des Art. 6 des gesetzessvertretenden Statthalterdekrets vom 16. März 1946, Nr. 98 der in der Zeit der Verfassungsbildenden Versammlung von der Regierung erlassenen gesetzessvertretenden Dekrete“).

Nach Erlass des Landesgesetzes Nr. 15/1997 zur „Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“, veröffentlicht im Amtsblatt der Region am 11.11.1997 und in Kraft getreten am 26.11.1997, ergingen hingegen folgende Urteile:

c) Landesgericht Bozen, Urteil vom 30.05.2002, Nr. 447 (*Meldung der Flugbewegung bei der italien. Luftfahrtsbehörde ersetzt nicht die notwendige Einholung der Ermächtigung der Landesverwaltung*)

In diesem Fall handelte es sich um einen Hubschrauberflug ohne Ermächtigung in einer Flughöhe von unter 500 m in der unter landschaftlichem Schutz stehenden Örtlichkeit „Obereggen“ in der Gemeinde Deutschnofen. Das Landesgericht befand wie folgt: Außer Streit stand, dass der beanstandete **Flug ohne Ermächtigung seitens der Landesverwaltung erfolgt** war. Dass die besagte Örtlichkeit als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen war, ergab sich aus dem D.L.H. vom 14/03/1980, Nr. 73.¹¹³ **Das Übertretungsprotokoll begründete als öffentliche Urkunde bis zur Fälschungsklage den vollen Beweis für die von der verfassenden Amtsperson angegebenen Tatsachen.** Zur Widerlegung des aus dem Protokoll hervorgehenden Geschehensablaufs wäre Nichts festgestellt worden, nachdem die bestreitende Rekursführerin keine Fälschungsklage eingebracht und die ihr obliegende Beweisführung nicht angetreten hätte. **Dass die streitgegenständliche Flugbewegung bei der Außenstelle der italienischen Luftfahrtsbehörde in Verona ordnungsgemäß angemeldet und von dieser nicht beanstandet worden war, bedeutete laut Gerichtsentscheidung nicht, dass sie ohne Einholung der notwendigen Ermächtigung seitens der Landesverwaltung hätte erfolgen dürfen.** Die Fluganmeldung bei der Luftbehörde rechtfertigte laut Gericht noch lange nicht eine Abweichung von den Gesetzesbestimmungen. Keinen Rechtfertigungsgrund stellte auch der Umstand dar, dass im AIP (Aeronautical Information Publication) das Landesgesetz Nr. 15/1997 zwar erwähnt wurde, jedoch ohne nähere Angaben über die Zonen, die dem Flugverbot unterstanden. Hierzu war das Urteil des Kassationsgerichtshofs Nr. 5047/01 zu beachten. Dieses verwies bezüglich der Anwendung des **Art. 5 des Strafgesetzbuches**¹¹⁴ im vom Staatsgesetz Nr. 689/1981¹¹⁵ geregelten Bereich der Verwaltungsübertretung auf die Auslegung, wie sie vom Verfassungsgerichtshof mit Urteil vom 24. März 1988, Nr. 364 vertreten worden war: Das für die Erfüllung des Tatbestandes notwendige subjektive Element¹¹⁶ war diesem zufolge nur dann nicht gegeben, wenn die **unvermeidliche Unwissenheit des Verbots** vorlag; in diesem Sinne war jeweils eine fundierte Bewertung des Verhaltens des Übertreters hinsichtlich seiner Informationspflichten über jene Gesetze erforderlich, die das an den Tag zu legende Verhalten unter gewissen Umständen betrafen; falls nicht hervorging, dass sich der Übertreter aktiv um die Lösung jenes Zweifels bemüht hatte, den er zur Rechtfertigung der Nichteinhaltung des Gesetzes vorbrachte, musste die Unwissenheit ausgeschlossen werden. Dies vorausgeschickt erschien dem Landesgericht durchaus **zumutbar, dass ein Hubschrauberpilot nähere Auskünfte über die Tragweite der vom Gesetz vorgesehenen Flugverbote einholte, umso mehr, wenn diese - wie im Anlassfall - vom Luftfahrt-Informationsdienst angezeigt worden waren.**

¹¹³ Hierbei handelte es sich um das Dekret zur Genehmigung des Landschaftsplans der Gemeinde Deutschnofen.

¹¹⁴ Der Art. 5 des Strafgesetzbuches besagt: „Niemand kann sich zu seiner Entschuldigung auf Unkenntnis des Strafgesetzes berufen.“

¹¹⁵ Staatsgesetz vom 24. November 1981, Nr. 689 („Änderungen am Strafsystem“).

¹¹⁶ Das (italienische) Strafsystem sieht als notwendige Elemente der strafbaren Handlung das notwendige Vorliegen sowohl der objektiven Taterfüllung als auch eines subjektiven, sprich psychologischen Elementes vor.

d) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 8.10.2002, Nr. 103/2002 (*Feststellung der Flughöhe mittels Angaben zum Standort und Referenzpunkten zulässig*)

Im gegenständlichen Fall wurde der **Überflug mit einem Sportflugzeug unterhalb einer Flughöhe von 500 m** der Örtlichkeit „Putzjoch“ in der Gemeinde Brixen beanstandet. Der Überflug wurde nicht bestritten, ebenso nicht, dass die genannte Örtlichkeit unter besonderem landschaftlichen Schutz stand und der Überflug derselben unter 500 m gemäß Landesgesetz Nr. 15/1997 untersagt war. Das Landesgericht kam zu folgendem Schluss: Nachdem die **objektiven Angaben der Aufsichtsbeamten zu ihrem konkreten Standort und zu den Höhen der fraglichen Örtlichkeit nicht in Zweifel zu ziehen** gewesen wären - es handelte sich um zwei Forstbeamte, die ihre Angaben eindeutig und klar ausgeführt und dargestellt hätten -, wäre zum Zwecke der Rekonstruktion der angelasteten Übertretung von diesen Beweiselementen auszugehen gewesen. Aufgrund der Beweisergebnisse konnte festgehalten werden, dass die zwei **Aufsichtsbeamten von ihrem Standort auf 2.200 Metern Meereshöhe eine gedachte Verbindungslinie zu einem weiteren Fixpunkt - der sog. „Peitlerscharte“ - auf einer Höhe von 2.370 Metern gezogen und dabei festgestellt hätten, dass das Flugzeug des Rekurswerbers diese Linie durchtrennt hatte**. Nachdem der tiefste Punkt der fraglichen Örtlichkeit „Gampenwiesen“ 1.900 m betrug, konnte daraus zwangsweise nur folgen, dass das Flugzeug die vorgeschriebene Mindesthöhe von 500 Metern unterschritten haben musste. Dieses an sich schon eindeutige Beweisergebnis wurde abgerundet durch den Umstand, dass die **Beamten mit freiem Auge das Kennzeichen des Flugzeuges erkennen konnten, was wiederum bedeutete, dass das Flugzeug sehr tief geflogen sein musste**. Der Zahlungsbefehl wurde vom Gericht bestätigt, der eingelegte Widerspruch zurückgewiesen.

e) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 98 (*Von den Flugverboten ausgenommene ermächtigte Nichtlinien-Transportdienste, sind die von der Provinz ermächtigten, und nicht jene, die auf der Grundlage einer staatl. Lizenz ausgeübt werden*)

Zur beanstandeten Übertretung infolge Startens und Landens mit einem Hubschrauber in der Örtlichkeit „Hochfeilerhütte“ in der Gemeinde Pfitsch (Transport von Touristen) entschied das Landesgericht Bozen wie folgt:

Gemäß konstanter Rechtsprechung stellte die **Unterlassung der unmittelbaren Vorhaltung der Übertretung, selbst wenn dazu die Möglichkeit bestanden hätte, keinen Erlöschungsgrund für die Verwaltungsstrafe dar** und macht die Strafforderung der Behörde auch nicht ungültig, wenn die Zustellung des Berichts der Feststellung der Übertretung auf jeden Fall innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorgenommen wurde (vgl. KassationsGH, Urteil vom 27.04.2001, Nr. 6097). Aus der hinterlegten Dokumentation ging hervor, dass die Eckdaten der am 1.09.1999 festgestellten Übertretung (vgl. Übertretungsmitteilung vom 21.09.1999) der Widerspruchsklägerin mit Einschreibebrief vom 2.11.1999 zugestellt worden waren.¹¹⁷

Was die aufgeworfene mangelnde **Veröffentlichung der Verbote und der vom Landesgesetz Nr. 15/1997 auferlegten Vorschriften im AIP (Aeronautical Information Publication) und NOTAM (Notice to Airmen)** anbelangte, wurde im Urteil festgehalten, dass die Widerspruchsklägerin in ihrem

¹¹⁷ Im Orig.: „[...] Per giurisprudenza costante la mancata contestazione immediata della sanzione, anche quando ne sussiste la possibilità, non costituisce causa di estinzione dell'obbligazione di pagamento della sanzione amministrativa e non invalida perciò la pretesa punitiva dell'Autorità, quando si sia comunque proceduto, nel termine prescritto, alla notificazione del verbale di accertamento della violazione [...]“. Ebenso, mit gleichem Wortlaut, siehe Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 19.11.2003, Nr. 94/2003 (Überflug und Landung mit Helikopter unterhalb von 500 m Höhe in der Örtlichkeit „Koflhof“ - Gemeinde Prettau) sowie Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Brixen vom 21.10.2003, Nr. 100/2003.

Erwiderungsschriftsatz selbst anerkannt hätte, dass die genannten **Verbote und Vorschriften zum Zeitpunkt der Feststellung der Übertretung in den beiden zitierten Veröffentlichungen enthalten** gewesen waren. Es konnte auch nicht von einer zu allgemeinen Veröffentlichung gesprochen werden, da die Bestimmung des ersten Absatzes des Art. 2 des betreffenden Gesetzes („*In ganz Südtirol ist es verboten, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete zu befördern*“) vollständig veröffentlicht worden war.¹¹⁸

Was die behauptete Unanwendbarkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997 auf das für den beanstandeten Flug verwendete **Luftfahrzeug (aeromobile)** betraf, da sich das zitierte Gesetz laut Kläger nur auf **Flugapparate**¹¹⁹ (**velivoli**) bezog, die laut Begriffsbestimmung der Verordnung zur Regelung der Luftfahrt¹²⁰ nur eine Unterkategorie der Luftfahrzeuge (aeromobili) darstellten, und nicht auch die einer anderen Unterkategorie zugehörigen Helikopter erfasste, so war laut Urteil vor Augen zu halten, dass auch der staatliche Gesetzgeber im Rahmengesetz über die Schutzgebiete (Staatsgesetz vom 6.12.1991, Nr. 394) genannte Unterkategorien nicht berücksichtigt hatte, als er im Art. 11 Abs. 3 Buchst. h) allgemein und vorbehaltlich der Bestimmungen über die Luftfahrt den Überflug mit nicht ermächtigten Flugapparaten (velivoli) verbot. Es erschien offensichtlich, dass sowohl der staatliche als auch der Landesgesetzgeber sich auf all jene Flugtätigkeiten beziehen wollten, die das natürliche Gleichgewicht in den Schutzgebieten oder Berggebieten gefährden konnten einschließlich der Helikopterflüge, die der allgemeinen Erfahrung nach im Falle des Tieffluges oder Landens zu den Fluggeräten zu zählen waren, die in den genannten Gebieten große Störung verursachten. Der Kassationsgerichtshof selbst hatte hinsichtlich der oben genannten staatlichen Regelung (Art. 11 Abs. 3 Buchst. h des Rahmengesetzes Nr. 394/1991) präzisiert, dass unter den **Begriff Flugapparat (velivolo) auch die Helikopter einzuordnen** waren (Kassationsgerichtshof in Strafsachen, Urteil vom 27.07.1995, Nr. 8561).¹²¹

Unter Berücksichtigung des erklärten Zwecks des Gesetzes, die natürliche Umwelt und allgemein auch vor Lärmbelästigung zu schützen, erschien dem Gericht weiters die These der Widerspruchklägerin unlogisch, der Landesgesetzgeber hätte sämtliche **Nichtlinien-Transportflüge (servizi di trasporto aereo non di linea)**, die auf der Grundlage eines Mietvertrages zwischen einem oder mehreren Vertragspartnern den Transport von Gütern und/oder Personen erfolgten, von den Verboten des Gesetzes ausschließen wollen. Ging man davon aus, dass Materialtransportflüge gemäß Art. 1 Abs. 2 des

¹¹⁸ Im Orig.: „[...] *Non si può parlare di una pubblicazione troppo generica, atteso che risulta inserito per esteso la disposizione del primo comma dell'art. 2 legge citata (Il trasporto di persone con veicoli per la pratica dello sci e per altre attività sportive e ricreative nelle zone sciistiche e montane è vietato su tutto il territorio provinciale)*. La violazione della citata disposizione è alla base del presente procedimento [...]“. Ebenso, mit gleichem Wortlaut, siehe Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 19.11.2003, Nr. 94/2003 sowie Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 100/2003.

¹¹⁹ Während die in der ursprünglichen Fassung des Landesgesetz Nr. 15/1997 im Deutschen verwendete Bezeichnung „motorbetriebene Luftfahrzeuge“ sämtliche vom Verbot betroffene Fluggeräte umfasste, erwies sich die Verwendung des Begriffs „velivolo“ in der italienischen Übersetzung desselben Gesetzestextes nicht äquivalent und unter dem Gesichtspunkt der Einteilung der Luftfahrzeuge laut italienischem See- und Luftfahrtsgesetzbuch (zunächst) diskutabel. Dementsprechend bezogen sich die Ausführungen in den Urteilen jeweils auf die im italienischen Gesetzestext verwendete Bezeichnung (velivolo), während die deutsche Bezeichnung im Landesgesetz von den Widerspruchsklägern nicht beanstandet werden konnte.

¹²⁰ Königliches Dekret vom 25.06.1940, Nr. 1370 („Änderung der Regelung der Luftfahrt“).

¹²¹ Im Orig.: „[...] *In ordine all'asserita inapplicabilità della legge n. 15/97 all'aeromobile impiegato per il volo de quo, riferendosi la citata legge ai soli velivoli, che in base alla definizione del regolamento per la navigazione aerea sarebbero solo una subcategoria degli aeromobili e, quindi, non anche agli elicotteri appartenenti ad altra subcategoria, si deve tener presente che anche il legislatore nazionale nella legge quadro sulle aree protette (legge 06.12.1991, n. 394) non ha tenuto conto di queste subcategorie [...]. Appare ovvio che sia il legislatore nazionale e sia quello provinciale si siano riferiti a tutti i voli potenzialmente pericolosi per gli equilibri naturali delle aree protette o delle zone di alta montagna e, quindi anche agli elicotteri, che per comune esperienza sono i velivoli che più di ogni altro arrecano disturbo alle zone in questione in caso di sorvolo a bassa quota o di atterraggio. La stessa Corte di Cassazione ha precisato in relazione alla disciplina nazionale sopra richiamata (art. 11, comma 3, lettera h, legge 394/91) che nella nozione di 'velivolo' devono ritenersi compresi anche gli elicotteri (confr. Cass. Penale 27.07.1995, n. 8561) [...]*“. Mit nahezu gleichem Wortlaut: Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 19.11.2003, Nr. 94/2003, Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Brixen vom 21.10.2003, Nr. 100/2003 sowie Urteil des Landesgerichts Bozen vom 15.07.2005, Nr. 894/05.

Landesgesetzes in jedem Fall von den Flugverböten ausgenommen waren, und im Art. 2 ein allgemeines Verbot für den Transport von Personen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete vorgesehen war, so erschien die von der Widerspruchsklägerin vertretene Auslegung laut Richterspruch ohne jegliche rationale Rechtfertigung und inkohärent mit der Logik, die dem Regelwerk des Landesgesetzgebers zu Grunde lag. Diesbezüglich war laut Gericht festzuhalten, dass die **Autonome Provinz Bozen im Sinne des Autonomiestatuts und der diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen** (vgl. hierzu das D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527¹²² Art. 1 Absätze 1 und 2) **zuständig war, alle „linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen- und Warentransportdienste zu regeln, die im Gebiet der Provinzen Trient und Bozen auf Landwegen, Seen und Flüssen, auf schiffbaren Kanälen und Wasserstraßen sowie auf Luftwegen betrieben werden, auch wenn der nicht überwiegende Teil der Strecke im Gebiet der anderen Provinz oder in dem einer anderen Region verläuft.“** Sofern demnach die Autonome Provinz zuständig war, die Befugnis der Ermächtigung von Linien- und Nichtlinienflügen auszuüben, die in ihrem Gebiet getätigt wurden, so erschien es offensichtlich, dass die **ermächtigten Nichtlinien- und Linientransportdienste**, die auf der Grundlage des Art. 1 Abs. 4 von den Verboten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 ausgenommen waren, **nur jene sein konnten, die von der Provinz selbst ermächtigt, und nicht jene, die lediglich auf der Grundlage einer staatlichen Lizenz ausgeübt wurden.** Letztere wurde zu anderen Zwecken ausgestellt und stellte in jedem Fall überhaupt die Voraussetzung für die Ausübung von Flugtätigkeiten dar.¹²³

Was die aufgeworfene Frage der **Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997** betraf, war laut Gericht grundsätzlich festzuhalten, dass die Regelung des Gesetzes bereits einmal dem Verfassungsgerichtshof zur Prüfung vorgelegen hatte, der mit Urteil Nr. 271 vom 23.07.1997 zwar die Verfassungswidrigkeit zweier bestimmter Punkte erklärt, implizit aber die Gültigkeit und Gesetzmäßigkeit der vom Landesgesetzgeber ausgearbeiteten Regelung anerkannt hatte.¹²⁴

¹²² D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).

¹²³ Im Orig.: „[...] Secondo l’opponente egli, in qualità di titolare della ditta xx, sarebbe dotato di licenza di esercizio per il trasporto aereo non di linea, rilasciata dal competente Ente Nazionale Aviazione Civile [ENAC], unica autorità deputata a rilasciare le autorizzazioni di esercizio per il trasporto aereo non di linea sul territorio nazionale. Egli quindi, non sarebbe soggetto alla disciplina in questione. Anche tale assunto non può essere condiviso. Il relazione alla dichiarata finalità della legge ‚di assicurare la tutela dell’ambiente naturale e la difesa anche dall’inquinamento acustico‘ (confr. art. 1) non appare logico ritenere che il legislatore provinciale abbia voluto escludere dai divieti della legge [n. 15/1997] in questione tutto il trasporto aereo non di linea che in sostanza è un volo effettuato per il trasporto passeggeri e/o merci in forza di un contratto di noleggio stipulato da uno o più contraenti. Se si tiene presente che i servizi di trasporto materiali sono in ogni caso esclusi dai divieti della legge in questione giusto il disposto dell’art. 1, comma 2, e se si considera che all’art. 2 è previsto un divieto generale per il trasporto di persone con velivoli a motore per la pratica dello sci e per altre attività sportive e ricreative nelle zone sciistiche e montane, l’interpretazione sostenuta dalla parte opponente appare priva di razionale giustificazione ed incoerente con la logica che complessivamente ispira la disciplina elaborata dal legislatore provinciale. Va tenuto presente al riguardo che la Provincia Autonoma di Bolzano ai sensi dello Statuto di Autonomia e delle relative norme di attuazione (confr. al riguardo il D.P.R. 19.11.1987, n. 527 - art. 1, commi 1 e 2) è competente a disciplinare ‚tutti i servizi di comunicazione e di trasporto di persone e merci, di linea e non di linea, soggetti a concessione o ad autorizzazione, che si svolgono nell’ambito territoriale delle province di Trento e Bolzano per via terrestre, lacuale, fluviale, su canali navigabili ed idrovie e per via aerea, anche se la parte non prevalente del percorso si svolge nel territorio dell’altra provincia o in quello di altra regione‘. Ora, se è vero che la Provincia Autonoma è competente ad esercitare i poteri autorizzativi per i servizi di linea e non di linea che si svolgono nel suo ambito territoriale appare evidente che i servizi di trasporto aereo di linea e non di linea autorizzati, esclusi dai divieti di cui alla legge prov. n. 15/97 in base al citato art. 1, comma 4, siano quelli autorizzati dalla stessa Provincia e non quelli dotati di una semplice licenza in base alla legislazione statale, che per altri fini è in ogni caso necessaria per l’esercizio dell’attività di volo [...]“. Mit nahezu gleichem Wortlaut: Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 19.11.2003, Nr. 94/2003 sowie Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Brixen vom 21.10.2003, Nr. 100/2003.

¹²⁴ Im Orig.: „[...] Quanto all’eccezione incostituzionalità della legge provinciale n. 15/97, va dato atto che la disciplina di tale legge è già stata sottoposta al vaglio della Corte Costituzionale, la quale con sentenza n. 271 del 23.07.1997, pur dichiarando l’illegittimità costituzionale di due punti particolari della disciplina in questione, ha riconosciuto implicitamente la validità e la legittimità della disciplina elaborata dal legislatore provinciale, ‚la quale ha delineato, al primo comma dell’art. 1, un regime generale basato su divieti di carattere limitato selettivo, circoscritti alle zone sottoposte a vincolo paesaggistico, applicabili a tutti gli altri velivoli a motore - dalle

f) Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 99
(Einfachem Schreiben kommt nicht die Beweiskraft eines ordentlichen Feststellungsberichts des Aufsichtsorgans zu)

Gegenstand dieses Gerichtsverfahrens bildete das beanstandete Starten und Landen mit einem Helikopter (Transport von Touristen) in der Örtlichkeit Sterzing bzw. „Becherhütte“ / Ridnaun in der Gemeinde Ratschings. Aus dem abschließenden Gerichtsurteil lassen sich folgende insbesondere unter verfahrenstechnisch-formalen Gesichtspunkten relevanten Ausführungen entnehmen:

Von den zuständigen Aufsichtsorganen war laut Urteil des Landesgerichts nie ein Bericht über die Feststellung der zur Last gelegten Übertretung erstellt worden. In den Akten fand sich lediglich ein vom Kommandanten der Forststation versandtes Schreiben, aus dem hervorging, dass der Forstinspektor sich in das Gebiet nahe dem Flughafen von Sterzing begeben und dort die Anwesenheit von 25 Personen festgestellt hatte, die darauf warteten, mit einem Hubschrauber in die Nähe der Schutzhütte „Becherhaus“ gebracht zu werden. Eine vor Ort befragte Person habe dies auch zugegeben.

Das Urteil stellte außer Frage, dass **Übertretungsprotokolle** und im Allgemeinen die von Amtspersonen der öffentlichen Verwaltung in Erfüllung ihrer Aufgabe zur Feststellung von straf- und verwaltungsrechtlichen Übertretungen erstellten **Berichte als öffentliche Urkunden galten, denen - falls nicht Fälschungsklage erhoben wird - volle Beweiskraft zukam. Die volle Beweiskraft umfasste die Herkunft des Verwaltungsaktes seitens der Amtsperson, die diesen erstellt hatte, sowie die Erklärungen der Parteien und andere Tatsachen, welche die Amtsperson als in ihrer Anwesenheit vorgefallen oder von ihr vorgenommen bestätigte.** Anderweitige sachliche Umstände stellten laut Urteil hingegen einen vom Richter frei würdigen Beweis dar (vgl. diesbezüglich Kassationsgerichtshof 25.02.2002, Nr. 2734).¹²⁵ Somit erschien es laut entscheidendem Gericht offensichtlich, dass einem **einfachen Schreiben nicht die Beweiskraft eines ordentlichen und üblichen Feststellungsberichts zuerkannt werden konnte.**¹²⁶ In der Tat hätten sich die im Schreiben dargelegten Ereignisse nicht in Anwesenheit des Ermittlungsbeamten abgespielt. Außerdem war nie festgestellt worden, dass es sich um insgesamt sieben Flüge gehandelt hatte und allesamt die „Becherhütte“ zum Ziel gehabt hätten. Aus Mangel an ausreichendem Beweis der vorgehaltenen Übertretung wurde die Widerspruchsklage laut angerufenem Gericht daher angenommen.

potenzialità inquinanti eventualmente più elevate - ad esempio per l'effettuazione di voli turistici, di esercitazione o pubblicitari'. Nella citata sentenza la Corte ha inoltre confermato che legittimamente la Provincia Autonoma esercita le competenze attribuitele nella materia in questione dal sopracitato art. 1 del D.P.R. n. 527 del 1987 [...].“ Mit nahezu gleichem Wortlaut: Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 19.11.2003, Nr. 94/2003 sowie Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Brixen vom 21.10.2003, Nr. 100/2003.

¹²⁵ Siehe diesbezüglich auch die Formulierung des Art. 2700 des Italienischen Zivilgesetzbuches (ZGB): „Die öffentliche Urkunde begründet bis zur Fälschungsklage vollen Beweis über die Herkunft der Urkunde von der Amtsperson, die sie errichtet hat, sowie über die Erklärungen der Parteien und über die anderen Tatsachen, welche die Amtsperson als in ihrer Anwesenheit vorgefallen oder von ihr vorgenommen bestätigt.“

¹²⁶ Im Orig.: „[...] Ebbene, se i verbali di contravvenzione e, in genere i rapporti redatti dai pubblici ufficiali nell'adempimento dei loro compiti d'accertamento di violazioni penali o amministrative sono qualificabili come atti pubblici, facenti piena prova, fino a querela di falso, della provenienza del documento dal pubblico ufficiale che lo ha formato, nonché delle dichiarazioni delle parti e degli altri fatti che il pubblico ufficiale attesta essere avvenuti in sua presenza o da lui compiuti e concretizzano una prova semplice, liberamente apprezzabile dal giudice, riguardo alle altre circostanze di fatto (confr. al riguardo Cass. 25.02.02, n. 2734), appare ovvio che alla lettera sopra richiamata non può attribuirsi la valenza probatoria di un regolare e normale verbale di accertamento [...].“ Siehe: Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 99/2003.

g) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.11.2003, Nr. 94
(Bußgeldbescheid muss keine begründete Replik beinhalten; „tower“ nicht befugt, Gesetzesbestimmungen unangewandt zu lassen und Ermächtigungen zu erteilen, die nicht in seine Zuständigkeit fallen)

Mit dem Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck Nr. 94/2003 wurden die Ausführungen vorangehender Gerichtsurteile nahezu wortgleich bestätigt. Aus dem Wortlaut der angewandten Verbotsbestimmung des **Landesgesetzes Nr. 15/1997** ergab sich laut Urteil jedoch weiters, dass diese **nicht nur die als Naturparks ausgewiesenen Gebiete betraf, sondern weitaus umfassender die „im Gebiet der Provinz Bozen unter Landschaftsschutz gestellten Zonen“**. Damit erfasste das Verbot auch das im gegebenen Falle überflogene Gebiet in der Gemeinde Prettau, das mit Dekret des Landeshauptmanns (Landschaftsplan der Gemeinde Prettau) als **„Landwirtschaftsgebiet von besonderem landschaftlichen Interesse“** ausgewiesen worden war.¹²⁷

Auch was die **Notwendigkeit der Begründung des Bußgeldbescheids** anbelangte, beinhaltete das Urteil Nr. 94/2003 wesentliche Vorgaben: Die Begründung in Bezug auf die in einem schriftlichen Verteidigungsakt im Verwaltungsverfahren vorgebrachten Behauptungen des Übertreters [...] war nur dann als fehlend zu betrachten, wenn der Bußgeldbescheid keinerlei Begründung enthielt; es war hingegen **nicht erforderlich, dass der Bußgeldbescheid diesbezüglich eine begründete Replik beinhaltete**. Aus den Unterlagen ging hervor, dass die Rekurrentin einen Verteidigungsschriftsatz bei der für den Erlass des Bußgeldbescheids zuständigen Verwaltungsstelle eingereicht hatte. Indem diese die in dem genannten Verteidigungsschriftsatz aufgeführten Gründe zusammenfasste, ihren Standpunkt in der Sache kurz darlegte und erklärte, dass sie der Auffassung war, dass die betreffende Verwaltungsstrafe ordnungsgemäß verhängt worden war, war sie hinreichend auf die Einwände des Übertreters eingegangen und hatte damit ihre Begründungspflicht laut Gesetz erfüllt.¹²⁸

Bezogen auf den Einwand der Widerspruchsklägerin, dass die Landesregelung nicht auf Flüge mit Start- und Landeplatz und/oder teilweisem **Flugverlauf außerhalb der Provinz** anwendbar war, wurde vom Landesgericht festgehalten, dass die vorgebrachten Umstände - selbst sofern bewiesen - die **Verbindlichkeit des Landesgesetzes für den innerhalb der Provinz Bozen erfolgten Teil des Fluges** nicht aufzuheben vermochten; dies unabhängig davon, ob die den Flug betreibende Gesellschaft und der Pilot ihren jeweiligen Sitz oder Wohnsitz außerhalb der Provinz Bozen hatten. Dasselbe galt bezogen auf die behauptete Gesetzmäßigkeit der Flugtätigkeit auch, wenn der **„tower“ zum Zeitpunkt des Startens des Helikopters am Flughafen in Verona** kein spezifisches Verbot ausgesprochen hatte, das Gebiet von Prettau zu überfliegen; genanntes Organ **war nämlich nicht befugt, Gesetzesbestimmungen unangewandt zu lassen und Ermächtigungen - wie jene von der Landesgesetzgebung vorgesehene - zu erteilen, die nicht in seine Zuständigkeit fielen**.¹²⁹

¹²⁷ Im Orig.: „[...] *Orbene, dalla lettura della norma applicabile al caso di specie, si evince chiaramente che questa non interessa soltanto le zone classificate parco naturale, ma più generalmente le zone 'sottoposte a vincolo paesaggistico nel territorio della provincia di Bolzano', per cui anche quella oggetto di causa, essendo la stessa già stata dichiarata 'zona agricola di particolare interesse paesaggistico-ambientale' con decreto del presidente della giunta provinciale del 19.04.1983, n. 135/V/81 [...].*“ Siehe: Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 21.01.2004, Nr. 94/2003.

¹²⁸ Im Orig.: „[...] *La mancanza di motivazione a proposito delle deduzioni del trasgressore fatte valere con scritto difensivo in sede amministrativa [...] è censurabile nel solo caso in cui l'ordinanza-ingiunzione risulti del tutto priva di motivazione, ma non si richiede che detto provvedimento contenga un'argomentata replica in proposito (cfr. Cass. 19.03.1990, n. 2276, 22.06.2001, n. 8510). Risulta dagli atti che parte opponente ha presentato [...] all'organo amministrativo titolare del potere di adottare l'ordinanza-ingiunzione uno scritto difensivo. Tale organo, con la sommaria elencazione dei motivi elencati nel predetto scritto difensivo e con la succinta presa di posizione in merito, nonchè con il rilievo ,ritenuto pertanto che la sanzione amministrativa in questione è stata applicata regolarmente' ha sufficientemente risposto alle deduzioni del trasgressore, assolvendo, quindi, all'obbligo di motivazione con un'argomentazione rispettosa delle prescrizioni di legge [...].*“

¹²⁹ „[...] *Quanto all'eccezione degli opposenti, per cui la normativa provinciale non sarebbe applicabile a voli con punti di partenza/arrivo fuori dal territorio provinciale e/o con tragitto parzialmente fuori dall'ambito provinciale, si osserva che le dedotte circostanze -anche qualora provate - non sono comunque idonee a far venire meno*

Zur beantragten Herabsetzung der verhängten Geldbuße merkte der Richter in seiner Entscheidung an wie folgt: Nach der Rechtsprechung des Kassationsgerichtshofs (vgl. Urteil vom 17.07.1987, Nr. 6294) hatte in einem Verfahren, das sich gegen die Zahlung einer Geldstrafe richtete, der Richter, der eine Herabsetzung der von der Verwaltung festgesetzten Strafe, auch auf das Mindestmaß, in Erwägung zog, die Gründe für die Herabsetzung mehr oder weniger deutlich darzulegen, je nachdem, ob im Bußgeldbescheid die Gründe angegeben wurden, auf deren Grundlage die Verwaltung beschlossen hatte, dem Übertreter eine höhere als die Mindeststrafe aufzuerlegen. Daher war die Herabsetzung der Geldbuße auf das Mindestmaß mit einem allgemeinen Verweis auf die Ergebnisse des Verfahrens als hinreichend gerechtfertigt anzusehen, wenn im Bußgeldbescheid nicht angegeben wurde, aus welchen Gründen die Verwaltung eine höhere Strafe festgesetzt hatte. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Verwaltung im angefochtenen Bußgeldbescheid die Kriterien für die Bemessung der verhängten Strafe in keiner Weise dargelegt hatte, setzte der Richter im zur Entscheidung vorgelegten Fall im Sinne des Kriteriums des Art. 11¹³⁰ des Gesetzes Nr. 689 vom 24.11.1981 und insbesondere der Geringfügigkeit und des Gelegenheitscharakters der Handlung die von der Verwaltung verhängte Geldstrafe auf den Mindestbetrag herab.¹³¹

h) Landesgericht Bozen, Urteil vom 15.07.2005, Nr. 894 (*Zuständigkeit für alle linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen - und Warentransportdienste die im Gebiet der Provinzen auf Landwegen, Seen und Flüssen und auf Luftwegen betrieben werden*)

Auch in diesem Urteil wurde festgehalten, dass der Verfassungsgerichtshof mit seinem Urteil Nr. 271 vom 23.07.1997 bereits Gelegenheit hatte, die in Frage gestellten Landesbestimmungen zu überprüfen und implizit die Gesetzmäßigkeit der vom Landesgesetzgeber erlassenen Regelung anerkannt hatte, die im Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 eine **auf beschränkten und selektiven Verboten fußende allgemeine Regelung** festschrieb. Die **Verbote wären auf landschaftlich unter Schutz gestellte Gebiete begrenzt und auf sämtliche anderen - die Umwelt potenziell stärker**

l'obbligatorietà della legge provinciale per quell'aparte del tragitto svolto in provincia di Bolzano, e ciò indipendentemente dal fatto che la società [...] ed il pilota [...] rispettivamente la sede e la residenza nella provincia di P. [...]. Un identico discorso vale anche per l'affermata legittimità dell'attività di volo conseguente all'asserito difetto di uno specifico divieto del 'tower' di sorvolare la zona di Predoi al momento del decollo dell'elicottero dall'aeroporto di Verona, dal momento che detto organo non è comunque legittimato a disapplicare norme legislative e a rilasciare autorizzazioni non rientranti nella sua competenza funzionale, come quella prevista dalla normativa provinciale oggetto di causa [...].“

¹³⁰ Der Art. 11 des Staatsgesetzes Nr. 689/1991 besagt: „Nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche.“

¹³¹ Im Orig.: „[...] Sulla richiesta riduzione della sanzione pecuniaria irrogata. A proposito si osserva che secondo la Suprema Corte (cfr. Cassazione civile, sez. I, 17 luglio 1987, n. 6294) „nel giudizio di opposizione al pagamento di una sanzione pecuniaria amministrativa, il pretore che ritiene di ridurre, anche al minimo, la pena fissata dall'amministrazione, deve esporre più o meno articolatamente i motivi della riduzione a seconda che nell'ordinanza-ingiunzione siano o non siano state precisate le ragioni per le quali l'amministrazione stessa ha ritenuto di irrogare al contravventore una sanzione superiore al minimo edittale. Pertanto, la riduzione della pena pecuniaria al minimo deve ritenersi sufficientemente motivata con un generico richiamo alle risultanze processuali, se nell'ingiunzione non risultano indicate le ragioni per le quali l'amministrazione l'abbia determinata in misure superiore“. Ciò considerato e rilevato che nell'ordinanza ingiunzione impugnata la pubblica amministrazione non ha individuato in alcun modo i criteri adottati per la quantificazione della sanzione irrogata, si ritiene che - nel caso di specie - le risultanze processuali, valutate alla luce del criterio di cui all'art. 11 della legge 24.11.1981, n. 689 (in particolare per quanto riguarda le tenuità ed occasionalità del fatto), impongano di ridurre la pena pecuniaria applicata al minimo edittale [...].“

beeinträchtigenden - motorbetriebenen Flugapparate (velivoli) anwendbar, die beispielsweise für die Durchführung von Touristenflügen, Übungs- oder Werbeflügen verwendet wurden.

Im selben Urteil hätte der Verfassungsgerichtshof eine Verletzung der Bestimmungen, welche die Gesetzgebungsbefugnis der Autonomen Provinz Bozen im betroffenen Bereich festlegten - sprich der mit D.P.R. genehmigten **Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut der Region Trentino-Südtirol vom 10. November 1987, Nr. 527**¹³² - durch das Landesgesetz Nr. 15/1997 ausgeschlossen. Der Art. 1 der Durchführungsbestimmung legte im ersten Absatz fest, dass die **Befugnisse der Zentral- und Außenorgane des Staates auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz auf dem jeweiligen Gebiet der Provinzen Trient und Bozen von diesen unter Beachtung der Bestimmungen der zitierten Durchführungsbestimmungen wahrgenommen wurden**. Im zweiten Absatz war festgelegt, dass die Zuständigkeit der Provinzen für die im vorhergehenden Absatz genannten Bereiche **alle linienmäßigen und nicht linienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen - und Warentransportdienste umfassten**, die im Gebiet der Provinzen Trient und Bozen auf Landwegen, Seen und Flüssen und auf Luftwegen betrieben wurden, selbst wenn der nicht überwiegende Teil des entsprechenden Dienstes im Gebiet der anderen Provinz oder in dem einer anderen Region verlief.

Was die von der Widerspruchsklägerin vorgebrachten Einwände betraf, dass das Recht der Bevölkerung auf Gesundheit durch die italienische Rechtsordnung, in welche die europäischen Richtlinien im Bereich der Regelung von Lärmemissionen von Flugzeugen und Hubschraubern übernommen worden wären, bereits angemessen geschützt wäre¹³³, und das Landesgesetz Nr. 15/1997 daher keine Daseinsberechtigung mehr hatte, genügte es laut Urteil Folgendes zu beachten: Wie von **Art. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997** ausdrücklich angeführt, verfolgte dieses den Zweck, die unter Schutz gestellten Gebiete auch - aber nicht nur - vor Lärmbelästigung zu bewahren, somit also einen **anderen und spezifischeren Zweck als jenen, welcher der EU-Gesetzgebung innewohnt und der natürlichen und Umwelt der Menschen lediglich einen angemessenen Schutz vor Lärmbeeinträchtigung durch Luftfahrzeuge (aeromobili) zukommen lassen wollte**.

Entgegen den Behauptungen der Widerspruchsklägerin war das vom Landesgesetz festgelegte **Verbot in den Veröffentlichungen der Luftfahrtbehörde, AIP und NOTAM, ausreichend spezifisch angeführt**, da der ausdrückliche Verweis auf das Landesgesetz Nr. 15/1997 es erlaubte, unter den auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen unter Landschaftsschutz gestellten Gebieten (Art. 1) jene zu ermitteln, die dem Verbot unterlagen; diese waren in den Landschaftsplänen der einzelnen Gemeinden der Provinz ausgewiesen.¹³⁴

Als vollkommen unbegründet wurde vom angerufenen Gericht unter Bestätigung bereits ergangener Urteile der Einwand der Widerspruchsklägerin erachtet, die Flugtätigkeit wäre in Ermangelung eines

¹³² D.P.R. vom 10. November 1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).

¹³³ Als Bestimmungen auf EU-Ebene wurden in der Widerspruchsklage angeführt: Die Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4.12.1989 („Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen“), die Richtlinie des Rates vom 2.03.1992 („Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe -1988“), nunmehr abgeändert durch die Richtlinie 1999/28/EG der Kommission vom 21.04.1999 („Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe -1988“), und weiters die Richtlinie 83/206/EWG des Rates vom 21.04.1983 („Änderung der Richtlinie 80/51/EWG zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallluftfahrzeugen.“) Als staatlicher Rechtsakt wurde das D.P.R. vom 4.07.1985, Nr. 461 („Übernahme der allgemeinen in den Anhängen der Konvention über die internationale zivile Luftfahrt 'Chicago, 7. Dezember 1944' enthaltenen Grundsätze in die innerstaatliche Rechtsordnung im Sinne des Art. 687 des See- und Luftfahrtsgesetzbuches in der mit Art. 1 des Staatsgesetzes vom 13. Mai 1983, Nr. 213 ergänzten Fassung“) angegeben.

¹³⁴ Im Orig.: „[...] *Contrariamente a quanto poi afferma la ricorrente, il divieto stabilito dalla legge provinciale risulta inserito in modo sufficientemente specifico nelle pubblicazioni AIP e NOTAM, posto che l'espresso richiamo della legge prov. 15/1997 consente di individuare nelle zone sottoposte a vincolo paesaggistico nel territorio della provincia autonoma di Bolzano (art. 1) quelle ricomprese nel divieto, le quali sono rese evidenti nei piani paesaggistici dei singoli comuni facenti parte della provincia [...]*.”

spezifischen Verbots seitens des „towers“ oder der Carabinieri zum Zeitpunkt des Startens infolge stillschweigender Genehmigung als gesetzmäßig zu bewerten: **Weder der „tower“ noch Carabinieri konnten Ermächtigungen erteilen, wofür eine andere Körperschaft - im gegebenen Falle die Provinz Bozen - die Zuständigkeit innehatte.**¹³⁵

Die Widerspruchsklägerin vertrat in ihrer Klage die Ansicht, dass die Verbote auf Nichtlinientransportflüge nicht Anwendung fanden, da das Landesgesetz in Art. 1 Abs. 4 vorsah, dass die Bestimmungen des Gesetzes die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, die Linien- und Nichtlinientransportflüge einschließlich der Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung von den Verbotsbestimmungen ausnahmen. Nachdem die klagende Fluggesellschaft über eine **ministerielle Lizenz für Nichtlinientransportflüge** verfügte, die von der zuständigen staatlichen Behörde für die zivile Luftfahrt (ENAC), sprich von der auf nationalem Boden einzig beauftragten Behörde zum Erlass von Flugbewilligungen für Nichtlinienflugdienste, ausgestellt worden wäre, unterlag der beanstandete Flug nicht dem im Landesgesetz Nr. 15/1997 vorgesehenen Verbot. Auch diese vom Widerspruchskläger vorgebrachte Ansicht wurde vom Gericht nicht geteilt. **Unter Berücksichtigung des Zwecks des Landesgesetzes Nr. 15/1997, die natürliche Umwelt und vor Lärmbelästigung zu schützen (vgl. Art. 1 des Landesgesetzes) erschien es laut Gerichtsentscheidung unlogisch zu vertreten, der Landesgesetzgeber hätte den gesamten Bereich der Nichtlinientransportflüge oder sämtliche Flüge zur Durchführung von Personen- und/oder Warentransporten auf der Grundlage eines von einem oder mehreren Vertragspartnern geschlossenen Mietvertrags von den Flugverboten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 ausnehmen wollen.**¹³⁶ Ging man davon aus, dass sämtliche Materialtransporte gemäß Art. 1 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 in jedem Fall von den Verboten des Landesgesetzes ausgenommen waren, und zog man in Erwägung, dass in den Artikeln 1 und 2 das allgemeine Verbot des Startens, Landens und Überfliegens unter 500 m vom Boden der unter Landschaftsschutz stehenden Gebiete sowie das besondere Verbot enthalten war, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete zu befördern, erschien die von der Widerspruchsklägerin vorgebrachte Interpretation ohne rationale Begründung und inkohärent mit der Logik, die der vom Landesgesetzgeber ausgearbeiteten Regelung insgesamt innewohnte. Diesbezüglich war festzuhalten, dass die **Autonome Provinz Bozen** im Sinne des Autonomiestatuts und der diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen (vgl. hierzu das **D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527**, Art. 1 Absätze 1 und 2) **zuständig war, alle linienmäßigen und nichtlinienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen- und Warentransportdienste zu regeln**, die im Gebiet der Provinzen Trient und Bozen auf Landwegen, Seen und Flüssen, auf schiffbaren Kanälen und Wasserstraßen sowie auf Luftwegen betrieben wurden, auch wenn der nicht überwiegende Teil der Strecke im Gebiet der anderen Provinz oder in dem einer anderen Region verlief. Wenn es nun der Wahrheit entsprach, dass die Autonome Provinz zuständig war, die Ermächtigungsbefugnis für Linien- und Nichtlinienflüge wahrzunehmen, die auf ihrem Gebiet stattfanden, so schien es offensichtlich, dass die **Linien- und Nichtlinientransportflüge, die im Sinne des Art. 1 Abs. 4 von den Verboten des Landesgesetzes Nr.**

¹³⁵ Im Orig.: „[...] *Del tutto infondato è il rilievo [...] secondo cui, atteso il difetto di uno specifico divieto del „Tower“ ovvero die Carabinieri al decollo [...], quest'ultimo dovrebbe ritenersi legittimo in presenza di „silenzio-assenso“: si rileva infatti che nè il „Tower“ nè i Carabinieri potrebbero rilasciare autorizzazioni di competenza funzionale di altro ente, nel caso di specie della Provincia di Bolzano [...].*“

¹³⁶ Diesbezüglich erscheint es zweckdienlich zu vermerken, dass das staatliche Ministerialdekret vom 18.06.1981 im Art. 3 seinerzeit vorgesehen hatte wie folgt: „(Servizi di lavoro aereo). (1) *Il servizio di lavoro aereo comprende l'esecuzione contro remunerazione: a) di voli pubblicitari; b) di voli diretti ad effettuare riprese fotografiche, fotogrammetriche, cinematografiche e televisive; c) di voli diretti ad effettuare rilevamenti e osservazioni; d) di voli di trasporto di carichi esterni; e) di voli per spargimenti di sostanze; f) di voli per altre attività economiche o professionali diverse dal trasporto di passeggeri e/o merci [...].* Der Art. 19 desselben Ministerialdekrets beinhaltete: „(Tipi di voli noleggiati) *I servizi di trasporto aereo non di linea comprendono i seguenti tipi di voli noleggiati: a) voli umanitari e di emergenza; b) voli taxi; c) voli per uso proprio; d) voli con prestazioni complementari; e) voli a prenotazione anticipata; f) voli per manifestazioni speciali; g) voli per studenti; h) voli per gruppi ad affinità precostituita; i) voli per lavoratori emigrati; l) voli per trasporto merci.* (2) *I servizi di cui al comma precedente possono essere effettuati sia in campo nazionale che internazionale [...].*“ Siehe: Ministerialdekret vom 18.06.1981 („Regelung zur Durchführung des Abschnitts II, Titel VI, Buch I, Teil 2 des See- und Luftfahrtgesetzbuches, gemäß Art. 6 des Staatsgesetzes vom 11. Dezember 1980, Nr. 862“).

15/1997 ausgenommen wären, jene waren, die von der Autonomen Provinz ermächtigt wurden und nicht jene, die allein mit einer auf der Grundlage der staatlichen Gesetzgebung erlassenen einfachen Lizenz ermächtigt wurden, die zu anderen Zwecken und auf jeden Fall für die Ausübung von Flugtätigkeiten erforderlich war (vgl. Landesgericht Bozen 19.11.2003, Nr. 94 und Landesgericht Bozen 21.10.2003, Nr. 98). Die besondere im Art. 1 Abs. 5 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehene Ermächtigung des Landeshauptmanns hatte hingegen nichts mit der oben genannten Ermächtigung gemein, da sie sich allein auf spezifische Fälle bezog. Vor dem Hintergrund dieser Erläuterungen konnte nicht stichhaltig behauptet werden, dass der durchgeführte gewerbliche Flugdienst (*lavoro aereo*) von der Landesgesetzgebung nicht einer Strafe unterworfen werden konnte. Gerade der Abs. 5 des Art. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 sah die Erteilung von spezifischen Ermächtigungen für gewerbliche Flugdienste (*lavoro aereo*) vor, eine Ermächtigung, die im gegebenen Falle nicht erteilt worden wäre.¹³⁷

Ausgehend von der klaren Bestimmung des Landesgesetzes Nr.15/1997 erschien es dem Gericht schließlich nicht zulässig, die vom Widerspruchskläger beantragte technische Überprüfung der konkreten Lärmbelästigung durch den betroffenen Helikopter vorzunehmen. Diesbezüglich stand es dem Gesetzgeber zu, Unterscheidungen zu treffen und Kriterien anzugeben.

i) Landesgericht Trient - Außenstelle Cavalese, Urteil vom 25.11.2007, Nr. 87/2007 (*Abweisung der Klage der Verfassungswidrigkeit; Bestätigung der Vorgangsweise zur Feststellung der Flughöhe*)

Insoweit unmittelbar die Nachbarprovinz und das inhaltsverwandte „Fluggesetz“ der Provinz Trient¹³⁸ betreffend sei auch folgendes Urteil angeführt, in dem die Gesetzmäßigkeit der mehrfachen Ahndung des Überflugs mit einem Hubschrauber über das Gebiet „Pordoi-Boè“ unterhalb einer Flughöhe von 300 m im Jahr 2006 behandelt wurde:

Da vom Widerspruchskläger die Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes mit dem **Art. 10 der italienischen Verfassung**¹³⁹ aufgeworfen worden war, und zwar insoweit das EU-Recht, an das sich die innerstaatliche Rechtsordnung anzupassen hatte, im Bereich der Luftfahrt die staatliche Behörde für zivile Luftfahrt (ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) als einzige gesetzmäßig zuständige Körperschaft für die Regelung und Aufsicht des zivilen Flugverkehrs eingesetzt hätte, hielt der Richter in seinem Urteil fest: Unter Berücksichtigung der jüngsten Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs konnte der nationale Richter im Falle des Widerspruchs einer innerstaatlichen Norm mit einer Rechtsquelle des Gemeinschaftsrechts die innerstaatliche Norm unangewandt lassen, ohne die Frage der Verfassungsmäßigkeit erheben zu müssen. Im gegebenen Fall stellte er jedoch keinen Widerspruch zwischen dem Trentiner Landesgesetz und den im Bereich der Luftfahrt geltenden EU-Bestimmungen fest, da der Anwendungsbereich jeder der beiden Rechtsnormen verschieden war. Es war zwar nicht zu

¹³⁷ Im Orig.: „[...] Ora, se è vero che la Provincia Autonoma è competente ad esercitare i poteri autorizzativi per i servizi di linea e non di linea che si svolgono nel suo ambito territoriale appare evidente che i servizi di trasporto aereo di linea e non di linea autorizzati, esclusi dai divieti di cui alla legge prov. n. 15/97 in base al citato art. 1, comma 4, siano quelli autorizzati dalla stessa Provincia e non quelli dotati di una semplice licenza in base alla legislazione statale, che per altri fini è in ogni caso necessaria per l'esercizio dell'attività di volo [...]. L'autorizzazione particolare prevista nell'art. 1, comma 5, legge citata in capo al Presidente della Giunta Provinciale, invece, nulla ha a che fare con l'autorizzazione di cui sopra riferendosi a casi del tutto particolari. Sulla base di tali precisazioni non è fondato affermare che il volo effettuato per 'lavoro aereo' non è sanzionato dalla normativa provinciale, dal momento che proprio il comma 5 dell'art. 1 della legge prevede il rilascio, da parte del Presidente della Giunta provinciale di una specifica autorizzazione per i servizi di lavoro aereo, autorizzazione che nel caso in esame non risulta rilasciata [...].“

¹³⁸ Landesgesetz der Provinz Trient vom 12.08.1996, Nr. 5 („Regelung zum Schutze der Umwelt im Zusammenhang mit der Ausübung der Luftfahrt“).

¹³⁹ Der Art. 10 Abs. 1 der italienischen Verfassung besagt: „Die italienische Rechtsordnung passt sich den allgemein anerkannten Bestimmungen des Völkerrechts an.“

bezweifeln, dass auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts und auch der innerstaatlichen Anwendungsnormen der staatlichen Flugbehörde (ENAC) sämtliche Regelungs- und Sanktionierungszuständigkeiten im Bereich der Luftfahrt zuerkannt worden waren, allein das beanstandete Trentiner „Fluggesetz“ wollte keine Normen zur Regelung der Luftfahrt, sondern lediglich Einschränkungen zum Schutze der Umwelt vor Lärmbeeinträchtigung setzen. In diesem engen Bereich stand somit der Provinz und den von ihr Beauftragten die Feststellung von Übertretungen im Sinne des Staatsgesetzes Nr. 689/1981 und in der Folge auch die Ahndung entsprechender Übertretungen laut Urteil durchaus zu.¹⁴⁰

Was die aufgeworfene Änderung des **Art. 117 der italien. Verfassung** betraf, so hätte der Verfassungsgerichtshof mit Urteil Nr. 48/2003¹⁴¹ bereits festgehalten, dass mit der Verfassungsreform 2001 die den Regionen mit Sonderstatut zustehenden Gesetzesbefugnisse nicht geändert worden wären, sondern im selben Ausmaß und mit den in den einzelnen Statuten vorgesehenen Beschränkungen aufrecht blieben. Der Richter erinnerte daran, dass der Art. 8 des Sonderstatuts für Trentino-Südtirol (genehmigt mit D.P.R. Nr. 670/1972) in Punkt 6 ausdrücklich vorsah, dass der **Landschaftsschutz zu jenen Bereichen zu zählen war, in denen die einzelnen Provinzen ausschließliche Gesetzgebungsgewalt hatten. Nachdem das beanstandete Trentiner „Fluggesetz“ in genau diesem Bereich Wirkung entfaltete und nicht in jenem allgemeineren des Umweltschutzes, war keine Verletzung der ausschließlichen Zuständigkeit des staatlichen Gesetzgebers gegeben.**¹⁴²

Auch der Einwand, die Feststellung der Übertretung wäre nicht korrekt erfolgt, da die Aufsichtsorgane die **Flughöhe** des Hubschraubers mit **bloßem Auge und ohne jegliches Gerät ermittelt** hätten, war laut Urteil nicht stichhaltig: Die Aufsichtsorgane waren auf der Grundlage objektiver Elemente vorgegangen, indem sie unter **Bezugnahme auf fixe Punkte, deren Höhe über dem Meer ihnen bekannt war, in detaillierter Weise die Vorgangsweise zur Feststellung zwar nicht der exakten Höhe, aber jedenfalls der Flughöhe unterhalb der vorgeschriebenen 300 m beschrieben** hätten. Die verhängte Verwaltungsstrafe wurde vom Richter daher bestätigt.¹⁴³

¹⁴⁰ Im Orig.: „[...] *alla luce della più recente giurisprudenza della Corte Costituzionale, in caso di contrasto di una norma interna con una fonte normativa di natura comunitaria, direttamente operante nel nostro ordinamento in forza di quanto disposto dall'art. 10 della Costituzione, il giudice può addivenire alla disapplicazione della norma interna senza la necessità di sollevare questione di legittimità costituzionale. Nel caso in esame però non si ravvisa alcun contrasto tra la legge provinciale n. 5/1996 e la normativa comunitaria operante in materia aeronautica, poichè diverso è l'ambito di applicazione di ciascuna di esse. Non vi è dubbio che in base alla normativa comunitaria citata da parte ricorrente e a quella nazionale che ne costituisce attuazione tutte le competenze regolamentari e sanzionatorie in materia aeronautica sono state accentrate nell'ENAC, ma altrettanto indubbio è, [...] che la legge provinciale in questione non pretenda di dettare norme attinenti in generale alla circolazione nello spazio aereo, bensì si limiti a prevederne delle regolamentazioni nell'ottica di salvaguardia dell'ambiente da fenomeni di inquinamento acustico. In tale ambito ristretto spetta all'ente provinciale e ai suoi delegati il potere di accertamento espressamente riconosciuto dall'art. 13 L. 689/1981 e il conseguente potere sanzionatorio [...].*“

¹⁴¹ Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 10.-13.02.2003, Nr. 48.

¹⁴² Im Orig.: „[...] *Per quanto attiene al secondo profilo di incostituzionalità della legge prov. n. 5/1996 rilevato da parte ricorrente si evidenzia che dopo la modifica dell'art. 117 Cost. introdotta nel 2001 ci si è posto il problema del coordinamento della nuova disciplina in materia di potere legislativo regionale con le peculiarità riconosciute a livello costituzionale, tramite i singoli statuti di autonomia, alle Regioni a statuto speciale. La stessa Corte Costituzionale al riguardo si è espressa affermando che la competenza legislativa riconosciuta alle regioni a statuto speciale non è stata modificata, ma sopravvive negli stessi ambiti e con gli stessi limiti delineati dai singoli statuti (vedi Corte Cost. sent. n. 48/2003). Si ricorda che l'art. 8 dello Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige (approvato con il D.P.R. n. 670/1972) al punto 6 espressamente prevede, tra le materie in cui le singole province hanno potestà legislativa primaria, la tutela del paesaggio e pertanto, posto che la legge provinciale in esame opera in questo preciso ambito e non in quello molto più generale della tutela dell'ambiente, non si ravvisa alcuna invasione dell'ambito di competenza riservato alla potestà legislativa statale [...].*“

¹⁴³ Im Orig.: „[...] *Venendo ora a considerare il merito delle ingiunzioni di pagamento impugnate si osserva come non siano condivisibili neppure i rilievi che attengono alla inadeguatezza dell'accertamento eseguito dall'organo di controllo provinciale che, sfornito di apposita strumentazione, avrebbe valutato l'altezza della quota di volo dell'elicottero ad occhio nudo. Dalla documentazione prodotta da parte resistente, posta a fondamento delle ordinanze di causa, emerge invero che gli agenti accertatori hanno proceduto sulla base di elementi oggettivi prendendo a riferimento dei punti fermi posti ad una altitudine a loro nota ed hanno descritto in maniera dettagliata tutta la procedura valutativa che li ha condotti a stabilire non tanto l'esatta quota di volo [...], bensì che*

Kurz vorher hatte sich aber auch bereits der Kassationsgerichtshof zum Flugverbot in der Autonomen Provinz Bozen geäußert:

j) Kassationsgerichtshof, Zweiter Senat in Zivilsachen, Urteil vom 26.06.2007-30.07.2007, Nr. 16863 (*Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997 unbegründet*)

Nachdem einige der vorangehenden Urteile auf Landesebene von den Widerspruchsklägern angefochten wurden, hatte der Kassationsgerichtshof in Zivilsachen erneut über die Gesetzmäßigkeit von im Sinne des Landesgesetzes Nr. 15/1997 verhängten Strafbescheiden zu entscheiden. Der Kassationsgerichtshof traf schließlich eine einschlägige Interpretation, allerdings zu einem Zeitpunkt, als das Landesfluggesetz bereits überarbeitet wurde. Dennoch waren und sind die festgehaltenen Prinzipien durchaus auch für die später geltenden Regelungen von Bedeutung:

Zur Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes:

Die Frage der Verfassungsmäßigkeit war auch laut Kassationsgerichtshof offensichtlich unbegründet, insoweit diese mit dem vorherigen Urteil des Verfassungsgerichtshofs Nr. 271 im Jahre 1997 bereits implizit beantwortet worden wären. Dort sei einerseits festgehalten worden, dass das genannte **Landesgesetz Nr. 15/1997 zur Regelung der motorbetriebenen Flugtätigkeit zum Zwecke des Umweltschutzes in jene Gruppe der Zuständigkeiten einzureihen war, die mit Art. 1 der mit D.P.R. vom 19. November 1987, Nr. 527¹⁴⁴ genehmigten Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol der Autonomen Provinz Bozen zugeordnet wurden**; andererseits war unterstrichen worden, dass dasselbe Gesetz im angewandten Abs. 1 des Art. 1 eine allgemeine Regelung vorsah, die auf beschränkten und selektiven Verboten beruhte. Diese waren auf die unter Landschaftsschutz gestellten Gebiete beschränkt und auf alle anderen Flugaktivitäten mit motorbetriebenen Flugapparaten (velivoli) mit hohem Beeinträchtigungspotential anwendbar, so beispielsweise auf Touristen-, Übungs- oder Werbeflüge. Damit war laut Kassationsgerichtshof die **inhaltliche Einhaltung der Grundsätze der Gleichheit sowie Freiheit der unternehmerischen Initiative gemäß Art. 3¹⁴⁵ und 41¹⁴⁶ der italienischen Verfassung nicht in Frage gestellt**.

Zur Frage der nicht erfolgten unmittelbaren Vorhaltung der Übertretung:

Die Problematik der nicht unmittelbar erfolgten Vorhaltung der Übertretung im Sinne der Nichtigkeit des angefochtenen Zahlungsbefehls war laut Kassationsgerichtshof nicht von Relevanz. Eine diesbezügliche Unterlassung entgegen Art. 14 des Staatsgesetzes Nr. 689 aus dem Jahr 1981¹⁴⁷ zog keine Nichtigkeit der

tale quota era sicuramente inferiore ai prescritti 300 metri. Non sussiste pertanto alcun motivo per ritenere inattendibile l'accertamento posto a fondamento delle quattro ordinanze impugnate [...].“

¹⁴⁴ D.P.R. vom 19. November 1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).

¹⁴⁵ Der Art. 3 Abs. 2 der italienischen Verfassung besagt: „*Es ist Aufgabe der Republik, die Hindernisse wirtschaftlicher und sozialer Art zu beseitigen, die durch eine tatsächliche Einschränkung der Freiheit und Gleichheit der Staatsbürger der vollen Entfaltung der menschlichen Person und der wirksamen Teilnahme aller Arbeiter an der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gestaltung des Landes im Wege stehen.*“

¹⁴⁶ Der Art. 41 der italienischen Verfassung besagt: „*Die Privatinitiative in der Wirtschaft ist frei. Sie darf sich aber nicht im Gegensatz zum Nutzen der Allgemeinheit betätigen oder in einer Weise, die die Sicherheit, Freiheit und menschliche Würde beeinträchtigt. Das Gesetz bestimmt die Wirtschaftspläne und die zweckmäßige Überwachung, damit die öffentliche und private Wirtschaftstätigkeit nach dem Allgemeinwohl ausgerichtet und abgestimmt werden können.*“

¹⁴⁷ Staatsgesetz vom 24.11.1981, Nr. 689. Der Art. 14 desselben besagt:

„(1) *Die Übertretung muss, sofern möglich, sei es dem Übertreter, sei es der solidarisch zur Zahlung der wegen der Übertretung geschuldeten Geldsumme verpflichteten Person unmittelbar vorgehalten werden.*

(2) *Falls die unmittelbare Vorhaltung an alle oder einige der im vorhergehenden Absatz angeführten Personen nicht erfolgt ist, müssen die Eckdaten der Übertretung den Betroffenen, die den Wohnsitz im Gebiet der Republik haben, innerhalb der Frist von 90 Tagen, und jenen mit Wohnsitz im Ausland innerhalb der Frist von 360 Tagen ab Feststellung zugestellt werden. [...]*

Strafverpflichtung nach sich, wenn - wie im gegebenen Falle - eine fristgerechte Zustellung des die Übertretung feststellenden Protokolls erfolgt war. Diesbezüglich unterschied sich die betreffende Norm von den spezifischen Bestimmungen der Art. 200 und 201 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 285/1992 („Neue Straßenverkehrsordnung“).

Zur Frage der mangelhaften Eintragung in die Luftfahrtsveröffentlichungen:

Das Gericht erster Instanz hatte laut Kassationsgerichtshof den vorgebrachten Einwand über die nicht erfolgte Eintragung der Verbote und Vorschriften in die Luftfahrtsveröffentlichungen AIP (Aeronautical Information Publication) und NOTAM (Notice to Airman) korrekt und begründet beantwortet, indem es festhielt, dass dieselbe klagende Partei im Erwiderungsschriftsatz anerkannt hätte, dass die genannten Verbote und Vorschriften zum Zeitpunkt der Feststellung der Übertretung in den beiden oben zitierten Veröffentlichungen angeführt gewesen waren. Laut Kassationsgerichtshof konnte man nicht von einer zu allgemeinen Veröffentlichung sprechen, da der grundlegende Inhalt der im gegenständlichen Fall angewandten und dem angefochtenen Verwaltungsakt zu Grunde liegenden Bestimmung des Art. 1 Abs. 1 des betreffenden Landesgesetzes Nr. 15/1997 (*„In Südtirol ist es verboten, in Gebieten, die unter Landschaftsschutz stehen, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als fünfhundert Metern zu überfliegen“*) dort angeführt war.

Zur Frage der Anwendbarkeit der Verbote auch auf Helikopter/Hubschrauber:

Der Richter erster Instanz hatte laut Kassationsgerichtshof korrekterweise die Auslegung vertreten, dass das Landesgesetz Nr. 15/1997 auch auf Helikopter anwendbar war. In der Tat beinhaltete das betreffende Landesgesetz zum Zwecke des Umweltschutzes die Regelung der motorbetriebenen Flugtätigkeit und reglementierte in diesem Rahmen das Starten, Landen und Überfliegen mit motorbetriebenen Flugapparaten¹⁴⁸ (velivoli), indem es in Art. 1 ausdrücklich und zum Schutze vor Lärmbelästigung in den in der Autonomen Provinz Bozen unter Landschaftsschutz stehenden Gebieten ein Verbot des Startens, Landens und Überfliegens mit motorbetriebenen Flugapparaten unterhalb einer Flughöhe von 500 m vom Boden vorsah. Es bestand kein Zweifel, dass die Regelung aufgrund ihres eigenen wörtlichen Tenors und des verfolgten Zwecks die Flugtätigkeit von motorbetriebenen Flugapparaten (velivoli) zum Gegenstand hatte, und zwar ohne jegliche Unterscheidung und unter Miteinbeziehung der Helikopter, sprich motorbetriebener Luftfahrzeuge. Dass Letztere als im Begriff Flugapparat (velivolo) enthalten zu verstehen waren, hätte das Kassationsgericht unter Berücksichtigung des dem gegenständlichen Landesgesetz verwandten staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 bereits einmal festgehalten (siehe Urteil des Kassationsgerichtshofes in Strafsachen Nr. 8561/1995). Andernfalls hätte sich tatsächlich eine nicht vernünftige und nach dem Gleichheitsprinzip gemäß Art. 3 der Verfassung bedenkliche Ungleichbehandlung ergeben.¹⁴⁹

Zur Frage der Anwendbarkeit des Flugverbotes auf Nicht-Linienflüge:

Das Landesgesetz der Autonomen Provinz Bozen Nr. 15/1997 beinhaltete laut Kassationsgerichtshof eine allgemeine, auf sämtliche motorbetriebenen Flugapparate (velivoli) anwendbare Regelung, die auf beschränkten, selektiven und auf unter Landschaftsschutz gestellte Gebiete begrenzten Verboten beruhte; dies auf der Grundlage von der Autonomen Provinz Bozen mit Durchführungsbestimmung zum Autonomiestatut, nämlich mit Art. 1 des D.P.R. vom 19. November 1987, Nr. 527, zuerkannten Zuständigkeiten. Zitierter Durchführungsbestimmung zufolge wurden die Befugnisse der Zentral- und Außenorgane des Staates auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz auf dem jeweiligen Gebiet von den Autonomen Provinzen Bozen und Trient wahrgenommen. Sämtliche linienmäßigen und nichtlinienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen- und Warentransportdienste, die im Gebiet der Provinzen auf Luftwegen betrieben wurden, fielen in den Zuständigkeitsbereich der Provinzen.

(6) Die Verpflichtung zur Bezahlung der wegen der Übertretung geschuldeten Geldsumme erlischt für jene Person, der gegenüber die Zustellung innerhalb der vorgesehenen Frist unterlassen wurde.“

¹⁴⁸ Wie bereits dargelegt, wies lediglich der italienische Text des Landesgesetzes Nr. 15/1997 eine unter dem Gesichtspunkt der Einteilung laut See- und Luftfahrtgesetzbuch (Codice della Navigazione) abweichende Begriffsverwendung auf („velivolo“), während im deutschen Text der Begriff „motorbetriebene Luftfahrzeuge“ die vom Gesetz betroffenen Luftfahrzeuge eindeutig bestimmte.

¹⁴⁹ Diese Auslegung wurde später auch im nachfolgenden Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 26.03.2008 - 21.04.2008, Nr. 43/2008 übernommen.

Im Rahmen eines auf Verboten beruhenden Systems sah das Landesgesetz Nr. 15/1997 im Art. 1 Abs. 4 vor, dass die genannte Regelung nicht auf die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, auf die Linienflüge und auf bewilligte Nichtlinienflüge einschließlich der Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung angewandt wurde, wobei im nachfolgenden 5. Absatz festgeschrieben wurde, dass der Landeshauptmann auch abweichend von den Bestimmungen des Landesgesetzes für die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen und für Übungsflüge der Flugschulen zeitlich beschränkte Bewilligungen erteilen konnte. In diesem normativen Kontext war es laut Kassationsgerichtshof offensichtlich, dass **als ermächtigte Nichtlinientransportflüge nur jene zu verstehen waren, die von der Provinz genehmigt wurden, und nicht jene, die allein auf der Grundlage der vom Ministerium ausgestellten und allgemein für die Ausübung der Flugtätigkeit notwendigen Lizenz erfolgten**. Die dargelegte Auslegung fußte auf den Worten und der *ratio* der angegebenen Bestimmungen als komplexes Normensystem, die der **Autonomen Provinz Bozen die Ausübung der Befugnisse der Zentral- und Außenorgane des Staates auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz einschließlich der linienmäßigen und nichtlinienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikations-, Personen- und Warentransportdienste zusprachen, die im Gebiet der Provinzen auf Luftwegen betrieben wurden**. In diesem Sinne war laut Kassationsgerichtshof derselben Autonomen Provinz Bozen zuzuerkennen, die notwendigen Ermächtigungen zur Überwindung der Verbote zu erlassen. Der Richter erster Instanz hätte korrekterweise die Anwendbarkeit der Regelung des Landesgesetzes Nr. 15/1997 im Besonderen auf die nichtlinienmäßigen Transportflüge wie dem beanstandeten zuerkannt, für den zwar eine ministerielle Lizenz, nicht aber eine eigene Ermächtigung seitens der Provinz vorgelegen hatte. Das fehlende Vorliegen derselben bekräftigte die Gesetzmäßigkeit der Sanktionsforderung der Verwaltung. Dem Einwand des Vorliegens des guten Glaubens seitens des Übertreters konnte nicht gefolgt werden. Die Klage wurde daher abgewiesen.¹⁵⁰

k) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.12.2007, Nr. 113
(Der Tenor des im AIP veröffentlichten Textes beinhaltete keine Beiseitelassung oder Ungereimtheit, die geeignet ist, einen Piloten über die Vorschriften des Landesgesetzes zu einem Irrtum zu verleiten)

Bezüglich behängender Gerichtsverfahren, die in Erwartung der oben dargelegten Entscheidung des Kassationsgerichtshofs vertagt wurden, traf in der Folge das Landesgericht Bruneck am 19.12.2007 die erste der noch ausstehenden Entscheidungen.¹⁵¹ Im betreffenden Fall war die klagende Partei mit einem Hubschrauber in einer im Landschaftsplan der Gemeinde Prettau als „Landwirtschaftsgebiet mit besonders wertvollem Landschaftsgepräge“ ausgewiesenen Zone gelandet. Der Richter hielt unter Berücksichtigung des Urteils des Kassationsgerichtshofs in einer ausführlichen und nahezu sämtliche Aspekte des „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997 umfassenden Urteilsbegründung fest wie folgt:

Der Helikopter war in der betroffenen Zone gestartet und gelandet und habe damit Flugmanöver durchgeführt, die notwendigerweise mit sich brachten, dass das Fluggerät das Gebiet unterhalb einer Höhe von 500 m vom Boden überflog. Der Tatbestand gemäß Art. 1 Absatz 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997, der die unter Landschaftsschutz gestellten Gebiete betraf, war also ohne Weiteres als erfüllt anzusehen.

Was den Einwand der **nicht erfolgten unmittelbaren Vorhaltung der Übertretung** anbelangte, wurde **darauf verwiesen, dass die Unterlassung derselben - selbst wenn die Möglichkeit dazu bestanden hätte - laut konstanter Rechtsprechung keinen Grund für das Erlöschen der Zahlungsverpflichtung der Geldstrafe darstellte und auch nicht die Ungültigkeit der Strafforderung der Behörde mit sich**

¹⁵⁰ Diese Auslegung wurde später auch im nachfolgenden Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck vom 26.03.2008 - 21.04.2008, Nr. 43/2008 übernommen.

¹⁵¹ Hinterlegt in der Gerichtskanzlei am 31.12.2007.

brachte, wenn innerhalb der vorgesehenen Frist die Zustellung des die Übertretung feststellenden Protokolls erfolgt war.

Der von den Widerspruchsklägern eingewandte Begründungsmangel bezogen auf die Darlegungen des Übertreters im an die Verwaltungsbehörde gerichteten Verteidigungsschreiben konnte laut Urteil nur dann gerügt werden, wenn der Zahlungsbefehl jeglicher Begründung entbehrte, nicht aber, wenn die Begründung nur unzureichend war; dies, da es nicht erforderlich war, dass der Zahlungsbefehl diesbezüglich eine begründete Gegendarstellung enthalten musste. **Mit den im angefochtenen Zahlungsbefehl enthaltenen Angaben, sämtliche Darlegungen des Verteidigungsschreibens zur Kenntnis genommen zu haben, diese nicht anerkennen zu können sowie dem Schlusse, dass die Verhängung der gegenständlichen Verwaltungsstrafe zu Recht erfolgt war, hatte die Behörde in ausreichender Weise auf die Einwände des Übertreters geantwortet und war damit der vom Gesetz vorgesehenen Begründungspflicht nachgekommen.**

Was den Einwand betraf, die Veröffentlichung der Verbote und Vorschriften des Landesgesetzes Nr. 15/1997 im AIP und NOTAM wären zu allgemein, vertrat der Richter die Ansicht, dass dies nicht der Fall war, insoweit die für gegenständlichen Fall maßgebliche Bestimmung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 seinem grundsätzlichen Inhalt nach veröffentlicht worden war. Mit anderen Worten: **Der Tenor des im AIP veröffentlichten Textes beinhaltete keine Beiseitlassung oder Ungereimtheit, die geeignet war, einen Piloten über die Vorschriften des Landesgesetzes zu einem Irrtum zu verleiten** in dem Sinne, dass er Gebiete als vom Flugverbot befreit erachtete, für welche die Gesetzesbestimmung diese Befreiung nicht vorsah.

Auch dem Einwand, dass die Flugtätigkeit als vollkommen gesetzmäßig zu bewerten sei, da der „tower“ zum Zeitpunkt des Startens des Helikopters vom Flughafen kein spezifisches Verbot angezeigt hätte, das Gebiet in Prettau überfliegen zu können, folgte der Richter nicht. Der „tower“ **war weder befugt, Gesetzesbestimmungen unangewandt zu lassen, noch Ermächtigungen zu erteilen, die nicht in seine Zuständigkeit fielen.**

Die Widerspruchskläger machten geltend, dass die klagende Gesellschaft im Besitz einer **Lizenz zur Ausübung von nichtlinienmäßigen Transportflügen** war, die von der zuständigen staatlichen Behörde für zivile Luftfahrt (ENAC) ausgestellt worden war. Daher wäre sie nicht der Regelung und damit den Verboten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 unterlegen. Auch dieser Ansatz wurde vom Richter nicht geteilt: Diesem zufolge war der erklärte Zweck des Landesgesetzes zu berücksichtigen, den Schutz der natürlichen Umwelt und vor Lärmbelästigung zu gewährleisten. Es erschien sodann zwangsweise unlogisch, dass der Landesgesetzgeber sämtliche nichtlinienmäßigen Transportflüge, die auf der Grundlage eines geschlossenen Mietvertrages ausgeführte Flugtätigkeiten zum Transport von Personen und/oder Waren darstellten, von den Verboten des Gesetzes ausschließen wollte. Es musste nämlich in Betracht gezogen werden, dass in den Artikeln 1 und 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 die Verbote des Landens, Startens und Überfliegens unter einer Mindesthöhe von 500 Metern vom Boden sowie das besondere Verbot enthalten waren, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete zu befördern. In der Folge erschien die von der Widerspruchsklägerin vertretene Auslegung ohne rationale Begründung und inkohärent mit der vom Gesetzgeber bei der Ausarbeitung der Regelung verfolgten Logik. Weiters war zu berücksichtigen, dass die **Autonome Provinz im Sinne des Autonomiestatuts und der diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen zuständig war, sämtliche linienmäßigen und nichtlinienmäßigen konzessions- oder ermächtigungspflichtigen Kommunikationsdienste sowie Personen- und Warentransportdienste zu regeln, die im Gebiet der Provinzen Trient und Bozen auf Landwegen, Seen und Flüssen, auf schiffbaren Kanälen und Wasserstraßen sowie auf Luftwegen betrieben wurden**, auch wenn der nicht überwiegende Teil der Strecke im Gebiet der anderen Provinz oder in dem einer anderen Region verlief. **Wenn die Autonome Provinz Bozen nun zuständig war, die Befugnisse zur Ermächtigung von linien- und nichtlinienmäßigen Flügen innerhalb ihres Gebietes wahrzunehmen, so erschien es offensichtlich, dass als ermächtigte Linien- und Nichtlinientransportflüge - die gemäß genanntem Art. 1 Abs. 4 von den Verboten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 ausgenommen waren - jene zu verstehen waren, die von der Provinz**

selbst genehmigt wurden, und nicht jene, die allein auf der Grundlage der vom Ministerium ausgestellten und allgemein für die Ausübung der Flugtätigkeit notwendigen Lizenz erfolgten.

Die von den Widerspruchsklägern aufgeworfenen Fragen der Verfassungsmäßigkeit in Bezug auf die Artikel 3, 41, 16¹⁵² und 117 der italienischen Verfassung waren offensichtlich unbegründet und für die Entscheidung unerheblich. Der Verfassungsgerichtshof hätte laut Landesgericht in seinem Urteil Nr. 271 vom 23.07.1997 schon Gelegenheit gehabt, sich direkt und/oder *incidenter tantum* bezogen auf einige derselben zu äußern. Die erfolgte **Änderung der Verfassung infolge des Verfassungsgesetzes Nr. 3/2001¹⁵³ brachte keine Änderung mit sich**, da mit der Verfassungsreform und im Besonderen mit der Formulierung des **Art. 117 in keiner Weise eine Reduzierung der Zuständigkeiten der Regionen und Provinzen mit Sonderstatut beabsichtigt** gewesen war.

I) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 6.02.2008, Nr. 14
(Besitz der für die Ausübung der Flugtätigkeit erforderlichen ministeriellen Lizenzen ersetzt nicht die laut Landesgesetz Nr. 15/1997 notwendige Ermächtigung durch die Landesverwaltung; Fragen der Verfassungsmäßigkeit des LG Nr. 15/1997 unbegründet)

In einem kurz darauf vom selben Gericht entschiedenen Fall war von der Landesverwaltung das Starten, Überfliegen und Landen mit einem Hubschrauber von im Landschaftsplan als „alpines Grün“ und „Landwirtschaftsgebiet mit besonders wertvollem Landschaftsgepräge“ geschützten Zonen beanstandet worden; zu Recht, wie aus der Urteilsbegründung, die gleichzeitig erschöpfend Auskunft über Verfahrensfragen gab, zu entnehmen ist:

Nachdem die Überprüfung des Widerspruchs auf jene Gründe begrenzt war, die vom Widerspruchskläger geltend gemacht wurden, und es nicht gestattet war, Erhebungen auf andere Themen auszudehnen, als die im Verfahren ausdrücklich aufgeworfenen, war es dem Richter auch nicht erlaubt, seine eigene Entscheidung auf eine Problematik zu stützen, die nicht Gegenstand eines spezifischen Grundes des Widerspruchs gebildet hätte. Ein weiteres zu berücksichtigendes Rechtsprinzip war jenes, wonach die **Stichhaltigkeit der Strafforderung der öffentlichen Verwaltung immer nach Maßgabe der zum Zeitpunkt der Begehung der Tat geltenden Gesetzesbestimmung zu erfolgen hatte**; in diesem Sinne waren etwaige Änderungen des Gesetzes zugunsten des Übertreters oder eine nach der Begehung der Übertretung erfolgende Aufhebung der Bestimmung ohne Relevanz.

Der Besitz der für die Ausübung der Flugtätigkeit insgesamt erforderlichen ministeriellen Lizenzen ersetzte bzw. erübrigte nicht die laut Landesgesetz Nr. 15/1997 notwendige Ermächtigung durch die Provinz Bozen. Dasselbe galt für die Maßnahme, mit welcher der Regierungskommissär im gegenständlichen Fall die Sperrung für den Verkehr der Landesstraße in Antholz verfügt hatte, um Fernsehwerbeaufnahmen zu ermöglichen, an denen der Helikopter der heutigen Widerspruchsklägerin beteiligt gewesen wäre.

Die Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes bezogen auf die **Art. 3 und 41 der italienischen Verfassung** war vom Verfassungsgerichtshof bereits mit Urteil Nr. 271/1997 für unbegründet befunden worden, insoweit ausgeschlossen wurde, dass der Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes ein absolutes, das gesamte Landesgebiet betreffende Flugverbot vorsah, und es sich vielmehr um ein **Start-, Lande- und Überflugverbot, beschränkt auf die unter Landschaftsschutz stehenden Gebiete, und damit eine generelle, auf beschränkte und selektive Verbote fußende Regelung handelte.**

¹⁵² Der Artikel 16 Abs. 1 der italienischen Verfassung besagt: „Jeder Staatsbürger kann sich frei in jedem Teil des Staatsgebietes bewegen und aufhalten, vorbehaltlich der Einschränkungen, die das Gesetz aus Gründen der Gesundheit oder Sicherheit allgemein vorschreibt. Keinerlei Beschränkungen dürfen aus politischen Gründen festgesetzt werden.“

¹⁵³ Verfassungsgesetz vom 18. Oktober 2001, Nr. 3 („Änderungen des V. Titels des zweiten Teils der Verfassung“).

Der vom Widerspruchskläger zusätzlich vorgebrachte Einwand, dass das Landesgesetz keine für den Landeshauptmann verbindlichen **Kriterien für die Ausstellung der Flugermächtigungen** vorsah, deren nicht erfolgte Ausstellung dem angefochtenen Strafbescheid zugrunde lagen, wurde vom Richter nicht geteilt. Die unterlassene spezifische Angabe derartiger Kriterien im bereichsspezifischen Landesgesetz Nr. 15/1997 stattete den **Landeshauptmann nicht mit voller Handlungsfreiheit aus, insoweit sich dieser stets an die allgemeinen vom Landesgesetz vom 22.10.1993, Nr. 17¹⁵⁴ vorgeschriebenen Kriterien zu halten hatte**, das in Übereinstimmung zum Staatsgesetz Nr. 241/1990¹⁵⁵ Bestimmungen zur Regelung des Verwaltungshandelns im Allgemeinen enthielt.

Zur aufgeworfenen Frage der Verfassungsmäßigkeit in Bezug auf **Art. 120¹⁵⁶ der Verfassung** war laut Urteil festzuhalten, dass die *ratio* dieser Verfassungsnorm darin bestand, zu verhindern, dass sich eine regionale Bestimmung vom im Bereich Arbeitsausübung zu wahren strengen Kriterium der Gleichbehandlung aller Staatsbürger entfernte. Das Landesgesetz Nr. 15/1997 richtete sich ohne Unterscheidungen an alle, die motorbetriebene Flugtätigkeiten ausübten, und sah keine unterschiedliche Behandlung für den Fall vor, dass jemand von den Betroffenen besondere Verbindungen zur Autonomen Provinz hatte.

Offensichtlich unbegründet erschien dem Richter schließlich die dritte vom Widerspruchskläger aufgeworfene Frage der Verfassungsmäßigkeit in Bezug auf **Art. 117 Abs. 2¹⁵⁷ der Verfassung** in der durch das Verfassungsgesetz Nr. 3/2001 novellierten Fassung. Der Art. 10 desselben Verfassungsreformgesetzes sah nämlich vor, dass bis zur Anpassung der jeweiligen Sonderstatute die Bestimmungen des Verfassungsgesetzes in den Regionen und Provinzen Trient und Bozen für jene Teile Anwendung fanden, in denen Formen der Autonomie vorgesehen wurden, welche über die bereits zuerkannten hinausgingen. Der Umstand, dass die Autonome Provinz Bozen zum Zeitpunkt des Erlasses des Landesgesetzes Nr. 15/1997 über die notwendige Zuständigkeit verfügte, wäre im Sinne, dass die Autonome Provinz Bozen gesetzgeberisch in Ausübung der mit D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527¹⁵⁸ zuerkannten Kompetenzen tätig geworden wäre, ausdrücklich oder *incidenter tantum* durch mehrere Urteile des Verfassungsgerichtshofes (Urteil Nr. 271/1997), des Kassationsgerichtshofes (Urteil vom 30.07.2007, Nr. 16.863) und der Rechtsprechung auf Landesebene (Landesgericht Bozen, Urteil Nr. 94/2003) bestätigt worden. Dies alles vorausgeschickt wurde der eingebrachte Widerspruch abgelehnt.

m) Landesgericht Bozen, Urteil vom 7.02.2008 - 21.02.2008, Nr. 167 (*Der fehlenden Angabe der Gründe im Vorhaltungsprotokoll, warum die Übertretung nicht unmittelbar vorgehalten wurde, kommt nicht erlöschende Wirkung zu*)

In einem vom Landesgericht Bozen im Februar 2008 entschiedenen Fall wurden erneut verfahrensrechtliche Fragen geprüft:

Im betroffenen Fall war der **Bericht des erhebenden Beamten über die Feststellung der Übertretung lediglich in deutscher Sprache** verfasst worden. Der entscheidende Richter befand diesbezüglich, dass dies die Gültigkeit der nachfolgenden Akten und insbesondere das nachfolgende Einschreiben des für die

¹⁵⁴ Landesgesetz vom 22.10.1993, Nr. 17 („Regelung des Verwaltungsverfahrens und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen“).

¹⁵⁵ Staatsgesetz vom 7.08.1990, Nr. 241 („Neue Bestimmungen im Bereich des Verwaltungsverfahrens und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen“).

¹⁵⁶ Der Art. 120 Abs. 1 der Verfassung in novellierter Fassung besagt: „Die Region darf keine Zölle für die Einfuhr, die Ausfuhr oder den Durchzugsverkehr zwischen den Regionen einführen und auch keine Maßnahmen treffen, die den freien Personen- und Warenverkehr zwischen den Regionen in irgendeiner Form behindern, und auch nicht die Ausübung des Rechts auf Arbeit in irgendeinem Teil des Staatsgebiets beschränken.“

¹⁵⁷ Der Art. 117 Abs. 2 in novellierter Fassung besagt: „Der Staat hat ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis in folgenden Bereichen: [...] s) Schutz der Umwelt, des Ökosystems und der Kulturgüter [...]“.

¹⁵⁸ D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).

Verhängung der Strafe zuständigen Landesamtes nicht berührte, mit dem nach erfolgter Ermittlung des Piloten und der verantwortlichen Fluggesellschaft die Übertretung in beiden Landessprachen formal erneut vorgehalten worden wäre. Die Vorhaltung selbst wäre unter Einhaltung der vom Landesgesetz über die Verfahrensvorschriften bei der Verhängung von Verwaltungsstrafen vorgesehenen Frist von 90 Tagen erfolgt und letztlich den verfahrensrechtlichen Vorgaben entsprochen worden.¹⁵⁹ Weiters bewirkte die Unterlassung der unmittelbaren Vorhaltung, selbst wenn diese möglich gewesen wäre, - im Unterschied zu den Übertretungen gemäß Straßenverkehrsordnung - im Falle der Auferlegung von Strafen gemäß allgemeinem Verwaltungsrecht nicht das Erlöschen der Zahlungsverpflichtung. Auch **der Tatsache, dass im Vorhaltungsprotokoll nicht die Gründe angeführt worden wäre, warum die Übertretung dem Betroffenen nicht unmittelbar vorgehalten wurde, konnte laut Urteilsspruch nicht erlöschende Wirkung zuerkannt werden.** Was den Einwand anbelangte, die schriftliche Vorhaltung wäre nichtig, weil sie zu wenig eindeutig und bestimmt verfasst worden wäre, befand der Richter, dass die in der Vorhaltung zur Angabe des *locus commissi delicti* gewählte Formulierung „in der Örtlichkeit Obereggen in der Gemeinde Deutschnofen“ ausreichend gewesen wäre, dem Übertreter *in merito* die Darlegung der eigenen Verteidigungsgründe zu ermöglichen. Für die restlichen Rekursgründe verwies das Urteil weitgehend auf die oben bereits ausführlich dargelegte Entscheidung des Kassationsgerichts Nr. 16863/2007¹⁶⁰ und bestätigte die auferlegte Verwaltungsstrafe.

Die im Urteil getroffene Entscheidung bezüglich der **im Feststellungsbericht der erhebenden Beamten zu verwendenden Sprache** zeigte sich insofern von Bedeutung, als das Landesgericht Bozen im Jahre 2005 diesbezüglich eine restriktive Auslegung vertreten hatte. In genannter Entscheidung¹⁶¹ hatte der Richter festgehalten, dass die Widerspruchsklägerin zum Zeitpunkt der Begehung der Übertretung ihren **Rechtssitz in Vicenza gehabt und sich daraus für die öffentliche Verwaltung die Notwendigkeit ergeben hätte, sich der Übertreterin gegenüber der italienischen Sprache zu bedienen; dies nicht aufgrund der geltenden gesetzlichen Regelung der Zweisprachigkeit, die auf die Widerspruchsklägerin nicht Anwendung finden konnte, da sie ihren Rechtssitz nicht in der Provinz Bozen hatte, sondern laut Ansicht des Richters dem einfachen Hausverstand folgend.**¹⁶² Die Firmenbezeichnung sowie der Rechtssitz der Fluggesellschaft hätten erkennen lassen, dass die nunmehrige Widerspruchsklägerin der deutschen Sprache nicht mächtig gewesen war. Das Feststellungsprotokoll der erhebenden Beamten und insbesondere die Beschreibung der vorgehaltenen Übertretung war hingegen lediglich in deutscher Sprache verfasst worden. Den Einwand der beklagten Verwaltung, dass das genannte Feststellungsprotokoll in Abwesenheit der Widerspruchsklägerin zwar in der Muttersprache der die Übertretung feststellenden Beamten verfasst worden, die nachfolgende Korrespondenz (zusätzlich zugestellte Vorhaltung durch die Verwaltung, Zahlungsbefehl) zwischen den Streitparteien jedoch in italienischer Sprache erfolgt war, hatte der Richter für nicht stichhaltig erachtet. Die nachfolgenden Akte und insbesondere der angefochtene Zahlungsbefehl hätten laut Richterspruch auf das Feststellungsprotokoll verwiesen, **ohne dass eine beeidete Übersetzung ausgefertigt,** sondern vielmehr lediglich eine eilige und ungenaue Übersetzung vorgenommen worden war. Der angefochtene Zahlungsbefehl hätte es der Widerspruchsklägerin daher nicht ermöglicht, den gesamten Inhalt desselben zu verstehen, was eine offensichtliche Ungerechtigkeit dargestellt und die Ungültigkeit des Zahlungsbefehls mit sich gebracht hätte. *Ad abundantiam* hatte der Richter in seiner Entscheidung festgehalten, dass zudem ein Unterschied zwischen der Beschreibung der Übertretung im Feststellungsprotokoll und im angefochtenen Zahlungsbefehl vorgelegen hätte, insoweit im ersten lediglich von Landung, im zweiten auch von Überflug die Rede gewesen wäre. Der Zahlungsbefehl wurde in der Folge vom Gericht aufgehoben.

¹⁵⁹ Der Art. 4 Abs. 2 des Landesgesetzes vom 7. Jänner 1977, Nr. 9 besagt: „Wenn die persönliche Vorhaltung gegenüber allen oder einigen der [...] Personen nicht erfolgt ist, so sind die wesentlichen Angaben über die Übertretung den in Italien ansässigen Betroffenen innerhalb von 90 Tagen nach der Feststellung zuzustellen, und jenen, die ihren Wohnsitz im Ausland haben, innerhalb von 360 Tagen.“

¹⁶⁰ Siehe S. 43.

¹⁶¹ Landesgericht Bozen, Urteil vom 24.11.2005-15.12.2005, Nr. 1386/2005.

¹⁶² Im Orig.: „[...] La società opponente al tempo della commessa violazione aveva sede in Vicenza, donde la necessità che la Pubblica amministrazione, in questo caso parte convenuta, usasse nei suoi confronti la lingua italiana e ciò non tanto per doveri imposti dalla disciplina sul bilinguismo - non applicabile alla ricorrente, posto che questa non aveva e non ha sede in provincia di Bolzano - bensì dal semplice buon senso [...]“

n) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 26.03.2008, Nr. 43
(Den autonomen Provinzen steht gemäß Durchführungsbest. zum Autonomiestatut im Bereich des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse auch auf Luftwegen Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz zu)

In diesem die Anwendung des Landesgesetzes Nr. 15/1997 betreffenden und von der Außenstelle Bruneck des Landesgerichts Bozen entschiedenen Fall wurden weitere Fragen u.a. erneut verfahrensrechtlicher Natur geprüft. Den der Verhängung einer Verwaltungsstrafe zu Grunde liegenden Sachverhalt bildete dabei ein Hubschrauberflug von Corvara nach Reischach. Während der Landung des Hubschraubers vor dem Gasthof, vor dem Gäste warteten, die gegen Entgelt zum Heliskiing auf die Marmolada gebracht werden sollten, hatte das Heck des Hubschraubers ein Hochspannungskabel berührt. In der Folge war der Hubschrauber mit laufendem Motor und sich weiter drehenden Rotorblättern auf das betreffende landschaftlich geschützte Grundstück gestürzt.

In der Widerspruchsklage gegen den Zahlungsbefehl des Direktors der Abteilung Natur und Landschaft, mit dem den Übertretern eine Geldstrafe wegen Verletzung des Verbots des Landens, Startens und Überfliegens unter 500 Metern Höhe über dem Boden landschaftlich geschützten Gebietes (Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997) auferlegt wurde, machten die Kläger die Nichtigkeit des Zahlungsbefehls wegen unterlassener Vorhaltung infolge **absoluten Fehlens eines Feststellungsprotokolls** geltend. Das zuständige Amt der Landesverwaltung hatte mit einem den nunmehrigen Widerspruchsklägern innerhalb 90 Tagen zugestellten Einschreibebrief die Verletzung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgehalten, die Höhe der Verwaltungsstrafe unter Angabe der angewandten Normen und die Frist für die Zahlung der Verwaltungsstrafe festgelegt sowie die Adressaten des Schreibens über die Möglichkeit in Kenntnis gesetzt, eine Anhörung zu beantragen. Laut Urteil des Richters enthielt diese schriftliche Mitteilung des Landesamtes somit **sämtliche vom Art. 14 des Staatsgesetzes Nr. 689/1981 vorgesehenen Eigenheiten eines Feststellungsprotokolls: die Darlegung des Sachverhalts, die Angabe des vermeintlich verletzten Verbots, die Festsetzung der Verwaltungsstrafe, die Angabe über die im konkreten Fall zur Festlegung der Höhe der Strafe angewandten Bestimmungen, die Angabe der Frist und Modalität der Zahlung sowie den Hinweis über die Verteidigungsmöglichkeiten im Rahmen des eröffneten Verwaltungsstrafverfahrens.**

Auch den Einwänden der unterlassenen unmittelbaren Vorhaltung und der unterlassenen Angabe der Gründe, warum die Vorhaltung nicht unmittelbar erfolgt sei, gab der Richter in seinem Urteilsspruch nicht statt: Die **Unterlassung der unmittelbaren Vorhaltung** stellte - **selbst wenn hierfür die Möglichkeit gegeben gewesen wäre - keinen Erlöschungsgrund der Verpflichtung der Zahlung der Verwaltungsstrafe dar und habe keine Auswirkung auf die Strafbefugnis der Behörde, wenn diese innerhalb der vorgesehenen Frist die Zustellung des Feststellungsprotokolls vorgenommen hatte.** Im Vorhaltungsschreiben des Landesamtes wäre weiters - wenn auch sehr gestraft - auf die Ermittlungen der Carabinieri Bezug genommen worden, die unmittelbar vor Ort eingeschritten waren und ihren Bericht dem zuständigen Verwaltungsamt für Landschaftsschutz übermittelt hätten. Letzteres hat sodann nach Abschluss der Sachverhaltsermittlung das Feststellungsprotokoll zugestellt.

Was die eingewandte angebliche Nichtigkeit des Zahlungsbefehls infolge Fehlens einer Begründung für die Nichtannahme der im Rahmen des Verwaltungsstrafverfahrens schriftlich vorgebrachten Verteidigungsgründe anbelangte, stellte der Richter in seinem Urteil unter Berufung auf einschlägige Urteile des Kassationsgerichtshofs fest, dass das **Fehlen einer Begründung im Zahlungsbefehl nur dann gerügt werden konnte, wenn dieser jeglicher Begründung entbehrte, nicht aber, wenn die Begründung lediglich unvollständig in dem Sinne war, dass sie nicht eine Replik Punkt für Punkt zu den vorgebrachten Verteidigungsgründen enthielt.** Die Widerspruchskläger hätten vier Verteidigungsgründe vorgebracht (durch nicht ordnungsgemäß gekennzeichnete Hochspannungsleitungen verursachter Unfall, Besitz der ministeriellen Ermächtigung zur Durchführung von nicht-linienmäßigen Transportflügen und damit verbundene Unanwendbarkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997, nicht in die Kategorie der Flüge laut Art. 2 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 fallende Flugtätigkeit, ordnungsgemäß erfolgte Meldung der beanstandeten Flugtätigkeit an die zuständigen Behörden). Aus dem Zahlungsbefehl war laut Richterspruch zu entnehmen, dass der verantwortliche **Vertreter der**

klagenden Gesellschaft sowie der Pilot angehört und die eingebrachte Verteidigungsschrift berücksichtigt worden waren. Weiters war darin festgehalten worden, dass keine Ermächtigung in Abweichung zu den vom Landesgesetz Nr. 15/1997 vorgesehenen Verboten ausgestellt worden war, auch da es sich um einen grundsätzlich nicht ermächtigungsfähigen Flug gehandelt hätte, der im Sinne des Art. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 sowie der Verfügung des Bürgermeisters der Gemeinde Bruneck unzulässige Aktivitäten (Heliskiing, Transport in die Berggebiete zu Freizeit Zwecken) bezweckt hatte. Nach Ansicht des Richters war damit der Pflicht zur Begründung, warum die Verwaltung den im Verwaltungsstrafverfahren vorgebrachten Verteidigungsgründen nicht stattgegeben hatte, ausreichend nachgekommen worden.

Was den Einwand der Widerspruchskläger anbelangte, das Flugverbot laut Landesgesetz Nr. 15/1997 wäre im **AIP (Aeronautical Information Publication / staatliches Luftfahrthandbuch) und NOTAM (Notice to Airmen)** zu allgemein veröffentlicht, insoweit dort jede spezifische Angabe gefehlt hätte, welche Zonen vom Flugverbot betroffen waren, hielt der Richter in seinem Urteil wie folgt fest: **Unabhängig von den im AIP enthaltenen Kartographien war dort das Flugverbot vollständig in der Formulierung des Landesgesetzes und unter Bezugnahme auf die unter Landschaftsschutz stehenden Gebiete angeführt, sodass nicht von einem zu allgemeinen Verbot (bzw. zu allgemeiner Veröffentlichung) gesprochen werden konnte.** Darüber hinaus war der zu touristischen Zwecken getätigte und beanstandete Flug (Beförderung von Personen zum Skifahren in die Berggebiete) laut Art. 2 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997, der eine Reihe von für das gesamte Landesgebiet geltenden, spezifischen Verboten unabhängig von konkret unter Landschaftsschutz gestellten Gebieten vorsah, in jedem Fall im gesamten Landesgebiet unzulässig gewesen. Diesbezüglich fand sich im Zahlungsbefehl eine ausreichende Begründung, insoweit dort festgehalten wurde, dass der ohne Ermächtigung seitens der Landesverwaltung durchgeführte und beanstandete Flug von dieser auch nicht hätte genehmigt werden können. Das einer Ermächtigung entgegenstehende, im Art. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 enthaltene und im AIP ausdrücklich und wörtlich veröffentlichte Verbot hätte der Pilot kennen und beachten müssen. In diesem Sinne folgte der Richter auch nicht dem von den Widerspruchsklägern vorgebrachten Einwand der angeblich schuldlosen Unkenntnis (*ignorantia legis*) der verletzten Gesetzesbestimmung.

Die von den Klägern aufgeworfenen Frage des Widerspruchs des Landesgesetzes Nr. 15/1997 mit den Artikeln 3, 16¹⁶³ und 41 der italienischen Verfassung erachtete der Richter als offensichtlich unbegründet: Die Widerspruchskläger vertraten die Ansicht, das Landesgesetz Nr. 15/1997 verletzte den **Art. 3 der Verfassung**, da die im Landesgesetz vorgesehenen Beschränkungen der mit der Flugsaktivität verbundenen wirtschaftlichen Aktivität strenger waren als im übrigen Staatsgebiet. Der Richter befand diesbezüglich, dass die italienische Verfassung auf einer stark regional orientierten Organisation des Staates beruhte und verschiedene ausschließliche oder konkurrierende Zuständigkeiten nicht nur verwaltungsmäßiger, sondern auch gesetzgeberischer Natur der Regionen mit Normal- und Sonderstatut sowie der beiden Autonomen Provinzen Bozen und Trient kannte. Der Verfassungsgerichtshof hatte bereits mit Urteil anerkannt, dass den **Autonomen Provinzen Bozen und Trient auf der Grundlage der Zuständigkeiten gemäß Durchführungsbestimmung zum Autonomiestatut Nr. 527/1987 im Bereich des Kommunikations- und Transportwesens von Landesinteresse auch auf Luftwegen Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz zustand.** Was die angebliche Verletzung des **Art. 41 der Verfassung** betraf, war mit dem Landesgesetz Nr. 15/1997 im Rahmen der mit dem Autonomiestatut und diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen zuerkannten Zuständigkeiten eine **Abwägung der verfassungsrechtlich geschützten Interessen** - wie der im Art. 41 verankerten Freiheit der Privatinitiative in der Wirtschaft - mit ebenso primären, wenn nicht höherrangigen Interessen - wie jenen des Landschafts- und Umweltschutzes und der Gesundheit - in angemessener und ausgleichender Weise vorgenommen worden. So wäre unter Berücksichtigung der territorialen Beschaffenheit des Landes, der Gebiete von besonderem landschaftlichen Wert sowie der wirtschaftlichen, sozialen, sanitären und touristischen Erfordernisse ein System mit selektiven Verboten eingeführt worden, das beispielsweise

¹⁶³ Der Art. 16 der italienischen Verfassung besagt: „Jeder Staatsbürger kann sich frei in jedem Teil des Staatsgebiets bewegen und aufhalten, vorbehaltlich der Einschränkungen, die das Gesetz aus Gründen der Gesundheit oder Sicherheit allgemein vorschreibt. Keinerlei Einschränkungen dürfen aus politischen Gründen festgesetzt werden. Vorbehaltlich der gesetzlichen Verpflichtungen steht es jedem Staatsbürger frei, das Gebiet der Republik zu verlassen und wieder dorthin zurückzukehren.“

sämtliche Materialtransporte, Rettungsflüge u.a. nicht beschränkte. Auch die klägerische These, dass das Landesgesetz Nr. 15/1997 dem das **Grundrecht der Freizügigkeit und des Aufenthalts in jedem Teil des Staatsgebiets** vorsehenden **Art. 16 der Verfassung** widersprach, wurde vom Richter nicht geteilt. Nicht die Widerspruchskläger (Flugunternehmen und Pilot), sondern allenfalls die zu transportierenden Fluggäste konnten als Subjekte angesehen werden, die einer widerrechtlichen Beschränkung durch das Landesgesetz Nr. 15/1997 unterlagen. Letztlich war der Art. 16 der Verfassung aber auch **nicht dahingehend zu interpretieren, dass jeder Staatsbürger sich zu jedem Zeitpunkt und in jedem Teil des Staatsgebiets mit jedem Transportmittel frei bewegen durfte, das unter Umständen die Umwelt verschmutzen und die Gesundheit beeinträchtigen konnte**. Da das Landesgesetz Nr. 15/1997 nicht allgemeine Verbote vorsah, sondern lediglich einzelne, ausgewählte Tätigkeiten in bestimmten landschaftlich besonders schutzwürdigen Gebieten beschränkte, konnte nicht eine Verletzung des Grundrechts der Bewegungsfreiheit festgestellt werden. Die Widerspruchsklage wurde vom angerufenen Gericht in der Folge vollinhaltlich und kostenpflichtig abgewiesen.

o) Landesgericht Bozen - Urteil vom 9.10.2008, Nr. 1076/2009 (*Pflicht des Piloten, sich auch über andere Instrumente als die AIP oder staatl. Luftfahrtskarte über den Anwendungsbereich besonderer Rechtsvorschriften zu informieren*)

Mit dem am 30.07.2007 vom Direktor der Abteilung Natur und Landschaft ausgestellten und in der Folge angefochtenen Bußgeldbescheid war dem Widerspruchskläger wegen Überflugs unter 500 m der Örtlichkeit Grödnerjoch („Passo Gardena“) eine Verwaltungsstrafe auferlegt worden.

Zur Frage der Verfassungsmäßigkeit:

Im Widerspruchsverfahren wurde seitens des Widerspruchsklägers u.a. erneut die Frage der Verfassungsmäßigkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997 in Verbindung mit **Art. 10** und **Art. 117** der Verfassung aufgeworfen. **Das Landesgericht Bozen wertete die aufgeworfenen Fragen der Verfassungsmäßigkeit des Art. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 als offensichtlich unbegründet**. In Bezug auf die behauptete Verfassungswidrigkeit unter Bezugnahme auf Art. 10 der Verfassung verwies der Richter auf das Urteil des Verfassungsgerichtshofs Nr. 271/1997, in dem entgegen den Behauptungen des Widerspruchsklägers festgehalten worden war, dass die **Regelung der Aktivitäten des motorisierten Fluges zum Zwecke des Umweltschutzes mit Landesgesetz Nr. 15/1997 gemäß Art. 1 des D.P.R vom 19. November 1987, Nr. 527 (Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessenbereich der Provinz) in den Zuständigkeitsbereich der Autonomen Provinz Bozen fiel**. Laut Gericht beinhaltete der im zur Entscheidung vorgelegten Fall beanstandete Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 eine **auf landschaftlich geschützte Gebiete beschränkte, selektiven Verboten beruhende, allgemeine Regelung, die für motorbetriebene Luftfahrzeuge mit einem höheren Verschmutzungspotenzial wie z. B. für touristische Flüge, Übungsflüge oder Werbeflüge Anwendung fand**. Diese hielt die in Art. 10 der Verfassung niedergelegten Grundsätze weitgehend ein, da sie **nicht den Bereich der Luftfahrt, sondern jenen der Umwelt betraf**.¹⁶⁴

¹⁶⁴ Im Orig.: „[...] Palesemente infondate appaiono le questioni di costituzionalità di cui l'opponente vorrebbe investire l'art. 1 l.p. 15/1997. In relazione alla vantata illegittimità costituzionale con riferimento all'art. 10 della Costituzione, appare rilevante la pronuncia della Corte Costituzionale, sentenza n. 271 del 1997, che, in diffinità di quanto assunto dai ricorrenti, evidenzia come la sopraindicata legge provinciale, disciplinante le attività di volo a motore ai fini della tutela ambientale, si collochi nell'ambito delle competenze attribuite alla Provincia autonoma di Bolzano dal D.P.R. 19 novembre 1987, n. 527, art. 1, avente ad oggetto le norme di attuazione dello statuto speciale per Il Trentino-Alto Adige in materia di comunicazioni e trasporti d'interesse provinciale, e, d'altro canto, sottolinea che quella medesima legge, all'art. 1, comma 1, applicato nella specie, ha delineato 'un regime generale basato su divieti di carattere limitato e selettivo, circoscritti alle zone sottoposte a vincolo paesaggistico, applicabili a tutti gli altri velivoli a motore - dalle potenzialità inquinanti più elevate - ad esempio per l'effettuazione di voli turistici, di esercitazione o pubblicitari...', così significando un sostanziale rispetto dei principi di cui all'art. 10 della Costituzione, non trattandosi appunto di disciplina della materia aeronautica bensì ambientale [...]”

Insoweit die durch das Landesgesetz eingeführten Verbote selektiver Natur waren und sich auf Gebiete beschränkten, die landschaftlich unter Schutz gestellt waren, war davon auszugehen, dass **das Landesgesetz Nr. 15/1997 eine auf den Schutz des Territoriums und der Landschaft beschränkte Flugregelung enthielt und daher nicht in andere Bereiche staatlicher oder internationaler Zuständigkeit, wie etwa den Umweltschutz oder die Luftfahrt, eingriff**. Die verhängten Sanktionen stellten laut Gericht daher eine **Wahrnehmung der Sanktionsbefugnis im Bereich des Landschaftsschutzes und nicht jenem des Umweltschutzes oder des Luftverkehrs** dar. Zur behaupteten Verfassungswidrigkeit in Bezug auf Art. 117 der Verfassung hielt das Landesgericht fest, dass der **Landschaftsschutz auch nach der Reform des V. Titels der Verfassung zu den ausschließlichen Gesetzgebungskompetenzen der Provinz Bozen zählte. Gemäß Art. 10 des Verfassungsgesetzes Nr. 3 vom 18. Oktober 2001 galten und gelten die Bestimmungen des Verfassungsreformgesetzes für die Autonome Provinz Bozen bis zur Anpassung des Sonderstatuts nur für jene Teile, in denen sie weitergehende, über die bereits zugewiesenen hinausgehende Formen der Autonomie vorsahen.**¹⁶⁵

Der neue Art. 117 der Verfassung verringerte also nicht die Zuständigkeit der Provinz Bozen in Landschaftsfragen, sondern ermöglichte vielmehr eine Verstärkung des Schutzes der Landschaft im Sinne von Art. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 „[...] **auch vor Lärmbelästigung in Gebieten, die landschaftlichen Bindungen unterliegen** [...]“, was eben eine Angelegenheit der Landschaft darstellte, die sich vollkommen vom Schutz der Gesundheit und der Vorbeugung von lärmbedingten Gefahren unterschied.¹⁶⁶

Zu den angeblich fehlenden Angaben im so genannten AIP (Aeronautical Information Publication) und NOTAM (Notice to Airmen) zu den vom Überflugverbot betroffenen Gebieten:

Der Widerspruchskläger machte geltend, dass das Landesgesetz Nr. 15/1997 den Start, die Landung und den Überflug mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen in Höhen unter 500 m in bestimmten Gebieten der Autonomen Provinz, insbesondere in Naturparks und Biotopen sowie in anderen landschaftlich eingeschränkten Gebieten, die AIP solche Aktivitäten hingegen in der gesamten Provinz Bozen verbot, so dass die beiden Texte im Widerspruch zueinander standen. Außerdem wäre die amtliche Luftfahrtkarte des Staates im Bereich der Autonomen Provinz Bozen unleserlich, da nicht die Grenzen der Provinz eingezeichnet waren. Das angerufene Landesgericht verwies darauf, dass sich zum Rekursgrund, die allgemeine Bekanntmachung des Überflugverbots gemäß Landesgesetz 15/1997 für die Piloten in der sogenannten Air Information Publication - AIP, bzw. Notice to Airmen - NOTAM (siehe Auszug AIP [...]) „Es ist im gesamten Gebiet der Provinz Bozen verboten, in Höhen unter 500 Metern zu starten, zu landen und Flugzeuge zu überfliegen, ausgenommen in Flughafenverkehrsflächen“) wäre nicht ausreichend, bereits der Kassationsgerichtshof (Urteil 16863/07) im Rahmen der Beschwerde gegen das Urteil des Landesgerichts Bozen - Außenstelle Bruneck Nr. 94/2003 abschlägig geäußert hatte.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Im Orig.: „[...] *Quindi in base alla circostanza secondo cui i divieti introdotti dalla legge hanno carattere meramente selettivo e sono circoscritti alle zone sottoposte a vincolo paesaggistico, si deve ritenere che la legge contenga una disciplina del volo strettamente limitata alla tutela del territorio e del paesaggio e, quindi, non sconfini in altri settori di competenza statale o internazionale, quali rispettivamente, i settori della tutela ambientale o dell'aeronautica. Pertanto, le sanzioni che vengono elevate costituiscono manifestazione del potere sanzionatorio in campo paesaggistico e non di quello in campo ambientale o aeronautico. In relazione alla vantata illegittimità costituzionale con riferimento all'art. 117 della Costituzione rileva che la tutela del paesaggio, perché di tutela paesaggistica appunto si tratta, rimane tra le competenze legislative esclusive della Provincia di Bolzano anche dopo la riforma del Titolo V della Costituzione. Infatti, ai sensi dell'art. 10 Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, sino all'adeguamento dei rispettivi statuti, le disposizioni della legge costituzionale di riforma si applicano alla Provincia autonoma di Bolzano soltanto per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite [...]*“.

¹⁶⁶ Im Orig.: „[...] *Il nuovo articolo 117 Cost. non riduce quindi la competenza della Provincia in materia di paesaggio, semmai permette un rafforzamento della tutela paesaggistica nel senso dell'art. 1 L. 15/1997 „...anche dall'inquinamento acustico nell'ambito delle zone sottoposte a vincolo paesaggistico...“ che è argomento di materia appunto paesaggistica, totalmente distinto dalla tutela della salute e dalla prevenzione dei rischi causati dal rumore [...]*“.

¹⁶⁷ Im Orig.: „[...] *Sulla mancata specificazione nei cd. AIP- Air Information Press e NOTAM - Notice to Airman, delle zone interessate dal divieto di sorvolo: Parte opponente afferma che mentre la legge provinciale citata vieta il decollo, l'atterraggio e il sorvolo di aeromobili a motore a quote inferiori a metri 500 in determinate zone della Provincia autonoma, in particolare nei parchi naturali e biotopi e in altre zone sottoposte a vincolo paesaggistico,*

Aus der gezogenen Schlussfolgerung, dass die Zuständigkeit für die Gesetzgebung im Bereich der Luftfahrt nicht ausschließlich bei nationalen oder internationalen Stellen lag, sondern auch bei Behörden wie der Autonomen Provinz Bozen, soweit sie **selektive und zum Zwecke des Landschaftsschutzes eingeschränkte Verbote beinhaltete**, ergab sich laut Landesgericht die **Pflicht des Piloten, sich - auch mittels Rückgriffs auf andere Instrumente als die AIP oder amtliche Luftfahrtkarte des Staates - über den Anwendungsbereich besonderer Rechtsvorschriften zu informieren, wenn er beabsichtige, bestimmte Gebiete im Tiefflug zu überfliegen, dort zu landen oder zu starten**. Diesbezüglich verwies der Richter auf das Kassationsgerichtsurteil vom 5.04.2002, Nr. 5047. Dieses sah unter Berücksichtigung der vom Verfassungsgerichtshof mit Urteil vom 24.03.1988, Nr. 675 getroffenen Auslegung zu Art. 5 („*Nessuno può invocare a propria scusa l'ignoranza della legge penale*“) des Strafgesetzbuches¹⁶⁸ im Bereich der durch das staatliche Gesetz Nr. 689/1981 („*Modifiche al sistema penale*“) geregelten Übertretungen das Fehlen des subjektiven Tatbestandsmerkmals bei unvermeidbarer Unkenntnis des Verbots vor, wobei dies allerdings eine sorgfältige Beurteilung der Haltung des Täters in Bezug auf seine Pflicht erforderte, sich über die Gesetze zu informieren, die das im konkreten Fall zu befolgende Verhalten betrafen. Wenn der Übertreter keine Maßnahmen ergriffen hatte, um den Zweifel auszuräumen, den er als Rechtfertigung für die Nichtbeachtung des Gesetzes geltend machte, so war das Vorhandensein des für die Übertretung notwendigen subjektiven Tatbestandsmerkmals nicht auszuschließen.¹⁶⁹

Zur Einrede der fehlenden Zuständigkeit der Provinz Bozen und ihrer Behörden für die Verhängung von Strafen in Luftfahrtangelegenheiten:

Dieser Einwand wurde vom Richter aus den in den vorangegangenen Absätzen dargelegten Gründen **als unbegründet angesehen, da die verhängten Strafen eine Wahrnehmung der Sanktionsbefugnis im Bereich der Landschaft und nicht solcher im Bereich der Umwelt oder der Luftfahrt darstellte und damit nicht im Widerspruch zu den Artikeln 10 und 117 der italienischen Verfassung stand**.¹⁷⁰

Zur angeblichen Unzulässigkeit der Anwendung der erhöhten Strafe wegen Tatwiederholung (recidiva) anstelle der Mindeststrafe:

invece l'AIP vieti tali attività in tutta la Provincia di Bolzano, di talché i due testi sarebbero in contrasto tra loro. Inoltre, la Carta Aeronautica Ufficiale dello Stato nella zona attorno alla Provincia Autonoma di Bolzano sarebbe illeggibile perché non sono indicati i confini della Provincia. La Corte di Cassazione (sentenza 16863/07) ha già respinto il ricorso per cassazione presentato contro la Sezione distaccata di Brunico n. 94/2003, sul motivo di opposizione secondo cui non sarebbe stata sufficiente la generica notizia del divieto di sorvolo ex l.p. 15/1997 inserita, ad uso dei piloti, nel cd. Air Information Press – AIP, rispettivamente Notice to Airman - NOTAM (v. estratto AIP [...]), Sono vietati, in tutto il territorio della Provincia di Bolzano, il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo di velivoli a quote inferiori a 500 M tranne che nelle zone di traffico aereoportuale' [...].

¹⁶⁸ Der Art. 5 des italienischen Strafgesetzbuches (Codice penale) besagt: „*Nessuno può invocare a propria scusa l'ignoranza della legge penale.*“

¹⁶⁹ Im Orig.: „[...] Una volta giunti alla conclusione del paragrafo che precede, ossia che la competenza a legiferare in materia di volo non spetti esclusivamente agli enti di carattere nazionale o internazionale, ma anche ad enti di carattere particolare, come la Provincia Autonoma di Bolzano, nei limiti in cui tale legislazione abbia carattere ‚limitativo‘, ‚selettivo‘ e ‚cirscritto‘ in funzione della tutela del paesaggio, ne consegue automaticamente che sarà onere del pilota informarsi - anche mediante l'ausilio di strumenti ulteriori rispetto all'AIP o alla Carta Aeronautica Ufficiale dello Stato - circa la portata delle legislazioni di carattere particolare se e quando intenda sorvolare a bassa quota, atterrare o decollare in particolari territori. In merito appare utile riportare la sentenza della Cassazione civile, sez. I, 5 aprile 2001, n. 5047 secondo cui ‚L'applicazione nella materia dell'illecito amministrativo disciplinata dalla l. 689 del 1981 dell'art. 5 c.p., nell'interpretazione che di tale norma è stata data dalla Corte cost., con la sentenza 24 marzo 1988 n. 364, secondo la quale viene a mancare l'elemento soggettivo quando ricorra la inevitabile ignoranza del precetto, richiede l'attenta valutazione dell'atteggiamento assunto dal trasgressore in ordine ai suoi doveri d'informazione delle leggi che riguardano il comportamento da seguire nella particolare circostanza, cosicché deve escludersi se non risulti che il soggetto si sia attivato per sciogliere il dubbio che invoca a giustificazione della mancata osservanza della legge [...].“

¹⁷⁰ Im Orig.: „[...] Sull'eccezione difetto di competenza ad elevare sanzioni in materia aeronautica da parte della Provincia di Bolzano e dei suoi enti: Tale eccezione non ha pregio per le motivazioni di cui ai punti precedenti in quanto le sanzioni che vengono elevate costituiscono manifestazione del potere sanzionatorio in campo paesaggistico e non di quello in campo ambientale o aeronautico nel rispetto dell'art. 10 e 117 della Costituzione [...].“

Unter Berücksichtigung von Art. 8-bis des Staatsgesetzes Nr. 689/81, in der mit Gesetzesdekret vom 30.12.1999, Nr. 507, novellierten Fassung, wonach eine Wiederholung der Tat (recidiva) vorlag, wenn dieselbe Person **innerhalb von fünf Jahren nach Begehung einer mit einer vollstreckbaren Maßnahme festgestellten Verwaltungsübertretung eine weitere Übertretung derselben Art beging**, erschien es dem Landesgericht eindeutig, dass die **erste Maßnahme, die eine Feststellung enthielt und - wie vom Gesetz vorgesehen - als vollstreckbar angesehen werden konnte**, („*mit einer vollstreckbaren Maßnahme festgestellt*“), der **Zahlungsbefehl (ordinanza-ingiunzione)** darstellte. Der **Feststellungsbericht (verbale di accertamento)** hatte zwar die Wirkung einer Feststellung, war aber nicht vollstreckbar, zumal er als verfahrensinterner Akt (atto endoprocedimentale) auch nicht anfechtbar war. Die von der beklagten Landesbehörde angeführte Rechtsprechung stammte aus der Zeit vor der Einführung des oben erwähnten Artikels. Daher konnte die **Vorhaltung mittels einfachem Schreiben des Amtes [...] nicht als geeignete Handlung im Sinne von Artikel 8-bis des Gesetzes 689/81 angesehen werden**. Die Strafe wurde daher vom Landesgericht auf den Mindestbetrag reduziert.¹⁷¹

¹⁷¹ Im Orig.: „[...] Sulla eccepita illegittimità dell'applicazione della recidiva, anziché della sanzione nei minimi edittali: Considerata la legge 689/81 all'art. 8 bis così come inserito dal decreto Legislativo 30.12.1999, n. 507 „salvo quanto previsto da speciali disposizioni di legge, si ha reiterazione quando, nei cinque anni successivi alla commissione di una violazione amministrativa, accertata con provvedimento esecutivo, lo stesso soggetto commette un'altra violazione della stessa indole...“, appare chiaro che il primo provvedimento che contenga in sé accertamento e possa essere considerato esecutivo, così come richiesto dalla legge („accertata con provvedimento esecutivo“), è l'ordinanza ingiunzione. Infatti, il verbale di accertamento ha valenza di accertamento ma non risulta esecutivo a se stante, tanto più che come atto endoprocedimentale non risulta neppure impugnabile. Si rileva inoltre che la giurisprudenza riportata da parte convenuta risale ad epoca precedente l'introduzione del suddetto articolo. Quindi la contestazione tramite semplice lettera dell'Ufficio [...] non può considerarsi atto idoneo nel senso di cui all'art. 8 bis l. 689/81; e pertanto la sanzione va ridotta al minimo edittale [...].”

II.

4) Neuformulierung des Landesgesetzes zur Regelung der Flugtätigkeit mit dem LG. Nr. 6/2007

*„Videant consules ne quid
res publica detrimenti capiat.“*

Mit dem Landesgesetz vom 23. Juli 2007, Nr. 6, in Kraft seit 22.08.2007, wurden das „Fluggesetz“ neu formuliert und auf der Grundlage der ergangenen gerichtlichen Erkenntnisse eine neue Regelung eingeführt:

a) Flugverbotszonen und freie Gebiete

Die neue Fassung des Fluggesetzes sieht nunmehr **Flugverbotszonen** sowie **verbotsfreie Gebiete** für den privaten Flugverkehr vor. Als Flugverbotszonen¹⁷², in denen das Starten, Landen und Überfliegen in Flughöhen von weniger als 500 m nicht zulässig sind, gelten folgende:

- die 7 Naturparke (Texelgruppe, Rieserferner-Ahrn, Sextner Dolomiten (Drei Zinnen), Fanes-Sennes-Prags, Puez-Geisler, Schlern-Rosengarten, Trudner Horn);
- sämtliche Biotop auf Landesebene;
- Gebiete im Bereich übergemeindlicher landschaftlicher Gebietspläne. Dies sind derzeit: der landschaftliche Gebietsplan „Seiser Alm“, der Gebietsplan „Montiggler Wald - Mitterberg“ sowie der Gebietsplan „Meran 2000 (mittlerweile ersetzt durch die Landschaftspläne der betroffenen Gemeinden)“¹⁷³;
- spezifische Schutzzonen, wofür laut jeweiligem landschaftlichen Unterschutzstellungsakt (Landschaftsplan, Gebietsplan) ausdrücklich vorgesehene Flugverbote gelten. Damit ist den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, über die landschaftliche Unterschutzstellung im Sinne des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 Einschränkungen des Flugverkehrs zu erwirken. Bereits als spezifische Schutzzonen ausgewiesen sind das **Großräumige Landschaftsschutzgebiet „Tschöggberg“** (Landschaftspläne der Gemeinden Jenesien, Vöran und Mölten), das **Großräumige Landschaftsschutzgebiet „Felixer Bergwiesen“** (Landschaftsplan der Gemeinde Unsere liebe Frau im Walde - St. Felix), das **Großräumige Landschaftsschutzgebiet „Spieler-Stoaner Mandln“** (Landschaftsplan der Gemeinde Hafling¹⁷⁴), das **Großräumige Landschaftsschutzgebiet „Hirzer“** (Landschaftsplan der Gemeinde Schenna), die **Großräumigen Landschaftsschutzgebiete „Wolfgrubner See - Oartl“, „Gstrahl-Perbetwiesen“, „Rittner Horn“** (Landschaftsplan der Gemeinde Ritten),

¹⁷² Die Kartographie der Flugverbotszonen kann nunmehr auch unter der Internetseite <http://www.provinz.bz.it/raumordnung/kartografie/geo-browser-pro.asp> eingesehen werden.

¹⁷³ Der ursprünglich die gesamte Gemeinde Ritten und Teile der Gemeinden Barbian, Bozen und Jenesien umfassende „Gebietsplan Ritten“ (siehe D.L.H. vom 30.04.1973, Nr. 27) fand infolge der erfolgten Genehmigung der Gemeindelandschaftspläne Ritten, Bozen und Jenesien zunächst nur mehr auf dem betroffenen Teilgebiet der Gemeinde Barbian Anwendung. Mit der Genehmigung des Gemeindelandschaftsplans Barbian (Beschluss der Landesregierung vom 30.06.2008, Nr. 2313) wurden die Bestimmungen des Gebietsplans Ritten schließlich vollkommen ersetzt.

¹⁷⁴ Gemäß landschaftlicher Unterschutzstellung beispielsweise der Gemeinde Hafling ist unter Ausnahme von Rettungsflügen oder unerlässlichen Materialtransporten das Überfliegen der Schutzgebiete mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen unter einer Höhe von 500 m über dem Boden untersagt. Siehe: Dekret des Abteilungsdirektors vom 11.12.2001, Nr. 19/28.1 („Landschaftsplan Hafling“).

„Horn“ (Landschaftsplan der Gemeinde Barbian) sowie **zwei Bannzonen angrenzend an das Biotop „Stegener Ahrau“** (Landschaftsplan der Gemeinde Bruneck);

- **Gebiete über 1600 m Meereshöhe¹⁷⁵**, und zwar unabhängig von der jeweiligen Flächenwidmung im Landschafts- oder Bauleitplan. Bislang galten jene Zonen über 1600 m, in denen die landschaftliche Bindung im Sinne des Art. 6 des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 aufgehoben und die damit zu „weißen Zonen“ (Zonen ohne spezifische landschaftliche Bindung) wurden, als für den Flugverkehr offen;
- **Gebiet des Nationalparks Stilfserjoch:** Im Nationalparkgebiet finden die vom staatlichen Rahmengesetz über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 vorgesehenen Flugbeschränkungen Anwendung. Diese sehen in Art. 11 Abs. 3 weiterhin ein Verbot für unerlaubte Überflüge des Schutzgebiets vor.

Die nicht unter die genannten fallenden Gebiete waren dem Flugverkehr laut Landesgesetz Nr. 15/1997 frei zugänglich, wobei stets die staatlichen für die zivile Luftfahrt geltenden Flugbestimmungen und -verbote zu beachten waren.

Die Beförderung von Personen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete (Heliskiing) blieb hingegen weiterhin **in ganz Südtirol** verboten.¹⁷⁶ Als Skigebiete galten dabei laut Durchführungsverordnung zum Fluggesetz¹⁷⁷ jene Gebiete, die sich innerhalb der vom „Landesskipistenplan“¹⁷⁸ als „Skigebiet“ und „Aufstiegsanlage“ festgelegten Zonen befanden oder an diese angrenzten. Als Berggebiete waren sämtliche Gebiete über 1.600 Meter über dem Meeresspiegel zu verstehen.¹⁷⁹ Betreffend den **Bozner Talkessel** wurde der diesbezügliche Beschluss¹⁸⁰ formal nicht abgeändert, unbeschadet blieb jedoch die Geltung etwaiger strengerer staatlicher (Flug-)Vorschriften u.a. im Bereich des Lärmschutzes.¹⁸¹

¹⁷⁵ Als Grundlage der 1600 m Marke wurde hierbei die staatliche „Galasso“-Gesetzgebung berücksichtigt, sprich das mittlerweile in den staatlichen Einheitstext über die Kultur- und Umweltgüter (Gesetzesvertretendes Dekret vom 22.01.2004, Nr. 42) integrierte Staatsgesetz vom 8.08.1985, Nr. 431, dessen Inhalte auf Landesebene mit Landesgesetz vom 23.12.1987, Nr. 35 („Landschaftsschutz: Ergänzungen des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16, geändert durch das Landesgesetz vom 19. September 1973, Nr. 37“), übernommen wurden. Mit genannten Gesetzen wurden die Berggebiete über 1600 m als Landschaftsschutzgebiete *ope legis* festgeschrieben. Die sog. „ex-Galasso-Kategorien“ finden sich im Art. 12 (Gesetzlich geschützte Gebiete) des Landesgesetzes vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“) übernommen; in Buchstabe c) des zitierten Artikels finden sich die „*Berggebiete über 1600 Meter über dem Meeresspiegel*“ angeführt.

¹⁷⁶ Siehe: Art. 2 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung.

¹⁷⁷ Siehe: Art. 5 der Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten, genehmigt mit Beschluss der Landesregierung vom 9.06.2008, Nr. 2020 („Genehmigung der Verordnung laut Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 in geltender Fassung - Widerruf des Beschlusses Nr. 4175 vom 3. Dezember 2007“).

¹⁷⁸ Laut Art. 8 Abs. 1 des Landesgesetzes vom 15.04.2025, Nr. 3 („Änderungen zum Haushaltsvoranschlag der Autonomen Provinz Bozen 2025-2027 und andere Bestimmungen“) findet der Beschluss der Landesregierung vom 16.12.2014, Nr. 1545 („Genehmigung des Fachplanes für Aufstiegsanlagen und Skipisten“) bis zur Genehmigung eines neuen oder überarbeiteten Fachplans laut Art. 5 des Landesgesetzes vom 23.11.2010, Nr. 14, Anwendung.

¹⁷⁹ Einsehbar auf der homepage der Landesverwaltung unter: <http://www.provinz.bz.it/raumordnung/raumplanung/fachplan-aufstiegsanlagen.asp>, am 12.12.2023.

¹⁸⁰ Beschluss der Landesregierung vom 4.10.1999, Nr. 4337 („Start- und Landeeinschränkung“). Das in der vorherigen Fassung des Fluggesetzes vorgesehene Start- und Landeverbot auf anderen Zivillughäfen des Landes wurde im überarbeiteten „Fluggesetz“ des Landes gestrichen.

¹⁸¹ Siehe diesbezüglich z.B.: Ministerialdekret vom 31.10.1997, Nr. 1633/000 („Methodologie zur Messung des Flughafenslärms“), veröffentl. im Gesetzesanzeiger der Republik vom 15.11.1997, Nr. 267.



- 1. Nationalpark Stilfser Joch**, Staatsgesetz vom 24.4.1935, Nr. 740,
- 2. Naturpark Texelgruppe**, D.L.H. vom 10.4.1985, Nr. 165/V/81; Fläche: 33.430 ha,
- 3. Naturpark Rieserferner-Ahrn**, D.L.H. vom 28.9.1988, Nr. 212/V/81; Fläche: 31.505 ha,
- 4. Naturpark Sextner Dolomiten (Drei Zinnen)**, D.L.H. vom 22.12.1981, Nr. 103/V/81; Fläche: 11.635 ha,
- 5. Naturpark Fanes-Sennes-Prags**, D.L.H. vom 4.3.1980, Nr. 72/V/LS; Fläche: 25.680 ha,
- 6. Naturpark Puez-Geisler**, D.L.H. vom 31.10.1977, Nr. 29/V/LS; Fläche: 10.196 ha,
- 7. Naturpark Schlern-Rosengarten**, D.L.H. vom 16.9.1974, Nr. 68; Fläche: 6.796 ha,
- 8. Naturpark Trudner Horn**, D.L.H. vom 16.12.1980, Nr. 85/V/LS; Fläche: 6.866 ha,
- 9. Großräumiges Landschaftsschutzgebiet „Tschöggberg“**: Landschaftspläne der Gemeinden Jenesien, Vöran und Mölten; Beschlüsse der Landesregierung vom 19.06.2006, Nr. 2240, vom 22.01.2007, Nr. 153, vom 4.06.2007, Nr. 1883,
- 10. Großräumiges Landschaftsschutzgebiet „Felixer Bergwiesen“**: Landschaftsplan der Gemeinde Unsere liebe Frau im Walde - St. Felix (Beschluss der Landesregierung vom 9.10.2006, Nr. 3657,
- 11. Großräumiges Landschaftsschutzgebiet „Spieler-Stoanerne Mandln“**: Landschaftsplan der Gemeinde Hafling (Dekret des Abteilungsdirektors vom 11.12.2001, Nr. 19/28.1),
- 12. Großräumiges Landschaftsschutzgebiet „Hirzer“**: Landschaftsplan der Gemeinde Schenna (Dekret des Abteilungsdirektors vom 11.09.2001, Nr. 14/28.1),
- 13. Großräumige Landschaftsschutzgebiete „Wolfsgrubner See - Oartl“, „Gstrahl-Perbetwiesen“, „Rittner Horn“**: Landschaftsplan der Gemeinde Ritten (D.L.H. vom 9.07.1997, Nr. 364/28.1),
- 14. Zwei Bannzonen angrenzend an das Biotop Stegener Ahrau**: Landschaftsplan der Gemeinde Bruneck (Beschluss der Landesregierung vom 18.03.2002, Nr. 922),
- 15. Landschaftlicher Gebietsplan „Seiser Alm“** - D.L.H. vom 10.02.1992, Nr. 269/V/81,
- 16. Gebietsplan „Montiggler Wald-Mitterberg“** - D.L.H. vom 28.12.1995, Nr. 349/28.1,
- 17. Landschaftlicher Gebietsplan Meran 2000** - D.L.H. vom 18.12.1974, Nr. 92, mittlerweile ersetzt durch Landschaftspläne der betroffenen Gemeinden
- 18. Großräumiges Landschaftsschutzgebiet „Horn“**: Landschaftsplan der Gemeinde Barbian (Beschluss der Landesregierung vom 30.06.2008, Nr. 2313).

b) Vom Verbot erfasste Flugtätigkeit

Von den im Landesgesetz Nr. 15/1997 angeführten Verboten sind neben den umgangssprachlich herkömmlichen Luftfahrzeugen wie Hubschraubern, Helikoptern und Flugzeugen auch sämtliche **Fluggeräte für Sport- und Freizeittätigkeiten im Sinne des Staatsgesetzes vom 25.03.1985, Nr. 106**¹⁸² erfasst. Bezogen auf Letztere sind für die Piloten auch die staatlichen Bestimmungen laut D.P.R. vom 5. August 1988, Nr. 404¹⁸³ verbindlich. Nachdem Sport- und Freizeitflüge laut staatlicher Regelung¹⁸⁴ nicht mehr als 500 Fuß (ca. 150 m) bzw. an Wochenenden und Feiertagen nicht mehr als 1.000 Fuß (ca. 300 m) über dem Boden vorgenommen werden dürfen, ergibt sich unter Berücksichtigung der oben abgebildeten Flugverbotskarte, dass derartige Flüge nur in und über den nicht mit Flugverbot versehenen Gebieten durchgeführt werden können. Die Gebiete mit Flugverbot laut Landesgesetz dürfen nämlich nicht unterhalb von 500 m über dem Boden überflogen werden.

Die im Landesgesetz Nr. 15/1997 angeführten Flugverbote gelten nicht

- **für die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei,**
- **für Linienflüge** (gestrichen wurden die bewilligten Nichtlinienflüge)
- **für Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung,**
- **für Materialtransportdienste,**
- **für Flugeinsätze im Auftrag einer Organisationseinheit des Landes zu institutionellen Zwecken sowie**
- **für den Flugbetrieb im Bereich von Flughäfen.**

c) Ausnahmegenehmigungen (Art. 1 Abs. 7)

Die bislang geltende Befugnis des jeweils für das betroffene Gebiet zuständigen Bürgermeisters, für einzelne Sport- oder Freizeitveranstaltungen oder Veranstaltungen im öffentlichen Interesse Ausnahmegenehmigungen im Ausmaß von höchstens vier Stunden am Tag zu erlassen, wurde vom Gesetzgeber gestrichen. Außerhalb der Verbotszonen genügt nunmehr allein die Einhaltung der staatlichen Flugvorschriften. Für Flüge für **Arbeiten und Personentransporte** innerhalb der Verbotszonen, die

- **im Rahmen von Initiativen von begründetem öffentlichen Interesse durchgeführt werden,**
- **den bestehenden Umweltbestimmungen nicht widersprechen und**
- **mit den Schutzvorgaben des betroffenen Gebietes vereinbar sind,**

oblag es laut Gesetzesnovelle¹⁸⁵ der Landesregierung, die Voraussetzungen für den Erlass von Ausnahmegenehmigungen festzulegen. Dies erfolgte mit der **Durchführungsverordnung**¹⁸⁶ **zum**

¹⁸² Staatsgesetz vom 25.03.1985, Nr. 106 („Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).

¹⁸³ D.P.R. vom 5.08.1988, Nr. 404 („Durchführungsverordnung zum Staatsgesetz vom 25. März 1985, Nr. 106 betreffend die Regelung der Sport- und Freizeitflüge“), abgeändert durch D.P.R. vom 28.04.1993, Nr. 207 („Verordnung zur Änderung des D.P.R. vom 5. August 1988, Nr. 404, Durchführungsverordnung zum Staatsgesetz vom 25. März 1985, Nr. 106 betreffend die Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).

¹⁸⁴ Der Art. 6 Absätze 2, 3 und 4 des D.P.R. vom 5.08.1988, Nr. 404 besagte: „(2) *Salvo quanto previsto dal comma 3, l'attività è consentita fino ad un'altezza massima di 500 piedi (150 m circa) dal terreno, misurata rispetto al punto più elevato nel raggio di 3 chilometri, tenendosi a distanza di sicurezza dagli ostacoli ed in ogni caso non inferiore ai 5 km dagli aeroporti non ubicati entro ATZ (Aerodrome Traffic Zone).* (3) *Nei giorni di sabato, domenica e nelle altre festività nazionali il limite di cui al comma 2 è di 1.000 piedi (300 metri circa) [...].* (4) *È vietato il sorvolo dei centri abitati, degli agglomerati di case ed assembramenti di persone, di caserme, di depositi di munizioni, di porti militari, di aree riservate ai fini della sicurezza dello Stato, di stazioni ferroviarie ed altri centri, di vie di comunicazioni, di centrali elettriche, di dighe, di ospedali, di carceri, di opifici, nonché il lancio di oggetti e di liquidi in volo. È altresì vietato il sorvolo delle autostrade, delle strade statali e delle linee ferroviarie, le quali, quando strettamente necessario, potranno tuttavia essere sorvolate in senso ortogonale.*”

¹⁸⁵ Siehe Art. 1 Abs. 7 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 in geltender Fassung. Dieser besagt: „Die Landesregierung erlässt eine Verordnung, die festlegt, in welchen Fällen für eine beschränkte Zeit Flüge für Arbeiten und

„**Fluggesetz**“ **Nr. 15/1997**, mit der jene Fälle geregelt wurden, in denen Flüge, abweichend von den in Art. 1 Absätze 1 (Flugverbote in Naturparks, Biotopen, Gebietsplänen) sowie 2 (Flugverbote aufgrund spezifischer landschaftlicher Unterschutzstellung im Landschaftsplan sowie in Gebieten über 1600 m Meereshöhe) erlaubt werden konnten.

Laut Durchführungsverordnung in jedem Fall verboten waren das Starten und Landen sowie Fliegen unterhalb von 500 m über dem Boden in geschützten **Biotopen** laut Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16.¹⁸⁷ Was die Flugtätigkeit im Gebiet des „**Nationalparks Stilfserjoch**“ anbelangte, anerkannte die Formulierung im novellierten Fluggesetz Nr. 15/1997 in Art. 1 Abs. 3¹⁸⁸ ausdrücklich die Anwendung der Flugbeschränkungen gemäß staatlichem Rahmengesetz Nr. 394/1991. In Kohärenz zum Urteil des Staatsrats Nr. 4469/01¹⁸⁹, demzufolge die Autonome Provinz Bozen zur Ausübung der Verwaltungsbefugnisse betreffend den Nationalpark Stilfserjoch nur bis zur Errichtung des diesbezüglichen Konsortiums befugt war, erschien es schlüssig, die Ermächtigungsbefugnis für Ausnahmen und auch die Ahndung im Falle widerrechtlicher Flugtätigkeit im Sinne des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 der Parkbehörde zuzusprechen. Im Falle einer anders lautenden Auslegung hätte es unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs¹⁹⁰ vor Verabschiedung des Landesgesetzes des vorherigen Einvernehmens mit dem Staat bedurft.¹⁹¹ Gemäß später im gesamten Nationalparkgebiet geltender und von der Autonomen Provinz Bozen mitgetragener „Vorübergehenden Regelung für den Erlass von Ermächtigungen“ vom 18. Juli 2003¹⁹² oblag die Erteilung von Flugermächtigungen den gebietsmäßig jeweils zuständigen

Personentransporte, abweichend von den in den Absätzen 1, 2 und 3 enthaltenen Verboten, durchgeführt werden können, sofern es sich um Initiativen von begründetem öffentlichen Interesse handelt, die den bestehenden Umweltbestimmungen nicht widersprechen, und die Flugtätigkeit mit den Schutzvorgaben des betroffenen Gebietes vereinbar ist.“

¹⁸⁶ Mit Beschluss der Landesregierung vom 3.12.2007, Nr. 4175 („Genehmigung der Verordnung im Sinne von Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 in geltender Fassung“) wurde eine erste Durchführungsverordnung genehmigt, die jedoch aufgrund von Einwänden der Kontrollsektion des Rechnungshofs Bozen (Rilievo n. 4 del 29.02.2008) nicht registriert wurde. Letztere hatte festgehalten wie folgt: „[...] *Si restituisce non registrato l'unito provvedimento osservando che non tutti i casi indicati dall'art. 2 possono ritenersi di fondato interesse pubblico non contrastanti con la normativa ambientale vigente, presupposto stabilito all'art. 1, comma 7 della L.P. 15/1997 per autorizzare le deroghe ai divieti. Il regolamento considera di interesse pubblico solo i voli per riprese aeree (lett. d del punto 1 dell'art. 2) ed i voli a scopi pubblicitari e promozionali (punto 2 dell'art. 2). L'art. 1, comma 1 della L.P. citata, oltre ai divieti di decollo e di atterraggio include anche il divieto di sorvolo di aereomobili a motore a quote inferiori a metri 500 dal suolo. Il punto 4 dell'art. 2 del provvedimento in esame però non contiene quest'ultimo divieto. Inoltre la lettera d) citata si osserva che nel testo in lingua tedesca la dizione „für touristische Belange“ non si riferisce ai voli per riprese aeree come stabilito nel testo in lingua italiana.*“

Mit Beschluss der Landesregierung vom 9.06.2008, Nr. 2020 wurde der Beschluss vom 3.12.2007, Nr. 4175 in der Folge widerrufen und die nunmehr geltende Durchführungsverordnung (Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008, Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) genehmigt.

¹⁸⁷ Siehe Art. 2 Abs. 4 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008, der besagt: „*Das Starten und Landen sowie das Fliegen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen sind unterhalb von 500 Metern über dem Boden in geschützten Biotopen laut Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung, verboten.*“

¹⁸⁸ Der Art. 1 Abs. 3 des Fluggesetzes in geltender Fassung besagt: „*In dem in der Provinz Bozen gelegenen Gebiet des Nationalparks Stilfser Joch gelten die vom staatlichen Rahmengesetz über die Schutzgebiete vom 6. Dezember 1991, Nr. 394, vorgesehenen Flugbeschränkungen.*“

¹⁸⁹ Staatsrat, Urteil vom 20.08.2001, Nr. 4469/01.

¹⁹⁰ Urteil des Verfassungsgerichtshofs Nr. 271/1997.

¹⁹¹ Die seinerzeit vertretene Rechtsauffassung, wonach im der Autonomen Provinz Bozen zugehörigen Teil des „Nationalparks Stilfserjoch“ die Landesverwaltung Ermächtigungen und Strafen ausstellt, war somit zunächst als überholt anzusehen. Das (Außenamt-)Amt für den Nationalpark Stilfserjoch ist nunmehr (2025) jedoch der Landesverwaltung einverleibt. Eine Abstimmung auch im Sinne der Einheitlichkeit der Parkverwaltung mit der Flugregelung in den anderen beiden Teilgebieten des Nationalparks Stilfserjoch zeigte und zeigt sich im Rahmen der Genehmigung des Parkplanes und der Parkordnung zweckmäßig. Hierbei kann den Zuständigkeiten der verschiedenen Lokalverwaltungen (Region Lombardei, Provinz Trient, Provinz Bozen - Südtirol) Rechnung getragen werden.

¹⁹² Siehe Art. 2 Buchst. a) der „Vorübergehenden Regelung für den Erlass von Ermächtigungen“ („Regolamento provvisorio per il rilascio di autorizzazioni“), genehmigt mit Beschluss des Nationalparkrats vom 18.07.2003, Nr.

Außenamtsleitern der Nationalparkbehörde. Obwohl im Art. 1 Abs. 7 des novellierten Flugesetzes Nr. 15/1997 ausdrücklich vorgesehen, wurde in der Durchführungsverordnung zum Flugesetz daher folgerichtig auf eine Regelung der Ausnahmegenehmigungen für Flugtätigkeiten im Gebiet des „Nationalparks Stilsferjoch“ verzichtet. Allfällige spezifische Regelungen konnten bzw. sollten gemäß Art. 11 Absätze 3 und 4 des Rahmengesetzes¹⁹³ jedoch in der (noch) zu genehmigenden Parkordnung verankert werden.

Alle anderen Flugverbotszonen betreffend fanden sich in Art. 2 der Durchführungsverordnung zum 2007 novellierten Flugesetz Nr. 15/1997 - **Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008, Nr. 34** - folgende genehmigungsfähige Flugtätigkeiten angeführt:

- Flüge für **Wissenschafts-, Forschungs- oder Studienzwecke**. In diesem Fall war dem Antrag eine Kopie der Beauftragung beizulegen¹⁹⁴;
- Flüge für **protokollarische Zwecke**, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich war oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig waren;
- **Transport von Personen für die Durchführung von Lokalausgängen** im Rahmen der **Instandhaltung technischer Strukturen und genehmigter Bauarbeiten** sowie der **Transport von Personen und Materialien** zur genehmigten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich war oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig waren. Nachdem gemäß Art. 1 Abs. 5 des novellierten Flugesetzes die Flugverbote auf Materialtransportdienste nicht Anwendung fanden, handelte es sich hierbei um eine Spezifizierung, wonach der Transport von Personen in Flugverbotszonen im Gegensatz zu jenem von Material weiterhin ermächtigungspflichtig war;
- Flüge für **Luftaufnahmen für die Berichterstattung durch Rundfunk- und Fernsehanstalten** im Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen, auch sportlicher Natur, oder für **Luftaufnahmen für Sendungen kulturellen Inhalts (im öffentlichen Interesse und für touristische Belange)**. In diesem Falle war dem Antrag eine Kopie der Beauftragung beizulegen¹⁹⁵;
- Flüge für **Ausbildungszwecke**.

Laut Durchführungsverordnung Nr. 34/2008 erlaubt waren Flüge für Werbe- und Marketingzwecke, die von Trägern öffentlichen Interesses in Auftrag gegeben wurden. Ausdrücklich nicht zulässig waren hingegen Werbe-, Marketing- oder gewerbliche Flüge für einzelne Betriebe.¹⁹⁶

Wie bereits dargelegt musste es sich laut Art. 1 Abs. 7 des novellierten Flugesetzes Nr. 15/1997 bei sämtlichen Flügen jeweils um **Initiativen von begründetem öffentlichen Interesse** handeln, die nicht den bestehenden Umweltbestimmungen widersprachen.¹⁹⁷ Da die Flugtätigkeit mit den Schutzvorgaben

27. Genannte Regelung galt gemäß Art. 1 derselben ausdrücklich bis zum Inkrafttreten des Nationalparkplans und der Parkordnung.

¹⁹³ Gemäß Art. 11 Abs. 4 legt die Parkordnung etwaige Ausnahmen von den im Rahmengesetz über die Schutzgebiete vorgesehenen Verboten fest: „(4) *Il regolamento del parco stabilisce altresì le eventuali deroghe ai divieti di cui al comma 3.*“

¹⁹⁴ Siehe Art. 2 und 3 Abs. 5 der Durchführungsverordnung zum Flugesetz Nr. 34/2008.

¹⁹⁵ Ebd.

¹⁹⁶ Siehe: Art. 2 Abs. 2 der Durchführungsverordnung zum Flugesetz Nr. 34/2008.

¹⁹⁷ Diesbezüglich hielt der Rechnungshof - Kontrollsektion Bozen in seiner Begutachtung des Verordnungsentwurfs (Rilievo a vuoto n. 19 del 27.08.2008) anlässlich der Registrierung desselben fest: „*Si restituisce registrato l'unito provvedimento, fermo restando che tutte le iniziative elencate all'art. 1 [Art. 1 (Art der Flüge) Abs. 1 der Durchführungsverordnung] devono essere - come del resto indicato al punto 1 dello stesso articolo - di interesse pubblico. La legge provinciale di riferimento non prevede infatti il mero interesse turistico. [...] Resta pertanto fermo che anche i voli organizzati da istituzioni di pubblico interesse ai sensi del comma 2 dell'art. 2 [Art der Flüge] dovranno rivestire anch'essi un interesse pubblico [...].*“

des betroffenen Gebiets vereinbar sein musste, war bei der Erteilung der Flugerlaubnis in den Natura 2000-Gebieten den aus der FFH-Richtlinie¹⁹⁸ herrührenden Vorgaben Rechnung zu tragen (beispielsweise dem Störungsverbot in Vogelschutzgebieten¹⁹⁹). Für die Flüge waren laut Durchführungsverordnung in jedem Fall die kürzeste Flugroute und -dauer zu wählen und die Umweltbelastung möglichst gering zu halten.²⁰⁰

d) Antrag und Zuständigkeit für die Erteilung der Flugerlaubnis

Die Flugerlaubnis musste gemäß Art. 3 der Durchführungsverordnung Nr. 34/2008 mindestens 48 Arbeitsstunden vor der Durchführung des Fluges bei der Landesabteilung Mobilität beantragt werden.²⁰¹ Konnte die Erlaubnis **aus triftigen Gründen** nicht innerhalb dieser Frist beantragt werden, oblag es dem Flugunternehmen, die für die Erteilung der Flugerlaubnis zuständige Behörde und das gebietsmäßig zuständige Forstinspektorat über die Flugtätigkeit vor Beginn derselben rechtzeitig in Kenntnis zu setzen. Fand die Flugtätigkeit in Gebieten statt, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 (Landschaftsschutzgesetz)²⁰² als Naturpark ausgewiesen waren, musste die Meldung auch an die Landesabteilung Natur und Landschaft (nunmehr infolge der Zusammenlegung der Abteilungen Raumordnung und der Abteilung Natur und Landschaft: Abteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung) erfolgen.²⁰³ Konnte eine Flugtätigkeit nicht genau vorausgeplant werden, hatte das interessierte Flugunternehmen der für die Erteilung der Flugerlaubnis zuständigen Behörde mindestens 48 Arbeitsstunden vor der Durchführung des Fluges einen Zeitplan der möglichen Flüge mitzuteilen und sie über die tatsächliche Flugtätigkeit vor Durchführung derselben in Kenntnis zu setzen.²⁰⁴

Im Antrag waren anzugeben:

- a) Typ des Luftfahrzeugs
- b) Personalien des Eigentümers des Luftfahrzeugs und des Inhabers der Fluglizenz
- c) Personalien der Pilotinnen oder Piloten
- d) Zweck des Fluges
- e) Start- und Landeort
- f) Start- und Landezeit
- g) vorgesehene Flugroute.

Die Landesabteilung Mobilität konnte jederzeit weitere zweckdienliche Unterlagen anfordern. Die Flugerlaubnis selbst wurde vom Landeshauptmann erteilt und hatte genaue Vorschriften über die Durchführung des Fluges zu beinhalten.²⁰⁵ Sie wurde dem Antragsteller und dem gebietsmäßig zuständigen Forstinspektorat zur Kenntnis, sowie - sofern es sich um Flüge innerhalb von Naturparks handelt - auch der für Natur und Landschaft zuständigen Landesabteilung übermittelt.²⁰⁶ Im Bereich des „Nationalparks Stilfserjoch“ oblag die Erteilung der Ausnahmegenehmigung weiterhin zunächst dem Außenamtsleiter für das Südtiroler Gebiet des Nationalparks.

¹⁹⁸ Richtlinie 92/43/EWG des Europäischen Rates vom 21. Mai 1992 („Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen“).

¹⁹⁹ Diesbezüglich maßgeblich: Richtlinie 79/409/EWG des Europäischen Rates vom 2. April 1979 („Erhaltung der wild lebenden Vogelarten“).

²⁰⁰ Art. 2 Abs. 3 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008.

²⁰¹ Art. 3 Abs. 1 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008.

²⁰² Das Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 wurde mit Wirkung vom 1.07.2020 durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“) ersetzt. Der Art. 103 Abs. 6 des letztgenannten Gesetzes sieht vor: „Sofern nicht ausdrücklich anders bestimmt, bleiben sämtliche aufgrund der vorher geltenden Bestimmungen bestehende Bindungen aufrecht.“ Darunter fallen auch die landschaftlichen Unterschutzstellungen (Bindungen).

²⁰³ Art. 3 Abs. 2 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008.

²⁰⁴ Art. 3 Abs. 3 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008.

²⁰⁵ Art. 4 der Durchführungsverordnung Nr. 34/2008. Bis dahin war die Erteilung der Flugerlaubnis dem Direktor der Abteilung Natur und Landschaft übertragen. Eine Übertragung dieser Befugnis vom Landeshauptmann an die nunmehr hierfür zuständige Verwaltungsbehörde des Landes (Mobilität) wurde diskutiert.

²⁰⁶ Ebd.

e) Ahndung von Übertretungen

Bei nicht erlaubter oder nicht rechtzeitig gemeldeter Flugtätigkeit wurden vom **Direktor der Landesabteilung Mobilität** die Verwaltungsstrafen des novellierten „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997²⁰⁷ verhängt.²⁰⁸ Mit der Aufsicht über die Einhaltung der Bestimmungen des „Fluggesetzes“ waren die Organe der Stadt- und Ortspolizei, der Forstpolizei sowie - auf Antrag des Landeshauptmanns - die staatlichen Polizeiorgane betraut.²⁰⁹ In den Naturparks und Biotopen war die Aufsicht auch dem Personal der Landesämter für Naturparks und Landschaftsökologie (mittlerweile infolge der Ämterreform: Amt für Natur und Amt für Gemeinde- und Landschaftsplanung) übertragen.²¹⁰ Für sämtliche Übertretungstatbestände, spricht

- das Starten und Landen sowie Überfliegen in Flughöhen unter 500 m in Biotopen,
- das Starten und Landen sowie Überfliegen in Flughöhen unter 500 m ohne Ausnahmeerlaubnis in Naturparks und mit übergemeindlichen Gebietsplänen geschützten Bereichen,
- das Starten und Landen sowie Überfliegen in Flughöhen unter 500 m ohne Ausnahmeerlaubnis in laut spezifischen Landschaftsplanbestimmungen mit Verbot belegten Zonen sowie in allen Gebieten über 1600 m Meereshöhe,
- das Überfliegen des Bozner Talkessels für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts während der Nacht und am Nachmittag (d. h. während der Stunden, auf die sich das Verbot laut Beschluss der Landesregierung erstreckt) sowie
- die unerlaubte Beförderung von Personen zum Skifahren (Heliskiing) und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete,

galt derselbe Strafsatz von 1.000,00 bis 6.000,00 Euro, der im Wiederholungsfalle verdoppelt wurde. Die Ahndung der Übertretungen folgte den Verfahrensvorschriften und Fristen des Landesgesetzes Nr. 9/1977²¹¹, das die Übernahmenorm auf Landesebene des staatlichen Gesetzes für Verwaltungsstrafen Nr. 689/1981²¹² darstellte. Insbesondere hatte die sanktionierende Behörde dem Übertreter die Möglichkeit der Bezahlung eines Betrages in herabgesetztem Ausmaß einzuräumen.²¹³

Im Gebiet des Nationalparks Stilfserjoch oblag die Ahndung von Übertretungen des Flugverbotes gemäß staatlichem Rahmengesetz Nr. 349/1991 dem Außenamtsleiter des betroffenen Gebietes des Nationalparks. Diesbezüglich war zur Kenntnis zu nehmen, dass die Anwendbarkeit der im Art. 11 Abs. 3 Buchst. h) des staatlichen Rahmengesetzes Nr. 394/1991 enthaltenen Verbotsnorm²¹⁴ und der im Art. 30

²⁰⁷ Art. 6 der Durchführungsverordnung zum Fluggesetz Nr. 34/2008 und Art. 3 des novellierten Fluggesetzes Nr. 15/1997.

²⁰⁸ Mit Dekret des Direktors der Landesabteilung Mobilität vom 3. Oktober 2008, Nr. 609/38.1 („Übertragung von Verwaltungsbefugnissen eigener Zuständigkeit an den Direktor des Amtes für Planung und Gütertransporte“), veröffentl. im Amtsblatt der Region vom 21.10.2008, Nr. 43/I-II, wurde die Befugnis zur Verhängung der Verwaltungsstrafen im Sinne des Art. 6 Abs. 2 der Durchführungsverordnung Nr. 34/2008 dem Direktor des Landesamts für Planung und Gütertransporte übertragen.

²⁰⁹ Siehe: Antrag des Landeshauptmanns an das Regierungskommissariat vom 10.03.1998, Prot. Nr. 11.03/2943 und Schreiben des Regierungskommissariats vom 14.03.1998, Prot. Nr. 20999.

²¹⁰ Siehe: Art. 3 Abs. 3 des Landesgesetzes Nr. 15/1997.

²¹¹ Landesgesetz vom 7.01.1977, Nr. 9 („Verfahrensvorschriften für die Anwendung der Verwaltungsstrafen“).

²¹² Staatsgesetz vom 24.11.1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“).

²¹³ Siehe Art. 6 des Landesgesetzes Nr. 9/1977: „(1) Innerhalb von 60 Tagen nach unmittelbarer Vorhaltung oder, falls eine solche nicht erfolgt ist, nach Zustellung der wesentlichen Angaben über die Übertretung, ist die Zahlung eines Betrages in herabgesetztem Ausmaße zulässig; der Betrag, der ein Drittel des Höchstbetrages der für die begangene Übertretung vorgesehenen Strafe oder, falls günstiger, das Doppelte des Mindestbetrages der gesetzlich vorgesehenen Strafe, sofern ein solcher angegeben ist, beträgt, ist, zuzüglich der Verfahrenskosten, an den Schatzmeister des Landes oder zu Händen des ermittelnden Beamten, falls dieser dazu ermächtigt ist, zu zahlen. Die Zahlung der Strafe in herabgesetztem Ausmaß hat befreiende Wirkung für alle Verpflichteten.“

²¹⁴ Der Art. 11 Abs. 3 Buchst. h) besagt: „[...] in den Parks sind die Tätigkeiten und Bauwerke, welche den Schutz der Landschaft und der geschützten natürlichen Bereiche unter besonderer Berücksichtigung der geschützten Pflanzen und Tiere und deren Lebensräume beeinträchtigen könnten, verboten. Im Besonderen ist verboten: ...h) der

Abs. 1²¹⁵ desselben Gesetzes vorgesehenen Strafnorm gerichtlich bestätigt wurde.²¹⁶ Somit durfte auch der Art. 9 des Staatsgesetzes Nr. 689/1981 nicht vernachlässigt werden: Dieser sah vor, dass im Falle der Anwendbarkeit einer Strafrechtsnorm nicht etwaige von einem Landesgesetz der Autonomen Provinz Bozen für dieselbe Tat vorgesehene Verwaltungsstrafen verhängt werden konnten.²¹⁷ In diesem Sinne bestand die Ahndung der Übertretung des Flugverbots im Nationalparkgebiet in der Meldung des Straftatbestandes an die Staatsanwaltschaft.

nicht ermächtigte Überflug mit Luftfahrzeugen, vorbehaltlich der Vorgaben der Gesetze zur Regelung der Luftfahrt“.

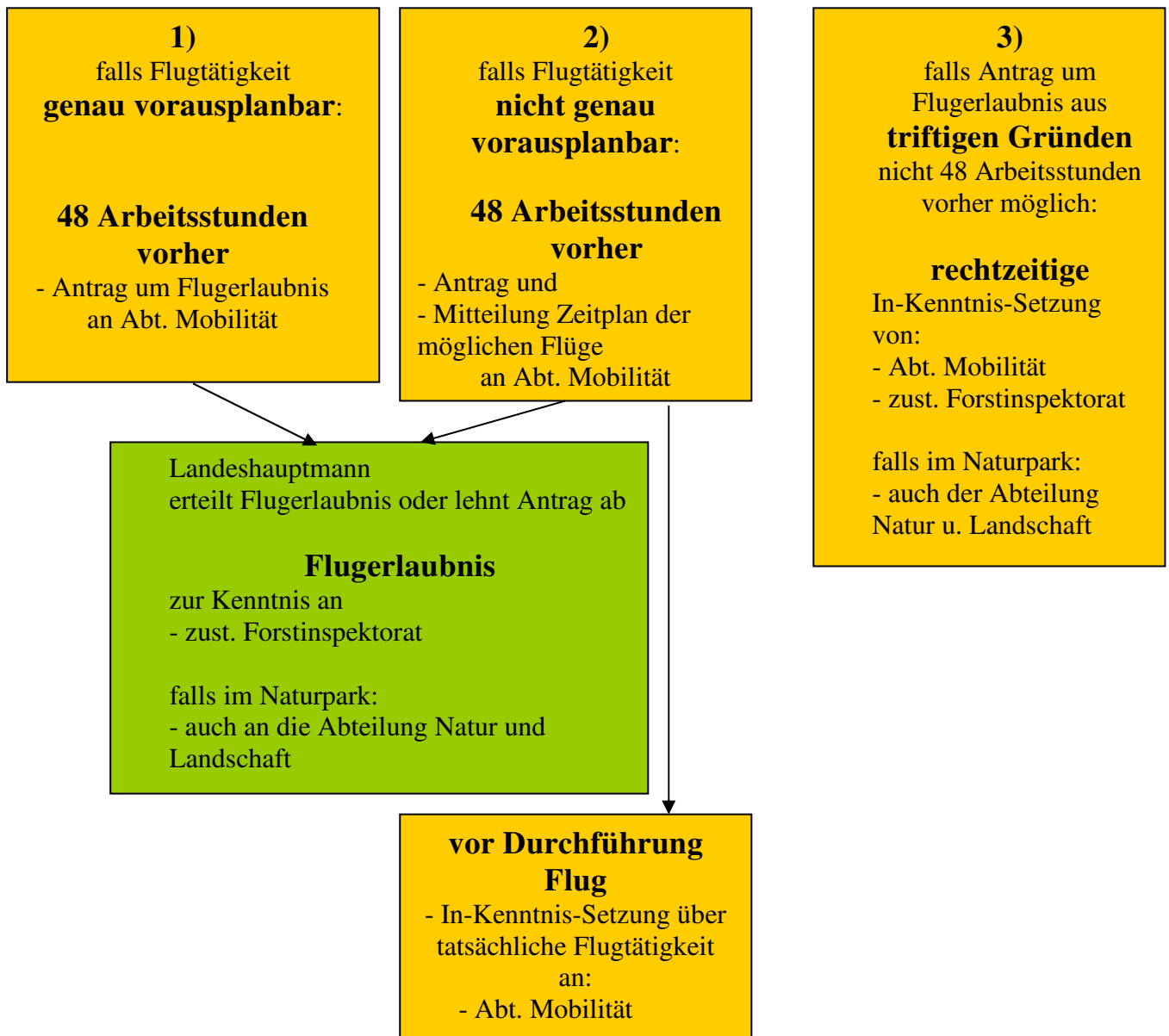
²¹⁵ Der Art. 30 Abs. 1 des staatlichen Rahmengesetzes Nr. 394/1991 besagt: „[...] Wer die Bestimmungen gemäß Artikel 11, Absatz 3 und 19, Absatz 3 verletzt, wird mit einer Haftstrafe bis zu sechs Monaten oder einer Geldbuße von 200.000 bis 25 Millionen Lire bestraft. Im Wiederholungsfalle werden die Strafen verdoppelt.“

²¹⁶ Siehe: Urteil des Kassationsgerichtshofs Nr. 8561, 1995.

²¹⁷ Der Art. 9 Abs. 2 des Staatsgesetzes vom 24.11.1981, Nr. 689 besagt: „Tuttavia quando uno stesso fatto è punito da una disposizione penale e da una disposizione regionale o delle Province autonome di Trento e di Bolzano che preveda una sanzione amministrativa, si applica in ogni caso la disposizione penale, salvo che quest’ultima sia applicabile solo in mancanza di altre disposizioni penali.“

Übersicht:

Vor Durchführung der Flugtätigkeit:



Bei nicht erlaubter oder nicht rechtzeitig gemeldeter Flugtätigkeit:

Meldung/Vorhaltung seitens

- der **Organe der Stadt- oder Ortspolizei**,
- der **staatlichen Polizeiorgane**
- der **Forstpolizei** und
- im Bereich von Naturparken und Biotopen auch das **Personals der Landesämter für Landschaftsökologie und für Naturparke**

zur Bearbeitung an Landesabteilung Mobilität

Flugtätigkeiten im **Nationalpark Stifserjoch** unterliegen den Bestimmungen des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete vom 6. Dezember 1991, Nr. 394: Erteilung der Flugerlaubnis und Ahndung widerrechtlicher Flüge obliegen der **Nationalparkbehörde**

5) Zwischenbilanz 2007

Rückblickend zeigte sich, dass das Landesgesetz Nr. 15/1997 dem bereits Anfang der 90er Jahre wahrgenommenen Erfordernis folgte, die vermehrt stattfindende Flugtätigkeit auf Landesebene einzuschränken, wobei hauptsächlich jene Aktivitäten eingedämmt werden sollten, die lediglich der privaten Erbauung dienten und weniger tatsächlichen und im öffentlichen Interesse nachvollziehbaren Notwendigkeiten. Ausgehend von bislang geltenden punktuellen Flugverböten, die in einzelnen landschaftlichen Unterschutzstellungen verankert waren, sollte eine gesetzliche Norm geschaffen werden, die einheitliche Regelungen für das gesamte Landesgebiet enthielt. Die allgemein anerkannte primäre Zuständigkeit der Autonomen Provinz Bozen im Bereich des Landschaftsschutzes konnte als Grundlage dienen, die die Regelung der Flugtätigkeit auf Landesebene verfassungsrechtlich konform zu gestalten, wobei allerdings die Begriffe „Landschafts- und Umweltschutz“ eine nicht unwesentliche Dehnung erfuhren, die Transportwesen- und Flughafenzompetenzen auf die hinteren Ränge verwies. Allein die gewählte Wortwahl, dass „ermächtigte Nichtlinienflüge“ von den Flugverböten des LG 15/1997 befreit waren, erwies sich bald als konfliktrrchtige Formulierung und infolge der im Bereich der Luftfahrt auf Staatsebene erfolgten Deregulierung als kritischer Punkt der Gesetzesregelung überhaupt, insoweit letztlich nahezu sämtliche Flugunternehmen über ministerielle Ermächtigungen verfügten. Deutlich kristallisierte sich heraus, dass damit die eigentlichen Adressaten der Regelung nicht nur praktisch, sondern auch rechtlich aus dem Verbotsgeflecht auszuscheren drohten. Die entstandene Gesetzeslücke wurde schließlich von der Rechtsprechenden Gewalt geschlossen, die in diesem Punkt die Legislative ersetzte. Im Rahmen der Gerichtsverfahren zeigte sich die 1997 erlassene landesgesetzliche Regelung letztlich aber auch und verstärkt als „Austragungsort“ von Zuständigkeitskonflikten, nicht nur zwischen Staat und Provinz, sondern auch mit der Nationalparkbehörde und schließlich mit der staatlichen Behörde für Zivile Luftfahrt (ENAC). Die Änderung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, denen eine teilweise auch nur unter dem „erzieherischen“ und nicht unbedingt verwaltungstechnisch praktikablen Gesichtspunkt erfolgte Normierung kaum mehr standzuhalten vermochte, sowie die Suche nach einer möglichst breit wirkenden Kompromisslösung zeigten sich sehr bald als Grundproblem bei der Anwendung des Landesgesetzes. Die Abstimmung der Spezialgesetzgebungen im Bereich des Umwelt- und Landschaftsschutzes und der Luftfahrt, die selbst ständigen Wandlungen und beschleunigten Änderungsprozessen unterlagen, erwies und erweist sich äußerst schwierig allein schon aufgrund der Verwendung verschiedener Begriffsdefinitionen und Einwirkens auch überstaatlicher Normen. Inwieweit die erfolgte Gesetzesnovelle den tatsächlichen Schutz- und „Flug“anforderungen gerecht zu werden vermochte, sollte sich in der Folge zeigen. Unter Berücksichtigung der Anzahl der aufgrund der ursprünglichen Formulierung des Fluggesetzes von 1997 angefallenen Verfahren und zunehmender Notwendigkeit rechtlicher Abklärung durch Gerichte verschiedenster Instanzen erschien die in Kraft getretene Regelung laut Landesgesetzesnovelle in jedem Fall begrüßenswert, wenngleich gewisse Mängel oder Verfahrensdefizite auch in der Neuregelung nicht vollständig behoben wurden. Wie das novellierte Landesgesetz den Spagat zwischen „freiem Flug für freie Bürger“ und dem „Schutz des Murmeltiers vor Lärmbelästigung“ zu bewältigen suchte, sollte sich in der praktischen Anwendung zeigen.

Im Rahmen der Neuformulierung des Landesgesetzes Nr. 15/1997 wurde die Zuständigkeit der Verwaltung der Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes von der Landesabteilung Natur und Landschaft (mittlerweile Landesabteilung für Natur, Landschaft und Raumentwicklung) auf die Landesabteilung Mobilität übertragen.

6) Zum 2007 „neu formulierten Fluggesetz“ Nr. 15/1997 ergangene Rechtsprechung

Trotz Umformulierung des „Fluggesetzes“ und der Neuformulierung der Durchführungsverordnung zum selben zeichnete sich auch die der Übertragung der Zuständigkeit an die Landesabteilung Mobilität folgende Zeit weiterhin als konfliktträchtig, was sich in zahlreichen Gerichtsverfahren niederschlug.

2012

a) Landesgericht Bozen, Urteil vom 15.06.2012, Nr. 647/2012 (*Befugnis der Provinz zum Schutz der Landschaft umfasst auch jene zum Schutz der Umwelt vor Lärmbelästigung und schließt Beschränkungen für Hubschrauber mit ein*)

Die Umstände, die zur Verhängung der angefochtenen (3) Verwaltungsstrafen geführt hatten, wurden von dem in der mündlichen Verhandlung vom Gericht einvernommenen Aufsichtsbeamten wie folgt geschildert: „[...] Gegen neun Uhr morgens sahen wir einen Hubschrauber, der von Herrn A.A. gesteuert wurde, in der Nähe der Schutzhütte Grödnerjoch landen [...]; nach der Landung auf dem schneebedeckten Platz in der Nähe der angeführten Hütte nahmen wir die Personalien des Piloten auf und erstellten ein erstes Vorhaltungsprotokoll wegen Verstoßes gegen das Landesgesetz vom 27.10.1997, Nr. 15; nachdem einige Personen in Skibekleidung aufgenommen worden waren, startete Herr A.A. erneut und landete etwa zwanzig oder dreißig Minuten später erneut ohne die zuvor aufgenommenen Personen; zu diesem Zeitpunkt erstellten wir ein zweites Vorhaltungsprotokoll. Die Szene wiederholte sich mit der Aufnahme weiterer Personen in den Hubschrauber; etwa zwanzig oder dreißig Minuten später [...] landete Herr A.A. erneut und wir erstellten ein drittes Vorhaltungsprotokoll. Ich gebe an, dass Herr A.A. die Vorhaltungsprotokolle nicht annahm, ein Umstand, den wir auf dem Vorhaltungsprotokoll vermerkt haben [...].“

Im Anschluss an die beschriebene Feststellung der Übertretung und Erstellung der Protokolle übermittelte der Direktor des Landesamtes für Planung und Güterverkehr mit Schreiben Nr. 75.05/3091, Nr. 75.05/3098 und Nr. 75.05/3099, allesamt vom 18. Mai 2009 [...], Herrn A.A. in seiner Eigenschaft als materiellem Übertreter und der Fa. X.X. KG die Einzelheiten der Übertretung des Landesgesetzes Nr. 15/1997, dessen Art. 1 wie folgt lautet:

„(1) Zum Schutz der natürlichen Umwelt und auch zum Schutz vor Lärmbelästigung ist es in den Gebieten, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 [Landschaftsschutzgesetz], in geltender Fassung, als Naturparke und Biotope ausgewiesen sind, sowie im Bereich von übergemeindlichen landschaftlichen Gebietsplänen verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als 500 Metern zu überfliegen.

(2) Dieselben Verbote gelten in Zonen, für welche die spezifische landschaftliche Unterschutzstellung diese vorsieht, sowie in allen Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe [...].“

Der in reduzierter Form zu zahlende Betrag wurde mit 4.000,00 € für jede einzelne Übertretung festgesetzt, d.h. mit dem Doppelten des Mindestbetrags der Verwaltungsstrafe laut Art. 3 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997.

In der Folge forderte der Direktor der Landesabteilung Mobilität mit drei separaten Zahlungsbefehlen - Prot. Nr. 38/01/75.01/xxx613 vom 22.11.2010, Prot. Nr. 38.01/75.01/xxx650 vom 23.11.2010 und Prot. Nr. 38.01/75.01/xxx629 vom 23.11.2010 - Herrn A.A., in der Person des Piloten und Hauptschuldners, und die Fa. X.X. [...], in der Person deren gesetzlichen Vertreters, Herrn C.C., als Solidarschuldner, zur Zahlung eines Betrags von 2.000,00 € zuzüglich 12,00 € für die Kosten des Verfahrens, d.h. insgesamt 2.012,00 € auf.

Die Höhe der Verwaltungsstrafe wurde im Zahlungsbefehl herabgesetzt, da die Verwaltung den Umstand zur Kenntnis nahm, dass die in Art. 8 des staatlichen Gesetzes Nr. 689/1981 vorgesehene Erhöhung der

Verwaltungsstrafe auf das Doppelte nur möglich war, wenn - wie in Art. 8/bis des genannten Gesetzes vorgesehen - die vorhergehende Übertretung durch eine endgültige Maßnahme festgestellt worden war. Für jede einzelne Übertretung wurde demnach nur die Mindeststrafe in der Höhe von 1.000,00 € verhängt, die nur einmal auf das Doppelte erhöht wurde, wie für den Wiederholungsfall („recidiva“) in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehen.

Mit ihrem ersten Klagegrund machte die Widerspruchsführerin im anhängig gemachten Gerichtsverfahren geltend, dass der Fehler der Verwaltung bei der Berechnung der Höhe der Verwaltungsstrafe von Anfang an dazu geführt hätte, dass es für Herrn A.A. unmöglich gewesen sei, die Zahlung im herabgesetzten Ausmaß vorzunehmen, und für diesen Fall die einzelnen Übertretungen nicht im Sinne der Rückfälligkeit („recidiva“) bei künftigen hypothetischen Verstößen hätten herangezogen werden dürfen.

Das angerufene Gericht erachtete diesen Klagegrund als unbegründet, da das die Verfahrensregeln für die Verhängung von Verwaltungssanktionen beinhaltende Landesgesetz Nr. 9/1977 nicht vorsah, dass die Zahlung des Strafbetrages im herabgesetzten Ausmaß die Anwendung der Folgen der Rückfälligkeit („recidiva“) bei späteren Verstößen ausschloss. Der Umstand, dass die ursprüngliche Vorhaltung mit einem höheren als dem endgültig festgesetzten Strafbetrag zugestellt wurde, war laut Gericht unerheblich, da der Direktor der Landesabteilung Mobilität mit den angefochtenen Zahlungsbefehlen die Beträge der Geldstrafen herabgesetzt hatte.

Auch der zweite Einwand, die Firma X.X. wäre, da sie mehrfach bei der Landesverwaltung eine Start- und Landeerlaubnis für das „Grödner Joch“ beantragt und keine Antwort erhalten hätte, davon ausgegangen, dass sie nach dem Grundsatz der stillschweigenden Zustimmung („silenzio assenso“) handelte, konnte laut Gerichtsentscheid nicht greifen. Hierzu genügte laut angerufenem Gericht die Feststellung, dass die **Rechtsordnung es keinesfalls zuließ, dem Schweigen der Öffentlichen Verwaltung die Wirkung einer Genehmigung *contra legem* zuzuschreiben.**

Mit einem dritten Klagegrund machte der Widerspruchskläger die absolute Unanwendbarkeit des Landesgesetzes Nr. 15/1997 geltend, da ein Pilot, der die Verbote des Landesgesetzes 15/1997 beachten wollte, dies nicht tun konnte, weil die staatliche Luftfahrkarte (Carta Aeronautica) im Gebiet der Provinz Bozen absolut unleserlich wäre, die Grenzen der Provinz Bozen auf dieser Karte nicht zu erkennen waren und von niemandem in der Luft nachvollzogen werden konnten.

Das Gericht befand auch diesen Klagegrund für unbegründet, da es nicht Sache des ordentlichen Richters sei, die angebliche Schwierigkeit bei der Anwendung einer Rechtsnorm zu beurteilen; es war **laut Gericht jedoch darauf hinzuweisen, dass es, wie die beklagte Landesverwaltung geltend machte, für jede Gemeinde der Provinz einen Plan mit den landschaftlichen Unterschutzstellungen gab, der mit Beschluss der Landesregierung genehmigt und im Amtsblatt der Region veröffentlicht wurde. Aus diesem Plan gingen die Landschaftsschutzgebiete hervor, von denen die Klägerin (Übertreterin) hätte Kenntnis haben können und auch müssen.**

Das Gericht wies außerdem darauf hin, dass die angebliche Schwierigkeit, ein gesetzlich festgelegtes Verbot einzuhalten, nicht als ausreichender Grund für die Legitimierung einer Übertretung angesehen werden konnte. Zumindest bei den beiden Übertretungen, die auf die erste folgten, war sich Herr A.A. vollkommen darüber im Klaren, dass er nicht landen und starten durfte; die Forstbeamten hatten nämlich versucht, ihm die Übertretung des Landesgesetzes sofort vorzuhalten, was nicht gelang, da der Pilot die Annahme des Vorhaltungsprotokolls verweigerte.

Mit einem vierten Rechtsmittelgrund machte die klagende Partei geltend, dass das Landesgesetz Nr. 15/1997 gegen Art. 10 der italienischen Verfassung verstieß, da die Bestimmungen, die dem ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) - und nicht der Landesverwaltung - die Zuständigkeit in Luftfahrtangelegenheiten übertragen, auf Verpflichtungen Italiens als Mitglied der internationalen Gemeinschaft, der ICAO und der Europäischen Gemeinschaft gegründet wären. Das angerufene Gericht befand die **Frage der Verfassungsmäßigkeit für offensichtlich unbegründet**, da die **Befugnisse der ENAC als alleiniger mit der „technischen Regulierung, Zertifizierung, Überwachung und Kontrolle im Bereich der Zivilluftfahrt“ betrauten Behörde durch das Landesgesetz Nr. 15/1997, das sich mit der Regelung der Flugaktivitäten zum Zwecke des Umweltschutzes befasst, in keiner Weise in Frage gestellt wurden. Die Regelung von Überflügen, Landungen und Starts führte nämlich eine**

Reihe von Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Landschaft ein, die keinen Bezug zum sich davon unterscheidenden spezifischen Thema des Luftverkehrs hatte.²¹⁸

Mit ihrem fünften Rechtsmittelgrund wies die Klägerin (Übertreterin) auf einen weiteren Widerspruch des Landesgesetzes zu Art. 117 der italienischen Verfassung hin, da dasselbe dem Staat die Gesetzgebungsbefugnis im Bereich des Umweltschutzes entzog. Auch dieser Rekursgrund wurde vom Gericht als offenkundig unbegründet abgewiesen: **Gemäß Art. 8 des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 31. August 1972, Nr. 670 („Genehmigung des vereinheitlichten Textes der Verfassungsgesetze, die das Sonderstatut für Trentino-Südtirol betreffen“)** stand der Provinz Bozen laut Gerichtsentscheid nämlich die ausschließliche Zuständigkeit im Bereich des Landschaftsschutzes und im Bereich des Schutzes der Verkehrswege von Landesinteresse („*tutela della comunicazione e dei trasporti di interesse provinciale*“) zu. Es war laut Gericht davon auszugehen, dass die Befugnis zum Schutz der Landschaft auch die Befugnis zum Schutz der Umwelt unter dem Gesichtspunkt der Lärmbelästigung umfasste, und Beschränkungen für den Start und die Landung von Hubschraubern miteinschloss.

Was die Höhe der Strafen anbelangte, so wies das Gericht darauf hin, dass nach den Bestimmungen des letzten Absatzes von Art. 5 des Landesgesetzes Nr. 9/1977 galt wie folgt: *„Sofern das Gesetz nichts anderes bestimmt, unterliegt derjenige, der mit einer Handlung oder Unterlassung verschiedene Bestimmungen, die Verwaltungsstrafen vorsehen, oder mehrmals dieselbe Bestimmung verletzt, der für die schwerere Übertretung vorgesehenen Strafe, unter Erhöhung bis um das Dreifache.“* Da die drei Verstöße gleich schwerwiegend waren und zur Verhängung einer Geldbuße in Höhe von 2.000,00 € führten, entsprach der Gesamtbetrag von 6.000,00 € laut angerufenem Gericht dem in der zitierten Landesbestimmung festgelegten Kriterium.

Aus sämtlichen angeführten Gründen wies das von der klagenden Partei (Übertreterin) angerufene Gericht sämtliche Widersprüche gegen die von der Landesverwaltung erlassenen Zahlungsbefehle zurück und erklärte die aufgeworfenen Fragen der Verfassungswidrigkeit für offensichtlich unbegründet.

2013

b) Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 17.07.2013, Nr. 81; Oberlandesgericht Trient - Außenstelle Bozen, Urteil vom 13.05.2015-3.05.2015, Nr. 89/2105 (Vorhaltung der Übertretung muss die tatsächlichen und rechtlichen Einzelheiten der Übertretung enthalten, die nicht nachträglich geändert werden können)

Mit Urteil vom 17.07.2013, Nr. 13 hob das Landesgericht Bozen-Außenstelle Bruneck den Zahlungsbefehl der Landesabteilung Mobilität auf, womit Herrn C.C. wegen Verletzung des Art. 1 Abs. 2 des Landesgesetzes vom 27.10.1997 die Bezahlung einer Verwaltungsstrafe im Ausmaß von 4.000,00 € auferlegt worden war (Prot. N. 30801/7501/xxx308 vom 9.12.2011). Im betreffenden Fall war mit einem Hubschrauber ein über 1600 m.ü.d.M. liegendes Gebiet in einer Flughöhe unter 500 m über dem Boden überflogen worden („*sorvolata la zona al di sopra di 1.600 metri sul livello del mare a quota inferiore a 500 m dal suolo*“). Die Aufhebung des Zahlungsbefehls durch das Gericht erfolgte mit der Begründung, dass im dem Zahlungsbefehl vorangehenden Schreiben (Vorhaltung) der Landesverwaltung nicht die

²¹⁸ Im Orig.: „[...] *La questione di legittimità costituzionale è manifestamente infondata, in quanto le competenze dell'ENAC quale unica autorità deputata alla 'regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile' non è in alcun modo messa in discussione dalla legge provinciale che si occupa di disciplinare le attività di volo per fini di tutela ambientale. La disciplina sui sorvoli, sugli atterraggi e sui decolli introduce, dunque, un complesso di misure di tutela ambientale e paesaggistica, che non ha alcun riferimento alla diversa, specifica materia del trasporto aereo [...]*“.

Übertretung des Verbots des Überflugs von oberhalb von 1.600 m Meereshöhe liegenden Gebieten laut Art. 1 Abs. 2 des „Fluggesetzes“ Nr. 15/1997, sondern die Übertretung des Verbots des Überflugs eines landschaftlich geschützten Gebiets im Sinne von Art. 1 Abs. 1 desselben Gesetzes beanstandet worden war („*Violazione del divieto di sorvolo di zone situate a un'altitudine superiore a 1.600 m, di cui al co. 2 dell'art. 1 l. prov. cit., [e non] [...] la violazione di cui all'art. 1 comma 1 della legge provinciale n. 15/1997, ovvero il sorvolo di zona paesaggistica dove, per legge, è vietata la condotta posta in essere*“), und somit von der Verwaltung - Jahre nach der beanstandeten Flugtätigkeit - eine unzulässige Änderung der Vorhaltung vorgenommen wurde, auf welche sich der Zahlungsbefehl gestützt hatte. **Gegen dieses Urteil wurde seitens der Landesabteilung Mobilität Rekurs (RG Nr. 25/2014) vor dem Oberlandesgericht Trient - Außenabteilung Bozen, eingebracht**, welches zur Streitangelegenheit unter vollinhaltlicher Bestätigung des Urteils erster Instanz mit **Urteil vom 13.05.2015 -23.05.2015, Nr. 89/2105** wie folgt befand:

Die Vorhaltung der Übertretung vom 29.5.2008 hatte folgenden Inhalt: „*Aus dem Übertretungsprotokoll Nr. 10367 vom 10. April 2008, verfasst vom Aufsichtsbeamten [...] T.T. [...], geht hervor, dass am 12. März 2008 um 9.50 Uhr die [...] Örtlichkeit [...] mit dem Hubschrauber des Typs [...] überflogen wurde. Die landschaftliche Unterschutzstellung für das betreffende Gebiet war mit Beschluss der Landesregierung vom 19. Juni 2006, Nr. 2241 genehmigt worden. Gemäß Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15 vom 27. Oktober 1997 ist es in den Gebieten der Autonomen Provinz Bozen, die einer landschaftlichen Unterschutzstellung unterliegen, verboten, zu landen und dieselben in einer Flughöhe von weniger als 500 m zu überfliegen.*“

Damit war laut Gericht die Verletzung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 vorgehalten worden, der wie folgt lautete: „*Zum Schutz der natürlichen Umwelt und auch zum Schutz vor Lärmbelästigung ist es in den Gebieten, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 [Landschaftsschutzgesetz], in geltender Fassung, als Naturparke und Biotope ausgewiesen sind, sowie im Bereich von übergemeindlichen landschaftlichen Gebietsplänen verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als 500 Metern zu überfliegen.*“

Dem Zahlungsbefehl (Prot. Nr. 3801 vom 9.12.2011) wurde hingegen eine vermeintliche Verletzung des zweiten Absatzes des Art. 1 des Landesgesetzes zugrunde gelegt, der vorsah wie folgt: „*Dieselben Verbote gelten in Zonen, für welche die spezifische landschaftliche Unterschutzstellung diese vorsieht, sowie in allen Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe.*“

In der Tat hatte die Landesabteilung im Verlauf der Abwicklung des Verwaltungsverfahrens der späteren (Widerspruchs-)Klägerin mitgeteilt, dass das betreffende Gebiet, obwohl - wie aus dem Vorhaltungsprotokoll Nr. 10367 vom 10. April 2008 hervorging - zwar über einen Landschaftsplan unter Schutz gestellt war, in diesem aber kein ausdrückliches Flugverbot vorgesehen war, wie es Art. 1 Abs. 2 des LG. Nr. 15/1997, in geltender Fassung, aber einforderte (im Orig.: „*che la zona, pur essendo interessata da un piano paesaggistico, come peraltro risulta dal verbale di trasgressione n. 10367 del 10 aprile 2008, non contiene un espresso divieto di sorvolo, come richiesto dall'articolo 1, comma 2 della L.P. n. 15/1997 e successive modifiche*“). Gleichzeitig hatte die Verwaltung jedoch festgehalten - und so lautete auch die Begründung im Zahlungsbefehl - wie folgt: „*Die vorgehaltene Übertretung wurde in der Tat - wie aus dem Übertretungsbericht der Forststation [...] vom 10. April 2008 hervorgeht - im Sinne von Art. 1 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15 vom 27. Oktober 1997 begangen, insoweit der Hubschrauber das oberhalb von 1.600 m über dem Meeresspiegel liegende Gebiet in einer Höhe von weniger als 500 m über dem Boden überflog.*“²¹⁹

Es war laut Gericht offensichtlich, dass **Vorhaltung und nachfolgender Zahlungsbefehl Sachverhalte darstellten, welche der Gesetzgeber unterschied, insoweit er alternativ auf einer Seite den Überflug von (übergemeindlichen) Landschaftsplänen unterworfenen Bereichen („*sorvolo di zone soggette a piani paesaggistici (intercomunali)*“), andererseits den Überflug „*von Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe*“ vorsah.**

²¹⁹ Im Orig.: „*La violazione contestata è stata effettivamente commessa, ai sensi dell'articolo 1, comma 2 della legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15, come si evince dal verbale di trasgressione della stazione forestale [...] del 10 aprile 2008, in quanto l'elicottero ha sorvolato la zona al di sopra di 1.600 m sul livello del mare a quota inferiore a 500 metri dal suolo [...].*“

Sei es Art. 4 des Landesgesetzes vom 7. Jänner 1977, Nr. 9 („Verfahrensvorschriften für die Anwendung der Verwaltungsstrafen“), sei es Art. 14 (Vorhaltung und Zustellung - Contestazione e notificazione) des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“), forderten ein, dass dem Übertreter *„die wesentlichen Angaben über die Übertretung“ („gli estremi della violazione“)* vorgehalten werden. Wie von der Rechtsprechung präzisiert, handelte es sich um die **wesentlichen Sachverhalts- und rechtlichen Angaben („estremi di fatto e di diritto“)**, die in der Folge von der Verwaltung nicht mehr abgeändert werden durften. Diesbezüglich verwies das angerufene Gericht auf das Urteil des Kassationsgerichtshofs vom 26.10.2006, Nr. 23018: *„[...] Im Bereich der verwaltungsrechtlichen Sanktionen muss die Vorhaltung der Übertretung die tatsächlichen und rechtlichen Einzelheiten der Übertretung enthalten, die von der Verwaltung nicht nachträglich geändert werden können; die Vorhaltung unterliegt weder besonderen Formalitäten noch bestimmten Mustern, sondern kann in jedem Dokument enthalten sein, das dem Betroffenen zugestellt wird, einschließlich jenem, womit letzterer gemäß Art. 7 des staatlichen (Verwaltungsverfahren-)Gesetzes Nr. 241 von 1990 über die Einleitung eines Verfahrens gegen ihn informiert wird.“*²²⁰

Im konkreten Fall stellte die Höhenlage des Gebiets, auf deren Grundlage sich der Überflug als Übertretung ergab, laut angerufenem Gericht einen vom vorgehaltenen Sachverhalt vollkommen unterschiedlichen tatsächlichen Umstand (circostanza di fatto) dar, der nicht auf einem physisch-geografischen und damit letztlich naturgegebenen, sondern vielmehr einem rechtlichen Element fußte, sprich dem Vorhandensein eines spezifischen landschaftsplanerischen Instruments (landschaftliche Unterschutzstellung). Angesichts der Neuheit des für die Übertretung als charakteristisch angesehenen Elements erschien dem angerufenen Gericht der notwendige Zusammenhang zwischen vorgehaltenem und sanktioniertem Verhalten nicht gegeben mit damit zusammenhängender Verletzung auch des Rechts auf Verteidigung des angeblichen Übertreters bzw. solidarisch haftenden Widerspruchsklägers; dies, insoweit während des Verwaltungsverfahrens letzterer dahin verleitet wurde, darauf zu vertrauen, dass lediglich die Verletzung der landschaftlichen Bestimmungen Gegenstand der Vorhaltung gebildet hätten. Das angerufene Gericht verwies dabei auf die im Urteil des Kassationsgerichtshofs vom 4.05.2011, Nr. 9790 diesbezüglich vertretene Rechtsansicht: *„[...] Was die Verwaltungssanktionen betrifft, so liegt eine Verletzung des in Artikel 14 des Gesetzes Nr. 689 vom 24. November 1981 vorgesehenen Grundsatzes der Übereinstimmung zwischen der vorgehaltenen Tatsache und jener, die der verhängten Sanktion zugrunde liegt, immer dann vor, wenn eine Sanktion für einen in seinen Tatbestandsmerkmalen und den in der Norm umrissenen relevanten Umständen identifizierten Sachverhalt verhängt wird, der sich von demjenigen unterscheidet, der dem Zuwiderhandelnden im Rahmen der Vorhaltung zugeschrieben wird; da in derartigen Fällen das Verteidigungsrecht des Übertreters verletzt wird, fällt die entsprechende Feststellung in den Aufgabenbereich des Richters, dessen Schlussfolgerungen, sofern angemessen begründet, vor Gericht unanfechtbar sind.“*²²¹

Nachdem es der Verteidigung der Übertreter im Laufe des Verwaltungsverfahrens gelungen war, das Landesamt zu überzeugen, dass die beanstandete Handlung nicht unter den konkret vorgehaltenen Tatbestand fiel, war dasselbe Amt laut angerufenem Gericht nicht befugt, eines der konstituierenden Elemente zu ersetzen und den beanstandeten Flug somit unter den alternativ in einer anderen und sich unterscheidenden Bestimmung vorgesehenen Tatbestand fallen zu lassen. Das angerufene Gericht verwies diesbezüglich auf das Urteil des Kassationsgerichtshofs vom 29.11.2006, Nr. 25253: *„[...] Was die verwaltungsrechtlichen Sanktionen betrifft, so ist die Verwaltung, die, nachdem sie den Einwänden des Betroffenen im Verwaltungsverfahren hinsichtlich des Umfangs der Zuwiderhandlung oder ihrer*

²²⁰ Im Orig.: *„In materia di sanzioni amministrative, l'atto di contestazione della violazione deve contenere gli estremi di fatto e di diritto della violazione, che successivamente non possono essere più modificati dall'amministrazione, e non è soggetto a particolari formalità né subordinato a specifici modelli, ma può essere incluso in qualsiasi atto notificato all'interessato, ivi compreso quello con cui gli viene contestualmente comunicato l'avvio a suo carico del procedimento, ex art. 7 della legge n. 241 del 1990 [...]“*

²²¹ Im Orig.: *„[...] In tema di sanzioni amministrative, sussiste la violazione del principio di correlazione tra fatto contestato e fatto assunto a base della sanzione irrogata, previsto dall'art. 14 della legge 24 novembre 1981, n. 689, tutte le volte in cui la sanzione venga irrogata per una fattispecie individuata nei suoi elementi costitutivi e nelle circostanze rilevanti delineate dalla norma, che sia diversa da quella attribuita al trasgressore in sede di contestazione, posto che in tali casi viene leso il diritto di difesa del trasgressore medesimo; la relativa indagine rientra tra i compiti del giudice di merito, le cui conclusioni sono insindacabili in sede di legittimità, ove adeguatamente motivate [...]“*

*Tatbestandsmerkmale, wenn auch nur teilweise, stattgegeben hat, die Zuwiderhandlung neu formuliert, verpflichtet, dem Zuwiderhandelnden eine neue Mitteilung über die Einzelheiten der Zuwiderhandlung zu machen, um ihm die Möglichkeit zu geben, von seinem Recht Gebrauch zu machen, die Zuwiderhandlung durch Zahlung des herabgesetzten Betrags zu tilgen.*²²²

Es konnte laut angerufenem Gericht auch nicht ins Feld geführt werden, dass in der Vorhaltung vom 29.05.2008 auf das Übertretungsprotokoll Nr. 10367 vom 10. April 2008 Bezug genommen worden war, insoweit dasselbe - in dem die Übertretung tatsächlich im Sinne wie in der Folge sanktioniert beschrieben wurde („*sorvolo a quote inferiori a metri 500 dal suolo in zone site ad altitudine superiore a 1600 metri sul livello del mare*“) - unbestritten ein interner Akt des Amtes blieb, der dem Übertreter und/oder solidarisch Haftenden nicht zur Kenntnis gebracht worden war. Letzterer hätte auch keinen Grund gehabt, auch das - selbst in der Vorhaltung zitierte - Übertretungsprotokoll im Sinne des Aktenzugangsrechts einzusehen, insoweit die Vorhaltung in sich eindeutig und vollständig war und kein Anlass gegeben war, von einem anderen Inhalt des zugrundeliegenden Übertretungsprotokolls auszugehen - anderer Inhalt, der die Vorhaltung in jedem Fall als von Haus aus perplex (intrinsecamente perplessa), widersprüchlich und als solche somit ungültig (invalida) hätte erscheinen lassen.

Der Rekurs der Landesverwaltung gegen das Urteil erster Instanz wurde auf der Grundlage der vorangehenden Sachverhalts vom angerufenen Oberlandesgericht nicht angenommen.

2017

c) Landesgericht Bozen, Urteil vom 12.01.2017, Nr. 37/2017

Mit angeführtem Urteil aus dem Jahr 2017 entschied das Landesgericht gleich 14 zu beanstandeten Flugaktivitäten eröffnete und verfahrenstechnisch zusammengelegte Streitverfahren. Das Gericht hielt in den Urteilsbegründungen einleitend zunächst fest: „[...] **Generell ist zunächst zu berücksichtigen, dass nach gefestigter Rechtsprechung in einem Widerspruchsverfahren gegen die Verhängung eines Bußgeldes die Verwaltung, obwohl sie förmlich vor das Gericht geladen wurde, im Wesentlichen die Rolle des Klägers einnimmt und es daher gemäß Artikel 2697 [Beweislast] des italienischen Zivilgesetzbuches ihr obliegt, den Beweis für das Vorliegen der Tatsachen, welche der beanstandeten Übertretung zugrunde liegen, und für deren Bezug zum Beklagten zu erbringen, während es der gegnerischen Partei, die faktisch die Rolle der Beklagten einnimmt, obliegt, den Beweis für die hindernden oder erlöschenden Tatsachen zu erbringen** (Kassationsgerichtshof, Urteil vom 07.03.2007, Nr. 5277 [...]).“²²³ Weiters merkte das angerufene Gericht an, dass im Rahmen des Widerspruchsverfahrens **der Bericht über die Übertretung bis zur Einbringung einer Fälschungsklage den vollen Beweis für die Tatsachen begründete, die der beurkundende Beamte als in seiner Anwesenheit geschehen erklärt und ihm ohne jeglichen Ermessensspielraum bekannt waren oder von ihm vorgenommen wurden wie auch in Bezug auf die Herkunft des Dokuments vom Beamten selbst und der Erklärungen der Parteien. Diese verstärkte Beweiskraft** erstreckte sich jedoch weder auf die Einschätzungen und Beurteilungen des beurkundenden Beamten noch auf die Tatsachen, die den Beamten von anderen

²²² Im Orig.: „[...] In tema di sanzioni amministrative, l'amministrazione che, a seguito dell'accoglimento anche solo in parte delle contestazioni svolte dall'interessato in sede amministrativa in merito all'entità del fatto ovvero ai suoi elementi costitutivi, riformuli il fatto medesimo, è tenuta, pena l'illegittimità dell'ordinanza ingiunzione per vizio del relativo procedimento, a disporre una nuova notifica degli estremi della violazione al trasgressore, al fine di consentirgli di avvalersi della facoltà di estinguere l'illecito mediante il pagamento in misura ridotta [...].“

²²³ Im Orig.: „[...] 2. In termini generali, occorre preliminarmente considerare che, secondo consolidato orientamento giurisprudenziale, nel procedimento di opposizione al provvedimento irrogativo di una sanzione amministrativa pecuniaria, l'Amministrazione, pur essendo formalmente convenuta in giudizio, assume sostanzialmente la veste di attrice e spetta, quindi, ad essa, ai sensi dell'art. 2697 c.c., fornire la prova dell'esistenza degli elementi di fatto integranti la violazione contestata e della loro riferibilità all'intimato, mentre compete all'opponente, che assume di fatto la veste di convenuto, la prova dei fatti impeditivi o estintivi (Cass. civile, Sez. 1, Sent. n. 5277 del 07/03/2007, Rv. 595705).“

Personen mitgeteilt wurden, noch auf die Tatsachen, von deren Wahrheit die Beamten aufgrund von Vermutungen oder persönlichen logischen Erwägungen überzeugt waren (Kassationsgerichtshof, Urteil vom 7.11.2014, Nr. 23800).²²⁴ Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze waren die gegen die einzelnen Zahlungsbefehle erhobenen Widersprüche sodann einzeln zu prüfen:

1. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/82295 vom 8.2.2013:

In ihrem ersten Einwand wies die klagende Gesellschaft darauf hin, dass sich der Rechtsstreit auf ein Tiefflugmanöver bezog, das auf der Landestrecke (*sentiero di atterraggio*) des Hubschrauberlandeplatzes am „Grödnerjoch“ durchgeführt worden sei. Die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes sei vom ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) genehmigt worden und das Tiefflugmanöver sei gerade auf die diesbezügliche Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes zurückzuführen gewesen.

Der Klagegrund erschien dem Gericht begründet: Die Widerspruchsklägerin bestritt nicht, dass der in ihrem Eigentum befindliche Hubschrauber das betreffende Gebiet in einer geringeren Höhe als der vom Landesgesetz vorgeschriebenen überflogen hatte, machte aber im Wesentlichen geltend, dass der **Tiefflug zum Zwecke des Starts und der Landung auf einem vom ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) genehmigten Hubschrauberlandeplatz als rechtmäßig anzusehen war.**

Hierzu stellte das angerufene Gericht fest, dass den Prozessakten **zwar kein Verwaltungsakt des ENAC zum Hubschrauberlandeplatz am „Grödnerjoch“ zu entnehmen war, es aber zwischen den Parteien unstrittig war, dass eine solche Anlage von der Behörde formell genehmigt worden war.** Dieser Umstand wurde vom für Trentino-Südtirol Verantwortlichen des ENAC, der als Zeuge einvernommen wurde, bestätigt.

Unbestritten und im Rahmen der mündlichen Beweisaufnahme bestätigt war auch, dass der **Ort, an dem die Übertretung festgestellt wurde, sich in der An- bzw. Abflugschneise (*traiettoria di avvicinamento ovvero di allontanamento*) des Hubschrauberlandeplatzes „Grödnerjoch“ befand.**

Aus den von der beklagten Partei vorgelegten Unterlagen ergab sich sodann, dass der Erlass der Genehmigungsmaßnahme durch das ENAC in der Tat zu einer Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Anwendung der im Landesgesetz Nr. 15/1993 vorgesehenen Verbote geführt hatte. In der Folge eines Schriftwechsels zwischen den verschiedenen zuständigen Landesbehörden hätte der seinerzeitige Direktor der Abteilung Forst mit Schreiben vom 28.12.2010 eingeräumt, dass es nach der Genehmigung zweier neuer Hubschrauberlandeplätze („Wolkenstein“ und „Monte Pana“) zu unterschiedlichen Auslegungen gekommen wäre. Der Direktor hatte daraufhin präzisiert, dass zwischenzeitlich die Nutzung der beiden Hubschrauberlandeplätze erlaubt sein und in diesen Gebieten folglich keine Überwachung der Flugsicherheit erfolgen sollte.

Es gab laut angerufenem Gericht demnach Belege dafür, dass in der Zeit unmittelbar vor der Feststellung der fraglichen Übertretung, die am 18.1.2011 erfolgte, **zwischen den für die Feststellung von Übertretungen der Landesbestimmungen zuständigen Verwaltungsbehörden die Anwendbarkeit dieser Vorschriften in den Start- und Landebereichen der genehmigten Hubschrauberlandeplätze kontrovers diskutiert wurde.**

Das angerufene Gericht kam zur Auffassung, dass dieser **Zustand objektiver Ungewissheit, insbesondere das Vorliegen einer Genehmigungsmaßnahme seitens des ENAC für die Hubschrauberlandeplätze „Wolkenstein“ und „Monte Pana“, einen Umstand darstellte, der gemäß Art. 3 des Gesetzes vom 24.11.1981, Nr. 689 wegen unvermeidbaren Irrtums über die Rechtmäßigkeit des Verhaltens als Grund für den Ausschluss der verwaltungsrechtlichen Haftung, gewertet werden konnte** (KassationsGH Urteil vom 12.07.2010, Nr. 16320). In Anbetracht dieser Erwägungen war es nämlich laut Gericht durchaus wahrscheinlich, dass der Pilot des Hubschraubers zum Zeitpunkt der Begehung der Übertretung im Glauben war, dass der auf den Start und die Landung auf dem Hubschrauberlandeplatz von „Wolkenstein“ ausgerichtete Tiefflug aufgrund der vom ENAC

²²⁴ Im Orig.: „[...] Sotto diverso profilo, va poi rilevato che nell'ambito di tale giudizio di opposizione, il verbale di accertamento dell'infrazione fa piena prova, fino a querela di falso, con riguardo ai fatti attestati dal pubblico ufficiale rogante come avvenuti in sua presenza e conosciuti senza alcun margine di apprezzamento o da lui compiuti, nonché alla provenienza del documento dallo stesso pubblico ufficiale ed alle dichiarazioni delle parti, mentre la fede privilegiata non si estende agli apprezzamenti ed alle valutazioni del verbalizzante né ai fatti di cui i pubblici ufficiali hanno avuto notizia da altre persone, ovvero ai fatti della cui verità si siano convinti in virtù di presunzioni o di personali considerazioni logiche (Cass. civile, Sez. L, Sent. n. 23800 del 07/11/2014, Rv. 633239).“

erteilten Genehmigung rechtmäßig war.²²⁵ Der von der Verwaltung erlassene Zahlungsbefehl war daher aufzuheben.

2. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/246578 vom 2.5.2013:

In ihrem ersten Einwand wies die Widerspruchsklägerin darauf hin, dass sich der Rechtsstreit auf ein Tiefflugmanöver bezog, das am 16.12.2009 im Auftrag des ENEL (Ente Nazionale per l'Energia Elettrica) durchgeführt worden sei, um einige in den Tagen vor der Inspektion an der Stromleitung vorgenommene Reparaturen zu überprüfen. In der Folge hätte die Ausnahmeregelung laut Art. 1 Abs. 5 des Landesgesetzes 15/1997 gegriffen.

Das angerufene Gericht erachtete diesen Klagegrund für unbegründet: Gemäß Art. 2 der Durchführungsverordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten, erlassen mit Dekret des Landeshauptmanns vom 8.7.2008, Nr. 34, **unterlagen Flüge für den „Transport von Personen für die Durchführung von Lokalausweisen im Rahmen der Instandhaltung technischer Strukturen und autorisierter Bauarbeiten sowie der Transport von Personen und Materialien zur autorisierten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig sind“** (*trasporto di persone per l'esecuzione di sopralluoghi nell'ambito di lavori di manutenzione di strutture tecniche e di lavori autorizzati nonché trasporto di persone e materiali al cantiere autorizzato, se l'impiego dell'aeromobile è irrinunciabile o le alternative a disposizione sono troppo onerose*) **einer vorherigen Ermächtigung, die bei der Landesabteilung Mobilität zu beantragen war. In dringenden Fällen, in denen eine rechtzeitige Beantragung der Genehmigung nicht möglich war, musste die Flugtätigkeit bei derselben Behörde gemeldet werden. Im vorliegenden Fall wurde laut Gericht keine Genehmigung beantragt und es lag auch keine Meldung vor. Daraus folgte laut angerufenem Gericht, dass die beanstandete Flugtätigkeit nicht als rechtmäßig angesehen werden konnte.**

In ihrem zweiten Klagegrund wies die Widerspruchsklägerin darauf hin, dass der Zahlungsbefehl die Formulierung „*Es wird die Mindeststrafe angewandt*“ enthielt, in Wirklichkeit aber eine höhere Strafe verhängt wurde. Diese Rüge erschien dem Gericht begründet: Aus der Begründung des Zahlungsbefehls - sowohl in deutscher als auch in italienischer Sprache -, war als alleiniger Hinweis auf die Höhe der Strafe „*Es wird die Mindeststrafe angewandt*“ zu entnehmen. In Ermangelung weiterer Angaben von Gründen, welche die Verhängung einer höheren Strafe hätten rechtfertigten können, war laut Gericht daher davon auszugehen, dass der Widerspruch zwischen den Erwägungen (*parte motiva*) und dem verfügenden Teil des Zahlungsbefehls (*parte dispositiva*) auf einen Fehler im verfügenden Teil zurückzuführen war, der wahrscheinlich auf die falsche Ermittlung des Mindestbetrags der Strafe in Höhe von 1.000,00 € anstelle von 2.000,00 € (Art. 3 Abs. 1 des LG. Nr. 15/1997) gründete. Die Geldstrafe war daher laut angerufenem Gericht gemäß Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 mit dem Mindestbetrag von 1.000,00 Euro neu festzulegen.²²⁶ (

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die klagende Gesellschaft die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen Tatbestands des Rückfalls („*recidiva*“), da dieser

²²⁵ Im Orig.: „[...] *Ritiene il Tribunale che tale stato di obiettiva incertezza, in particolare, l'esistenza di un provvedimento autorizzativo dell'ENAC relativo agli eliporti di Selva e Monte Pana, costituisca circostanza suscettibile di rilevare ai sensi dell'art. 3 della legge 24 novembre 1981, n. 689 quale causa di esclusione della responsabilità amministrativa determinato da errore inevitabile sulla liceità della condotta* (Cass. civile, Sez. L, Sentenza n. 16320 del 12/07/2010, Rv. 614381). *Alla luce delle considerazioni svolte, risulta infatti del tutto verosimile che al momento della commissione dell'infrazione il pilota del velivolo abbia agito nella convinzione che l'attività di volo a bassa quota finalizzata al decollo ed all'atterraggio presso l'eliporto di Selva fosse lecita tenuto conto dell'autorizzazione rilasciata dall'ENAC [...]*“

²²⁶ Der Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 1.09.2011, Nr. 150 („Disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69“) sah vor wie folgt: „12. *Con la sentenza che accoglie l'opposizione il giudice può annullare in tutto o in parte l'ordinanza o modificarla anche limitatamente all'entità della sanzione dovuta, che è determinata in una misura in ogni caso non inferiore al minimo edittale [...]*“

erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Solidarschuldnerin mit dem materiellen Übertreter angewandt worden, ohne dass die Identität des Letzteren festgestellt worden war.

Auch dieser Anfechtungsgrund erschien dem Gericht begründet: **Die Bestimmungen des Landesgesetzes Nr. 15/1997, welche Geldstrafen für die Nichteinhaltung der darin enthaltenen Vorschriften vorsahen, waren laut Gericht in das Sanktionssystem laut staatlichem Gesetz Nr. 689/1981²²⁷ einzuordnen, das eine Reihe von allgemeinen Grundsätzen für Verwaltungsübertretungen („illeciti amministrativi“) beinhaltet.** Nach konsolidierter Gesetzesauslegung konnte im durch das Gesetz Nr. 689 vom 24. November 1981 eingeführten System, das auf dem **Prinzip der Persönlichkeit der Verantwortlichkeit beruhte, der Urheber einer Übertretung nur die natürliche Person sein, welche die Handlung begangen hatte, und nicht auch eine abstrakte Einheit wie Gesellschaften oder Körperschaften im Allgemeinen**, deren gesamtschuldnerische Haftung für die von ihren gesetzlichen Vertretern oder Angestellten begangenen Übertretung nur vorgesehen war, um die Zahlung der vom materiellen Urheber der Übertretung geschuldeten Summe zu gewährleisten, was auch dem Zweck diene, die Wachsamkeit der Personen und Körperschaften zu steigern, welche für die Handlungen anderer zur Verantwortung gezogen werden (KassationsGH, Urteil vom 12.03.2012, Nr. 3879).²²⁸

Ebenso war die Verantwortung des Eigentümers der Sache, die zur Begehung der Übertretung diente (Art. 6 Abs. 1 des Gesetzes 689/1981), subsidiärer Natur. Insbesondere konnte eine diesbezügliche Haftung immer dann geltend gemacht werden, wenn die Begehung einer Übertretung festgestellt wurde, unabhängig von der Identifizierung der Person, welche die Straftat materiell begangen hatte. **Für die Vorhaltung der Rückfälligkeit („recidiva“) war jedoch die Ermittlung der Person, welche die Übertretung materiell begangen hatte, erforderlich, da die Anwendung dieses erschwerenden Umstands voraussetzte, dass dieselbe Person zuvor eine Übertretung derselben Art begangen hatte.** Mit anderen Worten: Da die Haftung des Eigentümers der zur Begehung der Übertretung verwendeten Sache subsidiär und nicht autonom war, konnte diesem die Rückfälligkeit („recidiva“) nur indirekt vorgehalten werden, und zwar aufgrund der Feststellung der entsprechenden Voraussetzungen beim materiellen Urheber der Übertretung

Da im vorliegenden Fall der Pilot des Hubschraubers, der die Übertretung begangen hatte, nicht ermittelt werden konnte, konnte der klagenden Gesellschaft und Eigentümerin des Hubschraubers nicht die Wiederholung der Übertretung angelastet werden. Der Zahlungsbefehl war daher laut angerufenem Gericht gemäß Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011²²⁹ in jenem Punkt zu ändern, in dem auf das klagende Unternehmen als gesamtschuldnerisch für die Übertretung haftende Partei das Institut der Wiederholung der Übertretung („recidiva“) angewandt wurde).²³⁰

²²⁷ Gesetz vom 24. November 1981, Nr. 689 („Änderungen am Strafsystem“ - “Modifiche al sistema penale”).

²²⁸ Im Orig.: „[...] Ora, secondo consolidato orientamento di legittimità, nel sistema introdotto dalla l. 24 novembre 1981 n. 689, fondato sulla natura personale della responsabilità, autore dell’illecito amministrativo può essere soltanto la persona fisica che ha commesso il fatto, e non anche un’entità astratta, come società o enti in genere, la cui responsabilità solidale per gli illeciti commessi dai loro legali rappresentanti o dipendenti è prevista esclusivamente in funzione di garanzia del pagamento della somma dovuta dall’autore della violazione, rispondendo anche alla finalità di sollecitare la vigilanza delle persone e degli enti chiamati a rispondere del fatto altrui. (Cassazione civile, sez. II, 12/03/2012, n. 3879).“

²²⁹ Der Art. 6 Abs. 12 des Gesetzesvertretenden Dekrets vom 1. September 2011, Nr. 150 („Disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell’articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69“) sah vor wie folgt: „12. Con la sentenza che accoglie l’opposizione il giudice può annullare in tutto o in parte l’ordinanza o modificarla anche limitatamente all’entità della sanzione dovuta, che è determinata in una misura in ogni caso non inferiore al minimo editale [...]“.“

²³⁰ Im Orig.: „[...] Analogamente, riveste carattere sussidiario la responsabilità del proprietario della cosa che è servita a commettere l’illecito (art. 6, comma 1, L. Legge 689/1981). In particolare, un addebito di responsabilità a tale titolo è configurabile ogniqualvolta venga accertato il compimento di un illecito amministrativo a prescindere dall’identificazione del soggetto che lo abbia materialmente commesso. L’identificazione dell’autore materiale dell’illecito risulta tuttavia necessaria ai fini della contestazione della recidiva posto che la configurabilità di tale circostanza aggravante presuppone che tale soggetto abbia in precedenza commesso un’infrazione della stessa indole. In altri termini, stante il carattere sussidiario e non autonomo della responsabilità del proprietario della cosa servita a commettere l’illecito, la contestazione della recidiva a tale soggetto può avvenire solo in via indiretta, per effetto dell’accertamento dei relativi presupposti in capo all’autore materiale dell’illecito. Nel caso di specie, non risultando identificato il pilota dell’elicottero che ha commesso l’infrazione, non poteva essere applicata la recidiva alla società ricorrente, quale soggetto proprietario del velivolo.“

3. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/301413 vom 30.5.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die klagende Gesellschaft zwar nicht die Flughöhe von weniger als 500 Metern über dem Boden, wies aber darauf hin, dass es sich bei der Übertretung um ein **Flugmanöver handelte, das während der Dreharbeiten zu einem internationalen Skilanglaufwettbewerb** durchgeführt worden war. Das Flugzeug hätte auch nicht das Gebiet des Naturparks „Drei Zinnen“ - in dem ein Verbot von Tiefflügen besteht - überflogen, sondern flog über der Grenze des Parks, ohne diese jemals zu überschreiten.

Der Klagegrund erschien dem angerufenen Gericht begründet: Zwei von der Widerspruchsklägerin zitierte Zeugen, die sich zum Zeitpunkt der Feststellung der Übertretung an Bord des Hubschraubers befanden (A.A. und B.B.), hatten unter Verweis auf genaue räumliche Bezugspunkte übereinstimmend ausgesagt, dass der Hubschrauber das Naturparkgebiet nie überflogen hatte.

Insbesondere der Zeuge B.B. gab an, dass der Hubschrauberbesatzung das Verbot des Überflugs über das Parkgebiet bekannt war und daher die Entscheidung getroffen wurde, die Aufnahmen von der Seite zu machen, wobei die Straße, welche die Grenze des Naturparks bildete, als Bezugspunkt diente. Die Aussage des Ermittlungsbeamten C.C., der den Übertretungsbericht vom 4.1.2011 verfasst hatte, erschien dem angerufenen Gericht hingegen sehr allgemein gehalten und bereits aus diesem Grund weniger verlässlich. In Anbetracht dieser Erwägungen erschien dem angerufenen Gericht der Nachweis der Übertretung widersprüchlich und letztlich unzureichend, um die Begehung der Übertretung zu beweisen. Der Zahlungsbefehl wurde daher aufgehoben.

4. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/382517 vom 9.7.2013:

Die klagende Gesellschaft wies in ihrem Widerspruch darauf hin, dass sich der Rechtsstreit auf ein Tiefflugmanöver im Bereich des „Grödnerjochs“ bezog. Die Widerspruchsklägerin bestritt nicht, dass der Hubschrauber in ihrem Eigentum das betreffende Gebiet in einer geringeren Höhe als der vom Landesgesetz Nr. 15/1997 vorgeschriebenen überflogen hatte, machte aber geltend, dass das Fliegen in geringer Höhe zum Zwecke des **Starts und der Landung als rechtmäßig angesehen werden musste, wenn ein vom ENAC genehmigter Hubschrauberlandeplatz** vorhanden war. Dieser Anfechtungsgrund erschien dem angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen begründet, auf welche in vollem Umfang Bezug genommen wurde. Die **objektive Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Rechtmäßigkeit des beanstandeten Fluges ergab sich laut angerufenem Gericht aus dem Erlass der Genehmigungsmaßnahme durch das ENAC**, der zeitlich vor der Feststellung der Übertretung erfolgt war. Der Zahlungsbefehl wurde vom Gericht aufgehoben.

5. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/unleserlich vom 8.2.2013:

Mit dem ersten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Unanwendbarkeit des Verbots des Überflugs in Höhen von weniger als 500 m, da das Gebiet, in dem die Übertretung stattgefunden hatte, keiner landschaftlichen Unterschutzstellung unterlag.

Das angerufene Gericht befand diesen Anfechtungsgrund für unbegründet, da sich der Ort der beanstandeten Übertretung **in einer Höhe von 2.124 m über dem Meeresspiegel** befand, was die Klägerin nicht ausdrücklich bestritten hatte und von der beklagten Verwaltung bestätigt wurde.

Daraus folgte laut Gericht, dass **Art. 1 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 Anwendung fand, der das Flugverbot auf alle Gebiete in Höhenlagen über 1.600 m ausdehnte.**

Als zweiten Anfechtungsgrund führte das klagende Unternehmen an, dass sich die Vorhaltung auf ein am 16.1.2011 durchgeführtes Flugmanöver in geringer Höhe bezog, das zum Zwecke der Ausbildung der Hubschrauberbesatzung für die künstliche Lawinenauslösung stattfand. Demnach war laut Klägerin der Ausnahmetatbestand laut Art. 1 Abs. 5 („Die [...] vorgesehenen Verbote gelten nicht für Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung [...]“ - *“I divieti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 non si applicano [...] ai servizi della protezione civile e del soccorso alpino e sanitario [...]”*), des Landesgesetzes Nr. 15/1997 anzuwenden.

Das angerufene Gericht befand den Anfechtungsgrund für unbegründet: Die von der Widerspruchsklägerin angeführte Regelung hatte Ausnahmecharakter, da sie Abweichungen von den

allgemeinen Verboten des Art. 1 Absätze 1-2-3-4 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 zuließ. Diese Ausnahmen unterlagen daher einer strengen Auslegung.

Im vorliegenden Fall gab es laut Gerichtsentscheid keine Anhaltspunkte dafür, dass die vorgehaltene Flugtätigkeit ausschließlich dem Zivilschutz- oder Bergrettungsdienst diene. Die Widerspruchsklägerin hinterlegte als einziges Dokument eine auf die Gemeinde X lautende Rechnung, aus der hervorging, dass die Flüge im Auftrag der Gemeinde zum Zwecke der Lawinenverbauung und der damit zusammenhängenden Inspektionen im März 2011 durchgeführt wurden. Das angerufene Gericht hielt jedoch fest, dass **die bloße Ausbildung des für ein privates Unternehmen tätigen Personals, auch wenn sie abstrakt für Dienstleistungen zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit durchgeführt wurde, nicht in den Anwendungsbereich von Art. 1 Abs. 5 Landesgesetzes Nr. 15/1997 fallen konnte, da kein besonderer formaler Akt wie beispielsweise eine Beauftragung durch eine öffentliche Einrichtung vorlag, der das der durchgeführten Tätigkeit zugrunde liegende öffentliche Interesse nachweisen konnte.** Im vorliegenden Fall, konnte aufgrund des Fehlens jeglichen formalen Elements nicht von einem öffentlichen Interesse ausgegangen werden, das eine Befreiung der betreffenden Flugtätigkeit von den Verboten des Landesgesetzes Nr. 15/1997 rechtfertigen konnte.

Mit ihrem dritten und letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ („recidiva“), insoweit dieser erschwerende Umstand auf die Widerspruchsklägerin als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewandt worden sei, ohne dass die Identität des materiellen Übertreters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen, die in vollem Umfang berücksichtigt wurden, als stichhaltig angesehen. Der Zahlungsbefehl wurde vom Gericht, insoweit er den „Rückfalltatbestand“ auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000 € herabgesetzt.

6. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/82281 vom 8.2.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin, dass das Verbot des Überflugs in einer Höhe von weniger als 500 Metern mangels Vorliegens einer landschaftlichen Unterschutzstellung für das Gebiet, in dem die Übertretung stattgefunden hatte, nicht anwendbar war.

Das angerufene Gericht befand den Anfechtungsgrund für unbegründet, da der Ort, an dem die Übertretung festgestellt wurde, in einer **Höhe von 1.837 Metern über dem Meeresspiegel** lag. Dieser von der beklagten Verwaltung bestätigte Sachverhalt wurde von der Klägerin auch nicht ausdrücklich bestritten. Daraus folgte laut Gericht, dass Art. 1 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 („2. *Dieselben Verbote gelten in Zonen, für welche die spezifische landschaftliche Unterschutzstellung diese vorsieht, sowie in allen Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe*“) anwendbar war, der das Verbot auf alle Gebiete in einer Höhe von über 1.600 m ausdehnte.

In ihrem zweiten Einwand wies die klagende Gesellschaft darauf hin, dass sich die Vorhaltung auf ein **Tiefflugmanöver bezog, das am 30.1.2011 auf Ersuchen des Betreibers einer Schutzhütte, durchgeführt worden sei, um eine Reparatur der sanitären Anlage mit damit verbundenem Transport von Material zum Austausch der Anlage vorzunehmen.** Demnach griff laut Klägerin die Befreiung nach Art. 1 Abs. 5 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 („5. *Die in den Absätzen 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen Verbote gelten nicht für [...] Materialtransportdienste*“).

Dieser Anfechtungsgrund war laut Gericht nicht stichhaltig: Gemäß Art. 2 der Durchführungsverordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten, genehmigt mit Dekret des Landeshauptmanns vom 8.7.2008, Nr. 34, **unterlag „der Transport von Personen für die Durchführung von Lokalausweisen im Rahmen der Instandhaltung technischer Strukturen und autorisierter Bauarbeiten sowie der Transport von Personen und Materialien zur autorisierten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig sind“, einer vorherigen bei der Landesabteilung Mobilität zu beantragenden Genehmigung.** In dringenden Fällen, in denen es nicht möglich war, eine solche Genehmigung zu beantragen, musste die Flugtätigkeit bei derselben Behörde gemeldet werden. Im vorliegenden Fall wurde weder eine Genehmigung beantragt, noch lag eine Meldung vor. Daraus folgte laut Gericht, dass die beanstandete Flugtätigkeit nicht als rechtmäßig angesehen werden konnte.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), insoweit dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewandt worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Das Gericht befand diesen Anfechtungsgrund aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig. Der Zahlungsbefehl wurde, da darin der Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin angewandt wurde, vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

7. Zum **Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/144318 vom 11.3.2013:**

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 und wies darauf hin, dass die Feststellung, dass der Flug in einer Höhe von weniger als 500 m stattgefunden habe, allein auf einer Einschätzung mit „bloßem Auge“ des meldenden Aufsichtsbeamten beruhte. Die Feststellung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt wären auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotos nicht beweiskräftig, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der Einvernahme ergab sich, dass der **ermittelnde Beamte im vorliegenden Fall von objektiven Elementen ausgegangen war, indem er sich auf feste Punkte in einer ihm bekannten Höhe bezog; insbesondere beschrieb der Beamte in seiner Zeugenvernehmung detailliert die Vorgehensweise zur Feststellung, die ihn zwar nicht zur Ermittlung der genauen Flughöhe, aber jedenfalls zu der Feststellung führte, dass die Flugtätigkeit mit Sicherheit unterhalb der vorgeschriebenen 500 Meter erfolgt war.** Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Referenzpunkten: dem „Sas la Liosa“ auf 2.400 m Höhe und dem Geröllfeld unterhalb des Gipfels auf 2.100 m Höhe.

Mit einem weiteren Anfechtungsgrund rügte die klagende Fluggesellschaft die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), insoweit dieser erschwerende Umstand auf die Widerspruchsklägerin als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewandt worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

8. Zum **Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/131549 vom 5.3.2013:**

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die **Einschätzung, ob der Flug in einer Höhe von weniger als fünfhundert Metern stattgefunden habe, allein auf einer Beurteilung „mit bloßem Auge“ durch den meldenden Forstbeamten beruhte.** Diese Einschätzung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt konnten laut Klägerin auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotos nichts beweisen, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive zeigten, die als solche nicht geeignet war, die Flugtätigkeit in zu geringer Höhe nachzuweisen.

Der Klagegrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der mündlichen Vernehmung ergab sich, dass der Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Anhaltspunkten ausgegangen war, wobei er sich auf feste Punkte in einer ihm bekannten Höhe bezog; insbesondere schilderte der Ermittlungsbeamte **im Rahmen der Zeugenvernehmung detailliert die Vorgehensweise zur Einschätzung, die ihn zwar nicht zur Ermittlung der genauen Flughöhe, aber jedenfalls zu der Feststellung führte, dass die Flugtätigkeit mit Sicherheit unterhalb der vorgeschriebenen 500 Meter**

erfolgt war. Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Referenzpunkten: „Val Setus“ auf einer Höhe von 2.100-2.200 m und „Campidel“ auf einer Höhe von 2.586 m. Der Zeuge gab auch an, dass er sich sicher war, dass der Hubschrauber tatsächlich den niedrigsten Punkt überflog, da es sich um einen Geländeeinschnitt zwischen zwei Wänden handelte, eine davon der „Campanile Campidel“. Diesbezüglich erschien dem Gericht die Aussage des Piloten des Hubschraubers wenig glaubwürdig, da dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³¹ einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewandt worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

9. Zum **Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/144309 vom 11.3.2013:**

Mit ihrem ersten Klagegrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die Beurteilung, ob der **Flug in einer Höhe von weniger als fünfhundert Metern stattgefunden habe, allein auf einer Einschätzung „mit bloßem Auge“ durch den meldenden Forstbeamten beruhte.** Diese Einschätzung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der mündlichen Einvernahme ergab sich, dass der **Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Elementen ausgegangen war, indem er sich an festen Punkten in einer ihm bekannten Höhe orientierte;** insbesondere hat der Ermittlungsbeamte in der Zeugenvernehmung detailliert die Vorgehensweise geschildert, die ihn zwar nicht zur Feststellung der genauen Flughöhe, aber jedenfalls zu der Feststellung geführt hatte, dass die Flughöhe definitiv unterhalb der vorgeschriebenen 500 Meter lag.

Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Referenzpunkten: dem „Piza del Pisciadù“ in einer Höhe von 2.985 m und der darunter liegenden Hochebene in einer Höhe von 2.550 m. Der Zeuge gab auch genau die vom Hubschrauber geflogene Route an, die auf der Grundlage weiterer aus der von der Verwaltung hinterlegten Fotodokumentation entnehmbaren Referenzpunkten beobachtet wurde. Die Zeugenaussage des Piloten des Hubschraubers erschien dem Gericht hingegen wenig glaubwürdig, da dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³² einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewendet worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der

²³¹ Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: *„Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.“*

²³² Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: *„Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.“*

Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

10. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/144290 vom 11.3.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die Feststellung, dass der **Flug in einer Höhe von weniger als 500 Metern stattgefunden hätte, auf einer Einschätzung mit „bloßem Auge“ des ermittelnden Aufsichtsbeamten beruhte**. Diese Beurteilung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der mündlichen Einvernahme ergab sich, dass der **Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Anhaltspunkten ausgegangen war, indem er feste Punkte in einer ihm bekannten Höhe als Referenz verwendete**. Der Zeuge hat auch die Flugroute des Hubschraubers genau angegeben, die anhand weiterer, auf dem Foto Dok. 1c der Beklagten abgebildeter Referenzpunkte, beobachtet wurde. **Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Referenzpunkten:** in einem Tal vom Hubschrauber überflogenen Tal zwischen zwei Wänden, eine davon der „Campanile Campidel“ auf einer Höhe von 2.586 m. Die darunter liegende Talsohle befand sich auf einer Höhe von 2.500 m. Der Zeuge gab auch genau die vom Hubschrauber geflogene Route an, die auf der Grundlage weiterer aus der von der Verwaltung hinterlegten Fotodokumentation entnehmbaren Referenzpunkten beobachtet wurde. Die Zeugenaussage des Piloten des Hubschraubers erschien dem Gericht hingegen wenig glaubwürdig, da dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³³ einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewendet worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

11. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/301354 vom 30.5.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die **Feststellung, dass der Flug in einer Höhe von weniger als 500 Metern stattgefunden hätte, auf einer Einschätzung mit „bloßem Auge“ des ermittelnden Aufsichtsbeamten beruhte**. Diese Beurteilung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht stichhaltig: Aus der mündlichen Einvernahme ging hervor, dass sich der ermittelnde Beamte im vorliegenden Fall auf den Gipfel des „Monte Boè“ in einer

²³³ Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: „*Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.*“

Höhe von 3.152 m über dem Meeresspiegel bezog, welchen der Hubschrauber mehrmals umkreist haben soll. Aus der hinterlegten Fotodokumentation ging jedoch hervor, dass die Flugmanöver des Hubschraubers über diesem Gipfel durchgeführt wurden. **Da es keine höheren Bezugspunkte gab, lagen laut angerufenem Gericht nicht genügend Elemente vor, um mit Sicherheit festzustellen, in welcher Höhe der Hubschrauber den Berg überflog.** In Anbetracht dieser Erwägungen erschienen dem Gericht die Nachweise der Übertretung widersprüchlich und unzureichend, um die Begehung derselben zu beweisen. Der Zahlungsbefehl wurde daher aufgehoben.

12. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/301440 vom 30.5.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die **Feststellung, dass der Flug in einer Höhe von weniger als 500 Metern stattgefunden hätte, auf einer Einschätzung mit „bloßem Auge“ des ermittelnden Aufsichtsbeamten beruhte.** Diese Beurteilung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der mündlichen Einvernahme ergab sich, dass **der Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Elementen ausgegangen ist, indem er feste Punkte in einer ihm bekannten Höhe als Bezugspunkte verwendete.** Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Referenzpunkten: im „Piza del Pisciadù“ (Höhe 2.985 m) und im darunter liegenden Talgrund (Höhe 2.550 m) Der Zeuge gab auch genau die vom Hubschrauber geflogene Route an, die auf der Grundlage weiterer aus der von der Verwaltung hinterlegten Fotodokumentation entnehmbaren Referenzpunkten beobachtet wurde. Die Zeugenaussage des Piloten des Hubschraubers erschien dem Gericht hingegen wenig glaubwürdig, da dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³⁴ einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund wies die Widerspruchsklägerin darauf hin, dass der Zahlungsbefehl die Formulierung *„Die Mindeststrafe wird angewandt“* enthielt, tatsächlich aber eine höhere Strafe verhängt worden wäre. Der Anfechtungsgrund erschien dem Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen stichhaltig. Das Bußgeld war laut Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des Gesetzesdekrets Nr. 150/2011 auf den den Mindestbetrag von 1.000,00 Euro zu reduzieren.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (*recidiva*), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewendet worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert.

13. Zum Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/144300 vom 11.3.2013:

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass die **Feststellung, dass der Flug in einer Höhe von weniger als 500 Metern stattgefunden hätte, auf einer Einschätzung mit**

²³⁴ Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: *„Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.“*

„bloßem Auge“ des ermittelnden Aufsichtsbeamten beruhte. Diese Beurteilung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: Aus der mündlichen Einvernahme ergab sich, dass der **Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Elementen ausgegangen war, indem er sich an festen Punkten in einer ihm bekannten Höhe orientierte**; insbesondere hat der Ermittlungsbeamte in der Zeugenvernehmung detailliert die Vorgehensweise geschildert, die ihn zwar nicht zur Feststellung der genauen Flughöhe, aber jedenfalls zu der Feststellung geführt hatte, dass die Flughöhe definitiv unterhalb der vorgeschriebenen 500 Meter lag. **Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Bezugspunkten:** der „Piza del Pisciadù“ auf einer Höhe von 2.985 m und Kolfuschg auf einer Höhe von 2.530 m. Die Zeugenaussage des Piloten des Hubschraubers erschien dem Gericht hingegen wenig glaubwürdig, da dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³⁵ einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewendet worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

14. Zum **Zahlungsbefehl Prot. 3801/75.01/144273 vom 11.3.2013:**

Mit ihrem ersten Anfechtungsgrund bestritt die Widerspruchsklägerin das Vorliegen einer Übertretung des Art. 1 Abs. 1 des Landesgesetzes Nr. 15/1997. Sie wies darauf hin, dass **die Feststellung, dass der Flug in einer Höhe von weniger als 500 Metern stattgefunden hätte, auf einer Einschätzung mit „bloßem Auge“ des ermittelnden Aufsichtsbeamten beruhte**. Diese Beurteilung wäre ohne technische Hilfsmittel und in völlig subjektiver Weise erfolgt. Unter diesem Gesichtspunkt hätten auch die dem Übertretungsprotokoll beigefügten Fotografien keine Beweiskraft, da sie lediglich einen Hubschrauber, einen Teil des Himmels und die Berge in einer zweidimensionalen Perspektive abbildeten, die als solche nicht geeignet wären, den Flug in geringer Höhe nachzuweisen.

Der Anfechtungsgrund war laut angerufenem Gericht nicht stichhaltig: **Aus der mündlichen Einvernahme ergab sich, dass der Ermittlungsbeamte im vorliegenden Fall von objektiven Elementen ausgegangen war, indem er sich an festen Punkten in einer ihm bekannten Höhe orientierte**; insbesondere schilderte der Ermittlungsbeamte in der Zeugenvernehmung detailliert die Vorgehensweise, die ihn zwar nicht zur Feststellung der genauen Flughöhe, aber zu der Feststellung geführt hatte, dass die Flughöhe mit Sicherheit niedriger war als die vorgeschriebenen 500 Meter. **Die angeführten objektiven Elemente bestanden konkret in zwei Bezugspunkten:** dem „Campanile Campidel“ auf einer Höhe von 2.586 m und dem darunter liegenden Talboden auf einer Höhe von 2.500 m. Der Zeuge war sich auch sicher, dass der Hubschrauber tatsächlich über den niedrigsten Punkt flog, da es sich um ein Tal zwischen zwei Wänden handelte, eine davon der „Campanile di Campidel“. Die Zeugenaussage des Piloten des Hubschraubers erschien dem Gericht hingegen wenig glaubwürdig, da

²³⁵ Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: *“Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.”*

dieser als materieller Urheber der Übertretung abstrakt gemäß Art. 6 Abs. 4 des Gesetzes Nr. 689/1981²³⁶ einem Regressanspruch seitens der Fluggesellschaft ausgesetzt war, die Eigentümerin des zur Begehung der Übertretung verwendeten Hubschraubers war.

Mit ihrem letzten Anfechtungsgrund rügte die Widerspruchsklägerin die Anwendung des in Art. 3 Abs. 2 des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen „Rückfalltatbestands“ (recidiva), da dieser erschwerende Umstand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin mit dem Täter angewendet worden wäre, ohne dass die Identität des Täters festgestellt worden war. Dieser Anfechtungsgrund wurde vom angerufenen Gericht aus den bereits oben dargelegten Gründen für stichhaltig erachtet. Der Zahlungsbefehl, der den Wiederholungstatbestand auf die klagende Gesellschaft als Gesamtschuldnerin anwandte, wurde daher vom Gericht auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 12 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 150/2011 abgeändert und die verhängte Strafe auf 2.000,00 Euro herabgesetzt.

d) Landesgericht Bozen, Urteil vom 28.09.2017, Nr. 1042/2017

Mit vier unterschiedlichen Widerspruchsklagen beantragte die Widerspruchsklägerin die Aufhebung (annullamento) von vier von der Landesabteilung Mobilität ausgestellten Zahlungsbefehlen.

Dem angerufenen Gericht erschien es zunächst angebracht, an die gefestigte **Rechtsprechung zu erinnern, wonach in einem Widerspruchsverfahren gegen einen Bußgeldbescheid die den Bescheid erlassende Verwaltung die Rolle des materiellen Klägers einnimmt und derselben die Beweislast für das Vorliegen der tatsächlichen Fakten, welche die beanstandete Übertretung darstellen, und deren Beziehung zum mutmaßlichen Übertreter obliegt.** Die Widerspruchsklägerin nimmt hingegen faktisch die Rolle der Beklagten ein, die den Beweis für die behindernden („fatti impeditivi“) oder auslöschenden Tatsachen („fatti estintivi“) erbringen muss. Außerdem galt laut Gericht, dass das **Protokoll der Vorhaltung der Übertretung - vorbehaltlich der Vorbringung einer Fälschungsklage - hinsichtlich der vom bescheinigenden Beamten festgestellten Tatsachen einen vollständigen Beweis begründete, dass sie in seiner Anwesenheit vorgefallen sind, von ihm ohne jeglichen Ermessensspielraum wahrgenommen oder von ihm vorgenommen wurden, sowie über die Herkunft des Dokuments von demselben Beamten und die Erklärungen der Parteien.** Diese (sog.) **verstärkte Beweiskraft** („fede privilegiata“) erstreckt sich jedoch weder auf Einschätzungen und Beurteilungen der beurkundenden Beamten, noch auf jene Tatsachen, von denen die Beamten über andere Personen Kenntnis erhalten haben, oder solche, von deren Richtigkeit sie aufgrund von Vermutungen oder persönlichen logischen Überlegungen überzeugt wurden (Kass.GH Urteil vom 7.11.1014, Nr. 23800).

In Betreff auf den **Bußgeldbescheid Nr. 112801 vom 26.02.2016:**

Die Widerspruchsklägerin wies darauf hin, dass sich die vorgehaltene **Übertretung auf ein auf der Landefläche des Hubschrauberlandeplatzes am „Grödnerjoch“ durchgeführtes Tiefflugmanöver bezog** („manovra di volo a bassa quota effettuata sul sentiero di atterraggio dell’eliporto di Passo Gardena“), was von der beklagten Landesverwaltung auch nicht ausdrücklich bestritten wurde. Laut Vorbringen der Widerspruchsklägerin waren die **Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes vom ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) genehmigt worden und der Tiefflug gerade auf die Nutzung dieses Hubschrauberlandeplatzes zurückzuführen.**

Dem angerufenen Gericht erschien dieser Klagegrund begründet: Die Widerspruchsklägerin bestritt nicht, dass der Hubschrauber das betreffende Gebiet in einer geringeren Höhe als der laut Landesgesetz Nr. 15/1997 zulässigen überflogen hat; sie machte vielmehr geltend, dass der Flug in geringer Höhe zum Zweck des Starts und der Landung als rechtmäßig anzusehen wäre, wenn ein vom ENAC genehmigter Hubschrauberlandeplatz vorhanden war. Diesbezüglich stellte das Gericht fest, dass **in den Akten zwar kein ENAC-Beschluss über den Hubschrauberlandeplatz am „Grödner Joch“ aufschien, es aber**

²³⁶ Art. 6 (Solidarietà) Abs. 4 des Staatsgesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 („Modifiche al sistema penale“) besagte wie folgt: „*Nei casi previsti dai commi precedenti chi ha pagato ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.*“

zwischen den Parteien unstreitig war, dass eine solche Anlage von der Behörde formal genehmigt worden war. Dieser Umstand wurde von dem als Zeugen angehörten ENAC-Verantwortlichen für Trentino-Südtirol bestätigt. Ebenso unbestritten war - wie bereits oben erwähnt und durch die mündliche Vernehmung bestätigt - dass der **Ort, an dem die Übertretung festgestellt wurde, sich im An- und Abflugbereich („traiettoria di decollo/atterraggio“) dieses Hubschrauberlandeplatzes „Grödnerjoch“ lag.**

Es war laut Gericht unstrittig („*emerge per tabulas*“), dass die **Erteilung der Genehmigung für einen Hubschrauberlandeplatz durch das ENAC tatsächlich zu einer normativen Unsicherheit hinsichtlich der Geltung der Flugverbote laut Landesgesetzes Nr. 15/1993 geführt hatte.** Nach einem Schriftwechsel zwischen den verschiedenen zuständigen Landesbehörden hätte der seinerzeitige Direktor der Forstverwaltung in einem Schreiben am 28.12.2010 eingeräumt, dass nach der Genehmigung zweier weiterer neuer Hubschrauberlandeplätze (in Wolkenstein und Monte Pana) unterschiedliche Auslegungen vertreten wurden. Der Forstdirektor hätte daraufhin präzisiert, dass zwischenzeitlich die Nutzung der beiden Hubschrauberlandeplätze erlaubt wären und folglich keine Kontrollen der Flüge in diesen Gebieten stattfinden sollten. Es gab laut Gericht demnach Belege dafür, dass in der Zeit vor der Feststellung der fraglichen Übertretung, die am 17.1.2012 erfolgte, zwischen den für die Feststellung von Übertretungen der Landesbestimmungen zuständigen Verwaltungsbehörden unterschiedliche Ansichten über die Anwendbarkeit der Verbotsvorschriften in den Start- und Landebereichen der genehmigten Hubschrauberlandeplätze herrschten.

Diese **objektive (normative) Unsicherheit, insbesondere das Vorliegen einer Genehmigung des ENAC für die Hubschrauberlandeplätze „Wolkenstein“ und „Monte Pana“, stellte laut Gericht im Sinne eines daraus resultierenden unvermeidbaren Irrtums über die Rechtmäßigkeit des Verhaltens der Widerspruchsklägerin einen Umstand dar, der gemäß Art. 3 des Gesetzes Nr. 689 vom 24. November 1981 als Ausschlussgrund für die verwaltungsrechtliche Haftung angesehen werden konnte** (KassGH, Urteil vom 12.07.2010, Nr. 16320). Es war laut angerufenem Gericht nämlich durchaus wahrscheinlich, dass der Pilot des Hubschraubers zum Zeitpunkt der Begehung der Übertretung im Glauben gehandelt hatte, dass der auf den Start und die Landung auf dem Hubschrauberlandeplatz von Wolkenstein ausgerichtete Tiefflug aufgrund der vom ENAC erteilten Genehmigung rechtmäßig war. Der angefochtene Bußgeldbescheid wurde daher vom Gericht aufgehoben.

In Betreff auf die Bußgeldbescheide Nr. 112810 vom 26.02.2016 und Nr. 143066 vom 10.03.2016:

Die Widerspruchsklägerin wies im Wesentlichen darauf hin, dass sich der Widerspruch auf den Überflug des „Frara“- und „Grödnerjoch“-Gebietes bezog. Auch in diesem Fall bestritt die Widerspruchsklägerin nicht, dass der Hubschrauber die betreffenden Gebiete in einer geringeren Höhe als der vom Landesgesetz vorgeschriebenen überflogen hatte; sie wies auch in dieser Streitangelegenheit vielmehr darauf hin, dass **die Flüge in geringer Höhe zum Zwecke des Starts und der Landung als rechtmäßig anzusehen wären, wenn ein vom ENAC genehmigter Hubschrauberlandeplatz („Grödnerjoch“) vorhanden war.** Auch in diesem Fall war die Tatsache, dass die Flüge in der Nähe der Hubschrauberlandeplätze stattfanden, unbestritten und wurden durch die mündlichen Aussagen des ENAC-Verantwortlichen bestätigt. Die Widerspruchsklage wurde daher aus denselben Gründen wie in der vorangehenden Streitangelegenheit oben dargelegt vom Gericht als begründet angesehen und die angefochtenen Bußgeldbescheide aufgehoben.

In Betreff auf den Bußgeldbescheid Prot. Nr. 143072 vom 10.03.2016:

Laut Gericht ging *per tabulas* hervor und war unstrittig, dass die **Widerspruchsklägerin von der Autonomen Provinz Bozen, Abteilung 32, mit der Durchführung von Holzschlägerungsarbeiten beauftragt worden war.** Bei dem fraglichen Flug, der am 31. Mai 2012 stattgefunden hatte, hätte es sich **um einen erforderlichen vorherigen Erkundungsflug gehandelt.** Dieser vorherige Erkundungsflug war - wie sich laut Gericht ergab - von der auftraggebenden Behörde ausdrücklich genehmigt worden. Die eigentliche Flugtätigkeit zur Holzentnahme wurde dann an den darauffolgenden Tagen, dem 5. und 6. Juni 2012, durchgeführt.

Es gab laut Gericht demnach keinen Grund, an der Glaubwürdigkeit des Zeugen zweifeln, da er bei der betreffenden Flugaktivität nicht der Pilot des Hubschraubers und somit nicht der allenfalls etwaige Übertreter war. Der damalige Pilot war *medio tempore* verstorben. Der Umstand, dass der Hubschrauberpilot den Erkundungsflug zum alleinigen Zwecke der Kostenreduzierung im Rahmen der

Rückkehr von einem anderen Dienstflug („volo di servizio“) durchführte, wurde auch von einem weiteren Zeugen in völlig übereinstimmender Weise bestätigt.

Dieser Umstand war für das Gericht von grundlegender Bedeutung, denn er machte die - für die strafende Behörde den Flug nicht rechtfertigende - Begründung nachvollziehbar, warum sich der Hubschrauber an einem Ort befand, der mit der vorbereitenden Erkundung der von der öffentlichen Verwaltung in Auftrag gegebenen Arbeiten angeblich in keinem Bezug stand.

Der Umstand, wonach sich die Flugroute aus der Rückkehr von einem anderweitigen Dienstflug („volo di servizio“) an einem anderen Ort ergab, erschien dem Gericht als erwiesen. Diesbezüglich befand es die übereinstimmenden Aussagen der beiden einvernommenen Zeugen als zuverlässiger als jene des Aufsichtsbeamten, der zum Zeitpunkt der vom Boden aus erfolgenden Beobachtung der Flugtätigkeit die Hintergründe für die vom Hubschrauberpiloten gewählte Flugroute nicht kennen konnte. **Im Wesentlichen stand laut Gericht fest, dass der beanstandete Hubschrauberflug konkret für einen vorbereitenden Erkundungsflug im Rahmen der von der Autonomen Provinz Bozen in Auftrag gegebenen Arbeiten durchführt wurde, der zudem ausdrücklich genehmigt war.** Die beanstandete Flugtätigkeit fiel damit zwangsläufig unter die in Art. 1 Abs. 5 („*Flugeinsätze, die im Auftrag einer Organisationseinheit des Landes zu institutionellen Zwecken durchgeführt werden*“ - „*voli effettuati su incarico di strutture organizzative provinciali per fini istituzionali*“) des Landesgesetzes Nr. 15/1997 vorgesehenen Ausnahmeregelung. Der Zahlungsbefehl der Verwaltung war laut Gericht daher aufzuheben.

e) Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1390/2017

Der Widerspruchskläger führte im betreffenden Verfahren aus, den Zahlungsbefehl zugestellt bekommen zu haben, da er am 22.08.2015 als Hubschrauberpilot in der Örtlichkeit „Bad Ratzes-Tschapieth-Schlern“ in der Gemeinde Kastelruth mit dem **Hubschrauber das Gebiet im Naturpark „Schlern-Rosengarten“ in einer Flughöhe von weniger als 500 m Abstand vom Boden überflogen hätte.** Die gegen den betreffenden Bußgeldbescheid erhobenen Klagegründe erwiesen sich laut Gericht als stichhaltig.

Das Gericht ging zunächst auf die **Rüge der unzureichenden Begründung** ein:

Dem Bußgeldbescheid war zu entnehmen, dass laut Übertretungsprotokoll ein Hubschrauber mit amtlichem Kennzeichen xy das Gebiet im Naturpark „Schlern-Rosengarten“ in einer Flughöhe von weniger als 500 Metern Abstand vom Boden überflogen hätte. Laut angerufenem Landesgericht war es unbestritten, dass im besagten Naturpark „Schlern-Rosengarten“ ein Verbot für Flüge mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen in einer Flughöhe von weniger als 500 Metern galt (Art. 1 Abs. 1 LG 15/1997) und dass der Widerspruchskläger der Pilot des beanstandeten Fluges war.

Da der Widerspruchskläger jedoch ausdrücklich bestritt, zu tief geflogen zu sein, **oblag es dem Landesamt, das die Verwaltungsstrafe verhängt hatte, diesen Sachverhalt nachzuweisen.** Diesbezüglich verwies das Landesgericht auf das Urteil des Kassationsgerichtshofs vom 10.08.2007: „[...] *Bei verwaltungsrechtlichen Sanktionen liegt die Beweislast für alle objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmale der angelasteten Übertretung bei der Behörde, welche die angefochtene Maßnahme erlassen hat, unter Ausschluss des Rückgriffs auf gesetzliche Vermutungen, die nur dann zugunsten der Behörde greifen, wenn die Tatsachen, auf denen sie beruhen, geeignet sind, nach den Grundsätzen hinreichender Wahrscheinlichkeit das Vorliegen einer unbekannten Tatsache als Folge einer bekannten Tatsache erscheinen zu lassen.*“²³⁷

Im Laufe des Verfahrens wurden die Verfasser des Übertretungsprotokolls vom 28.08.2015, die Aufsichtsbeamten T. und C., als Zeugen angehört. Keiner der Beamten hatte den Hubschrauber beim

²³⁷ Im Orig.: „[...] *In tema di sanzioni amministrative, l'onere di provare tutti gli elementi oggettivi e soggettivi dell'illecito amministrativo sanzionato con l'ordinanza ingiunzione opposta grava sull'autorità che ha emesso il provvedimento impugnato, escluso il ricorso a presunzioni legali che non possono ritenersi stabilite a favore della stessa autorità se non quando i fatti sui quali esse si fondano siano tali da far apparire l'esistenza del fatto ignoto come la conseguenza del fatto noto, alla stregua di canoni di ragionevole probabilità [...].*“

Starten oder beim Landen gesehen, vielmehr hatten sie den bereits fliegenden Hubschrauber von Kompatsch aus beobachtet, wie dieser „neben den Schlernwänden“ geflogen sei. Zeuge T. erklärte, dass die Oberkante der Schlernwände eine Meereshöhe von ca. 2.300 m hatte, während der letzte Punkt des Talschlusses, wo der Helikopter geflogen wäre, eine Meereshöhe von ca. 1.900 m aufwies. Aus der Differenz der besagten Meereshöhen hätten die Beamten geschlossen, dass die Mindesthöhe von 500 m unterschritten worden wäre.

Zeuge C. bestätigte das Vorgehen: „Wir haben beobachtet, dass der Heli neben den Schlernwänden geflogen ist [...]. Wir haben mit dem Dienstfernglas die Nummer des Hubschraubers identifiziert, und Fotos vom Flug geschossen. Wir haben dann die obere Kante des Schlernmassives genommen, und die Bodentiefe ermittelt, [und] anhand einer Karte [...] festgestellt, dass die Mindesthöhe von 500 m unterschritten worden war. 2.300 m ist die Kante des Schlerns und 1900 [jene von] Tschapieth, da ist der Heli drübergefahren, ins Tal rein.“ Der Aufsichtsbeamte legte zwar dar, bei der gesamten Beobachtung des Fluges die Kante der Schlernwände als Bezugspunkt genommen zu haben, doch eingeräumt, dass „irgendwann der Helikopter sicher die Kante unter sich gelassen [habe], sonst kommt er ja nicht zur Seiser Alm“. Der Zeuge T. präzisierte, dass - bezogen auf die beobachtete Flugrichtung - der Talboden aufsteigend ist, bis zur Ortschaft „Tschapieth“.

Da also zum einen der Talboden aufsteigend ist, zum anderen auch der Hubschrauber notwendigerweise gestiegen war, um zur Seiser Alm zu kommen, und **Schätzungen der Flughöhe aus einer bestimmten Distanz und Höhe auch täuschen können** - die Beamten waren auf dem Plateau Kompatsch, das auch eine bestimmte Meereshöhe aufwies - , kam das angerufene Gericht zum Schluss, dass im konkreten Fall begründete Zweifel vorlagen, ob der Pilot des Flugzeuges die vorgeschriebene Flughöhe von 500 Meter lotrecht über dem Grund unterschritten hatte. In der Folge wurde der angefochtene Zahlungsbefehl in Annahme des Widerspruchs vom Gericht aufgehoben.

f) Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1394/2017

Der Kläger widersprach dem Bußgeldbescheid, laut dem er mit seinem Kleinflugzeug am 29.12.2015 die „Seiser Alm“ in Unterschreitung der Mindestflughöhe von 500 m über dem Boden überflogen hätte. Das angerufene Gericht bewertete vorab zwei „formale“ Rekursgründe, jenen

- 1) der verspäteten Vorhaltung und jenen
- 2) der Unterlassung der Rechtsmittelbelehrung:

Das Gericht befand ad 1): Die **Feststellung der Übertretung war im zur Bewertung vorgelegten Fall notwendigerweise erst nach dem Flug, und zwar zu einem Zeitpunkt gemacht worden, an dem das zuständige Landesamt sämtliche relevanten Daten gesammelt hatte**. Erst ab diesem Datum konnte die laut Widerspruchsklage vermeintlich verletzte Frist für die Zustellung der Übertretung zu laufen beginnen. Unter diesem Gesichtspunkt erachtete das angerufene Gericht den vorgebrachten entsprechenden Rekursgrund der Verfristung als unbegründet.

Laut Entscheidung des angerufenen Gerichts **führte ad 2) auch die Unterlassung der Rechtsmittelbelehrung nicht zur Nichtigkeit des Aktes, sondern vielmehr zu einer Verlängerung der Fristen für die Einbringung des Rechtsmittels**. In jedem Fall hatte der Widerspruchskläger auch ohne diese Belehrung fristgerecht Rekurs eingelegt, sodass der vom Widerspruchskläger beanstandete Mangel vom Gericht als geheilt angesehen wurde.

In der Sache selbst war der Widerspruch laut Gericht hingegen begründet: Entgegen den Ausführungen des Landesamtes [...] hatte der Kläger nie zugegeben, die Flughöhe unterschritten zu haben. In seinem Schreiben hatte er lediglich angefragt, wie die Aufsichtsbeamten geglaubt hätten, die Flughöhe ermittelt zu haben. Diese Frage stellte er laut Gericht zu Recht. **Um die Flughöhe des Flugzeugs zu ermitteln, wurden seitens der Beamten Fotos und der** (geografische Datenschichten beinhaltende und Orthofotos beinhaltende) „Geobrowser“ **herangezogen**. Die geringe Flughöhe wurde daraus abgeleitet, dass die Schrift auf dem Flugobjekt lesbar gewesen wäre. Letztere Schlussfolgerung erschien dem Gericht

unzulässig, insoweit die Lesbarkeit der Schrift wohl auch von der Größe derselben, von der Sehkraft des Beamten und anderen Faktoren abhing, die nicht auf eine bestimmte Flughöhe rückschliessen ließen.

Was die verwendeten Abbildungen betraf, so konnte aus diesen niemals eine genau Flughöhe ermittelt werden, waren die Referenzpunkte zu weit vom Beamten entfernt und die Perspektive jene von unten nach oben, sodass niemals zu erkennen war, ob das Flugzeug auf gleicher Höhe des Beamten war oder nicht. Laut Gericht war und ist es wohl nur in Ausnahmefällen möglich, eine niedere Flughöhe mit freiem Auge zu bestimmen, beispielsweise wenn man von oben (von einer Bergspitze aus) auf das Flugzeug hinabschauen und sodann den Rest mathematisch ermitteln kann. In der Regel können Weiten, Höhen, Geschwindigkeiten oder andere Werte nur mit geeichten Geräten (z.B. Radar) festgestellt werden, um eine gewisse Objektivität, Rechtssicherheit und vor allem Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten. Andernfalls gebe es zwar Indizien, dass die Flughöhe nicht eingehalten wurde, aber keinen genauen metrischen Beweis, ohne den die notwendige Rechtssicherheit nicht gegeben sei: Beamten stünde es z.B. auch nicht frei, den genauen Alkoholpegel im Blut oder die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs genau festzulegen, es sei denn mit absolut evidenten und unbestreitbaren Fakten. **Durch die ungenauen Messvorgänge der mit der Aufsicht betrauten Bediensteten wurde laut Gericht somit einerseits die Rechtssicherheit beeinträchtigt, andererseits das Recht auf Verteidigung eingeschränkt, nachdem ex post keine Verifizierung der Höhe möglich war.** Wenn das Verfassungsgericht mit Urteil vom 29/04/2015-18/06/2015, Nr. 113 bereits den Art. 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) für verfassungswidrig befunden hatte, weil die Messgeräte keiner periodischen Eichung und keinem Zulassungsverfahren (Homologierung) unterzogen werden mussten, so war laut angerufenem Landesgericht auszuschließen, dass die verfahrensgegenständliche Messung mit freiem Auge und unter Bezug auf eine Landkarte auch nur eine annähernde Rechtssicherheit boten.

Diesbezüglich zitierte das Landesgericht aus der höchstrichterlichen Entscheidung: Das Gesetz stelle, um den Repressionsmechanismen gegen Geschwindigkeitsübertretungen Wirksamkeit zu verleihen, in nicht unplausibler und nicht unangemessener Weise ein Gleichgewicht zwischen dem Schutz der Verkehrssicherheit und jenem der subjektiven Situationen der überprüften Personen her. Zwar werde der Schutz der letzteren durch die teilweise Umkehr der Beweislast etwas eingeschränkt, da dem Kläger, der sich gegen die Anwendung der Sanktion wendet, unter Umständen die - wegen der Nichtwiederholbarkeit der Kontrolle schwer zu erfüllende - Beweislast für die Fehlfunktion des Geräts obliegt. Diese Einschränkung finde jedoch eine vernünftige Erklärung in der Zuverlässigkeit, die das Zulassungsverfahren für und die Kalibrierung von Radarkameras gewährleisten.²³⁸

Die von Art. 142 der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgenommene Abwägung habe einerseits äußerst wichtige öffentliche und private Interessen zum Gegenstand wie die Verkehrssicherheit, die Gewährleistung der öffentlichen Ordnung, die Wahrung der körperlichen Unversehrtheit des Einzelnen oder die Erhaltung von Gütern, andererseits ebenso wichtige Werte wie die Sicherheit der Rechtsbeziehungen und das Recht des vermeintlichen Übertreters auf Verteidigung. Das Gleichgewicht zwischen denselben wird durch eine Art Vermutung erreicht, die sich auf die Zuverlässigkeit der Zulassung und Kalibrierung der Radarkamera stützt und es erlaubt, die Sicherheit der Feststellung und der zugrunde liegenden Rechtsbeziehungen nicht über ein vernünftiges Maß hinaus beeinträchtigt anzusehen.²³⁹

²³⁸ Im Orig.: „[...] al fine di dare effettività ai meccanismi repressivi delle infrazioni ai limiti di velocità, la disposizione realizza in modo non implausibile e non irragionevole un bilanciamento tra la tutela della sicurezza stradale e quella delle situazioni soggettive dei sottoposti alle verifiche. È vero infatti che la tutela di questi ultimi viene in qualche modo compressa per effetto della parziale inversione dell'onere della prova, dal momento che è il ricorrente contro l'applicazione della sanzione a dover eventualmente dimostrare - onere di difficile assolvimento a causa della irripetibilità dell'accertamento - il cattivo funzionamento dell'apparecchiatura. Tuttavia, detta limitazione trova una ragionevole spiegazione nel carattere di affidabilità che l'omologazione e la taratura dell'autovelox conferiscono alle prestazioni di quest'ultimo [...]“

²³⁹ Im Orig.: „In definitiva il bilanciamento realizzato dall'art. 142 del codice della strada ha per oggetto, da un lato, interessi pubblici e privati estremamente rilevanti quali la sicurezza della circolazione, la garanzia dell'ordine pubblico, la preservazione dell'integrità fisica degli individui, la conservazione dei beni e, dall'altro, valori altrettanto importanti quali la certezza dei rapporti giuridici ed il diritto di difesa del sanzionato. Detto bilanciamento si concreta attraverso una sorta di presunzione, fondata sull'affidabilità dell'omologazione e della taratura dell'autovelox, che consente di non ritenere pregiudicata oltre un limite ragionevole la certezza della rilevazione e dei sottesi rapporti giuridici [...]“

Gerade die Wahrung und Erhaltung dieser Verlässlichkeit stelle den entscheidenden Punkt dar, ob dem die Sicherheit der Rechtsbeziehungen und die Verteidigungsrechte des Bestraften nicht ihre unweigerliche Daseinsberechtigung verlieren. Die begründete Erwartung, die sich aus der Wahrung und der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Geräte ergibt, die durch periodische Überprüfung gemäß den einschlägigen technischen Vorgaben gewährleistet wird, verkomme zur absoluten Unsicherheit, wenn diese Kontrollen nicht durchgeführt würden.²⁴⁰

Die Abwägung der auf dem Spiel stehenden Werte, die in nicht unplausibler Weise im geltenden Art. 142 Abs. 6 (StVO) vorgenommen wird, folgt nicht mehr der Vernunft, wenn das Gesetz, das auf Art. 45 Abs. 6 derselben (StVO) beruht, den Kontrollbehörden zugesteht, jeden nachträgliche Eichungstest und diesbezügliche Überprüfungen zu vermeiden. Daher wurde Art. 45 Abs. 6 des Gesetzesdekrets Nr. 285 aus dem Jahr 1992 - in der Auslegung durch die ständige Rechtsprechung des Kassationsgerichtshofs - vom Verfassungsgerichtshof unter Bezugnahme auf Art. 3 der Verfassung in jenem Teil für verfassungswidrig erklärt, der nicht vorsah, dass sämtliche Geräte, die zur Feststellung von Geschwindigkeitsübertretungen verwendet werden, einer regelmäßigen Funktions- und Eichkontrolle unterzogen werden müssen.

Dies u.a. vorausgeschickt wurde der am 23.5.2016 vom Landesamt für Mobilität ausgestellte Zahlungsbefehl Nr. 13232/2016 vom Landesgericht aufgehoben.²⁴¹

2018

g) Landesgericht Bozen, Urteil vom 18.01.2018, Nr. 66/2018

Die Widerspruchsklägerin wandte sich mit jeweils separaten Klagen gegen die 7 streitgegenständlichen, am 17. Mai 2016 vom seinerzeitigen Abteilungsdirektors erlassenen Bußgeldbescheide. Zunächst beanstandete die Widerspruchsklägerin generell die Anwendung des Rechtsinstituts der Wiederholung der Tat bzw. Rückfälligkeit (recidiva), wenn von der Verwaltung nur der Solidarschuldner, also die Fluggesellschaft, nicht aber die mutmaßlichen Übertreter (Piloten) identifiziert wurden; dies in Anbetracht auch der Tatsache, dass der Sachverhalt des in den Bußgeldbescheiden der Autonomen Provinz Bozen genannten Urteils in das Jahr 2016 zurückreichte. Die Widerspruchsklägerin beantragte daher die Aufhebung sämtlicher Strafbescheide, insbesondere im Hinblick auf die Rückfälligkeit und entsprechende Strafbemessung.

Das angerufene Gericht eruierte unter Bezugnahme auf die einzelnen Streitfälle wie folgt:

a) Zum **Bußgeldbescheid Nr. 3043-2016**: Im zur Entscheidung vorgelegten Fall beanstandete die Widerspruchsklägerin die fehlerhafte Anwendung des Tatbestands der wiederholten Zuwiderhandlung (recidiva) und argumentierte, dass diese nur dann Anwendung finden könne, wenn der Übertreter identifiziert worden wäre und die neue Zuwiderhandlung von derselben Person innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren nach der vorangehenden Übertretung begangen wurde. Wie die Widerspruchsklägerin - laut Gericht zutreffend - ausführte, haftete die Fluggesellschaft als Eigentümerin der Hubschrauber zwar

²⁴⁰ Im Orig.: „[...] *Proprio la custodia e la conservazione di tale affidabilità costituisce il punto di estrema tensione entro il quale la certezza dei rapporti giuridici e il diritto di difesa del sanzionato non perdono la loro ineliminabile ragion d'essere. Il ragionevole affidamento che deriva dalla custodia e dalla permanenza della funzionalità delle apparecchiature, garantita quest'ultima da verifiche periodiche conformi alle relative specifiche tecniche, degrada tuttavia in assoluta incertezza quando queste ultime non vengono effettuate [...].*“

²⁴¹ Im Orig.: „[...] *Il bilanciamento dei valori in gioco realizzato in modo non implausibile nel vigente art. 142, comma 6, del codice della strada trasforma così nella irragionevolezza, nel momento in cui il diritto vivente formatosi sull'art. 45, comma 6, del medesimo codice consente alle amministrazioni preposte agli accertamenti di evitare ogni successiva taratura e verifica. [...] Dunque, l'art. 45, comma 6, del d.lgs. n. 285 del 1992 - come interpretato dalla consolidata giurisprudenza della Corte di Cassazione - deve essere dichiarato incostituzionale in riferimento all'art. 3 Cost., nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura [...].*“

gesamtschuldnerisch mit dem Zuwiderhandelnden, wenn dieser die Strafe nicht bezahlte, derselben kann aber nicht die wiederholte Zuwiderhandlung (recidiva) vorgehalten werden. Die Widerspruchsklägerin führte in ihren Verteidigungsakten aus, dass sich die eingebrachte Widerspruchsklage ausschließlich auf die Berechnung der Strafe aufgrund der fehlerhaften Anwendung des Tatbestands der „Rückfälligkeit“ bezog. Dem Widerspruch wurde vom angerufenen Gericht teilweise stattgegeben. Unter Abänderung des Bußgeldbescheid Nr. 278753 vom 17.05.2016 wurde die verhängte Geldbuße auf 2.000,00 € reduziert.

b) Zum **Bußgeldbescheid Nr. 3044-2016**: Wie von der Widerspruchsbeklagten (Landesverwaltung) bestätigt, wurde der Bußgeldbescheid aufgehoben, da Herrn C.C. wegen desselben Verstoßes ein eigener Bußgeldbescheid Prot. Nr. 163753 vom 14.03.2017 zugestellt worden war, gegen den in der Folge Widerspruch eingelegt wurde. Für das gegenständliche Verfahren war laut Gericht daher der Wegfall des Streitinteresses zu erklären. In Bezug auf die Kosten des Verfahrens stellte das Gericht jedoch fest, dass die Widerspruchsklägerin trotz der seitens der Landesverwaltung gestellten Anfragen, wie auch in allen anderen Fällen, nicht bereit war, den Piloten der beanstandeten Flüge offenzulegen, wodurch die Landesverwaltung erst nach Einleitung des vorliegenden Verfahrens Kenntnis über den materiellen Urheber der Übertretung erlangen und den ausgestellten Bußgeldbescheid erlassen konnte. Aus diesen Gründen wurden die Verfahrenskosten vom Gericht kompensiert.

c) Zum **Bußgeldbescheid Nr. 3058-2016**: Die Widerspruchsführerin war der Ansicht, dass sie gegen keine Vorschrift verstoßen hätte, da sie für den Zeitraum vom 9.07.2014 bis 31.07.2014 im Besitz einer **Fluggenehmigung für Filmaufnahmen** im Ausmaß von 60 Minuten gewesen wäre. Diese Flugtätigkeit konnte jedoch aufgrund des schlechten Wetters nicht durchgeführt werden, sodass eine neue Genehmigung für den 1.08.2014 beantragt wurde, an dem der Flug tatsächlich durchgeführt wurde. Dieser neue Antrag, der am 1.08.2014 um 15.52 Uhr per E-Mail gestellt wurde, konnte laut Gericht jedoch nicht berücksichtigt werden, da er als verspätet anzusehen war. Der Antrag hätte mindestens 48 Arbeitsstunden vor Durchführung des Fluges bei der Landesabteilung Mobilität gestellt werden müssen. Dem Widerspruch wurde jedoch aus denselben Gründen (keine wiederholte Zuwiderhandlung - „recidiva“) wie unter a) teilweise stattgegeben, weshalb der Zahlungsbefehl Nr. 278785 dahingehend abgeändert wurde, dass das Bußgeld auf 2.000,00 € reduziert wurde.

d) Zum **Bußgeldbescheid Nr. 3059-2016**: In diesem Fall beanstandete die Widerspruchsklägerin einerseits, dass es sich auf jeden Fall um einen im öffentlichen Interesse genehmigten **Flug gehandelt hätte, der Filmaufnahmen von Skirennen für die Eurovision zum Gegenstand hatte**; andererseits wies die Klägerin darauf hin, dass keine Naturparkfläche überflogen wurde, da es zwischen den beiden betroffenen Naturparks eine „freie Zone“ gab, auf der die Staatsstraße verlaufe. Die Widerspruchsklägerin argumentierte weiters, dass es die Sportveranstaltung selbst war, die aufgrund der damit verbundenen Menschenansammlung das geschützte Gut schädigte, nicht der Hubschrauber, der für das Filmen einer Szene eingesetzt wurde. Das Gericht merkte an, dass der Zeuge C.C. in der mündlichen Verhandlung [...] bestätigt habe, was bereits im Übertretungsprotokoll Nr. 585 vom 3.01.2013 im entsprechenden Bericht einschließlich Fotodokumentation enthalten war, nämlich: *„Der Hubschrauber überflog zunächst den Naturpark Drei Zinnen und flog sodann in das Gebiet des Naturparks Fanes-Sennes-Prags hinein.“* Der von der Widerspruchsklägerin aufgebotene Zeuge F.F. [...] musste laut Gericht hingegen als nicht glaubwürdig angesehen werden, da er ein offensichtliches Interesse an der Entscheidung des Falles hatte. Der angefochtene Bußgeldbescheid Nr. 279422 wurde vom Gericht daher nur in Bezug auf die „Rückfälligkeit“ (recidiva) geändert und die Strafe auf 2.000,00 € reduziert.

e) Zu den **Bußgeldbescheiden Nr. 3060-2016 und Nr. 3061-2016**: Es handelte sich um zwei beanstandete Flüge, die am selben Tag durchgeführt worden waren. Die vorgehaltene Übertretung war stets dieselbe, nämlich Gebiete von landschaftlichem Interesse in einer Höhe von unter 500 Metern überflogen zu haben. Der Zeuge G.G. bestätigte diesen Sachverhalt, indem er angab, dass der Hubschrauber sich in einem so geringen Abstand zum Boden befand, dass die Aufsichtsbeamten im ersten Fall das Kennzeichen des Helikopters sogar mit bloßem Auge und im zweiten Fall mit dem Dienstfernrohr lesen konnten. Das Gericht verwies darauf, dass die Aufsichtsbeamten anlässlich der Übertretung vom 6.8.2014 um 11.23 Uhr zur Bestimmung der Flughöhe als Bezugspunkte einerseits die horizontale abstrakte Linie auf der Höhe des Gipfels „Pez“ auf 2.567 m.ü.d.M. und andererseits den Punkt, an dem sie sich befanden, auf 2.480 m ü. d.M., herangezogen hatten. **Laut Gericht handelte es**

sich dabei nicht um ein willkürliches Kriterium zur Bestimmung der Höhe, sondern um objektive Kriterien, da die Höhen der genannten Gipfel als Bezugspunkt angegeben wurden. Außerdem sollte nicht vergessen werden, dass der Lärm des Fluggeräts so laut war, dass er schon wahrgenommen wurde, bevor der Hubschrauber gesichtet werden konnte. Auch in diesem Fall waren nichtsdestotrotz - wegen Nichtanerkennung der Tatwiederholung (recidiva) - die Bußgeldbescheide Nr. 279205 und Nr. 278791 teilweise abzuändern und das Bußgeld auf 2.000,00 € zu reduzieren.

f) Zum **Bußgeldbescheid Nr. 3062-2016**: Zu den Darlegungen der Widerspruchskläger, sie hätten ein Schreiben der Autonomen Provinz Bozen nicht erhalten, wies das Gericht darauf hin, dass ein solches Versäumnis nicht die Nichteinvernahme des Zeugen G.G. legitimiert hätte. Das genannte Versäumnis hätte möglicherweise disziplinar-administrative Auswirkungen haben können, war aber sicherlich kein Grund, den von der Landesverwaltung angegebenen Zeugen nicht zur Einvernahme zuzulassen. Die Aussagen des von den Widerspruchsklägern aufgebotenen Zeugen B.B. bewertete das Gericht hingegen als unglaubwürdig („*dichiarazioni del tutto inattendibili*“), da dieser zum seinerzeitigen Zeitpunkt der Pilot und somit der materielle Übertreter der Übertretung gewesen zu sein schien. Vielmehr erachtete das Gericht unter Berücksichtigung, dass **die von den Beamten ausgestellten Übertretungsprotokolle bis zur Einbringung einer Fälschungsklage als voll beweiskräftig anzusehen waren**, den Übertretungstatbestand als erwiesen. Dem Einspruch wurde daher auch in diesem Fall nur - aufgrund der Nichtanerkennung der wiederholten Zuwiderhandlung („recidiva“) - teilweise stattgegeben und die Strafe auf 2.000,00 reduziert.

7) Rechtsprechung betreffend Flugregelungen außerhalb der Provinz Bozen

Es erweist sich zweckmäßig und zielführend, über den Tellerrand (der Autonomen Provinz Bozen) hinausschauend die Regelung und Einschätzung der Rechtmäßigkeit von Flugtätigkeiten auch in anderen Regionen Italiens zu betrachten.

a) Kassationsgerichtshof, Urteil vom 12.03.2009-5.05.2009, Nr. 10350 (Autonome Region Aosta)

Am 18.09.2003 hatte die xx-G.m.b.H. beim Zivilgericht Aosta gegen einen ihr am 11.08.2003 gemäß Art. 22 des Staatsgesetzes Nr. 689/1981 zugestellten Zahlungsbefehl Nr. 1541185/S.A. Rekurs eingelegt. Mit dem Zahlungsbefehl hatte der Präsident der Autonomen Region Aostatal der späteren Rekursstellerin wegen Verstoßes gegen Art. 1 Abs. 2 des Regionalgesetzes vom 4. März 1988, Nr. 15, ein Bußgeld in der Höhe von 3.109,32 Euro auferlegt, da ein bei der xx-G.m.b.H. angestellter Pilot ohne Genehmigung ein aus Umweltgründen mit einem Flugverbot versehenes Schutzgebiet (Pilgerstätte) auf einer Meereshöhe von 1500 m in geringer Höhe überflogen hatte. Dem in der Folge vom Unternehmen eingebrachten Widerspruch, in dem dasselbe geltend machte, dass es rechtmäßig sei, dass ein Filmteam Luftaufnahmen machte, da „Luftaufnahmen“ nicht zu den unter das Verbot fallenden Tätigkeiten (lavoro aereo) fielen, trat die Region Aosta mit der These entgegen, dass die verhängte Strafe rechters sei.

Mit Urteil vom 27.11.2003 wies das angerufene Zivilgericht von Aosta den Widerspruch ohne jegliche Entscheidung über die Verfahrenskosten zurück. Es stützte sich in der Entscheidung darauf, dass das in der genannten Gesetzesvorschrift der Region vorgesehene Verbot, das sich aus der Notwendigkeit ergab, die Umwelt in der Region zu schützen und zu bewahren, allumfassend war und für jede Art von Flug galt, mit Ausnahme allein der eigens geregelten Fälle, die nicht die im vorliegenden Fall ausgeübte Tätigkeit beinhalteten. Im zur Entscheidung vorgelegten Fall war seitens des Präsidenten der Region auch keine ausdrückliche Genehmigung erteilt worden, so dass das geahndete Verhalten laut Gericht nicht als gesetzmäßig angesehen werden konnte und der von der Widerspruchsklägerin vorgebrachte Verweis auf

„Arbeiten aus der Luft“ (lavoro aereo) gemäß Königl. Dekret vom 30.03.1942 Nr. 327 (Luftfahrtgesetzbuch)²⁴², in geltender Fassung, ins Leere ging.²⁴³

Das Gericht erachtete zudem die von der Rekursstellerin vorgebrachte Einrede der Verfassungswidrigkeit der von der Region angewandten Rechtsvorschriften für offensichtlich unbegründet, und zwar sowohl im Hinblick auf die gesetzeskonforme Möglichkeit der Region, im Rahmen und in Ausübung ihrer Autonomie restriktivere Vorschriften als jene in den staatlichen Bestimmungen vorzusehen, als auch im Hinblick auf das Fehlen einer Verletzung „verfassungsrechtlich geschützter Grundsätze“, da das Überfliegen bei Vorliegen bestimmter Bedingungen durchaus erlaubt war. Gegen diese gerichtliche Entscheidung legte die xx-G.m.B.H. aus folgenden Gründen Rekurs beim Kassationsgerichtshof ein.

Mit dem ersten Anfechtungsgrund wurde von der Rekursstellerin die angebliche Verletzung bzw. fehlerhafte Anwendung von Art. 12 Abs. 1 des Gesetzes vom 24. November 1981, Nr. 689 und die damit zusammenhängende unzureichende Begründung geltend gemacht: Beanstandet wurde die vom Gericht erster Instanz geteilte Auslegung, dass die in den von der Region Aostatal angewandten Rechtsvorschriften enthaltenen Beschränkungen und Verbote allumfassend waren. Laut Auffassung der Kläger umfassten diese hingegen nicht den Luftverkehr („attività di lavoro aereo“), wie sie im Luftfahrtgesetzbuch („Codice della Navigazione“) und in der entsprechenden Durchführungsverordnung (Ministerialdekrets vom 18. Juni 1981) vorgesehen waren. Die regionalen Bestimmungen wären im Wesentlichen von der Unterscheidung zwischen der Tätigkeit der Beförderung von Gütern und der Beförderung von Personen auf dem Luftweg gekennzeichnet, wobei nur letztere Beschränkungen unterlag. Insoweit die „Arbeit in der Luft“ („lavoro aereo“) außerhalb der genannten Dichotomie anzusiedeln war, unterlag sie keinerlei Beschränkungen oder Verboten.

Mit einem weiteren damit zusammenhängenden Anfechtungsgrund wurde eine Verletzung bzw. fehlerhafte Anwendung von Art. 12 der „Bestimmungen über das Gesetz im Allgemeinen“ des Zivilgesetzbuches und erneut ein Begründungsmangel gerügt: Das Gericht erster Instanz hätte die regionale Bestimmung zu weit ausgelegt und nicht berücksichtigt, dass der lokale Gesetzgeber eine klare Unterscheidung zwischen zwei unterschiedlichen Situationen getroffen hätte, von denen die erste die Beförderung von Touristen und Skifahrern betraf, die Verboten und Beschränkungen unterlag, während die zweite - keinen Beschränkungen unterliegende Flugtätigkeit - unterschiedliche Arten von Flugaktivitäten umfasste wie die Beförderung von Gütern, die Beförderung zu Schulungs- und Sportzwecken, Flüge der Streitkräfte, des Zivilschutzes und, mit Genehmigung des Präsidenten der Region, Flüge zu Studien-, Forschungs- und Dokumentations- oder Zwecken des öffentlichen Nutzens (pubblica utilità). In Ermangelung einer ausdrücklichen Bestimmung hätten laut Klägerin letztgenannte Flugaktivitäten den „Arbeiten aus der Luft“ (lavoro aereo) gleichgestellt werden müssen, die bereits mit Ministerialdekret von 1981 detailliert geregelt worden wären und anderweitigen Zwecken als der Personenbeförderung dienten. **Der angerufene Kassationsgerichtshof teilte diese Auslegungsansätze nicht:**

Das angerufene oberste Gericht resümierte: Der Art. 1 des Regionalgesetzes von Aosta vom 4.03.1988, Nr. 15, in der durch das Regionalgesetz Nr. 35/1999 novellierten Fassung, der die Flugtätigkeit zum Zwecke des Umweltschutzes in alpinen Gebieten („Disciplina delle attività di volo alpino ai fini della tutela ambientale ecologica“) regelte, sah in Abs. 1 vor: Zum Schutz der natürlichen Umwelt und deren Schutz auch vor Lärmbelästigung ist es in den Parks, Schutzgebieten (aree naturali protette) und Tierschutzgebieten (oasi di protezione della fauna) der Autonomen Region Aostatal verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen (veicoli a motore) zu landen und zu starten. In denselben Gebieten ist

²⁴² Königl. Dekret vom 30.03.1942, Nr. 327 („Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione“).

²⁴³ Im Orig.: „[...] Con sentenza monocratica del 27.11.03, depositata il 19.12.03, l'adito Tribunale di Aosta respinse l'opposizione ("nulla" tuttavia disponendo sulle spese), sulla base delle essenziali considerazioni che il divieto, previsto dalla disposizione sopra citata, ispirato ad esigenze di salvaguardia e tutela dell'ambiente regionale, fosse omnicomprensivo, applicandosi a qualsiasi tipologia di volo aereo, salvi i casi eccezionali tassativamente previsti dalla normativa medesima, nei quali non rientrava l'attività nella specie svolta, o di espressa autorizzazione del presidente della giunta regionale, nella specie non rilasciata, sicchè non poteva valere a far ritenere lecita la condotta sanzionata il richiamo, da parte dell'opponente, alla fattispecie del "lavoro aereo" di cui al R.D. 30 marzo 1942 e successive modifiche (Codice della Navigazione) [...]“

der Überflug von Motorflugzeugen („velivoli a motore“) in einer Höhe von weniger als 500 Metern über dem Boden verboten.²⁴⁴

Diese Verbote wurden durch Abs. 2 des angeführten Artikels auf das „*restliche Gebiet der Region auf alle Zonen ausgedehnt, die sich in einer Höhe von mehr als 1.500 Metern über dem Meere befinden*“, mit Ausnahme einiger bestimmten in Art. 2 Abs. 1 aufgezählten Landstriche. Der Abs. 3 schloss Flüge zur „Beförderung von Gütern“ von den oben genannten Verboten aus und unterwarf diese einer vorhergehenden Meldung an die zuständigen Forststationen. Abs. 4 nahm weiters die Streitkräfte, das Militär, die Forstdienste, die Zivilschutzdienste, die Rettungsflüge und die vom Präsidenten der Regionalregierung (Presidente della Giunta regionale) zu Studien-, Forschungs- und Dokumentationszwecken oder aus anderen Gründen - die in jedem Fall als gemeinnützig („pubblica utilità“) anerkannt waren - genehmigten Flüge von der im Gesetz vorgesehenen Regelung aus. Abs. 5 schloss sodann die Anwendbarkeit der Regelung auf die Ausbildungs- und sportlichen Aktivitäten sowie Schulung der Piloten („attività didattico - sportive e di allenamento piloti“) des Aeroclubs ausgerichteten Flüge aus, wobei der Transport von Touristen und Skifahrern durch den Aeroclub selbst hingegen den Beschränkungen laut zitiertem Regionalgesetzes unterlag. Der nachfolgende Art. 2 Abs. 1 sah vor, dass in den Gebieten, die nicht vom allgemeinen Verbot gemäß Art. 1 Abs. 1 betroffen waren, Flugtätigkeiten einschließlich Landungen und Starts innerhalb der in einem eigenen Anhang A zum Regionalgesetz festgelegten und beschriebenen Landstriche genehmigt werden konnten. Die nachfolgenden Absätze des Art. 2 beinhalteten besondere Bestimmungen für die Beförderung von Skifahrern und für Heliskiing-Aktivitäten. Der Art. 3 wiederum befasste sich mit der Tätigkeit von Arbeiten aus der Luft, welche die Beförderung von Skifahrern zum Ziel hatten (*attività di lavoro aereo avente ad oggetto il trasporto di sciatori*), unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit. Der Art. 5 beinhaltet sodann die Regelung der Strafen.

Aus dem beschriebenen Regelungsrahmen ging laut Gericht hervor, dass in Schutzgebieten, sprich den in Art. 1 Absätze 1 und 2 genannten Gebieten - insbesondere, was den vorliegenden Fall betraf, in alpinen Gebieten oberhalb von 1.500 M.ü.d.M. - ein allgemeines Verbot für Landungen, Starts und Überflüge unter 500 m über dem Boden vorgesehen und die Ausnahmen in den nachfolgenden Absätzen 3, 4 und 5 taxativ festgelegt waren, mit der alleinigen Einschränkung, dass die Beförderung von Gütern vor Beginn der Flugtätigkeit der Forstbehörde gemeldet werden musste, und der Präzisierung, dass die Beförderung von Touristen und Skifahrern durch den regionalen Aeroclub den allgemeinen in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen für den Transport von Personen geltenden Beschränkungen unterlag. Die Möglichkeit der Genehmigung von Ausnahmen im Ermessen des Präsidenten der Regionalregierung war auf besondere Fälle beschränkt, die aufgrund der damit verfolgten öffentlichen Interessen für vertretbar angesehen wurden (*ritenuti meritevoli di considerazione per la rilevanza dei perseguiti interessi di pubblica utilità*).

Der umfassende Charakter der für die in Art. 1 genannten Gebiete vorgesehenen Verbote und Beschränkungen kam laut Kassationsgerichtshof bezeichnenderweise in der vom regionalen Gesetzgebers in Art. 2 Abs. 1 gewählten Formulierung zum Ausdruck, die - im Gegensatz zu den für die anderen alpinen Gebiete der Region geltenden Vorschriften - ausdrücklich ein generelles Verbot (*divieto generale*) festlegte mit der Folge, dass die in Art. 1 Absätze 3, 4 und 5 vorgesehenen Ausnahmen als taxativ angesehen werden mussten.

Auch das Vorbringen der Klägerin, der regionale Gesetzgeber hätte sich im Wesentlichen auf die Unterscheidung zwischen der Beförderung von Gütern und der Beförderung von Personen konzentriert und damit den **Flugverkehr zu Arbeitszwecken (lavoro aereo)** im Allgemeinen von den Beschränkungen ausgenommen, war laut Kassationsgerichtshof nicht stichhaltig; dies bereits allein unter Berücksichtigung, dass die Regelung zur Beförderung von Touristen und Skifahrern in den Art. 2 und 3 enthalten war, die nicht die Flugtätigkeiten in besonders geschützten Gebieten, sondern im übrigen Gebiet der Region betrafen. Vielmehr erschien dem Kassationsgerichtshof unter Ausschluss der These, dass der Gesetzgeber - wie in der Klageschrift behauptet - die Flugtätigkeit zu Arbeitszwecken (*lavoro aereo*)

²⁴⁴ Im Orig.: „[...] L'art. 1 l. reg. Valle d'Aosta 4 marzo 1988, n. 15, così come modificata dalla l. reg. 35/99, contenente la 'disciplina delle attività di volo alpino ai fini della tutela ambientale ecologica', al 1° comma prevede che 'al fine di assicurare la tutela dell'ambiente naturale e la sua difesa anche dall'inquinamento acustico, è vietato nell'ambito dei parchi, delle aree naturali protette e delle oasi di protezione della fauna, ricadenti nel territorio della regione autonoma della Valle d'Aosta, l'atterraggio e il decollo dei veicoli a motore. Negli stessi ambiti è vietato, per i velivoli a motore, il sorvolo a quote inferiori a 500 m dal suolo' [...].“

lediglich vergessen hätte, der Wortlaut von Art. 3 Abs. 1 bedeutsam, in dem die Beförderung von Skifahrern als Arbeiten aus der Luft (*attività di lavoro aereo*) definiert wurde.

Der Richter erster Instanz hätte laut Kassationsgerichtshof demnach - wenn auch mit einer sehr knappen Begründung - inhaltlich richtig entschieden, wenn er den umfassenden Charakter der beanstandeten Verbote und Beschränkungen, den taxativen Charakter der vorgesehenen Ausnahmen - welche nicht die Arbeit aus der Luft zu Dokumentations- und Informationszwecken (*lavoro aereo a fine di documentazione ed informazione*) beinhalteten, die allenfalls nach Art. 1 Abs. 4 letzter Punkt hätten genehmigt werden können - und die Unerheblichkeit der staatlichen Bestimmungen laut Luftfahrtkodex und entsprechender Durchführungsverordnung (*Codice della Navigazione e del relativo regolamento attuativo*) erkannte, welche die unterschiedlichen Flugtätigkeiten unter allgemeinen verwaltungstechnischen (hauptsächlich Genehmigungs-) Aspekten zu Zwecken der Luftfahrt regelten. Letztere Regelungen, darunter auch die Flugtätigkeit zu Arbeitszwecken (*lavoro aereo*), konnten laut Kassationsgerichtshof keine Ausnahme von den Beschränkungen und spezifischen Verboten bewirken, die von den zuständigen lokalen Behörden aufgrund spezifischer örtlicher Gegebenheiten und zum Schutze überwiegender öffentlicher Interessen erlassen worden waren.²⁴⁵

Mit dem dritten Anfechtungsgrund wurde die Frage der Verfassungswidrigkeit erhoben, und zwar wegen Verletzung des **Art. 120** Abs. 1 und 3 der Verfassung und des Grundsatzes der Angemessenheit (*ragionevolezza*) der beanstandeten regionalen Gesetzesbestimmung im Lichte der im angefochtenen Urteil dargelegten Auslegung. Diese schränkte laut Klägerin angesichts des als allgemein geltend anerkannten Verbots das Recht auf Arbeit in einem Teil des staatlichen Hoheitsgebiets ungerechtfertigt ein, verstieß gegen den Gleichheitsgrundsatz und war im Vergleich zu anderen zulässigen Flugtätigkeiten unangemessen diskriminierend.

Auch diesem Anfechtungsgrund gab der **Kassationsgerichtshof** nicht statt. Vielmehr **erkannte er die vorgebrachten Einwände der Verfassungswidrigkeit für offensichtlich unbegründet. Seiner Ansicht nach bestand kein Widerspruch zwischen den genannten Bestimmungen des Regionalgesetzes und den angeführten oder anderen Grundsätzen und Bestimmungen der italienischen Verfassung.**

Die beanstandeten einschränkenden Bestimmungen des Regionalgesetzes von Aosta verstießen laut Kassationsgerichtshof allem voran nicht gegen Art. 3 der Verfassung und insbesondere nicht gegen die Grundsätze der Gleichheit (*eguaglianza*) und der Angemessenheit (*ragionevolezza*), insoweit die Verbote und Einschränkungen, denen die Eigenschaft einer offensichtlichen subjektiven Allgemeingültigkeit („*carattere di evidente generalità soggettiva*“) zukam, den **Schutz der Umwelt und der Landschaft und damit letztlich kollektiver Werte von verfassungsmäßiger Bedeutung** (vgl. Art. 9 Abs. 2 der Verfassung²⁴⁶) **bezweckten**. Deren Schutz war im Übrigen durch Art. 2 Buchst. q) des mit Verfassungsgesetz vom 26. Februar 1948, Nr. 4 genehmigten Sonderstatuts für Aosta²⁴⁷ ausdrücklich der gesetzgebenden Gewalt der Region Aosta übertragen, deren Entscheidung, die Ausübung anderer verfassungsmäßig zu gewährleistender Rechte - insbesondere des Rechts auf Freizügigkeit und Arbeit - aufgrund des anerkannten Vorrangs des Schutzes der genannten Güter in bestimmten Umweltsituationen

²⁴⁵ Im Orig.: „[...] *Non ha errato, dunque, il giudice di merito nel ritenere, sia pur con motivazione particolarmente concisa, la generalità del divieto e delle limitazioni in questione, la tassatività delle eccezioni previste, tra le quali non rientra quella del lavoro aereo a fine di documentazione ed informazione (che, al più, avrebbe potuto essere autorizzata ai sensi dell'art. 1, comma 4, u.p.) e la non rilevanza, al riguardo, delle invocate disposizioni nazionali di cui al Codice della Navigazione e del relativo regolamento attuativo che, disciplinando sotto generali aspetti amministrativi segnatamente ai fini dei regimi autorizzatori, le varie attività di volo, tra le quali quelle di lavoro aereo, non possono comportare alcuna esenzione dello stesso da limitazioni e divieti specifici al concreto esercizio delle stesse, imposti da autorità al riguardo competenti, in particolari situazioni locali ed a tutela di preminenti interessi di pubblica rilevanza* [...]“

²⁴⁶ Art. 9 Abs. 2 der italienischen Verfassung beinhaltet: „*Sie [Die Republik] schützt die Landschaft und das geschichtliche und künstlerische Vermögen des Staates*“.

²⁴⁷ Verfassungsgesetz vom 26.02.1948, Nr. 4 („Statuto speciale per la Valle d'Aosta“).

Beschränkungen zu unterwerfen, das Ergebnis vom Gericht nicht prüfbarer Bewertungen und Entscheidungen darstellte.²⁴⁸

Insbesondere konnte die Entscheidung des Gesetzgebers von Aosta, „**Arbeiten in der Luft**“ (*lavoro aereo*) nicht allgemein von den beanstandeten Beschränkungen ausnehmen zu wollen, welche wie im vorliegenden Fall **wiederholte Überflüge, längere Aufenthalte oder Überflüge in geringer Höhe in geschützten Gebieten mit sämtlichen damit verbundenen negativen Auswirkungen insbesondere akustischer Natur auf die Umwelt beinhalteten**, nicht als unangemessene Diskriminierung gegenüber der Tätigkeit des Warentransports angesehen werden; letztgenannte **Beförderung von Waren im Luftwege** (*lavoro aereo per trasporto di cose*) wurde im Unterschied dazu in der Regel und aus offensichtlichen wirtschaftlichen Gründen auf möglichst kurzen Strecken durchgeführt und vom regionalen Gesetzgeber aus ökologischer Sicht **weniger störend angesehen als andere mit Flugfahrzeugen durchgeführte Arbeiten**. Zudem stellte - wie das Gericht erster Instanz zutreffend ausgeführt hatte - die **Möglichkeit, in besonderen Fällen von der zuständigen Behörde Ausnahmegenehmigungen zu erhalten, ein geeignetes Korrektiv für eine undifferenzierte, allgemeine Wirkung der beanstandeten Verbote und Beschränkungen** dar. Dies war für das Gericht entscheidend, die vom Kläger geltend gemachte angebliche Unverhältnismäßigkeit ausschließen zu können.²⁴⁹

Was die Rüge des angeblichen Konflikts mit dem in **Art. 120 Abs. 1** der italienischen Verfassung²⁵⁰ vorgesehenen Rechts auf Arbeit in jedem beliebigen Teil des Staatsgebietes und diesbezüglichen notwendigen Beschränkung der Gesetzgebungsbefugnis der Regionen anbelangte, erschien diese dem Kassationsgericht ebenfalls offensichtlich unbegründet und die Bezugnahme auf Art. 120 Abs. 1 unerheblich. Letztgenannte Bestimmung bezweckte lediglich zu vermeiden, dass die Regionen in Ausübung ihrer ausschließlichen oder konkurrierenden Gesetzgebungsbefugnisse Bestimmungen erließen, die das **Recht der Arbeitnehmer auf Freizügigkeit innerhalb der Republik und auf Ausübung ihres Berufs, ihrer Beschäftigung oder ihrer Arbeit in jedem Teil des Staatsgebiets nachgehen zu können, einschränkten**.²⁵¹

²⁴⁸ Im Orig.: „[...] *L'imposizione dei divieti e limitazioni, con carattere di evidente generalità soggettiva, risponde a finalità di salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, beni collettivi di rilevanza costituzionale (v. art. 9 Cost., comma 2), la cui tutela, è oltretutto rimessa espressamente, dall'art. 2, lett. q dallo Statuto speciale (approvato con Legge Costituzionale 26.02.1948, n. 4) alla potestà legislativa della Regione, la cui scelta di sottoporre a limitazioni l'esercizio di altri diritti costituzionalmente garantiti (segnatamente quello di circolazione e lavoro), per la ravvisata preminenza, in determinate situazioni ambientali, rispetto agli stessi delle esigenze di salvaguardia dei beni suddetti, risponde a valutazioni e scelte insindacabili [...].*“

²⁴⁹ Im Orig.: „[...] *In particolare non può ritenersi irragionevolmente discriminatorio il mancato esonero del 'lavoro aereo' in genere dalle limitazioni in questione, a differenza delle attività di trasporto di cose, tenuto conto che quest'ultima tipologia di lavoro aereo, che normalmente e per evidenti ragioni economiche si svolge secondo i percorsi più brevi possibili, è stata considerata dal legislatore regionale meno invasiva, sotto il profilo ecologico, rispetto ad altre attività lavorative compiute a mezzo di aeromobili, richiedenti (come quella di specie) reiterati transiti, prolungate permanenze o sorvoli a bassa quota, nelle località protette, con tutte le negative implicazioni, soprattutto di natura acustica, per l'ambiente. D'altra parte, come correttamente evidenziato dal giudice di merito, la previsione della possibilità di ottenere autorizzazioni in deroga da parte dell'autorità competente, in presenza di situazioni particolarmente meritevoli, costituendo un opportuno correttivo alla generalità indiscriminata dei divieti e delle limitazioni in questione, risulta decisiva ai fini dell'esclusione dell'irragionevolezza degli stessi [...].*“

²⁵⁰ Der Art. 120 Abs. 1 der Verfassung besagt: „*Die Region darf weder Zölle für Einfuhr, Ausfuhr oder Durchzugsverkehr von Region zu Region einführen, noch Maßnahmen treffen, die den freien Personen- und Warenverkehr zwischen den Regionen irgendwie behindern, noch das Recht auf Arbeit in jedem beliebigen Teil des Staatsgebietes beschränken.*“

²⁵¹ Im Orig.: „[...] *Quanto al dedotto contrasto con 'l'esercizio del diritto al lavoro in qualunque parte del territorio Nazionale', previsto dall'art. 120 Cost., comma 1, [...] quale limite alla potestà legislativa delle Regioni, altrettanto manifesta è l'infondatezza della censura, tenuto conto dell'inconferenza del richiamo alla citata norma, la cui finalità è solo quella di impedire che le Regioni, nell'esercizio delle competenze legislative, esclusive o concorrenti con quelle statali, adottino disposizioni limitative dei diritti dei lavoratori alla libera circolazione nell'ambito della Repubblica ed allo svolgimento delle proprie professioni, impieghi o lavoro, senza incontrare discriminazioni di tipo localistico, in qualsiasi parte del territorio nazionale [...].*“

Im vorliegenden Fall waren laut Kassationsgerichtshof **die beanstandeten Bestimmungen nicht von einer solchen Diskriminierung gekennzeichnet, da sie nur in bestimmten Teilen des Gebiets der Region, auf alle Personen unabhängig von ihrer regionalen Herkunft anwendbar waren und im Hinblick auf die Notwendigkeit erlassen wurden, öffentliche Interessen zu schützen**, welche die Autonome Region Aosta in Ausübung ihres unbestreitbaren gesetzgeberischen Ermessens gegenüber der Ausübung von Tätigkeiten, einschließlich solcher mit Arbeitscharakter, als vorrangig und in Ermangelung einschränkender Bestimmungen²⁵² als gefährdet erachtet hatte.

Der Kassationsgerichtshof verwies in diesem Zusammenhang auf die wiederholten Auslegungen des Verfassungsgerichtshofs, wonach aus der Anerkennung des der Arbeit zuerkannten verfassungsmäßigen Stellenwerts **nicht die Unmöglichkeit abgeleitet werden durfte, für die Ausübung des entsprechenden Rechts Bedingungen und Grenzen vorzusehen, sofern diese auf den Schutz anderer Interessen und anderer sozialer Bedürfnisse abzielten, die ebenfalls verfassungsrechtlich geschützt waren**; dies umso weniger in Fällen, in denen - wie im vorliegenden Fall - derartige Beschränkungen nur in bestimmten Gebieten der Region galten und keine Beschränkung des freien Verkehrs von Personen und Sachen innerhalb des gesamten regionalen Territoriums mit sich brachten.²⁵³

Auf der Grundlage der angeführten Darlegungen wurde die **Klage vom Kassationsgerichtshof abgewiesen**.

b) Kassationsgerichtshof, Urteil vom 28.11.2011-22.12.2011, Nr. 28387 (Region Abruzzien)

Das Landesgericht Chieti hatte mit Urteil vom 23.02.2006, Nr. 83 dem Widerspruch von A.A. stattgegeben und in der Folge einen vom Generaldirektor des „Parco Nazionale della Maiella“ ausgestellten Zahlungsbefehl aufgehoben. Mit diesem war der Widerspruchskläger A.A. wegen Verletzung des Art. 3 (Allgemeine Verbote) des Anhangs A des D.P.R. vom 5. Juni 1995²⁵⁴ und des Art. 11 des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete vom 6. Dezember 1991, Nr. 394²⁵⁵ zur Zahlung von 600 Euro aufgefordert worden, weil er im Nationalpark, einem geschützten Gebiet, ohne Fluggenehmigung eine Vorführung mit **Gleitschirmen** („spettacolo di parapendio“) veranstaltet hatte.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Übertretung laut angerufenem Landesgericht nur im Falle des Überfliegens ohne vorherige Genehmigung mit **Luftfahrzeugen** („velivoli“) begangen werden konnte und der Art. 3 Buchst. a)²⁵⁶ des den „Nationalpark Maiella“ einrichtenden Dekrets des Präsidenten der Republik aus dem Jahr 1995 das in Art. 11 Buchst. h)²⁵⁷ des Gesetzes über die Schutzgebiete Nr.

²⁵² Im Orig.: „[...] *Nel caso di specie le disposizioni censurate non sono improntate a discriminazioni di tal genere, essendo applicabili solo in alcune parti del territorio regionale ed a chiunque, indipendentemente dalla provenienza regionale, in vista di esigenze di tutela di interessi pubblici che la Regione Autonoma, nell'esercizio della propria insindacabile discrezionalità normativa, ha ritenuto preminenti rispetto all'esplicazione di attività, anche di natura lavorativa, che ove indiscriminatamente esercitate, le avrebbero compromesse* [...]“

²⁵³ Im Orig.: „[...] *A tal riguardo giova osservare che, come è stato più volte più volte evidenziato dal Giudice delle Leggi, "dal riconoscimento dell'importanza costituzionale del lavoro non deriva l'impossibilità di prevedere condizioni e limiti per l'esercizio del relativo diritto, pur che essi siano preordinati [...] alla tutela di altri interessi e altre esigenze sociali parimenti fatti oggetto di protezione costituzionale", tanto meno nei casi in cui, come nella specie, dette limitazioni, operando solo "all'interno della Regione stessa" non si pongono "quale limite alla libera circolazione delle persone e delle cose nel territorio regionale" (v. Corte Cost.le sent. n. 147 del 4/12.4.2005) [...]*“

²⁵⁴ D.P.R. vom 5. Juni 1995 („Istituzione dell'Ente parco nazionale del Gargano“).

²⁵⁵ Staatsgesetz vom 6.12.1991, Nr. 394 („Legge quadro sulle aree protette“).

²⁵⁶ Art. 3 Abs. 1 Buchst. a) des D.P.R. vom 5. Juni 1995 besagte: „I. Sono vietate su tutto il territorio del Parco nazionale del Gargano le seguenti attività: [...] a) la cattura, l'uccisione, il danneggiamento ed il disturbo della fauna selvatica, ad eccezione di quanto eseguito per fini di ricerca e di studio previa autorizzazione dell'Ente parco [...]“

²⁵⁷ Art. 3 Abs. 1 Buchst. h) des D.P.R. vom 5. Juni 1995 besagte: „I. Sono vietate su tutto il territorio del Parco nazionale del Gargano le seguenti attività: [...] h) il sorvolo non autorizzato dalle competenti autorità secondo quanto espressamente regolamentato dalle leggi sulla disciplina del volo [...]“

394/1991 vorgesehene Verbot nicht auf das Überfliegen ohne Fluggerät ausdehnen konnte, hatte das Gericht entschieden, dass der **Begriff „Luftfahrzeug“ („velivolo“)** **nur flugfähige und mit einem Triebwerk ausgestattete Luftfahrzeuge („mezzi atti al volo e muniti di motopropulsore“)** umfasste, **nicht aber den vom Widerspruchkläger verwendeten Gleitschirm („parapendio“).**

Laut Urteil des Landesgerichts hätte die beanstandete Flugtätigkeit nicht mit Art. 3 Buchst. h), sondern allenfalls mit Art. 3 Buchst. a) (*„I. Sono vietate su tutto il territorio del Parco nazionale del Gargano le seguenti attività: [...] a) la cattura, l'uccisione, il danneggiamento ed il disturbo della fauna selvatica, ad eccezione di quanto eseguito per fini di ricerca e di studio previa autorizzazione dell'Ente parco [...]“*) verboten werden können, wenn die Tätigkeit tatsächlich als geeignet angesehen wurde, die Tierwelt zu stören. Nachdem der Zahlungsbefehl nicht auf der Grundlage der letztgenannten Bestimmung erlassen worden und jedenfalls keine tatsächliche Störung der Fauna festgestellt worden war, gab das Gericht erster Instanz dem Widerspruch statt. Die Nationalparkbehörde legte gegen das Urteil des Gerichts erster Instanz Berufung beim Kassationsgerichtshof ein:

Mit dem ersten Anfechtungsgrund wurde erneut die Verletzung der Art. 6, 8 und 11 des staatlichen Rahmengesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 sowie Art. 3 Buchst. h) des Anhangs A des D.P.R. vom 5. Juni 1995 gerügt. Die klagende Nationalparkbehörde beanstandete, dass das angefochtene Urteil erster Instanz verneint hätte, dass das Dekret zur Einrichtung des Nationalparks „Maiella“ das in Art. 11 Abs. 3 Buchst. h) des Gesetzes über die Schutzgebiete Nr. 394/1991 vorgesehene Verbot des unerlaubten Überflugs mit Luftfahrzeugen auf ein allgemeines Verbot des Überflugs des Schutzgebiets ausdehnen konnte. Mit dem zweiten Anfechtungsgrund rügte die Nationalparkbehörde, dass das Gericht erster Instanz das beanstandete Verhalten auch nicht unter Berücksichtigung des oben zitierten Art. 3 Buchst. a) als strafbar angesehen hatte.

Der angerufene Kassationsgerichtshof erachtete die Klagen als unbegründet: Das D.P.R. vom 5.06.1995 sah in Art. 3 Abs. 1 Buchst. h) das Verbot von Überflügen vor, die nicht von den zuständigen Behörden in Übereinstimmung mit den ausdrücklichen Bestimmungen der Gesetze über die Regelung des Flugwesens genehmigt worden wären (*divieto del „sorvolo non autorizzato dalle competenti autorità secondo quanto espressamente regolamentato dalle leggi sulla disciplina del volo“*). Das Gericht erster Instanz hätte zu Recht festgestellt, dass der mit einer Verwaltungsstrafe geahndete und angefochtene Übertretungstatbestand nicht gegeben war, da **Gleitschirme - *ratione temporis* - nicht der vorherigen Genehmigung durch die zuständigen Luftfahrtbehörden („competenti autorità aeronautiche“) unterlagen.** Der Art. 743 des italienischen Luftfahrtskodex (Codice di navigazione) schloss in der seinerzeit geltenden Fassung **Geräte, die für den Freizeit- oder Sportflug verwendet wurden („apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo“)** von der Kategorie der Luftfahrzeuge (**„aeromobili“**) aus.

Der Geltendmachung der Anwendung von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a) des D.P.R. wurde vom Kassationsgerichtshof ebenso nicht stattgegeben: Dem Kläger war kein Fehlverhalten im Sinne dieser Bestimmung vorgehalten worden; dem Gericht stand es im Rahmen der Widerspruchsklage nicht zu, die Geldstrafe für ein anderweitiges, rechtswidriges Verhalten mit unterschiedlichen Tatbestandsmerkmalen aufrechtzuerhalten. Der Kassationsgerichtshof (II. Zivilsenat) lehnte die Berufungsklage der Nationalparkbehörde daher aus den angeführten Gründen ab.²⁵⁸

c) Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 19.06.2013, Nr. 162 (Region Latium)

Mit Urteil vom 19.06.2013, Nr. 162 entschied das Verfassungsgericht über die vom Ministerpräsidenten aufgeworfenen Fragen der Verfassungsmäßigkeit des Art. 1 Absätze 1 und 3 des Gesetzes der Region Latium vom 18. Juli 2012, Nr. 9 betreffend Änderungen des Regionalgesetzes vom 10. November 1997, Nr. 41 (*„Verwirklichung von Flugplätzen [aviosuperfici] und Flugfeldern [campi di volo]“*) wegen angeblicher Verletzung des **Art. 117 Abs. 2 Buchst. h) und l)** sowie **Art. 3 der italienischen Verfassung.**

²⁵⁸ Kassationsgerichtshof (II. Zivilsenat), Urteil vom 28.11.2011-22.12.2011, Nr. 28387.

Der beanstandete Art. 1 Abs. 1 des Regionalgesetzes ersetzte Art. 1 des Gesetzes der Region Latium Nr. 41 vom 10. November 1997 („Realizzazione di aviosuperfici e campi di volo“) und sollte den Bau und den Betrieb von Flugplätzen (aviosuperfici) und Flugfeldern (campi di volo) für Luftfahrzeuge (aeromobili) regeln, wobei in Abs. 2 präzisiert wurde, dass Flugplätze und Flugfelder neben der Ausübung der Flugtätigkeit auch unterschiedliche damit verbundene Luftsportarten betrafen, z. B. das Fallschirmspringen (paracadutismo), das Segelfliegen (volo a vela) sowie den Freizeit- und Sportflug (volo da diporto e sportivo). In Abs. 3 desselben Artikels hieß es: Flugfelder (campi di volo) unterscheiden sich von Flugplätzen (aviosuperfici) dadurch, dass letztere dauerhafte Bauten wie Hangars, Lagerhallen, Werkstätten, technische Dienste (servizi tecnologici), Erfrischungseinrichtungen (servizi di ristoro) und andere, die Flugplätze ergänzende Baulichkeiten aufwiesen, und aus diesem Grund eine Abweichung von dem allgemeinen städtebaulichen Instrument der betreffenden Gebiete erforderten. Flugplätze (aviosuperfici) konnten darüber hinaus auch mit einer leichten Umzäunung aus Pfählen und Maschendraht ausgestattet werden.

Laut Ansicht der klagenden zentralen staatlichen Stelle verletzte die regionale Regelung die ausschließliche Zuständigkeit des Staates nach **Art. 117 Abs. 2 Buchst. h) und l) der Verfassung** für den Bereich „**Sicherheit**“ (sicurezza) sowie „**Zivil- und Strafrecht**“ (ordinamento civile e penale). Insbesondere hätte laut Kläger die regionale Bestimmung auch im Widerspruch zu Art. 1 des Dekrets des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr vom 1.02.2006, gestanden, das neben der Definition von Flugplätzen (aviosuperfici), Hubschrauberlandeplätzen (elisuperfici) und Wasserflächen (idrosuperfici) keine Flugfelder (campi di volo) vorgesehen hatte.

Die beanstandete Bestimmung hätte auch im Widerspruch zu Art. 6 Abs. 1 des angeführten Dekrets gestanden, welches das Gesetz Nr. 518 vom 2. April 1968 („Liberalisierung der Nutzung von Landeplätzen“ [Liberalizzazione dell’uso delle aree di atterraggio]) umsetzte und die in Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes der Region Latium Nr. 41/1997 in seiner neuen Fassung vorgesehenen Tätigkeiten, wie „*Flug und verschiedene damit verbundenen Luftsportarten, wie beispielsweise Fallschirmspringen* [paracadutismo], *Segelfliegen* [volo a vela], *Freizeit- und Sportfliegen* [volo da diporto e sportivo]“, nicht beinhaltete.

Mit Abs. 3 wurde nach Art. 2 des Gesetzes der Region Latium Nr. 41/1997 der Art. 2-bis eingefügt. Diese neue Vorschrift verstieß laut Ministerium gegen Art. 117 Abs. 2 Buchst. h) und l) der italienischen Verfassung, da sie Bestimmungen im Bereich der Haftung bei der Nutzung von Flugplätzen (aviosuperfici) und Flugfeldern (campi di volo) beinhaltete und mit einer sich wesentlich von jener im Dekret des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) vom 1.02.2006 unterscheidenden Regelung über die Haftung von Piloten und Betreibern von Flugplätzen in die Zuständigkeit des Staates eingriff.

Die Region Latium machte hingegen geltend, dass sich der neue Art. 1 Abs. 3 des Gesetzes der Region Latium Nr. 41/1997 lediglich im Rahmen einer der angeführten Definitionen (Flugplätze/aviosuperfici) auf eine allein für baurechtlich-urbanistische und in die Zuständigkeit der Region fallende Zwecke geltende Unterscheidung beschränkte. Bezüglich der Regelung der Haftung machte die Region geltend, dass diese keine nachteiligen Auswirkungen hatte, da es sich um eine alleinige Wiedergabe der staatlichen Rechtsvorschriften handelte.

Der Verfassungsgerichtshof erklärte die aufgeworfene **Frage der Verfassungsmäßigkeit** des Absatzes der regionalen Gesetzesnovelle sowohl in Bezug auf Buchst. h) als auch auf Buchst. l) des Art. 117 Abs. 2 für **unzulässig**: Was den angeblichen Eingriff in die dem Staat durch **Art. 117 Abs. 2 Buchst. h)** vorbehaltene Zuständigkeit im Bereich der „**Sicherheit**“ anbelangte, so hätte das vorliegende Gericht die Gründe für den Eingriff in dieselbe durch die beanstandete Vorschrift nicht ausreichend konkretisiert und insbesondere nicht jenen Teil der Vorschrift angeführt, der den Bereich der Sicherheit berührte. Der bloße Verweis auf Definitionen in einem Ministerialdekret, dem im Übrigen die regionale Vorschrift nicht widersprach, erschien dem Verfassungsgerichtshof in dieser Hinsicht als nicht ausreichend. Die einzige in der angefochtenen Regionalbestimmung enthaltene Präzisierung betraf die Definition des Begriffs „Flugplätze“ (aviosuperfici) und zwar ausschließlich zu dem Zwecke, im Rahmen der regionalen Gesetzgebungszuständigkeit eine baurechtlich-urbanistische Regelung festzulegen.

Was den angeblichen Verstoß gegen **Art. 117 Abs. 2 Buchst. l)** der Verfassung in Bezug auf die „**Zivil- und Strafrecht**“ anbelangte, so hatte der Ministerpräsident diesen laut Verfassungsgerichtshof

lediglich allgemein angeprangert, ohne ein Argument vorzubringen, das klären konnte, warum und welche Bestimmungen des Zivil- und Strafrechts von dieser Regel betroffen waren.

Hinsichtlich der Einfügung von Art. 2-bis Abs. 1 in das Gesetz der Region Latium Nr. 41/ 1997 erachtete der Verfassungsgerichtshof die Klage der **Verfassungswidrigkeit** unter Bezugnahme auf Art. 117 Abs. 2 Buchst. h) und l) der Verfassung hingegen als **begründet**: Die zitierte Vorschrift sah **Fälle der Haftung für die Piloten** von Flugzeugen in den Bereichen „**öffentliche Sicherheit**“ (sicurezza della pubblica incolumità), **Nutzung des Bodens** und **Umweltschutz** sowie weitere Haftungsfälle zu Lasten der Betreiber von Flugplätzen (aviosuperfici) in Bezug auf während der Start- und Landephase der Flugzeuge (aereomobile) hierfür benutzter Strukturen vor. Der Inhalt der angefochtenen Regionalbestimmung war laut Verfassungsgerichtshof eindeutig dem unter Art. 117 Abs. 2 Buchst. l) der Verfassung angeführten Bereich des „**Zivil- und Strafrechts**“ und damit der **ausschließlich staatlichen Zuständigkeit zuzuordnen, in die vom regionalen Gesetzgeber nicht eingegriffen werden durfte**.

d) VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015 („Heliskiing vs. Vogelschutz“)

Mit Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015 entschied das Verwaltungsgericht von Turin (Piemont) eine 2014 anhängig gemachte Streitangelegenheit, welche über die norditalienische Region hinaus Wellen schlagen sollte. Die „Federazione Nazionale Pro Natura“ klagte die Region Piemont, die Gemeinden Valsesia und Riva Valdobbia, die für die Führung der Schutzgebiete „Valle Sesia“ zuständige Körperschaft („Ente di gestione delle Aree protette della Valle Sesia“) sowie die A.R.P.A. (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale) Piemont, wobei das Verfahren als gegenbetroffene Prozesspartei auch ein privates Hubschrauberunternehmen miteinschloss. Von den Klägern beantragt wurde die Aufhebung des Erlasses der Region Piemont („Determinazione dirigenziale della Regione Piemonte“) vom 5.09.2013, Nr. 390, der u.a. das Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 357/97 zur Umsetzung der FFH-Richtlinie²⁵⁹, Art. 43 (Verträglichkeitsprüfung) des Regionalgesetzes von Piemont Nr. 19/2009 („Einheitstext über den Schutz der Naturgebiete und der Biodiversität“)²⁶⁰ sowie letztlich das Heliskiing in der Alta Valsesia, in den Gemeinden von Alagna Valsesia und Riva Valdobbia zum Gegenstand hatte.

Beanstandet wurden weiters die im Amtsblatt der Region Piemont am 31.10.2013 veröffentlichte Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet (ZPS) „Alta Valsesia und Valli Otro, Vogna, Gronda, Artogna e Sorba“ sowie die für 15 Tage im Amtsblatt der Region Piemont veröffentlichten Erlasse der für die Führung des Schutzgebiets (area protetta) „Valle Sesia“ zuständigen Körperschaft vom 6. August 2013, Nr. 99 und 6. März 2013, Nr. 31/2013, womit in Ausübung der mit Beschluss der Regionalregierung an die Parkverwaltung übertragenen Befugnisse ein positives Verträglichkeitsgutachten („giudizio positivo di valutazione d’incidenza ambientale“) für die innerhalb des Parkgebiets befindlichen Flugrouten „Colle Ippolito“, „Il Cavallo“, „Ghiacciaio della Pioda“, „Colle del Turlo“, „Punta Rizzetti“ e „Il Giardino“ erteilt worden war.

Das angerufene Verwaltungsgericht durchleuchtete zunächst das Vorbringen der Klägerin, die Region Piemont hätte durch den Erlass von Zusatzbestimmungen, die nicht seriös überwacht werden konnten, das **vorrangige öffentliche Interesse des Schutzes der ausgewiesenen Gebiete hintangestellt und verabsäumt, die wissenschaftlichen Daten über die Auswirkungen des Heliskiings auf die Erhaltung der alpinen Avifauna eingehend zu prüfen**; dies auch im Lichte der Datenblätter für die Klassifizierung der betroffenen Zonen als besondere Vogelschutzgebiete (ZPS - Zone di protezione speciale) und Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (SIC - Siti di interesse comunitario), aus denen hervorging, dass das

²⁵⁹ Dekret des Präsidenten der Republik vom 8.09.1997, Nr. 357 („Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche“).

²⁶⁰ Gesetz der Region Piemont vom 29.06.2009, Nr. 19 („Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità“).

Heliskiing einen Hauptgefährdungsfaktor für die Unversehrtheit der Umwelt und die Erhaltung des natürlichen Lebensraums darstellte.

Das angerufene Verwaltungsgericht Turin erörterte diesbezüglich die Sach- und Rechtslage wie folgt: Die **Europäische Richtlinie 79/409/EG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten** (sog. „**Vogelschutzrichtlinie**“)²⁶¹ ging von der Prämisse aus, dass bei vielen im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten wild lebenden Vogelarten ein Rückgang der Bestände festzustellen war, *„der in bestimmten Fällen sehr rasch vonstatten geht. Dieser Rückgang bildet eine ernsthafte Gefahr für die Erhaltung der natürlichen Umwelt, da durch diese Entwicklung insbesondere das biologische Gleichgewicht bedroht wird.“*²⁶² *„Die Erhaltung der im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten wild lebenden Vogelarten ist für die Verwirklichung der Gemeinschaftsziele auf den Gebieten der Verbesserung der Lebensbedingungen, einer harmonischen Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit in der gesamten Gemeinschaft und einer ständigen und ausgewogenen Expansion im Rahmen des Gemeinsamen Marktes erforderlich; die in diesem Bereich erforderlichen besonderen Befugnisse sind jedoch nicht im Vertrag vorgesehen.“*²⁶³ *„Bei der Erhaltung der Vogelarten geht es um den langfristigen Schutz und die Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen als Bestandteil des gemeinsamen Erbes der europäischen Völker; sie gestattet die Regulierung dieser Ressourcen und regelt deren Nutzung auf der Grundlage von Maßnahmen, die für die Aufrechterhaltung und Anpassung des natürlichen Gleichgewichts der Arten innerhalb vertretbarer Grenzen erforderlich sind.“*²⁶⁴

Die Artikel 2 und 3 der Richtlinie verpflichteten die Mitgliedstaaten der EU, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Bestände aller Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen solchen zu bringen, der insbesondere *„den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird“* bzw. alle Maßnahmen zu treffen, um *„eine ausreichende Vielfalt und eine ausreichende Flächengröße der Lebensräume zu erhalten oder wieder herzustellen“*. Diese Maßnahmen bestanden und bestehen in erster Linie in der Einrichtung von Schutzgebieten, der Pflege und ökologisch richtigen Gestaltung von Lebensräumen in- und außerhalb von Schutzgebieten, in der Wiederherstellung zerstörter Lebensstätten und in der Neuschaffung von Lebensstätten.²⁶⁵

Der Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie verpflichtete und verpflichtet die Mitgliedstaaten, die für die Erhaltung der gefährdeten Vogelarten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten zu erklären, wobei der Schutzbedarf für diese Arten in dem geographischen Meeres- und Landgebiet zu berücksichtigen war und ist, in dem die Richtlinie Anwendung findet.²⁶⁶ Zudem hatten und haben die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um in den Schutzgebieten und auch außerhalb derselben *„Verschmutzungen oder Verschlechterungen der Lebensräume sowie Störungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Vögel haben können“*, zu verhindern.²⁶⁷

In den Artikeln 5 ff. werden Leitlinien und Grundsätze für den Fang und das Töten von Vögeln festgelegt. In Art. 14 der Vogelschutzrichtlinie heißt es schließlich: *„Die Mitgliedstaaten können strengere Schutzmaßnahmen ergreifen, als sie in dieser Richtlinie vorgesehen sind.“*

Die nachfolgende **Europäische Richtlinie 1992/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen**, die sog. **„Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie“** zielt auf den Schutz der biologischen Vielfalt, der Lebensräume und besonders seltener Tier- und Pflanzenarten ab. Sie beruht auf den Überlegungen, dass die Erhaltung, der Schutz und die Verbesserung der Qualität der Umwelt, einschließlich des Schutzes der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen - wie in Art. 130r des Vertrags zur Gründung der

²⁶¹ Richtlinie des Rates 79/409/EG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, mittlerweile aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit kodifiziert in der nachfolgenden Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten.

²⁶² 2. Begründungserwägung der Richtlinie des Rates 79/409/EGW.

²⁶³ 6. Begründungserwägung der Richtlinie des Rates 79/409/EGW.

²⁶⁴ 8. Begründungserwägung der Richtlinie des Rates 79/409/EGW.

²⁶⁵ Art. 3 der Richtlinie des Rates 79/409/EGW bzw. nunmehr Art. 3 der Richtlinie 2009/147/EG des Europ. Parlaments und des Rates.

²⁶⁶ Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie des Rates 79/409/EGW.

²⁶⁷ Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie des Rates 79/409/EGW.

Europäischen Gemeinschaft (später Art. 174)²⁶⁸ festgehalten - ein wesentliches Ziel der Gemeinschaft und von allgemeinem Interesse darstellt.²⁶⁹

Laut 3. Erwägungsgrund ist es Hauptziel der FFH-Richtlinie *„die Erhaltung der biologischen Vielfalt zu fördern, wobei jedoch die wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und regionalen Anforderungen berücksichtigt werden sollen.“* Die Richtlinie leistet somit *„einen Beitrag zu dem allgemeinen Ziel einer nachhaltigen Entwicklung. Die Erhaltung der biologischen Vielfalt kann in bestimmten Fällen die Fortführung oder auch die Förderung bestimmter Tätigkeiten des Menschen erfordern.“*

Die Richtlinie definiert dabei ein *„Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung“* (GGB-SIC) als Gebiet, das in der oder den biogeographischen Region(en), zu welchen es gehört, in signifikantem Maße dazu beiträgt, einen natürlichen Lebensraumtyp in einem günstigen Erhaltungszustand zu bewahren oder einen solchen wiederherzustellen und auch in signifikantem Maße zur Kohärenz des ökologischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und/oder zur biologischen Vielfalt in der betreffenden biogeographischen Region beitragen kann.²⁷⁰

Die Richtlinie definiert weiters als *„Besonderes Schutzgebiet“* (BSG-ZSC) ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, das von den Mitgliedstaaten durch eine Rechts- oder Verwaltungsvorschrift und/oder eine vertragliche Vereinbarung ausgewiesen wurde und in dem jene Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, die erforderlich sind, um die natürlichen Lebensräume und/oder Populationen der Arten, deretwegen das Gebiet ausgewiesen wurde, in einem günstigen Erhaltungszustand zu erhalten oder einen solchen wiederherzustellen.²⁷¹ Gemäß Art. 2 der Richtlinie sollen die Schutzmaßnahmen die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gewährleisten und den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten Rechnung tragen.²⁷²

Von besonderer Bedeutung für die Entscheidung des dem Verwaltungsgericht vorgelegten Rechtsstreits befand dasselbe die in Art. 6 der FFH-Richtlinie enthaltene Bestimmung. Diese legt die Modalitäten fest, wonach die Mitgliedstaaten den Schutz der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen in den Besonderen Schutzgebieten (ZSC-BSG) und den Besonderen Vogelschutzgebieten (ZPS) gewährleisten. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

„(1) Für die besonderen Schutzgebiete legen die Mitgliedstaaten die nötigen Erhaltungsmaßnahmen fest, die gegebenenfalls geeignete, eigens für die Gebiete aufgestellte oder in andere Entwicklungspläne integrierte Bewirtschaftungspläne und geeignete Maßnahmen rechtlicher, administrativer oder vertraglicher Art umfassen, die den ökologischen Erfordernissen der natürlichen Lebensraumtypen nach Anhang I und der Arten nach Anhang II entsprechen, die in diesen Gebieten vorkommen.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die geeigneten Maßnahmen, um in den besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, zu vermeiden, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele dieser Richtlinie erheblich auswirken könnten.

²⁶⁸ Art. 130r des EG-Vertrags besagte: *„1. Die Umweltpolitik der Gemeinschaft hat zum Ziel, - die Umwelt zu erhalten, zu schützen und ihre Qualität zu verbessern, - zum Schutz der menschlichen Gesundheit beizutragen, - eine umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen zu gewährleisten. 2. Die Tätigkeit der Gemeinschaft im Bereich der Umwelt unterliegt dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen vorzubeugen und sie nach Möglichkeit an ihrem Ursprung zu bekämpfen, sowie dem Verursacherprinzip. Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind Bestandteil der anderen Politiken der Gemeinschaft. 3. Bei der Erarbeitung ihrer Maßnahmen im Bereich der Umwelt berücksichtigt die Gemeinschaft - die verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Daten, - die Umweltbedingungen in den einzelnen Regionen der Gemeinschaft, die Vorteile und die Belastung aufgrund der Maßnahmen bzw. ihrer Unterlassung, - die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Gemeinschaft insgesamt sowie die ausgewogene Entwicklung ihrer Regionen. 4. Die Gemeinschaft wird im Bereich der Umwelt insoweit tätig, als die in Absatz 1 genannten Ziele besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können als auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten. Unbeschadet einiger Maßnahmen gemeinschaftlicher Art tragen die Mitgliedstaaten für die Finanzierung und Durchführung der anderen Maßnahmen Sorge [...]“* Mit Inkrafttreten des Lissabon-Vertrags zum 1.12.2009 wurde Der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG-Vertrag) in „Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union“ umbenannt. Art. 130 r wurde in Art. 174 übernommen.

²⁶⁹ 1. Begründungserwägung der Richtlinie des Rates 92/43/EWG.

²⁷⁰ Art. 1 Buchs. k) der Richtlinie des Rates 92/43/EWG.

²⁷¹ Art. 1 Buchs. l) der Richtlinie des Rates 92/43/EWG.

²⁷² Art. 2 der Richtlinie des Rates 92/43/EWG.

(3) Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, daß das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

(4) Ist trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt durchzuführen und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, so ergreift der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, daß die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen.

Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.”

Die Italienische Republik kam laut angerufenem Verwaltungsgericht ihren Schutzverpflichtungen mit der Verabschiedung des **Dekrets des Präsidenten der Republik vom 8. September 1997, Nr. 357 („Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“)** nach. Was den betroffenen Fall anbelangte, so sah Art. 4 Abs. 2 der staatlichen Verordnung Nr. 357/1997 vor, dass die Regionen und Autonomen Provinzen Trient und Bozen auf der Grundlage von vom Ministeriums für Umwelt und Gebietsschutz genehmigten Leitlinien für die besonderen Schutzgebiete (BSG) **innerhalb von sechs Monaten nach deren Ausweisung zum einen die „erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen“ („misure di conservazione“)** festlegten, die gegebenenfalls spezifische Bewirtschaftungspläne umfassten oder in andere Entwicklungspläne integriert wurden, und zum anderen die geeigneten Verordnungs-, administrativen oder vertraglichen Maßnahmen erließen, die den ökologischen Erfordernissen der natürlichen Lebensraumtypen des Anhangs A („Tipi di habitat naturali di interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di aree speciali di conservazione“) und der in den Schutzgebieten vorkommenden Arten des Anhangs B („Specie animali e vegetali d’interesse comunitario la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione“) gerecht wurden.

In Bezug auf die Schutzmodalitäten setzte Art. 5 des D.P.R. Nr. 357/1997 die Bestimmungen von Art. 6 der Richtlinie 1992/43/EG in vollem Umfang um und legt Folgendes fest:

„(1) Bei der Gebiets- und Programmplanung muss dem naturwissenschaftlich-ökologischen Wert der vorgeschlagenen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung [pSic], der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung [SIC] und der besonderen Schutzgebiete [ZPS] berücksichtigt werden.

(2) Die Einbringer von Raum-, Bauleit- und Fachplänen, einschließlich solchen für die Landwirtschaft und die Jagd sowie deren Varianten, erstellen gemäß Vorgaben laut Anhang G [der Verordnung Nr. 357/1997] unter Berücksichtigung der für das Schutzgebiet geltenden Erhaltungsziele eine Studie zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen, die der Plan auf dieses haben kann. Die der Verträglichkeitsprüfung zu unterziehenden Raumplanungsakte werden im Falle von Plänen von nationaler Bedeutung dem Ministerium für Umwelt und Bodenschutz und im Falle von Plänen von regionaler, überregionaler, Landes- und kommunaler Bedeutung den zuständigen Regionen und autonomen Provinzen vorgelegt.²⁷³

²⁷³ Im Orig.: „1. Nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione. 2. I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all'allegato G, uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Gli atti di pianificazione territoriale da sottoporre alla valutazione di incidenza sono presentati, nel caso di piani di rilevanza nazionale, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e, nel caso di piani di rilevanza regionale, interregionale, provinciale e comunale, alle regioni e alle province autonome competenti.“

(3) Die Vorhabenträger von Eingriffen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erhaltung des zufriedenstellenden Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Arten und Lebensräume stehen und für diese notwendig sind, die aber einzeln oder in Verbindung mit anderen Eingriffen erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet selbst haben können, legen zum Zwecke der Verträglichkeitsprüfung eine Studie vor, die darauf abzielt, gemäß Vorgaben des Anhangs G die wichtigsten Auswirkungen, die diese Eingriffe auf das vorgeschlagene Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder das besondere Schutzgebiet haben können, unter Berücksichtigung ihrer Erhaltungsziele zu ermitteln und zu bewerten [...].²⁷⁴

5. Zur Bewertung der Auswirkungen der in den Absätzen 1 bis 4 genannten Pläne und Eingriffe legen die Regionen und autonomen Provinzen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die Modalitäten für die Vorlage der entsprechenden Studien fest, bestimmen die für die Überprüfung zuständigen Behörden, die gemäß den Vorgaben in Anhang G durchzuführen ist, die Fristen für die Durchführung der Überprüfung und die Modalitäten für die Beteiligung am Verfahren im Falle von überregionalen Plänen.²⁷⁵

(6) Bis zur Festlegung der Fristen für die Durchführung der Prüfung nach Absatz 5 führen die in den Absätzen 2 und 5 genannten Behörden die Prüfung innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt der in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Studie durch und können ein einziges Mal Ergänzungen zu derselben Studie verlangen oder Auflagen angeben, die der Antragsteller zu erfüllen hat. Verlangen die genannten Behörden Ergänzungen zu der Studie, so beginnt die Frist für die Verträglichkeitsprüfung an dem Tag neu zu laufen, an dem die Ergänzungen bei den genannten Behörden eingegangen sind [...].²⁷⁶

(8) Die für die endgültige Genehmigung des Plans oder Eingriffs zuständige Behörde holt die Verträglichkeitsprüfung im Vorhinein ein und legt gegebenenfalls die Modalitäten für die Anhörung der von der Durchführung Betroffenen fest.²⁷⁷

(9) Wenn der Plan oder der Eingriff trotz der negativen Schlussfolgerungen der Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet und in Ermangelung möglicher Alternativlösungen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich Gründen sozialer und wirtschaftlicher Art, durchgeführt werden muss, ergreifen die zuständigen Verwaltungen alle erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, um die Gesamtkohärenz des Netzes «Natura 2000» zu gewährleisten, und setzen das Ministerium für Umwelt und Gebietsschutz im Sinne von Artikel 13 in Kenntnis.²⁷⁸

(10) Befinden sich in den Gebieten prioritäre natürliche Lebensraumtypen und Arten, so darf der Plan oder Eingriff, dessen negative Auswirkungen auf das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung geprüft wurden, nur unter Bezugnahme auf Erfordernisse im Zusammenhang mit der menschlichen Gesundheit

²⁷⁴ Im Orig.: „[...] 3. I proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi [...]“.

²⁷⁵ Im Orig.: „[...] 5. Ai fini della valutazione di incidenza dei piani e degli interventi di cui ai commi da 1 a 4, le regioni e le province autonome, per quanto di propria competenza, definiscono le modalità di presentazione dei relativi studi, individuano le autorità competenti alla verifica degli stessi, da effettuarsi secondo gli indirizzi di cui all'allegato G, i tempi per l'effettuazione della medesima verifica, nonché le modalità di partecipazione alle procedure nel caso di piani interregionali.“

²⁷⁶ Im Orig.: „[...] 6. Fino alla individuazione dei tempi per l'effettuazione della verifica di cui al comma 5, le autorità di cui ai commi 2 e 5 effettuano la verifica stessa entro sessanta giorni dal ricevimento dello studio di cui ai commi 2, 3 e 4 e possono chiedere una sola volta integrazioni dello stesso ovvero possono indicare prescrizioni alle quali il proponente deve attenersi. Nel caso in cui le predette autorità chiedano integrazioni dello studio, il termine per la valutazione di incidenza decorre nuovamente dalla data in cui le integrazioni pervengono alle autorità medesime [...]“.

²⁷⁷ Im Orig.: „[...] 8. L'autorità competente al rilascio dell'approvazione definitiva del piano o dell'intervento acquisisce preventivamente la valutazione di incidenza, eventualmente individuando modalità di consultazione del pubblico interessato dalla realizzazione degli stessi.“

²⁷⁸ Im Orig.: „[...] 9. Qualora, nonostante le conclusioni negative della valutazione di incidenza sul sito ed in mancanza di soluzioni alternative possibili, il piano o l'intervento debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica, le amministrazioni competenti adottano ogni misura compensativa necessaria per garantire la coerenza globale della rete «Natura 2000» e ne danno comunicazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per le finalità di cui all'articolo 13.“

*und der öffentlichen Sicherheit oder auf Erfordernisse von vorrangiger Bedeutung für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Europäischen Kommission, aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchgeführt werden.*²⁷⁹

Zwecks Koordinierung der unterschiedlichen Bereiche legte der dritte Absatz des Art. 10 des **Gesetzesvertretenden Dekrets vom 3. April 2006, Nr. 152 („Norme in materia ambientale“)**²⁸⁰ fest, dass die **Verfahren der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (valutazione ambientale strategica - VAS)** und der **Umweltverträglichkeitsprüfung** gemäß den EU-Richtlinien 2001/42/EG²⁸¹ und 1985/337/EG²⁸² die Verfahren der Verträglichkeitsprüfung (Valutazione d’incidenza - VINCA) gemäß Art. 5 des D.P.R. Nr. 357 von 1997 „mit einschlossen“. Zu diesem Zweck mussten und müssen der **Umweltbericht, die vorläufige Umweltstudie oder die Umweltverträglichkeitsprüfung die in Anhang G des Dekrets (Nr. 357/1997) aufgezählten Elemente enthalten und sich die Bewertung der zuständigen Behörde auf die mit der Verträglichkeitsprüfung verfolgten Erhaltungsziele erstrecken oder die Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung darlegen**; die Modalitäten zur Information der Öffentlichkeit mussten einen konkreten Hinweis auf die verfahrensmäßige Integration der Verträglichkeitsprüfung beinhalten.

Am 28.06.2006 richtete die Europäische Kommission im Rahmen des wegen Nichtübereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht der italienischen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 79/409/EG eingeleiteten **Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2006/2131** eine mit Gründen versehene Stellungnahme an den italienischen Staat. In derselben beanstandete die Kommission unter anderem einen **Verstoß des italienischen Staates gegen die Artikel 2, 3 und 4 der Richtlinie 79/409/EG, die zum Schutz von Vogelarten die Verpflichtung zum Erlass der erforderlichen Maßnahmen zur Erhaltung, Pflege oder Wiederherstellung und Ausweisung verschiedenster Lebensraumflächen einschließlich besonderer Erhaltungsmaßnahmen vorsahen.**

Um weiteren Vertragsverletzungsverfahren vorzubeugen, wurde mit **Art. 1 Abs. 1226 des Gesetzes vom 27. Dezember 2006, Nr. 296** („Haushaltsgesetz 2007“) dem Minister für Umwelt, Schutz des Bodens und des Meeres (Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare) die Aufgabe übertragen, **mittels Dekret einheitliche Mindestkriterien festzulegen, auf deren Grundlage die Regionen die in den Art. 4 und 6 des oben zitierten D.P.R. vom 8. September 1997, Nr. 357 genannten Erhaltungsmaßnahmen ergreifen sollten.**

Die übertragene Aufgabe wurde mit dem im Gesetzesanzeiger der Republik vom 6.11.Nr. 258 veröffentlichten **Dekret des Ministers für Umwelt, Schutz des Bodens und Meer vom 17. Oktober 2007 mit dem Titel „Einheitliche Mindestkriterien für die Festlegung von Erhaltungsmaßnahmen in Bezug auf besondere Schutzgebiete (Zone speciali di conservazione - ZSC) und besondere Vogelschutzgebiete (Zone di protezione speciale - ZPS)“** umgesetzt. Soweit für den vorgelegten Fall von Interesse **verbot Art. 6 des Dekrets Heliskiing-Aktivitäten innerhalb von Schutzgebieten nicht absolut, sondern verpflichtete die Regionen allein, derartige Aktivitäten zu regeln.**²⁸³

In der Rechtsprechung wurde laut angerufenem Gericht wiederholt bekräftigt, dass die Einbeziehung einer Fläche in ein „Gebiet von gemeinschaftlichem Interesse“ und „Besonderes Schutzgebiet“, die mit gemäß EU-Richtlinien erlassene Maßnahmen ausgewiesen und festgelegt wurden, nicht gleichbedeutend damit war, im Gebiet einem absoluten Bauverbot Geltung zu verschaffen, sondern die Bautätigkeit allein einer positiven Verträglichkeitsprüfung unterzuordnen. Obwohl **dem Interesse am Schutz der Umwelt verfassungsrechtlich zweifellos ein vorrangiger Wert einzuräumen** war und ist, **darf dieser Vorrang in keiner Weise der den Bürgern zuerkannten legitimen Ausübung verfassungsrechtlich**

²⁷⁹ Im Orig.: „[...] 10. Qualora nei siti ricadano tipi di habitat naturali e specie prioritari, il piano o l’intervento di cui sia stata valutata l’incidenza negativa sul sito di importanza comunitaria, può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell’uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l’ambiente, ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”.

²⁸⁰ Gesetzesvertretendes Dekret vom 3. April 2006, Nr. 152 („Norme in materia ambientale“).

²⁸¹ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

²⁸² Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.

²⁸³ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015.

gleichrangiger Rechten wie etwa dem Recht auf private wirtschaftliche Initiative (Art. 41 der Verfassung) entgegenstehen. **Die für das Schutzgebietsmanagement zuständige Verwaltung hatte daher die Pflicht zu prüfen, ob mit der Tätigkeit konkret die Gefahr einer Beeinträchtigung des Umweltinteresses verbunden war.**²⁸⁴

Auch die Rechtsprechung auf EU-Ebene schien laut Verwaltungsgericht Turin diesem Ansatz zu folgen. So hatte der Europäische Gerichtshof, der über die Vereinbarkeit der Erteilung von Lizenzen für den maschinellen Herzmuschelfang („pesca meccanica di cuori eduli“) im Besonderen Schutzgebiet „Wattenmeer“ („Waddenzee“) mit Art. 6 der Richtlinie 92/43/EG zu entscheiden hatte, festgestellt: *„Wie sich aus Artikel 6 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit dem zehnten Erwägungsgrund der FFH-Richtlinie ergibt, hängt die Erheblichkeit der Auswirkungen eines Plans oder eines Projekts, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebiets zusammenhängen oder für diese notwendig sind, auf ein Gebiet von den für dieses geltenden Erhaltungszielen. Wenn ein solcher Plan oder ein solches Projekt zwar Auswirkungen auf das Gebiet hat, aber die Erhaltungsziele des Gebietes nicht gefährdet, kann nicht davon ausgegangen werden, dass er/sie das Gebiet erheblich beeinträchtigt. Umgekehrt muss ein solcher Plan oder ein solches Projekt, wenn sie die Erhaltungsziele des betreffenden Gebietes gefährden können, zwangsläufig als geeignet angesehen werden, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Im Rahmen der vorausschauenden Prüfung der sich aus dem Plan oder Projekt ergebenden Auswirkungen ist die Erheblichkeit dieser Auswirkungen [...] insbesondere unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale und Umweltbedingungen des vom Plan oder vom Projekt betroffenen Gebiets zu bestimmen.“*²⁸⁵

Folglich war festzuhalten, dass nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der FFH-Richtlinie davon auszugehen war, **dass ein Plan oder Projekt, der bzw. das nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Gebiets zusammenhing oder für dieses notwendig war, die Erhaltungsziele dieses Gebiets gefährden konnten, und dass derselbe bzw. dasselbe das Gebiet erheblich beeinträchtigen konnte.**²⁸⁶ Die Beurteilung dieser Gefahr musste insbesondere unter Berücksichtigung der Merkmale und der besonderen Umweltbedingungen des von einem solchen Plan oder Projekt betroffenen Gebiets erfolgen. Zum Begriff der „geeigneten Prüfung“ („opportuna valutazione“) im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie war festzustellen, dass letztere keine besondere Methode für die Durchführung einer solchen Prüfung vorschrieb. Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung selbst musste jedoch **vor der Genehmigung eines Plans oder Projekts eine geeignete Prüfung der Auswirkungen des Plans oder Projekts auf das betreffende Gebiet durchgeführt werden, wobei die kumulativen Auswirkungen zu berücksichtigen waren, die sich aus der Verbindung des Plans oder Projekts mit anderen Plänen oder Projekten ergaben, und zwar unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des betreffenden Gebiets.** Eine solche Prüfung setzte daher voraus, dass sämtliche Aspekte des Plans oder Projekts, die allein oder in Verbindung mit anderen Plänen oder Projekten diese Erhaltungsziele gefährden konnten, im Lichte der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse zu diesem Thema ermittelt wurden. Diese Ziele konnten, wie sich aus Art. 3 und 4 der FFH-Richtlinie und insbesondere aus Abs. 4 der letztgenannten Bestimmung ergab, insbesondere auf der Grundlage der Bedeutung der Gebiete für die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines oder mehrerer natürlicher Lebensraumtypen des Anhangs I oder einer oder mehrerer Arten des Anhangs II oder für die Kohärenz von „Natura 2000“ sowie unter Berücksichtigung der diesen Gebieten drohenden Gefahr der Verschlechterung und Zerstörung bestimmt werden (EuGH, Urteil vom 7.09.2004, C-127/02).²⁸⁷

Eine ähnliche Auslegung schien sich aus dem jüngsten Urteil des EuGH zur Änderung eines von der Gemeinde „Altamura“ genehmigten Bauleitplans innerhalb des Gebiets des „Parco dell'Alta Murgia“ zu ergeben, wonach **die Notwendigkeit der Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 der genannten Richtlinie für jedes Projekt durchzuführen war, welches das geschützte Gebiete und ihre Erhaltungsziele beeinträchtigen konnte;** davon unberührt blieb, dass die Einleitung des in Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EG vorgesehenen Mechanismus zum Schutz der Umwelt voraussetzte, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr bestand, dass ein Plan oder ein Projekt erhebliche Auswirkungen auf das betreffende Gebiet haben würde (EuGH, Urteil vom 4.10.2007, C-179/06, Kommission/Italien).²⁸⁸

²⁸⁴ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015.

²⁸⁵ Ebd.

²⁸⁶ In der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol findet sich die Verpflichtung zur Durchführung der angeführten Verträglichkeitsprüfung u.a. in Art. 22 des Landesgesetzes vom 12.05.2010, Nr. 6 („Naturschutzgesetz“) verankert.

²⁸⁷ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015.

²⁸⁸ Ebd.

Umgekehrt tendierte die Rechtsprechung auf EU-Ebene laut Verwaltungsgericht Turin die Möglichkeit auszuschließen, dass die Verwaltung bei der Ausweisung und Abgrenzung von Besonderen Schutzgebieten (ZPS) eine Abwägung zwischen der Notwendigkeit des Schutzes der Fauna und der Lebensräume einerseits und sozioökonomischen Interessen andererseits vornehmen konnte. So wurde vom Europäischen Gerichtshof beschieden wie folgt: „Somit ist festzustellen, dass die Gebiete Soren und Gleggen-Köblern nach ornithologischen Kriterien zusammen mit dem BSG [Besonderes Schutzgebiet] Lauteracher Ried zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten für eine Ausweisung als BSG gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 2 der Vogel[schutz]richtlinie gehören. Diese Feststellung kann auch nicht durch das Vorbringen der österreichischen Regierung erschüttert werden, dass bei der notwendigen Beurteilung der Eigenschaften des Gebietes, das als BSG ausgewiesen werden solle, zumindest mittelbar wirtschaftliche und soziale Belange berücksichtigt werden müssten.“²⁸⁹

Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes darf ein Mitgliedstaat bei der Auswahl und Abgrenzung eines BSG [Besonderen Schutzgebiets] wirtschaftliche Erfordernisse nämlich weder als Gründe des Gemeinwohls, die Vorrang vor den mit der Vogelrichtlinie verfolgten Umweltbelangen haben, noch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, wie sie in Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 1 der Habitatrichtlinie genannt sind, berücksichtigen (vgl. u. a. Urteil vom 11. Juli 1996 in der Rechtssache C-44/95, *Royal Society for the Protection of Birds*, Slg. 1996, I-3805, Randnrn. 31 und 42).²⁹⁰

Auf der Ebene der allgemeinen Grundsätze erinnerte das Verwaltungsgericht Turin daran, dass die **Anwendung des Vorsorgeprinzips im Bereich des Umweltschutzes, auf das sich die klagende Vereinigung als ausdrückliches Kriterium für die Überprüfung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Maßnahme berief, eine Grenze in der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beschränkungen der durch den EG-Vertrag garantierten individuellen Rechte und wirtschaftlichen Freiheiten fand.**²⁹¹ Das Vorsorgeprinzip („principio di precauzione“) war laut Verwaltungsgericht Turin in Art. 174 (ex-Artikel 130r) des EG-Vertrags (mittlerweile Art. 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union) verankert und ermächtigte die Europäische Union, im Rahmen des Möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um das Eintreten umweltschädlicher Ereignisse zu verhindern. Nach der Rechtsprechung des EuGH ergab sich aus dem Vorsorgeprinzip, dass bei Ungewissheit über das Vorhandensein oder das Ausmaß von Gefahren für die Umwelt und die menschliche Gesundheit Schutzmaßnahmen ergriffen werden konnten, ohne dass abgewartet werden musste, dass das Vorhandensein und die Schwere dieser Gefahren vollständig nachgewiesen wurden (vgl. EuGH, Urteil vom 5.05.1998, C-157/96, *National Farmers' Union*).²⁹²

Die Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Ökosysteme, die auf der Grundlage des Vorsorgeprinzips ergriffen werden konnten, unterlagen laut Verwaltungsgericht Turin allerdings der Grenze der Verhältnismäßigkeit: Sie mussten geeignet, angemessen und erforderlich sein.²⁹³

Der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beinhaltete laut Verwaltungsgericht Turin, dass die Behörden der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten den durch das Gemeinschaftsrecht geschützten Freiheiten weder durch Gesetzgebungs- noch durch Verwaltungsakte Verpflichtungen und Beschränkungen auferlegen durften, die unverhältnismäßig waren, sprich über das hinausgingen, was im öffentlichen Interesse zur Erreichung des von der Behörde zu verfolgenden Ziels unbedingt erforderlich war. Artikel 5 EG-Vertrag (ex-Art. 3b, mittlerweile Art. 5 Abs. 4 des Vertrags über die Europäische Union) anerkannte den **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der besagte, dass die Maßnahmen der Union nicht über das zur Erreichung der Ziele des Vertrags erforderliche Maß hinausgehen durften.**²⁹⁴ Nach der Rechtsprechung gehörte der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit laut Verwaltungsgericht Turin zu den allgemeinen Grundsätzen des europäischen Rechts: Wenn eine Ermessensentscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen möglich war, musste die am wenigsten einschränkende Maßnahme angewandt werden, und die dadurch verursachten

²⁸⁹ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015. Vgl. Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 23.03.2006 (C-209/04), Randziffern 38, 39.

²⁹⁰ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015. Vgl. Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 23.03.2006 (C-209/04), Randziffer 40.

²⁹¹ VwG Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015.

²⁹² Ebd.

²⁹³ Ebd.

²⁹⁴ Ebd.

Unannehmlichkeiten durften nicht in einem Missverhältnis zu den verfolgten Zielen stehen (siehe in diesem Sinne: EuGH, Urteile vom 13.11.1990, C-331/88, und vom 5.05.1998, C-180/96).²⁹⁵

Im dem zur Entscheidung vorgelegten Fall hatte die Region Piemont die Gefahren, die sich aus der Ausübung des Heliskiings im Besonderen Schutzgebiet (ZPS) IT1120027 „Alta Valsesia und Valli Otro, Vogna, Gronda, Artogna und Sorba“ und im Gebiet gemeinschaftlichen Interesses (SIC) IT1120028 „Alta Valsesia“ ergaben, laut Einschätzung des angerufenen Verwaltungsgerichts umfassend bewertet. **Als Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung hatte die Region die Durchführung des Heliskiings als mit dem Schutz des Lebensraums und der Fauna vereinbar eingestuft, wobei dem Antragsteller zahlreiche Auflagen gemacht wurden, unter anderem:**

- die Festlegung von Start- und Landeplätzen für Hubschrauber in oberen Höhenlagen, die nur über die bestehenden Seilbahnen erreicht werden konnten, zudem verteilt („decentrati“), um den Lärmpegel in der Talsohle zu senken und die Höhenlagen, in denen die Tierwelt am stärksten vertreten war, nicht zu beeinträchtigen;
- eine Begrenzung des Zeitraums, in dem die Flüge erlaubt waren (nach den Weihnachtsfeiertagen und bis zum Fortbestehen der Mindestschneebedingungen);
- die zeitliche Begrenzung der Überflüge (zwischen 8.00 und 13.00 Uhr);
- eine pro Tag zahlenmäßige Begrenzung der erlaubten Überflüge (bis zu maximal zehn pro Tag; nur drei pro Tag für die Bestimmungsorte (destinazioni) „Colle del Turlo“, „Punta Rizzetti“ und „Bocchetta del Fornale“);
- Verbot von Überflügen in einer Höhe von weniger als 400 Metern über dem Boden;
- Verpflichtung für die Skifahrer, auf bereits markierten Pisten abzufahren, um eine Streuung über größere Gebiete zu vermeiden;
- die jährliche Überwachung der Bestandspopulationen der wichtigsten Arten (Birkhuhn, Schneehuhn und Steinadler) auf Kosten des anbietenden Unternehmens.²⁹⁶

Bekanntlich war die Verwaltungspraxis („prassi amministrativa“), den Genehmigungsakten im Umweltbereich Auflagen („prescrizioni a corredo di atti di assenso“) anzufragen laut Verwaltungsgericht Turin von der Rechtsprechung anerkannt (vgl. Staatsrat, Urteil vom 22.01.2013, Nr. 361; VwG Piemont, Urteil vom 10.10.2014, Nr. 1552) und stellte eines der Instrumente für die Umsetzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit dar, mit dem Ziel, drastisch negative Entscheidungen für die Durchführung von Eingriffen zu vermeiden, welche die Unversehrtheit der natürlichen Ressourcen gefährden konnten (zur notwendigen Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit im Rahmen des Schutzes der Gebiete von gemeinschaftlichem Interesse siehe EuGH, Urteil vom 21.07.2011, C-2/10).²⁹⁷

Mit der angefochtenen Maßnahme **hatte die Region Piemont laut angerufenem Verwaltungsgericht das unternehmerische Interesse des antragstellenden Unternehmens mit dem öffentlichen Interesse des Schutzes des natürlichen Lebensraums und der wild lebenden Tierarten abgewogen, die sportliche Betätigung innerhalb der Schutzgebiete einschneidenden Beschränkungen unterworfen und das von der Rechtsordnung im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung anerkannte Ermessen rechtmäßig ausgeübt.** Letzteres konnte nur bei Vorliegen offensichtlicher Unlogik oder verzerrter Tatsachen (travisamento dei presupposti) beanstandet werden (vgl. Staatsrat, Urteil vom 5. Juli 2010, Nr. 4246; Staatsrat, Urteil vom 19. Februar 2008 Nr. 561).²⁹⁸

Bei der Umweltverträglichkeits- und der Verträglichkeitsprüfung handelte es sich laut Verwaltungsgericht Turin bekanntlich nicht um rein technische Beurteilungen, die als solche auf der Grundlage objektiver Messkriterien überprüft werden konnten. Dieselben beinhalteten ein besonders weites Verwaltungsermessens bei der Bewertung der betroffenen öffentlichen Interessen und ihrer Abwägung mit dem Interesse an der Durchführung der Arbeiten oder Eingriffe. Diese Bewertung konnte vom Verwaltungsgericht nur bei offensichtlicher Unlogik („manifesta illogicità“) oder falscher Darstellung des Sachverhalts („travisamento dei fatti“) überprüft werden, wenn die Sachverhaltsermittlung nicht oder nur unzureichend durchgeführt wurde oder der der Verwaltung

²⁹⁵ Ebd.

²⁹⁶ Ebd.

²⁹⁷ Ebd.

²⁹⁸ Ebd.

eingräumte Ermessensspielraum eindeutig überschritten wurde.²⁹⁹ Im vorliegenden Fall **wurden die von der klagenden Vereinigung beanstandeten Aspekte nach Ansicht des angerufenen Verwaltungsgerichts Turin allesamt von der Region Piemont untersucht und auf der Grundlage eines positiven Ergebnisses der Sachverhaltsermittlung gelöst. Das Gericht erklärte daher die Klage am 19.11.2014 teilweise für unzulässig und teilweise für unbegründet. Das Urteil wurde am 16.01.2015 veröffentlicht.**

Die Region Piemont sollte jedoch bald darauf (2017) in einem weiteren Gerichtsverfahren erneut mit der Thematik von Hubschrauberflügen in geschützten Gebieten konfrontiert werden.

8) 2011: Neuregelung und Liberalisierung der „Flugregelung“ in der autonomen Nachbarprovinz Trient

Mit Art. 81 des Landesgesetzes vom 1. Juli 2011, Nr. 9 („Modificazioni della legge provinciale 12 agosto 1996, n. 5 - Disciplina della tutela dell'ambiente in relazione all'esercizio degli aeromobili“) wurden einige Artikel der 1996 eingeführten Trentiner „Flugregelung“ abgeändert:

<i>„Art. 1 Disciplina delle attività di volo alpino.</i>
<i>1. Al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente naturale e la prevenzione dell'inquinamento acustico, sono vietati:</i> a) <i>l'atterraggio e il decollo nonché il sorvolo a quota inferiore a metri 500 dal suolo di velivoli a motore nell'ambito dei parchi naturali, delle riserve naturali e delle aree protette, nonché nel territorio trentino del Parco nazionale dello Stelvio; questa quota è ridotta della metà nel caso di superamento di una dorsale, di passi o di creste per il passaggio da una valle all'altra</i> [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt]; b) <i>il decollo e l'atterraggio di velivoli a motore in tutte le zone del restante territorio provinciale site ad altitudine superiore ai 1.600 metri</i> [vorher: 1.000 metri] <i>sul livello del mare;</i> c) <i>il sorvolo con velivoli a motore delle zone di cui alla lettera b) a quota inferiore a 300 metri dal suolo. Questa quota è ridotta della metà nel caso di superamento di una dorsale, di passi o di creste per il passaggio da una valle all'altra</i> [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt].
<i>2. I divieti di cui al comma 1 non si applicano ai voli effettuati per servizi di interesse pubblico ovvero dalle forze armate o di pubblica sicurezza o dalla protezione civile o dai servizi forestali o a scopo di soccorso o per servizi di manutenzione degli impianti di telecomunicazione (ripetitori radio TV).</i>
<i>3. I divieti di cui al comma 1 non si applicano inoltre ai voli effettuati per necessità di trasporto di materiali o di svolgimento di servizi a carattere igienico-sanitario e ambientale. In tali casi, il volo deve essere preventivamente segnalato al servizio parchi e foreste demaniali, ove siano interessati i territori di cui al comma 1, lettera a), ovvero al Comune o ai Comuni territorialmente interessati nelle altre ipotesi.</i>
<i>4. In deroga ai divieti di cui al comma 1, lettere b) e c), il servizio comunicazioni e trasporti, sentita l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, può autorizzare l'effettuazione di voli di addestramento nell'ambito dell'attività di scuole o di associazioni aventi sede nella Provincia di Trento. Ai fini dell'allenamento minimo di volo per il rilascio e il mantenimento dell'abilitazione al volo in montagna</i> [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt, vorher: „per il mantenimento della validità della licenza di brevetto“], <i>l'autorizzazione di cui al presente comma è rilasciata secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta provinciale.</i>
<i>5. L'atterraggio, il decollo e il sorvolo con velivoli a motore nelle aree interessate dai divieti di cui al comma 1 per motivi di studio, di ricerca e di documentazione tecnico-scientifica sono soggetti ad autorizzazione del servizio comunicazioni e trasporti.</i>

²⁹⁹ Ebd.

6. È vietato su tutto il territorio provinciale il trasporto di sciatori con velivoli a motore per la pratica di eliski.
7. Le manifestazioni di aeromodellismo sono autorizzate dal Comune territorialmente interessato, in osservanza della disciplina provinciale concernente la prevenzione dall'inquinamento acustico.
„Art. 1.1 Utilizzo dell'elicottero per il trasporto passeggeri
1. Per favorire l'impiego dell'elicottero per finalità di trasporto passeggeri la Provincia è autorizzata a stipulare intese con gli enti e le autorità competenti al fine di individuare appositi corridoi per il volo a bassa quota, anche per il collegamento con gli aeroporti del Nord Italia e tra questi e le principali località turistiche del Trentino, tenendo conto di quanto previsto dalla legge provinciale recante «Disciplina delle attività di protezione civile in provincia di Trento». [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt]
Art. 3 Sanzioni amministrative
1. Per la violazione delle disposizioni di questa legge si applica una sanzione amministrativa da 1.000 a 6.000 euro. [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt]
1-bis. In casi di recidiva specifica la sanzione amministrativa è raddoppiata. [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt]
2. Per l'applicazione delle sanzioni si osservano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale).
3. L'emissione dell'ordinanza-ingiunzione o dell'ordinanza di archiviazione, previste dall'articolo 18 della legge n. 689 del 1981, spetta al soggetto competente della Provincia nei casi di violazione dell'articolo 1, commi 1, 4 e 6, e al soggetto competente del comune nei casi di violazione dell'articolo 1, commi 3, 5 e 7. [fett gedruckte Textpassage neu eingefügt]
4. Le somme riscosse sono introitate nei bilanci dei rispettivi enti cui fanno capo gli organi individuati al comma 3.

9) 2015: Neuregelung und Liberalisierung der „Flugregelung“ in der Provinz Bozen auf Verordnungs- und Beschlussebene

Auch in der Provinz Bozen-Südtirol stand angesichts gewandelter (gesellschaftlicher und politischer) Rahmenbedingungen eine Lockerung der „Flugregelung“ an.

9.1 Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“)

Auf der Grundlage des **Landesregierungsbeschlusses vom 10. März 2015, Nr. 284** („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) verlautebarte der Landeshauptmann am **10. April 2015** eine überarbeitete Fassung der bis dahin geltenden **„Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“** laut D.LH. vom 8. Juli 2008, Nr. 34, in seinerzeit geltender Fassung.

Auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen sollten Neuerungen eingeführt werden zwecks:

- a) Vereinfachung der Verwaltungstätigkeit für die Durchführung von Hubschrauberflügen,
- b) Erstellung einer ausführlichen Auflistung der Flugarten, die durchgeführt werden durften, und
- c) Errichtung von Flugkorridoren und ständigen Landeflächen, die von der Landesregierung ermächtigt werden.³⁰⁰ Was das Verbot von Hubschrauberflügen für Heliskiing anbelangte, hielt die Landesregierung in den der Genehmigung der „neuen“ Verordnung vorangehenden Sitzungen ausdrücklich fest, dass dasselbe auch gelten sollte, wenn die Flüge lediglich in Südtirol starten.³⁰¹

Das entsprechende **Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“)** wurde am 14. April 2015 im Amtsblatt der Region veröffentlicht und trat am 15. April 2015 in Kraft. Die vorangehende Regelung laut D.LH. vom 8. Juli 2008, Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) wurde aufgehoben und durch nachfolgende Regelung ersetzt:

„Art. 1 (Anwendungsbereich)“	„Art. 1 (Ambito di applicazione)“
<i>(1) Diese Verordnung regelt, gemäß Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 [Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes], in geltender Fassung, die Fälle, in denen Flüge, abweichend von den in Artikel 1 Absätze 1 und 2 dieses Gesetzes enthaltenen Verboten, durchgeführt werden können.</i>	<i>(1) Il presente regolamento disciplina, ai sensi dell'articolo 1, comma 7, della legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15 [Disciplina delle attività di volo a motore ai fini della tutela ambientale], e successive modifiche, i casi in cui possono essere effettuati voli in deroga ai divieti di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge stessa.</i>
Art. 2 (Art der Flüge)	Art. 2 (Tipi di volo)
<i>(1) Durchgeführt werden können:</i>	<i>(1) Possono essere effettuati:</i>
<i>a) Flüge für Wissenschafts-, Forschungs- oder</i>	<i>a) voli aventi finalità scientifiche, di ricerca o</i>

³⁰⁰ Vgl. Begründungserwägungen im Beschluss der Landesregierung vom 10. März 2015, Nr. 7.

³⁰¹ Protokolle der Sitzungen der Landesregierung vom 10.03.2015 (Top 36) und 24.03.2015.

Studienzwecke, b) Flüge für protokollarische Zwecke, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist, c) Flüge für den Transport von Personen zur Durchführung von Lokalausweisen im Rahmen der Instandhaltung technischer Strukturen und von durch die zuständigen Behörden autorisierten Bauarbeiten sowie für den Transport von Personen und Materialien zur autorisierten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist, d) Flüge für Luftaufnahmen für die Berichterstattung durch Rundfunk- und Fernsehanstalten im Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen, auch sportlicher Natur, oder für Luftaufnahmen für Sendungen kulturellen Inhalts (im öffentlichen Interesse und für touristische Belange), e) Flüge für Ausbildungszwecke, f) Flüge für Spielfilmaufnahmen in Kooperation oder mit Unterstützung des Landes, g) Versorgungsflüge für Schutzhütten und Almhütten.	di studio; b) voli aventi finalità protocolari, se l'impiego dell'aeromobile è indispensabile; c) voli destinati al trasporto di persone al fine di eseguire sopralluoghi nell'ambito di lavori di manutenzione di strutture tecniche e di lavori di costruzione autorizzati dagli enti competenti nonché al trasporto di persone e materiali al cantiere autorizzato, se l'impiego dell'aeromobile è indispensabile; d) voli per riprese aeree a scopo giornalistico da parte di reti radiofoniche e televisive in occasione di grandi manifestazioni, anche a carattere sportivo, ovvero per riprese aeree per trasmissioni a carattere culturale (di interesse pubblico e turistico); e) voli con finalità di addestramento; f) voli per riprese cinematografiche di film a soggetto in cooperazione o con il sostegno della Provincia; g) voli di rifornimento per rifugi e baite.
(2) Es werden Flugkorridore vorgesehen, welche die Verbindung zwischen angrenzenden Tälern oder Örtlichkeiten ermöglichen. Diese Flugkorridore werden von der Landesregierung festgelegt und folgen in der Regel bereits bestehenden Straßenabschnitten.	(2) Sono istituiti corridoi di sorvolo che consentono il collegamento tra valli o località contigue. Tali corridoi sono individuati dalla Giunta provinciale, di norma in corrispondenza di tratti stradali già esistenti.
(3) Für die Flüge müssen die kürzeste Flugroute und -dauer gewählt werden und die Umweltbelastung muss möglichst gering sein.	(3) I voli devono seguire il percorso più breve e avere la minima durata ed il minor impatto ambientale possibili.
(4) In jedem Fall verboten sind das Starten und Landen sowie das Fliegen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen unterhalb von 500 Metern über dem Boden in geschützten Biotopen laut Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 [Landschaftsschutz]³⁰², in geltender Fassung.	4) Non sono, in ogni caso, consentiti il decollo, l'atterraggio e il sorvolo di aeromobili a motore a quote inferiori a metri 500 dal suolo nell'ambito di biotopi tutelati di cui alla legge provinciale 25 luglio 1970, n. 16 [Tutela del paesaggio], e successive modifiche.
Art. 3 (Ständige Hubschrauberlandeflächen)	Art. 3 (Elisuperfici permanenti)
(1) Die Errichtung von ständigen Hubschrauberlandeflächen in der Nähe von Naturparken, Natura 2000 Schutzgebieten,	(1) È vietato istituire elisuperfici permanenti nei pressi di parchi naturali, siti Natura 2000, biotopi e rifugi alpini.

³⁰² Das Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 („Landschaftsschutz“) wurde mit 1.07.2020 ersetzt durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“). Der an genanntem Tag in Kraft getretene Artikel 105 des letztgenannten Landesgesetzes sah vor: „Unbeschadet der folgenden Absätze sind mit Inkrafttreten dieses Gesetzes folgende Bestimmungen aufgehoben: a) das Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung [...]“. Der Art. 103 Abs. 6 desselben Gesetzes bestimmte: „Sofern nicht ausdrücklich anders bestimmt, bleiben sämtliche aufgrund der vorher geltenden Bestimmungen bestehende Bindungen [einschließlich der landschaftlichen Unterschutzstellungen] aufrecht [...]“.

<i>Biotopen und Schutzhäusern ist untersagt.</i>	
<i>(2) Die Landesregierung bestimmt die ständigen Hubschrauberlandeflächen nach Einholung einer bindenden Stellungnahme der betroffenen Gemeinden und nach Ermächtigung durch die staatliche Zivilluftfahrtbehörde ENAC.</i>	<i>(2) Le elisuperfici permanenti sono individuate dalla Giunta provinciale, previo parere vincolante dei comuni interessati e previa autorizzazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione civile (ENAC).</i>
Art. 4 (Meldung)	Art. 4 (Denuncia)
<i>(1) Die Flüge laut Artikel 2 Absatz 1, sowie die Flugkorridore laut Artikel 2 Absatz 2, die Naturparke und Gebiete mit einer spezifischen landschaftlichen Unterschutzstellung betreffen, müssen der Landesabteilung Mobilität und dem gebietsmäßig zuständigen Forstinspektorat mindestens 24 Stunden vor Beginn der Flugtätigkeit gemeldet werden. Die 24 Stunden sind unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten der Landesämter zu berechnen, damit diesen mindestens ein Arbeitstag für die notwendigen Überprüfungen zur Verfügung steht.</i>	<i>(1) L'effettuazione dei voli di cui all'articolo 2, comma 1, così come i corridoi di volo di cui all'articolo 2, comma 2, che riguardano parchi naturali e zone con specifico vincolo paesaggistico, va denunciata almeno 24 ore prima dell'inizio dell'attività di volo alla Ripartizione provinciale Mobilità e all'ispettorato forestale territorialmente competente. Le 24 ore vanno calcolate tenendo conto dell'apertura degli uffici provinciali, affinché gli stessi abbiano a disposizione almeno un giorno lavorativo per i necessari accertamenti.</i>
<i>(2) Findet die Flugtätigkeit in Gebieten statt, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 [Landschaftsschutz], in geltender Fassung, als Naturparke ausgewiesen sind, so muss die Meldung auch der Landesabteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung innerhalb der im vorhergehenden Absatz angeführten Frist, übermittelt werden.</i>	<i>(2) Quando le attività di volo sono effettuate all'interno di parchi naturali individuati ai sensi della legge provinciale 25 luglio 1970, n. 16 [tutela del paesaggio], e successive modifiche, la denuncia è trasmessa anche alla Ripartizione provinciale Natura, paesaggio e sviluppo del territorio entro il termine previsto dal comma precedente.</i>
<i>(3) In der Meldung sind anzugeben:</i>	<i>(3) Nella denuncia sono indicati:</i>
<i>a) Art des Luftfahrzeuges, b) Personalien des Eigentümers oder der Eigentümerin des Luftfahrzeuges sowie des Inhabers oder der Inhaberin der Fluglizenz, c) Personalien der Piloten oder Pilotinnen, d) Zweck des Fluges, e) Start- und Landeort, f) Start- und Landezeit, g) vorgesehene Flugroute.</i>	<i>a) il tipo di aeromobile; b) le generalità del proprietario o della proprietaria dell'aeromobile e del o della titolare della licenza di volo; c) le generalità dei piloti o delle pilote; d) lo scopo del volo; e) l'area di decollo e atterraggio; f) l'ora di decollo e atterraggio; g) la rotta prevista.</i>
<i>(4) Der Meldung ist eine Kopie der Beauftragung beizulegen.</i>	<i>(4) Alla denuncia va allegata una copia dell'incarico.</i>
<i>(5) Die Landesabteilung Mobilität kann jederzeit weitere Unterlagen anfordern.</i>	<i>(5) La Ripartizione provinciale Mobilità può richiedere in ogni momento ulteriori documenti.</i>
Art. 5 (Ski- und Berggebiete)	Art. 5 (Zone sciistiche e montane)
<i>(1) Im Sinne von Artikel 2 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, gelten als</i>	<i>1) Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2 della legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15, e successive modifiche, si intende per:</i>

a) <i>Skigebiete: Skigebiete laut Artikel 2 des Landesgesetzes vom 23. November 2010, Nr. 14 [„Ordnung der Skigebiete“], und die daran angrenzenden Gebiete,</i> b) <i>Berggebiete: Gebiete über 1.600 Meter über dem Meeresspiegel.</i>	a) <i>zone sciistiche: le aree sciabili attrezzate di cui all'articolo 2 della legge provinciale 23 novembre 2010, n. 14 [Ordinamento delle aree sciabili attrezzate], e le aree ad esse confinanti;</i> b) <i>zone montane: le zone al di sopra dei 1.600 metri sul livello del mare</i>
Art. 6 (Strafen)	Art. 6 (Sanzioni)
(1) <i>Bei fehlender, unvollständiger oder verspäteter Meldung gemäß Artikel 4 dieser Verordnung, werden die Verwaltungsstrafen laut Artikel 3 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, verhängt.</i>	(1) <i>In caso di mancata, incompleta o tardiva denuncia ai sensi dell'articolo 4 del presente regolamento trovano applicazione le sanzioni amministrative previste all'articolo 3 della legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15, e successive modifiche.</i>
(2) <i>Die Verwaltungsstrafen werden vom Direktor der Landesabteilung Mobilität ausgestellt.</i>	(2) <i>Le sanzioni amministrative sono comminate dal Direttore della Ripartizione provinciale Mobilità.</i>
Art. 7 (Aufhebung)	Art. 7 (Abrogazione)
(1) <i>Das Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008, Nr. 34 [Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten], ist aufgehoben.</i>	(1) <i>Il decreto del Presidente della Provincia 8 luglio 2008, n. 34 [Regolamento sull'attività di volo in zone sottoposte a tutela], è abrogato.</i>
Art. 8 (Inkrafttreten)	Art. 8 (Entrata in vigore)
(1) <i>Dieses Dekret tritt am Tag nach seiner Kundmachung im Amtsblatt der Region in Kraft. [Die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte am 14.04.2015].</i>	(1) <i>Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione. (La pubblicazione nel Bollettino è avvenuta il 14.04.2015).</i>
<i>Dieses Dekret ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.“</i>	<i>Il presente decreto sarà pubblicato nel Bollettino ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.</i>

Neben der **Einrichtung von Flugkorridoren** und **ständigen Hubschrauberlandeplätzen** wurde mit dem DLH Nr. 7/2015 auch der **Katalog zulässiger Flüge** im Art. 2 um zwei weitere Kategorien ergänzt und zwar für

- **Flüge für Spielfilmaufnahmen in Kooperation oder mit Unterstützung des Landes (Buchst. f) und**
- **Versorgungsflüge für Schutzhütten und Almhütten (Buchst. g).**

Das zuvor explizit in der Verordnung Nr. 34/2008 enthaltene Verbot von Werbe-, Marketing- oder gewerblichen Flügen zugunsten einzelner Betriebe, ergibt sich nunmehr indirekt nach dem Ausschlussprinzip: Da Art. 2 eine abschließende Auflistung zulässiger Flugaktivitäten enthält - zuzüglich jener, die gemäß den einschlägigen landesgesetzlichen Bestimmungen zulässig sind³⁰³

³⁰³ Siehe hierzu Art. 1 Abs. 5 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15: „(5) Die in den Absätzen 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen Verbote gelten nicht für die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, für Linienflüge, für

- gelten alle nicht genannten Flugarten als unzulässig. Es wurde zudem die Bestimmung gestrichen, wonach Flüge ausschließlich zu Werbe- und Marketingzwecken im Auftrag von Trägern öffentlicher Interessen durchgeführt werden konnten. In Zeiten des Overtourismus kann diese Änderung als sinnvolle Maßnahme zur Eindämmung übermäßiger touristischer Bewerbung des Landes gewertet werden. Eine indirekte Form der Bewerbung ergibt sich durch Flugaktivitäten im Rahmen von Großveranstaltungen oder Sendungen kulturellen Inhalts (Art. 2 Abs. 1 Buchst. d) des Dekrets des Landeshauptmanns Nr. 7/2015).

Die bisherige Definition der Skigebiete als „Gebiete, die sich innerhalb der vom Landesskipistenplan als Skigebiet und Aufstiegsanlage festgelegten Zonen befanden oder an diese angrenzten“ wurde mittels Verweises durch die Definition in Art. 2 des Landesgesetzes Nr. 14/2010 („Ordnung der Skigebiete“) ersetzt: „(1) Skigebiete sind natürlich oder technisch beschneite Flächen, die für die Allgemeinheit zugänglich sind und in der Regel der Ausübung von Skisport laut Absatz 2 vorbehalten sind. (2) Zu einem Skigebiet gehören

- a) Skipisten, die der Benutzung mit Skiern, Snowboards oder ähnlichen Geräten vorbehalten sind, mit Ausnahme der Langlaufloipen und der Rodelbahnen,
- b) Seilbahnen mit Skibetrieb,
- c) Beschneiungsanlagen mit Ausnahme der technischen Infrastrukturen und der Zuleitungen,
- d) für Kinder bestimmte Freizeiteinrichtungen mit oder ohne Aufstiegsanlagen,
- e) Flächen, die akrobatischen Ski- und Snowboarddarbietungen vorbehalten sind,
- f) Flächen, die Trainingszwecken und Rennen vorbehalten sind,
- g) nicht präparierte Flächen, die der Ausübung des Skisports vorbehalten sind [...].“³⁰⁴

Ein Paradigmenwechsel zeigt sich in der Abkehr von der bislang geltenden Erlaubnispflicht gemäß Art. 3 und 4 des DLH Nr. 34/2008. Diese wurde durch eine **einfache Meldepflicht** ersetzt (Art. 4 des DLH Nr. 7/2015). Gleichzeitig wurde die Frist von allgemein 48 Stunden (für die Einholung der Erlaubnis) auf 24 Stunden (für die Meldung) verkürzt.

9.2 Beschluss der Landesregierung vom 10. März 2015, Nr. 284 (Landeflächen für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.)

Gleichzeitig mit der Verabschiedung eines neuen Verordnungstextes auf der Grundlage des Formulierungsvorschlags für Art. 3 des **D.L.H. vom 10. April 2015, Nr. 7** schritt die Landesverwaltung zur Darstellung und Festlegung ständiger Hubschrauberflächen (elisperfici permanenti) sowie Flugkorridore in einer Gesamtübersicht.³⁰⁵ Unter Berücksichtigung der bestehenden Straßenverläufe, der Pässe und unter Ausschluss von als „Natura-2000“-Gebiete³⁰⁶

Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung, für Materialtransportdienste, für Flugeinsätze, die im Auftrag einer Organisationseinheit des Landes zu institutionellen Zwecken durchgeführt werden, sowie für den Flugbetrieb im Bereich von Flughäfen.“

³⁰⁴ Der Art. 2 des Landesgesetzes vom 23.11.2020, Nr. 14 wurde mittlerweile durch die Landesgesetze vom 3.01.2020, Nr. 1 („Bestimmungen in Zusammenhang mit dem Stabilitätsgesetz 2020“) und vom 18. Juli 2023, Nr. 15 („Änderung des Landesgesetzes vom 23. November 2020, Nr. 14, Ordnung der Skigebiete“) abgeändert.

³⁰⁵ Vgl. 4. Begründungserwägung im Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202.

³⁰⁶ Als „Natura-2000“-Gebiete waren und sind die seinerzeit im Sinne der europäischen FFH- und Vogelschutzrichtlinie gemäß Anlagen D (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung laut Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992, im Sinne von Artikel 20) und Anlage E (Besondere Vogelschutzgebiete laut Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009, im Sinne von Artikel 20) des Landesgesetzes vom 12.05.2010, Nr. 6 („Naturschutzgesetz und andere Bestimmungen“) festgeschriebenen Gebiete anzusehen. Der Art. 20 des zitierten Landesgesetzes Nr. 6/2010 besagt: „(1) Um zur Sicherung der Artenvielfalt

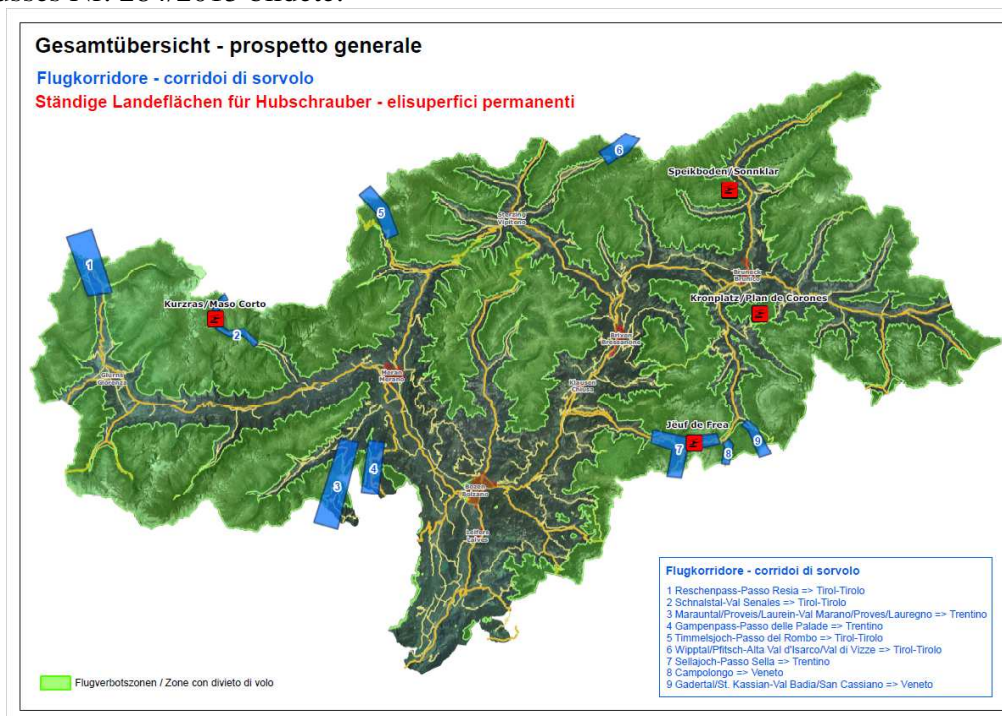
geschützten Gebieten wurden diesbezüglich mit dem die Grundlage für die „neue“ Verordnung bildenden **Beschluss der Landesregierung vom 10.03.2015, Nr. 284** („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) folgende Flugkorridore gemäß Art. 2 Abs. 2 der „neuen“ Durchführungsverordnung festgelegt:

- **Reschenpass (Passo Resia),**
- **Schnalstal (Val Senales),**
- **Marauntal/Proveis/Laurein (Val Marano/Proves/Lauregno),**
- **Gampenpass (Passo delle Palade),**
- **Timmelsjoch Passo del Rombo),**
- **Wipptal/Pfitsch (Alta Val d'Isarco/Val di Vizze),**
- **Sellajoch (Passo Sella),**
- **Campolongo (Campolongo),**
- **Gadertal/St. Kassian (Val Badia/San Cassiano).**

Zudem wurden von der Landesregierung „unter Berücksichtigung, dass sie sich nicht in der Nähe von Naturparks, Natura-2000-Schutzgebieten, Biotopen und Schutzhäusern befinden“, folgende vier ständige Hubschrauberflächen auf über 1600 m.ü.d.M. genehmigt:

- **Jëuf de Freia - Grödner Joch (Passo Gardena),**
- **Speikboden/Sonnklar (Speikboden/Sonnklar),**
- **Kronplatz (Plan de Corones) und**
- **Kurzras (Maso Corto).**

Sämtliche genehmigten Flugkorridore und Hubschrauberlandeplätze über 1600 m Meereshöhe wurden in einer grafischen Gesamtübersicht festgehalten, welche wesentlichen Bestandteil des Beschlusses Nr. 284/2015 bildete:



307

mittels Erhaltung der natürlichen und naturnahen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen in Südtirol beizutragen und um beim Schutzgebietnetz Natura 2000 laut Artikel 3 der FFH-Richtlinie mitzuwirken, sind die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung laut Anlage D und die Vogelschutzgebiete laut Anlage E errichtet.“)

³⁰⁷ Siehe: Anlage zum Beschluss der Landesregierung vom 10.03.2015, Nr. 284. Siehe auch: <https://mobilitaet.provinz.bz.it/de/flugverbot>, am 21.08.2025.

9.3 Beschluss der Landesregierung vom 19. Dezember 2017, Nr. 1436 (Weitere Landefläche für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.)

Auch in Südtirol wurde verstärkt wirtschaftlichen Belangen Rechnung getragen. Mit **Beschluss der Landesregierung Nr. 1436 vom 19. Dezember 2017** („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 m ü.d.M. und Änderung des Beschlusses 284/2015“) wurde die ständige **Landefläche „Seceda“** im Grödnertal, die bereits 2011 durch die staatliche Zivilluftfahrtbehörde ENAC genehmigt worden und seitdem in Betrieb war, zu den mit Beschluss der Landesregierung vom 10.03.2015, Nr. 284, genehmigten vier Hubschrauberlandeflächen hinzugefügt. Im selben Beschluss wurde vorgesehen, dass diese zusätzliche Landefläche vorläufig nur für ein Jahr, bis 31.12.2018, zugelassen und ein Monitoring zu deren Nutzung durchgeführt werden sollte.³⁰⁸

Laut Begründungserwägungen des Beschlusses der Landesregierung vom 19.12.2017, Nr. 1436 befand sich die Hubschrauberlandefläche „Seceda“ - unter Beiseitelassung der kraft Gesetz unter Schutz gestellten („ex-Galasso“-) Kategorien laut Art. 1/bis des seinerzeit geltenden Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970³⁰⁹ bzw. Art. 142 (Aree tutelate per legge) des staatlichen Kodex über die Landschaftsgüter (Codice Urbani)³¹⁰ - weder in einem Naturpark noch in einem anderweitig geschützten Gebiet und in der Nähe eines bereits erschlossenen Seilbahnverlaufs; sie diente als Alternativ-Landeplatz zum Grödnerjoch.³¹¹

9.4 Beschluss der Landesregierung vom 20. November 2018, Nr. 1202 („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 M.ü.d.M.”)

Mit Beschluss der Landesregierung vom 19.12.2017, Nr. 1436 war die ständige Landefläche „Seceda“ im Grödnertal zu den auf Landesebene genehmigten Hubschrauberlandeflächen hinzugefügt worden. Die „neue“ Landesfläche befand sich laut Begründungserwägungen des Beschlusses weiterhin *„weder in einem Naturpark noch in einem anderweitig geschützten Gebiet und ist in der Nähe eines bereits erschlossenen Seilbahnverlaufes; sie dient als Alternativ-*

³⁰⁸ Siehe Begründungserwägungen und verfügenden Teil des Beschlusses der Landesregierung vom 19.12.2017, Nr. 1436. Vgl. auch: 5. Begründungserwägungen im Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202.

³⁰⁹ Der Art. 1/bis des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 in seinerzeit geltender Fassung besagte wie folgt: *„(1) Im Sinne dieses Gesetzes stehen unter Landschaftsschutz: [...] c) jener Teil der Berge, der mehr als 1600 m über dem Meeresspiegel liegt [...]“*. Dieselbe Bestimmung findet sich heute (2024) in Art. 12 (Gesetzlich geschützte Gebiete) Abs. 1 Buchst. c) des Landesgesetzes vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“) übernommen.

³¹⁰ Der Art. 142 (Aree tutelate per legge) des gesetzesvertretenden Dekrets vom 22. Jänner 2004, Nr. 42 (Codice Urbani) besagte und besagt: *„Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo: [...] b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna; d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole; e) i ghiacciai e i circhi glaciali; f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi; g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 [mittlerweile aufgehoben, nunmehr Verweis auf die Artikel 3 und 4 des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 34/2018]; h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici; i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448 [...]“*

³¹¹ Siehe 6. und 7. Begründungserwägungen im Beschluss der Landesregierung vom 19.12.2017, Nr. 1436. Vgl. auch: 6. Begründungserwägungen im Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202.

Landeplatz zum Grödnerjoch [Jëuf de Freia].³¹² Dem Landesamt für Eisenbahnen und Flugverkehr war im November 2018 das gemäß Vorgaben der Zivilluftfahrtbehörde (ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) zu führende Register übermittelt worden, in dem sämtliche Flüge, Flugzeiten, Instandhaltung etc. festzuhalten waren. Auf der Grundlage, dass im Zeitraum 19.12.2017 bis 31.10.2018 auf der Landefläche „Seceda“ 98 Landungen (9,3 Hubschrauberflüge pro Monat) durchgeführt worden waren, dass diese Anzahl als gering eingestuft wurde und in Bezug auf den Schutz des entsprechenden Einzugsgebietes nichts dagegensprach, diese Landefläche auch weiterhin als ständige Hubschrauberlandefläche gemäß Art. 3 Abs. 2 des Dekrets des Landeshauptmannes vom 10. April 2015, Nr. 7 zu bestimmen, entschied die Landesregierung am 20.11.2018 mit Beschluss Nr. 1202 („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 m ü.d.M.“):

*„1. die in der [dem Beschluss] beigelegten Gesamtübersicht angeführten **fünf ständigen Hubschrauberlandeflächen über 1600 Meter über dem Meeresspiegel***

- *Jëuf de Freia* [Grödner Joch],
- *Seceda*,
- *Speikboden/Sonnklar*,
- *Kronplatz/Plan de Corones*, und
- *Kurzras/Maso Corto*

gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Dekretes des Landeshauptmannes vom 10. April 2015, Nr. 7 [Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten]

und die Flugkorridore

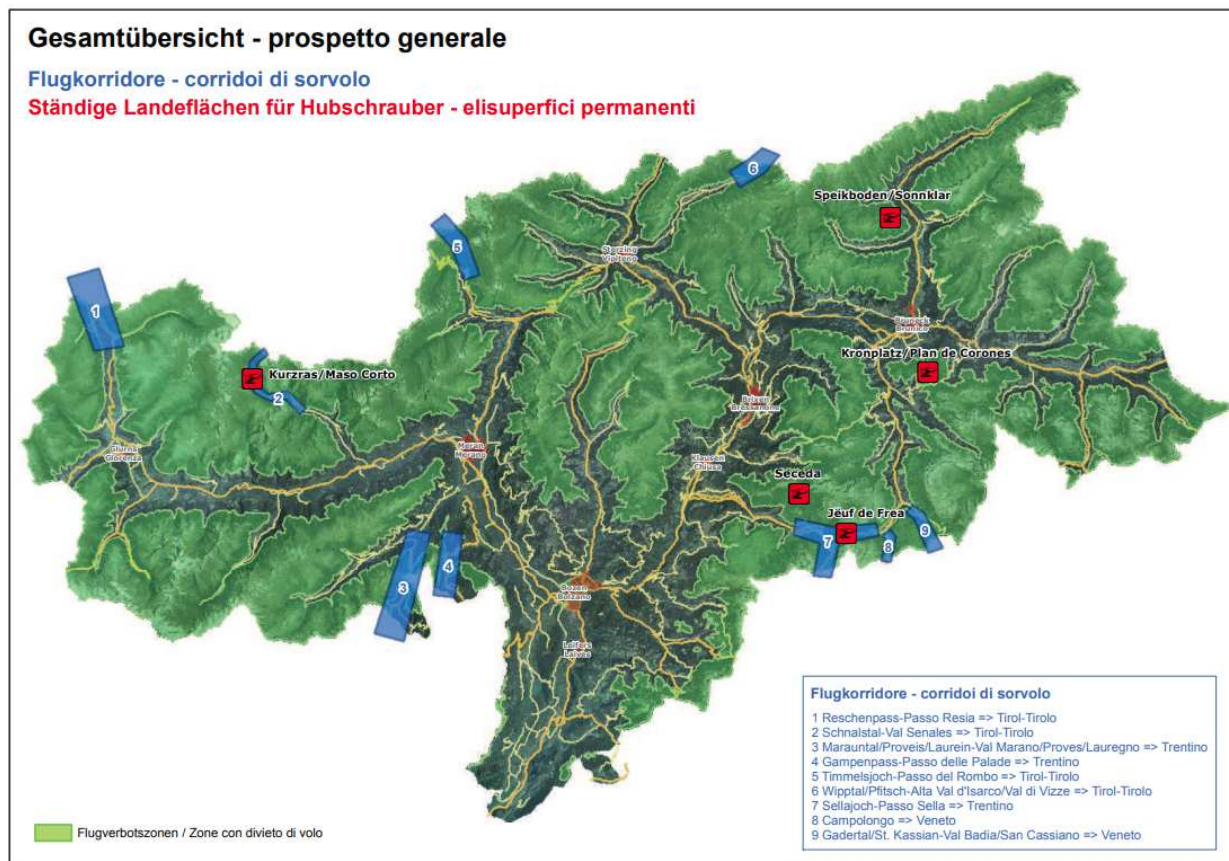
- *Reschenpass*,
- *Schnalstal*,
- *Marauntal* /
- *Proveis/ Laurein*,
- *Gampenpass*,
- *Timmelsjoch*,
- *Wipptal/Pfitsch*,
- *Sellajoch*,
- *Campolongo*,
- *Gadertal/St.Kassian*

gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Dekretes des Landeshauptmannes vom 10. April 2015, Nr. 7 festzulegen,

*2. die Anzahl der Landungen auf der Hubschrauberlandefläche Seceda jährlich auf maximal 100 zu begrenzen.*³¹³

³¹² 6. Begründungserwägung im Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202.

³¹³ Vgl. Verfügender Teil des Beschlusses der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202.



314

10) Rechtsprechung zur Errichtung von Hubschrauberlandeplätzen

In Ermangelung einer eindeutigen Koordinierung zwischen liberalisierter Flugverkehrsregelung und Raumplanung klärte teilweise die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Bozen offene gebliebene Aspekte ab:

a) VwG Bozen, Urteil vom 23.10.2019-13.04.2020, Nr. 93/2020 (Hubschrauberlandeplatz genehmigungspflichtig)

In den betreffenden Verfahren hatte das Verwaltungsgericht die Rechtmäßigkeit eines Hubschrauberlandeplatzes zu bewerten. Der Forstdienst der Provinz Bozen hatte am 9.08.2017 in Zusammenarbeit mit dem technischen Dienst der Gemeinde eine Besichtigung einer Waldfläche auf den Grundparzellen x und y durchgeführt und neben einer Reihe widerrechtlich durchgeführter Bauarbeiten auch die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes von ca. 500 m² festgestellt. Die Gemeinde teilte dem nunmehrigen Kläger daher am 26.10.2017 die Einleitung des Verfahrens zur Anordnung der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands mit. Parallel hierzu hielt die Forstbehörde der Autonomen Provinz dem heutigen Kläger die in ihre Zuständigkeit fallenden Verwaltungsübertretungen, nämlich

³¹⁴ Siehe: Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018 („Landesflächen für Hubschrauber über 1600“). Siehe auch: <https://lexbrowser.provinz.bz.it/all/all.ashx?path=Anlage%20Allegato%20-%20183103.pdf&mimetype=application/pdf>, am 28.10.2025.

Verstöße gegen Bestimmungen des Landschaftsschutzes (Landesgesetz Nr. 16/1970), des Forstgesetzes (Landesgesetz Nr. 21/1996³¹⁵), des Landesgesetzes zur Abfallwirtschaft und zum Bodenschutz (Landesgesetz Nr. 4/2006³¹⁶) sowie des Landesgesetzes zum Gewässerschutz (Landesgesetz Nr. 8/2002³¹⁷) vor. Am 24.01.2018 übermittelte die Gemeinde dem heutigen Kläger die Anordnung zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands. Die Einleitung der Anordnung und die darauffolgende Anordnung der Gemeinde zur Beseitigung und Wiederherstellung bildeten Gegenstand eines (ersten) Gerichtsverfahrens.

Der Kläger vertrat im Rahmen desselben die Ansicht, dass die urbanistische Widmung des Geländes, auf dem sich der Hubschrauberlandeplatz befand, als „Wald“ sowohl im Hinblick auf die tatsächliche Situation - die betreffende Fläche war angeblich tatsächlich nicht mit Waldbäumen oder Sträuchern bewachsen - als auch hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung laut Wald- und Weidekarte gemäß Art. 21 des Landesforstgesetzes Nr. 21/1996, nicht korrekt war. Die Wiederherstellungsanordnung fußte laut Kläger im Wesentlichen auf der falschen Annahme, dass das Grundstück als „Waldgebiet“ und nicht als „landwirtschaftliche Grünfläche“ ausgewiesen war. Zudem machte die klagende Partei geltend, dass der Hubschrauberlandeplatz mit Genehmigung der italienischen Zivilluftfahrtbehörde (ENAC) errichtet worden wäre, die hierfür ausschließliche Zuständigkeit gehabt hätte. Aus der von der Forstbehörde verhängten Sanktion ging weiters hervor, dass für den Bau der Landefläche weniger als 1000 m³ Erde bewegt wurden, sodass keine Baugenehmigung erforderlich gewesen wäre, da es sich um einen nicht wesentlichen Eingriff handelte, wofür das vereinfachte Genehmigungsverfahren gemäß Art. 8 Abs. 1 bis („Bagatelleingriff“) des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 anzuwenden war.³¹⁸

Während des laufenden Verfahrens stellte der Kläger einen Antrag auf nachträgliche Genehmigung (im Sanierungswege) des Hubschrauberlandeplatzes. Mit einer separaten Klage focht der Kläger auch die daraufhin erhaltene Ablehnung des Antrags auf nachträgliche Genehmigung an.

Das angerufene Verwaltungsgericht befand die Klage als unbegründet. Aus den von der Gemeinde vorgelegten Unterlagen über die urbanistische Widmung ging hervor, dass das von den beanstandeten Arbeiten betroffene Grundstück x in einem „Waldgebiet“ und in einem Trinkwasserschutzgebiet lag. Das Grundstück y lag hingegen zum größten Teil in einem als „Wald“, teilweise als „landwirtschaftliches Grün“ mit besonderer landschaftlicher Bindung ausgewiesenem und teilweise unter Ensembleschutz stehenden Gebiet, das auch der Bindung als Trinkwasserschutzgebiet unterlag. Die von der Gemeinde beanstandeten Eingriffe, deren Beseitigung mit der angefochtenen Maßnahme angeordnet wurde, befanden sich nahezu allesamt innerhalb der als „Wald“ ausgewiesenen Fläche.

Gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Bauleitplan der Gemeinde galten für die betreffende Fläche die **Bestimmungen des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997³¹⁹, wonach im landwirtschaftlichen Grün und Waldgebiet nur der Bau von Gebäuden zulässig war, die für eine rationelle land- und forstwirtschaftliche Nutzung der Flächen unbedingt erforderlich waren** (vgl. Art. 107 Abs. 21 Landesraumordnungsgesetz Nr. 13/1997).

Die Forstbehörde hatte nach Angaben des Klägers unabhängig davon die Verletzung von Bestimmungen des Landesforstgesetzes Nr. 21/1996 geahndet, während die Gemeinde dem Kläger vorgehalten hatte, dass die in der angefochtenen Wiederherstellungsverfügung näher bezeichneten Bauarbeiten weder durch eine Baugenehmigung im Sinne von Art. 66 (Pflicht zur Einholung der Konzession) des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997 noch durch einen anderen gesetzlich vorgeschriebenen Rechtstitel für Tätigkeiten, die eine urbanistische und bauliche Umgestaltung des Gemeindegebiets mit sich brachten, genehmigt worden wären.

Das angerufene Verwaltungsgericht erinnerte in diesem Zusammenhang daran, dass gemäß Rechtsprechung Baumaßnahmen, welche die städtebauliche und territoriale Realität erheblich veränderten, unabhängig davon, ob ihre Umsetzung im engeren Sinne Bautätigkeiten erforderten, unter

³¹⁵ Landesgesetz vom 21.10.1996, Nr. 21 („Forstgesetz“).

³¹⁶ Landesgesetz vom 26.05.2006, Nr. 4 („Abfallbewirtschaftung und Bodenschutz“).

³¹⁷ Landesgesetz vom 18.06.2002, Nr. 8 („Bestimmungen über die Gewässer“).

³¹⁸ Siehe auch Vorbringen im mit Urteil des Verwaltungsgerichts Bozen vom 23.10.2019-13.04.2020, Nr. 94/2020, abgeschlossenen Verfahren.

³¹⁹ Landesgesetz vom 11.08.1997, Nr. 13 („Landesraumordnungsgesetz“), mittlerweile ersetzt durch das Landesgesetz vom 10.07.2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“).

die Kategorie der städtebaulichen Umgestaltung fielen. Genauer gesagt umfasste diese Kategorie auch Maßnahmen zur Umgestaltung des Bodens, wie beispielsweise dessen Versiegelung oder die Einebnung eines Grundstücks zum Zwecke der Schaffung eines Platzes.³²⁰ **Auch das Aufschütten mit Kies auf einer zuvor kiesfreien Fläche stellte einen städtebaulich relevanten Eingriff dar, sofern dieser offensichtlich dazu diente, die vorherige Zweckbestimmung zu ändern. Derartige Maßnahmen schufen eine neue städtebauliche Struktur; die sich daraus ergebenden Nutzungsänderung konnte daher nur dann erfolgen, wenn sie ausdrücklich von einer städtebaulichen Vorschrift zugelassen worden war.**³²¹

Das angerufene Gericht hatte bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass Eingriffe, die außerhalb der für die Bebauung vorgesehenen Gebiete durchgeführt wurden, in der Regel verschiedene Rechtsbereiche betrafen, wie z. B. die Raumplanung im engeren Sinne, den Landschaftsschutz und die Forstordnung. Aus diesem Grund hatten im vorliegenden Fall auch verschiedene Verwaltungen mehrere Verwaltungsstraßverfahren eingeleitet.

Gemäß Art. 4 der Durchführungsverordnung zum Forstgesetz³²² wurden das Vorhandensein von Wald und dessen Abgrenzung von der Forstbehörde auf der Grundlage der tatsächlichen Bodenbedeckung festgelegt. Gemäß Wald- und weidewirtschaftlicher Realnutzungskarte, die laut Art. 21 des Landesgesetzes Nr. 21/1996 - soweit die Bodennutzung betreffend - die Grundlage für die Erstellung und Überarbeitung des jeweiligen Gemeindebauleitplanes bildete, wäre der Hubschrauberlandeplatz unter die als Acker (seminativo) zu bezeichnende Flächenkategorie gefallen. In diesem Zusammenhang galt laut angerufenem Verwaltungsgericht, dass gemäß Art. 4 Abs. 3 des DLH Nr. 29/2000 Waldflächen auch dann als Wald anzusehen waren, wenn ihre Bestockung vorübergehend in Folge von Naturereignissen, Holznutzungen oder anderen Eingriffen fehlte.

Die angefochtene Maßnahme zielte laut Gericht darauf ab, widerrechtliche Bauwerke innerhalb des Gemeindegebiet zu entfernen, da dieselben ohne Genehmigung errichtet worden waren, unabhängig von der urbanistischen Zweckbestimmung der Fläche, auf der sie sich befanden.

Hinzu kam, dass die Beurteilung der Übereinstimmung der urbanistischen Zweckbestimmung eine Sachentscheidung darstellte, die nicht in die Zuständigkeit des Gerichts fiel und für den vorliegenden Fall, in dem es um die Rechtmäßigkeit einer Wiederherstellungsverfügung für ohne rechtlichen Titel errichtete Bauwerke ging, dem Gericht irrelevant erschien.

Auch der zweite Anfechtungsgrund, womit der Kläger eine verfälschte Darstellung der Fakten rügte, da für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes nicht „mindestens 1000 m³ Material“, sondern lediglich 982 m³ bewegt worden wären, schien dem Gericht nicht überzeugend. Nach Ansicht des Klägers hätte dieses Faktum den vorgenommenen Eingriff als im Sinne des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 nicht wesentlich und somit als Eingriff qualifiziert, der dem vereinfachten Genehmigungsverfahren „im Bagatellwege“ gemäß Art. 8 Abs. 1 bis des Gesetzes 16/1970 unterlag. Angesichts der unbestrittenen Tatsache, dass die **Arbeiten ohne genehmigenden Rechtstitel durchgeführt worden waren, war es laut angerufenem Gericht aber unerheblich, ob der Kläger für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes beim Bürgermeister hätte eine Baukonzession oder eine Genehmigung im Bagatellwege beantragen müssen.**

Unbegründet erschien dem Gericht auch der Anfechtungsgrund, wonach die unrechtmäßig errichteten Anlagen notwendig und für die landwirtschaftliche Tätigkeit des Hofes unbedingt erforderlich waren,

³²⁰ Im Orig.: „[...] Più precisamente, devono ritenersi inclusi in tale categoria gli interventi di trasformazione del suolo, quali, ad esempio, la sua cementificazione (Cons. St., Sez. V, n. 1442 del 2001) o lo spianamento di un terreno al fine di ottenere un piazzale (Cons. St., Sez. IV, n. 5035 del 2007). Anche ‘un intervento di spargimento di ghiaia su un’area che ne era precedentemente priva rappresenta attività urbanisticamente rilevante nella misura in cui appaia preordinata alla modifica della precedentemente destinazione d’uso’ (Cons. St., Sez. V, n. 7343 del 2005). Tali interventi creano un nuovo assetto urbanistico e, pertanto, i mutamenti di destinazione dagli stessi causati possono avere luogo solo se siano stati espressamente consentiti da una previsione urbanistica (cfr. Cons. St., Sez. VI, n. 4066 del 03.07.2018) [...]”

³²¹ Im Orig.: „[...] Anche ‘un intervento di spargimento di ghiaia su un’area che ne era precedentemente priva rappresenta attività urbanisticamente rilevante nella misura in cui appaia preordinata alla modifica della precedentemente destinazione d’uso’ (Cons. St., Sez. V, n. 7343 del 2005). Tali interventi creano un nuovo assetto urbanistico e, pertanto, i mutamenti di destinazione dagli stessi causati possono avere luogo solo se siano stati espressamente consentiti da una previsione urbanistica (cfr. Cons. St., Sez. VI, n. 4066 del 03.07.2018) [...]”

³²² Dekret des Landeshauptmanns vom 31.07.2000, Nr. 29 („Durchführungsverordnung zum Forstgesetz“).

sodass ihre Errichtung in Waldgebieten zulässig gewesen wäre. Abgesehen davon, dass die Annahme hinsichtlich der Notwendigkeit der Bauwerke völlig unbewiesen geblieben war, genügte es laut Gericht festzustellen, dass die Gemeindeverwaltung während des laufenden Verfahrens den Antrag auf nachträgliche Genehmigung der Bauwerke, die Gegenstand der Wiederherstellungsanordnung waren, ablehnte. Daraus folgte, dass die Arbeiten, da sie nicht saniert wurden, nach wie vor als rechtswidrig anzusehen waren und die Voraussetzung, auf der die angefochtene Maßnahme beruhte, nicht weggefallen war. Das Verwaltungsgericht wies auf der Grundlage obiger Ausführungen die Klage ab.

b) VwG Bozen, Urteil vom 23.10.2019-13.04.2020, Nr. 94/2020 (*Notwendige Übereinstimmung der Nutzung einer Fläche als Hubschrauberlandeplatz mit den Vorgaben lt. urbanistischer Widmung*)

Im unmittelbar mit dem eben dargelegten Urteil des Verwaltungsgerichts Bozen Nr. 39/2020 abgeschlossenen Verfahren zusammenhängenden (zweiten) Gerichtsverfahren beantragte der klagende Hubschrauberbetreiber

- die Aufhebung der endgültigen Ablehnung des Antrags auf Baukonzession im Sanierungswege der Erdarbeiten für die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes,
- die Aufhebung des nicht verbindlichen Gutachtens der Forstbehörde bezüglich der Erdarbeiten für die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes sowie
- der Mitteilung der Hinderungsgründe der Gemeinde gemäß Art. 11-bis des Landesgesetzes Nr. 17/1993, und beantragte die Erklärung
- der stillschweigenden Zustimmung zum Antrag auf Baukonzession und
- des Rechts des Antragstellers auf Erhalt der formellen Baukonzession im Sanierungswege.

Laut der am 12.04.2019 auch dem ENAC zwecks Vervollständigung der Streitgemeinschaft (litisconsortium) im Verfahren zugestellten Klageschrift vertrat der Kläger die Ansicht, dass der mit Antrag vom 10.05.2018 beantragte Baurechtstitel aufgrund des erfolglosen Ablaufs der in Art. 69 (Entscheidung des Bürgermeisters über das Baugesuch) des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997 vorgesehenen Frist von 60 Tagen als erteilt anzusehen war. Zudem fiel laut Kläger die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes am Boden, der weder die Eigenheit noch die Eigenschaften eines Bauwerks aufwies, nicht unter die Vorgaben des Landesraumordnungsgesetzes (Art. 107), welche lediglich die Bautätigkeit (attività edificatoria) im „landwirtschaftlichen Grün“ und „Wald“ regelten. Für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes wurden weniger als 1.000 m³ Material bewegt, was zur Folge gehabt hätte, dass die beanstandeten Arbeiten als nicht wesentlicher Eingriff in die natürliche Umwelt und Landschaft anzusehen und das vereinfachte Genehmigungsverfahren gemäß Art. 8 Abs. 1 bis des Landschaftsschutzgesetzes Nr. 16/1970 anzuwenden gewesen wäre, das gemäß Art. 6 des Forstgesetzes Nr. 21/1996 keine Genehmigung für Erd- und Materialbewegungen vorsah. Laut Klagevorbringen war die angefochtene Verweigerung der Baukonzession im Sanierungswege zudem mit dem Rechtsmangel der Widersprüchlichkeit und Unlogik behaftet, da die Baukommission nach einer ersten positiven Stellungnahme zur urbanistischen Vereinbarkeit des Vorhabens aufgrund des nicht verbindlichen Gutachtens der Forstaufsichtsbehörde eine zweite, negative Stellungnahme abgegeben hatte. Weiters wies der Kläger darauf hin, dass es auf Landesebene bereits mindestens zehn Hubschrauberlandeplätze im „alpinen Grün“, im „landwirtschaftlichen Grün“ und in als „Wald“ ausgewiesenen Flächen gab, sodass eine Ungleichbehandlung vorgelegen hätte.

Das angerufene Verwaltungsgericht resümierte: Der heutige Kläger hatte am 10.05.2018 bei der Gemeinde einen Antrag auf Erteilung einer Baugenehmigung im Sanierungswege (in sanatoria) für den bereits beim ENAC angemeldeten Hubschrauberlandeplatz auf der als „Wald“ ausgewiesenen Fläche eingereicht. Die Gemeindebaukommission hatte in der Folge zusätzliche Unterlagen angefordert und am 12.09.2019 unter der Auflage der Überprüfung der hydrogeologischen Kompatibilität und der Einholung eines diesbezüglichen Gutachtens bei der Forstbehörde eine positive Stellungnahme abgegeben. Letztere hatte mit Gutachten vom 15.10.2018 die urbanistische Unvereinbarkeit des zu sanierenden Vorhabens festgestellt und das Projekt an die Gemeinde zurückverwiesen, da die gesetzlichen Voraussetzungen für die Genehmigung von Erdbewegungen gemäß Art. 6 des Landesforstgesetzes Nr. 21/1996 nicht gegeben

waren. Die Gemeindebaukommission hatte sich in der Folge diesem Gutachten angeschlossen; die Gemeinde hatte sodann dem heutigen Kläger die Hinderungsgründe für den Erlass der beantragten Genehmigung und - nach Erhalt und Prüfung der fristgerecht vorgebrachten Einwände seitens des heutigen Klägers - die Ablehnung des Projekts im Sanierungswege durch die Baukommission mitgeteilt. Es folgte der angefochtene Ablehnungsbescheid der Gemeinde.

Das angerufene Gericht wies die zur Bewertung vorgelegte Klage zurück: Für Anträge auf Erteilung der Baukonzession im Sanierungswege fand nicht Art. 69 (Entscheidung des Bürgermeisters über die Anträge auf Baukonzession) des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997, sondern die Sonderregelung in Art. 85 (Feststellung der Übereinstimmung) Abs. 2 desselben Landesgesetzes Anwendung, wonach der Bürgermeister innerhalb von 60 Tagen über den Antrag auf nachträgliche Baugenehmigung entschied; nach Ablauf dieser Frist galt der Antrag als abgelehnt. **Im Falle eines Antrags im Sanierungswege brachte der erfolglose Ablauf der Frist daher für den Antragsteller und Übertreter keine stillschweigende positive Genehmigung des Antrags mit sich.**

Laut angerufenem Verwaltungsgericht ebenfalls unbegründet war das klägerische Vorbringen, wonach das in Art. 107 des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997 enthaltene allgemeine Bauverbot im „landwirtschaftlichen Grün“, „alpinen Grün“ und im „Wald“ nur für Gebäude, sprich Hochbauten, galt, mit der Folge, dass die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes, die lediglich in Erdbewegungen bestanden hätte, in den genannten Gebieten als zulässig anzusehen gewesen wäre. **Laut Verwaltungsgericht bestand Sinn und Zweck des Art. 107 (Landwirtschaftliches Grün, alpines Grünland, Waldgebiet) des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997 darin, die Baumöglichkeiten im „landwirtschaftlichen Grün“ so weit wie möglich einzuschränken, um nicht das Gleichgewicht zwischen freien und bebauten Flächen zu gefährden. Daraus folgte, dass die Bestimmungen, die Ausnahmen von diesem allgemeinen Bauverbot vorsahen, eng auszulegen waren und nicht über die ausdrücklich vorgesehenen Fälle hinaus angewandt werden konnten.**³²³

Unabhängig davon, ob ein Hubschrauberlandeplatz ein Bauwerk darstellte oder nicht und ob seine Nutzung mit der Funktion der urbanistischen Zweckwidmung gemäß Art. 107 des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 17/1993 vereinbar war oder nicht, merkte das Verwaltungsgericht an, dass er im vorliegenden Fall in einem als „Wald“ ausgewiesenem Gebiet errichtet wurde. Der Art. 4 Abs. 3 der Durchführungsverordnung zum Forstgesetz (D.L.H. vom 31.07.2000, Nr. 29) sah diesbezüglich vor, dass als „Wald“ jedes Grundstück einer bestimmten Größe galt, das mit Waldbäumen und Sträuchern bewachsen war, und präzisierte sodann, dass „Waldflächen“ auch dann als Wald anzusehen waren, wenn in Folge von Naturereignissen, Holznutzungen oder anderen Eingriffen deren Bestockung vorübergehend fehlte.

Es war laut angerufenem Gericht im zur Entscheidung vorgelegten Fall daher unerheblich, ob die Fläche tatsächlich baumlos war, da es sich rechtlich gesehen um ein als „Wald“ ausgewiesenes Gebiet handelte. **Auch wenn die Fläche vorübergehend keinen Baumbewuchs aufwies, konnte sie aufgrund ihrer rechtlichen Qualifizierung nicht für die Landung und den Start von Hubschraubern genutzt werden.**³²⁴ Das Verwaltungsgericht teilte zudem uneingeschränkt die als logisch und kohärent bewertete Überlegung der Gemeindebaukommission, dass der **Art. 107 Abs. 21 des Landesraumordnungsgesetzes im „Waldgebiet“ nur die Errichtung von Gebäuden zuließ, die für eine rationelle Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen unerlässlich waren, und im konkreten Fall kein Zusammenhang zwischen einer solchen Tätigkeit und dem vom ENAC für den öffentlichen Personen- und Tourismusverkehr (attività di trasporto pubblico passeggeri - turistica) genehmigten Hubschrauberlandeplatz bestand.** Daraus folgte letztlich, dass die

³²³ Im Orig.: „[...] Questo Tribunale si è espresso già più volte nel senso che ‘la ratio dell’art. 107 è quella di limitare il più possibile la possibilità edificatoria nel verde agricolo al fine di non compromettere l’equilibrio tra aree libere e aree edificate’ (cfr. ex multis TRGA n. 118/2012; n. 169/2019). Ne consegue che le disposizioni che prevedono deroghe a tale generalizzato divieto di edificazione, in quanto norme eccezionali, non possono essere applicate oltre ai casi in esse considerati e sono, pertanto, norme di stretta interpretazione (cfr. art. 14 preleggi) [...]”

³²⁴ Im Orig.: „[...] Pertanto non rileva nel presente caso, se l’area di fatto sia priva di alberi, in quanto giuridicamente si tratta di un’area destinata a bosco. Anche se temporaneamente la superficie è priva di piantumazioni arboree, la medesima proprio per la sua qualificazione giuridica non può funzionalmente essere adibita all’atterraggio e alla partenza di elicotteri [...]”

Übereinstimmung des betreffenden Hubschrauberlandeplatzes mit der urbanistischen Zweckbestimmung „Wald“ nicht bestätigt werden konnte.

Als nicht begründete erachtete das Verwaltungsgericht auch den Einwand des klagenden Hubschrauberbetreibers, wonach das vereinfachte Verfahren (Ermächtigung im Bagatellwege) gemäß Art. 8 Abs. 1/bis des Landesgesetzes Nr. 16/1970 kein Gutachten der Forstbehörde vorgesehen hätte. Abgesehen davon, dass das vereinfachte Verwaltungsverfahren nur Anwendung finden konnte, wenn mit dem Eingriff keine Änderung der Zweckbestimmung der Fläche verbunden war, handelte es sich laut Verwaltungsgericht im zur Entscheidung vorgelegten Fall um die Sanierung eines - da ohne entsprechende vorherige Einholung des vorgeschriebenen Rechtstitels - widerrechtlich durchgeführten Eingriffs, wofür zweifelsohne das in Art. 85 des Landesraumordnungsgesetzes Nr. 13/1997 vorgesehene Verfahren anzuwenden war.³²⁵

Auch die Rüge der Ungleichbehandlung hatte laut Verwaltungsgericht nicht Bestand: Die Gemeinde hatte die Einwände des Antragstellers zurückgewiesen, da sie der Ansicht war, dass es für die Prüfung des Antrags unerheblich war, dass es in anderen Gemeinden Südtirols ähnliche Hubschrauberlandeplätze gab, zumal die angeführten Beispiele offenbar mit gesetzeskonformen Beherbergungsaktivitäten in Verbindung standen, die im „landwirtschaftlichen Grün“, „alpinen Grün“ oder „Waldgebiet“ zulässig waren und in anderen Gemeinden errichtet worden waren, in denen möglicherweise andere lokale Bestimmungen galten. Das Verwaltungsgericht teilte die Ansicht, dass eine derartige Begründung als ausreichend und angemessen anzusehen war und auch nicht als unvernünftig oder unlogisch angesehen werden konnte. Ein Befugnismissbrauch auf der Grundlage von Ungleichbehandlung lag laut Rechtsprechung nur dann vor, wenn die verglichenen Fälle absolut identisch waren und der Kläger die absolute Identität der betrachteten Sachverhalte nachweisen konnte. Ein solcher Nachweis wurde seitens des Klägers aber nicht erbracht.

Auf der Grundlage sämtlicher obiger Darlegungen wurde die Klage vom Verwaltungsgericht abgewiesen.

³²⁵ Im Orig.: „[...] A prescindere dal fatto che la procedura di autorizzazione semplificata per gli interventi non essenziali non è applicabile quando i lavori comportano un cambio della destinazione d'uso del terreno, nel presente caso oltretutto si discute della sanatoria di un intervento abusivo, in quanto eseguito senza alcun titolo legittimante. La procedura correttamente applicata da parte dell'amministrazione era, quindi, indubbiamente quella prevista all'art. 85 LUP e relativa all'accertamento di conformità [...]”

III.

11) Rechtsprechung betreffend Flugregelungen außerhalb der Provinz Bozen

Was die Regelung der „Flugtätigkeiten“ zwecks Reduzierung der Auswirkungen auf die Umwelt anbelangte, übernahm nunmehr die Region Piemont eine Vorreiterrolle, die sich auch in der Rechtsprechung niederschlug.

a) VwG Turin, Urteil vom 10.07.2018-26.09.2018, Nr. 1060/2018 („Natur- und Landschaftsschutzbelange“ Vorrang vor „unumstößlichen Rechten des Bürgers“, Bestätigung der Verfassungsmäßigkeit regionaler Regelungen)

Auf der Grundlage einer seitens einer Privatperson 2017 eingereichten Klage hatte das Verwaltungsgericht Piemont über eine Streitangelegenheit „bezüglich Hubschrauberflüge“ in landschaftlich geschütztem Gebiet zu befinden. Beklagt waren die Gemeinde von Alagna Valsesia, die Region Piemont und die mit dem Management des Schutzgebiets Valle Sesia befasste Körperschaft (Ente di gestione delle aree protette della Valle Sesia). Im Verfahren wurde die Aufhebung folgender Maßnahmen beantragt:

1. der Mitteilung der Gemeinde Alagna Valsesia vom 9.08.2017, in der die Gemeindeverwaltung Herrn X die Genehmigung verweigerte, mit dem Hubschrauber zu seinen Häusern auf dem Gemeindegebiet in der Ortschaft Otro (Vallone d'Otro) zu fliegen;
2. des Vermerks der Gemeinde Alagna Valsesia vom 14.8.2017, in dem die Gemeinde bekräftigte, dass sie die von Herrn X angegebenen Hubschrauberflüge nicht „genehmigen“ konnte, da es sich um Flüge handelte, die „der Beförderung von Personen dienen“ und laut Regionalgesetz Nr. 2/2009, Art. 28-bis, verboten wären;
3. des Vermerks der für die Verwaltung der Schutzgebiete der „Valle Sesia“ zuständigen Behörde vom 17.8.2017, in dem letztere der Gemeinde Alagna Valsesia mitteilte, dass
 - a) die von Herrn X beantragten Flüge unter die in Art. 26 Abs. 1 des Regionalgesetzes 1/2017 (Einfügung des Artikels 28a in das Regionalgesetz 2/2009) vorgesehene Flugtätigkeit fielen und daher verboten waren; und
 - b) die Flüge selbst nur ausnahmsweise (in deroga al divieto generale) von der zuständigen Berggemeinschaft („Unione montana“) genehmigt werden konnten, vorbehaltlich der Genehmigung durch die für die Verwaltung des von den Flügen betroffenen Schutzgebiets zuständigen Behörde (ente gestore dell'area protetta), wobei letzterer Genehmigung wiederum die von der Region Piemont im Sinne des Art. 43 des Regionalgesetzes Nr. 19/2009 durchgeführte Verträglichkeitsprüfung vorauszugehen hatte;
4. des Vermerks der Region Piemont, Sektion Biodiversität und Naturgebiete (Biodiversità e Aree naturali) vom 8.9.2017, womit ebenfalls die „Genehmigung“ für den Flug von Herrn X zur Erreichung seiner Wohnorte selbst auf „vorübergehender“ Basis (anche in via transitoria) verweigert wurde;
5. die Vermerke der für die Verwaltung des Schutzgebiets „Valle Sesia“ zuständigen Behörde vom 26.10.2017 (an Herrn X bzw. an das Hubschrauberunternehmen y.y. s.r.l.) - gleichen Inhalts -, in denen diese mitteilte, dass die in der Mitteilung von Herrn X beantragten Hubschrauberflüge nicht genehmigt werden konnten;
6. des Vermerks der Gemeinde Alagna Valsesia vom 27.10.2017, in dem die Gemeinde selbst den unter Nr. 5 genannten Vermerk an Herrn X weiterleitete und bekräftigte, dass die Art des Fluges, wofür er eine

Genehmigung beantragte, nicht unter die Anwendungsfälle der Gemeindeverordnung zum Überfliegen des Gemeindegebiets fiel;

7. der Verordnung zur Regelung des Überflugs von Hubschraubern über das Gemeindegebiet von Alagna Valsesia, die von der Gemeinde Alagna Valsesia nach Einführung des Art. 28-bis des piemontesischen Regionalgesetzes Nr. 2/2009 gemäß Art. 26 des Regionalgesetzes Nr. 1/2017) verabschiedet worden war, und insbesondere von Art. 2 dieser Verordnung betreffend das Verbot des Überflugs des Gemeindegebiets zum Zwecke der Personenbeförderung (servizio di trasporto persone), mit begrenzten Ausnahmen.

Das Gericht sollte laut Klagebegehren das Recht von Herrn X feststellen, den Hubschrauber zur Erreichung seiner Wohnungen auf dem Gebiet der Gemeinde Alagna Valsesia in der Ortschaft Otro trotz oben angeführter Bestimmungen, auferlegter Verbote und Einschränkungen nutzen zu dürfen. Der Rekurs wurde vom angerufenen Verwaltungsgericht allerdings abgelehnt (infondato nel merito). Laut Urteilsspruch hatte die Gemeinde Alagna Valsesia mit den angefochtenen Maßnahmen die übergeordnete regionale normative Regelung korrekt und pflichtgemäß angewandt:

Mit Art. 28-bis des **Regionalgesetzes von Piemont vom 26.01.2009, Nr. 2** („Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport montani invernali ed estivi e disciplina dell'attività di volo in zone di montagna”), der zunächst durch Art. 26 Abs. 1 des piemontesischen Regionalgesetzes vom 7.02.2017, Nr. 1 mit Wirkung ab 9.02.2017 eingefügt und sodann durch Art. 31 Abs. 1 des piemontesischen Regionalgesetzes vom 31.10.2017, Nr. 16, abgeändert worden war³²⁶, wurde nämlich eine **spezifische Regelung für „Flugaktivitäten in Berggebieten“ („Attività di volo in zone di montagna”)** vorgesehen. Der zitierte Artikel 28-bis sah vor wie folgt:

[Übers.:] 1. Um die Erhaltung der natürlichen Umwelt und den Schutz vor Lärmbelästigung zu gewährleisten, sind auf dem Gebiet der Region in allen Gebieten, die sich in einer Höhe von mehr als achthundert Metern über dem Meeresspiegel, d.h. zweitausendsechshundertfünfundzwanzig Fuß, befinden, die Landung und der Start mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen sowie der Überflug derselben in einer Höhe von weniger als fünfhundert Metern, d.h. eintausendsechshundertvierzig Fuß über dem Boden, verboten.	[Orig.:] „1. Al fine di garantire la salvaguardia dell'ambiente naturale e la difesa dall'inquinamento acustico, nel territorio della Regione, per tutte le zone site ad altitudine superiore a ottocento metri sul livello del mare, pari a duemilaseicentoventicinque piedi, sono vietati l'atterraggio e il decollo di aeromobili a motore, nonché il sorvolo delle stesse a quote inferiori a cinquecento metri, pari a milleseicentoquaranta piedi dal suolo.
2. Ausnahmen zum Verbot laut Absatz 1 können von der für das Gebiet zuständigen Berggemeinschaft oder, wenn eine solche nicht besteht, von der Gemeinde erteilt werden, unbeschadet:	2. Al divieto di cui al comma 1 sono ammesse deroghe rilasciate dall'unione montana competente per territorio o dal comune, qualora l'unione montana non sia costituita, fermo restando:
(a) der Zustimmung der für die Erhaltung und Bewirtschaftung der Wildtiere in den Wildschutzgebieten gemäß Artikel 10 Absatz 8 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 157 vom 11. Februar 1992 (Bestimmungen zum Schutz gleichwarmer Wildtiere und für die jagdliche Entnahme) zuständigen regionalen Struktur;	a) l'assenso della struttura regionale competente in materia di conservazione e gestione della fauna selvatica nelle oasi di protezione della fauna di cui all'articolo 10, comma 8, lettera a) della legge 11 febbraio 1992, n. 157 (Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio);
b) der von der für die Verwaltung des	b) l'autorizzazione rilasciata a cura del soggetto

³²⁶ Mit Gesetz der Region Piemont vom 15.12.2021, Nr. 32 („Modifiche alla legge regionale 26 gennaio 2009, n. 2 'Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport montani invernali ed estivi e disciplina dell'attività di volo in zone di montagna' e adeguamento al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 40 'Attuazione dell'articolo 9 della legge 8 agosto 2019, n. 86, recante misure in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali' ") erhielt der Art. 28-bis des Regionalgesetzes vom 26.01.2009, Nr. 2 mit Wirkung ab 16.12.2021 später erneut eine neue Textfassung.

<i>Schutzgebiets zuständigen Behörde gemäß Artikel 10 des Regionalgesetzes 19/2009 erlassenen Ermächtigung und in den, dem Natura 2000-Schutzgebietsnetzes zugehörigen Gebieten, unter Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung der biologischen Vielfalt sowie der Verfahren zur Erteilung der Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 43 desselben Regionalgesetzes, die von der für die biologische Vielfalt und die Naturgebiete zuständigen regionalen Struktur durchgeführt werden, erlassenen Genehmigung;</i>	<i>gestore nelle aree naturali protette di cui all'articolo 10 della L.R. 19/2009 e nelle aree della rete Natura 2000, nel rispetto delle misure di tutela e conservazione della biodiversità e delle procedure della valutazione di incidenza di cui all'articolo 43 della medesima legge regionale effettuate da parte della struttura regionale competente in materia di biodiversità e aree naturali;</i>
<i>c) der Einhaltung der Umweltschutzziele und -maßnahmen in den übrigen Gebieten des regionalen ökologischen Netzes gemäß Artikel 2 des Regionalgesetzes 19/2009.³²⁷</i>	<i>c) il rispetto delle finalità e delle misure di tutela ambientale nelle restanti aree della rete ecologica regionale di cui all'articolo 2 [Rete ecologica regionale] della L.R. 19/2009.</i>
<i>3. Für die Zwecke der Anwendung von Absatz 2 erfolgen die Starts von Basis- und Auffangflug- und Hubschrauberlandeplätzen („aviosuperfici ed elisuperfici di base e di recupero“) aus, die gemäß den geltenden Vorschriften festgelegt und von der für das Gebiet zuständigen Berggemeinschaft oder, falls keine solche besteht, von der Gemeinde, mit einer besonderen Maßnahme ausgewiesen wurden, wobei die Region zu benachrichtigen ist.</i>	<i>3. Ai fini dell'applicazione del comma 2, i decolli avvengono da aviosuperfici ed elisuperfici di base e di recupero identificate nel rispetto della normativa vigente e individuate con apposito provvedimento dall'unione montana competente per territorio o dal comune, qualora l'unione montana non sia costituita, dandone comunicazione alla Regione.</i>
<i>4. Für die Anwendung von Absatz 2 ist das Landen in hochgelegenen Zonen ausschließlich in Gebieten erlaubt, die in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften festgelegt und mit spezifischer Maßnahme von der für das Gebiet zuständigen Berggemeinschaft oder, falls keine solche besteht, von der Gemeinde ausgewiesen wurden, wobei die Region zu benachrichtigen ist.</i>	<i>4. Ai fini dell'applicazione del comma 2, l'atterraggio in quota è consentito esclusivamente in aree identificate nel rispetto della normativa vigente e individuate con apposito provvedimento dall'unione montana competente per territorio o dal comune, qualora l'unione montana non sia costituita, dandone comunicazione alla Regione. [...]</i>
<i>[...]</i>	<i>[...]</i>
<i>10. Unbeschadet der Maßnahmen zum Schutz und zur Erhaltung des regionalen ökologischen Netzes gemäß Artikel 2 des Regionalgesetzes Nr. 19/2009, der Verfahren zur Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 43 desselben Gesetzes und der entsprechenden Genehmigungen wird dieser Artikel nicht angewandt auf:</i>	<i>10. Fatte salve le misure di tutela e conservazione della rete ecologica regionale di cui all'articolo 2 della L.R. 19/2009, le procedure della valutazione di incidenza di cui all'articolo 43 della medesima legge e le relative autorizzazioni, il presente articolo non si applica:</i>
<i>(a) Dienstleistungsflüge zur Beförderung von Gütern, zur Ausübung von Arbeitstätigkeiten und für den Transport von Weidetieren</i> <i>b) Dienstleistungsflüge im Zusammenhang mit der technischen Führung von Schutzhütten, Skigebieten und Bergentwicklungsgebieten gemäß Artikel 4 Absatz 1</i>	<i>a) ai servizi di trasporto di cose, di manodopera in attività di lavoro e di animali da pastorizia;</i> <i>b) ai servizi inerenti alla gestione tecnica dei rifugi alpini e delle aree sciabili e di sviluppo montano di cui all'articolo 4, comma 1;</i> <i>c) agli aeromobili utilizzati, su apposita disposizione della pubblica amministrazione, per</i>

³²⁷ Gesetz der Region Piemont vom 29.06.2009, Nr. 19 („Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità“).

c) Luftfahrzeuge (aeromobili), die infolge spezifischer Vorgabe der öffentlichen Verwaltung für öffentliche Erfordernisse, für institutionelle Zwecke oder für Zwecke, die als gemeinnützig anerkannt sind, verwendet werden; d) für Ausbildungsflüge von Piloten.	esigenze pubbliche, per finalità istituzionali o per cause comunque riconosciute di pubblica utilità; d) ai voli di addestramento dei piloti.
11. Von der Anwendung dieses Artikels ausgenommen sind Luftfahrzeuge (aeromobili), die für die Erfordernisse der öffentlichen Ordnung, des Rettungswesens und des Katastrophenschutzes sowie für die öffentliche Sicherheit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Skianlagen und Skipisten eingesetzt werden.	11. Sono esclusi dall'applicazione del presente articolo gli aeromobili impiegati per esigenze di ordine pubblico, attività di soccorso e protezione civile, nonché sicurezza pubblica e sicurezza connessa alla gestione degli impianti e delle piste da sci.“

Das angerufene Gericht fasste die im Verfahren zu bewertende Regelung zusammen wie folgt:

(a) Absatz 1 führte zum Schutz der natürlichen Umwelt und zum Schutz vor Lärmbelästigung ein **allgemeines Verbot des Einsatzes von Hubschraubern zur Personenbeförderung** auf dem gesamten Gebiet der Region **oberhalb einer Meereshöhe von achthundert Metern** ein.

(b) Absatz 2 sah die Möglichkeit von **Ausnahmen** von diesem Verbot vor; diese Ausnahmen waren von der **Bergvereinigung** oder - in Ermangelung einer solchen - von der **Gemeindeverwaltung** im Anschluss an ein Verfahren zu erteilen, wobei folgende Akte einzuholen waren:

- **Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 43** des Regionalgesetzes Nr. 19/2009, die von der zuständigen regionalen Behörde durchzuführen war,

- **Genehmigung der für die Verwaltung der Naturschutzgebiete („aree protette“) zuständigen Behörde,**

- **Genehmigung der regionalen Behörde, die für die Erhaltung und das Management des Wildes** in den Wildschutzgebieten (oasi di protezione della fauna) zuständig war.

(c) Absatz 10 sah vor, dass **folgende Flüge nicht unter das Verbot fielen**, wobei jedoch die **Notwendigkeit der vorherigen Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung** (valutazione di incidenza) gemäß Art. 43 des Regionalgesetzes 19/2009 bestand:

- **Flüge zur Beförderung von Gütern, für Arbeitstätigkeiten** (manodopera in attività di lavoro) und für den **Transport von Weidetieren** (animali da pastorizia),

- **Flüge im Zusammenhang mit der technischen Wartung von Schutzhütten, Skigebieten und Bergentwicklungsgebieten** (aree di sviluppo montano) gemäß Art. 4 Abs. 1,

- Luftfahrzeuge (aeromobili), die im Auftrag der öffentlichen Verwaltung zur Erfüllung öffentlicher Erfordernisse, für institutionelle Zwecke oder für anderweitig als gemeinnützig anerkannte Zwecke verwendet wurden,

- **Flüge zur Ausbildung von Piloten.**

d) Absatz 11 sah schließlich vor, dass Luftfahrzeuge, die **für Zwecke der öffentlichen Ordnung, der Rettung und des Katastrophenschutzes sowie der öffentlichen Sicherheit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Skiliftanlagen und Skipisten** eingesetzt wurden, von der Anwendung dieses Artikels vollständig ausgeschlossen waren.

Dies vorausgeschickt widmete sich das angerufene Verwaltungsgericht der Analyse des zur Entscheidung vorgelegten Falls: Die vom Rechtsstreit betroffenen Grundstücke befanden sich im „Valle d’Otro“, einem Seitental der „Alta Valsesia“ im Gebiet der Gemeinde Alagna Valsesia. Das Tal, das sich westlich der Ortschaft Alagna öffnet, war nur zu Fuß über einen steilen, aber einfachen Weg erreichbar, der in etwa einer Stunde zu den Weilern von „Otro“ führte. Die Bedeutung des Gebiets aus ökologischer und naturkundlicher Sicht wurde durch die Schutzmaßnahmen bestätigt, denen es auch aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Bestimmungen unterworfen war. So befand sich die betreffende Zone -im **Besonderen Vogelschutzgebiet** (BSG-ZPS) „Alta Valsesia und Valli Otro, Vogna, Gronda, Artogna und Sorba“;

- teilweise im **Gebiet von gemeinschaftlichem Interesse** (SIC) „Alta Valsesia“;

- **innerhalb des Schutzgebietsnetzes Natura 2000** (gemäß Art. 3 der Europäischen Richtlinie 92/43/EWG und Art. 39 (Rete Natura 2000) des Regionalgesetzes Nr. 19/2009);

- Der von der Streitangelegenheit betroffene Standort unterlag außerdem einer zweifachen landschaftlichen Bindung, und zwar **sowohl kraft Gesetzes** (ope legis) gemäß Art. 142 (Aree tutelate per legge) des gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 42/2004³²⁸, Abs. 1 Buchst. d) und e), da er teilweise bewaldet war und sich in jedem Fall **in einer Höhe von mehr als 1600 Metern** befand), **als auch aufgrund verwaltungsrechtlicher Maßnahme** („Erklärung von besonderem öffentlichem Interesse gemäß Ministerialerlass vom 1.08.1985 - Galassino“).

Mit dem Inkrafttreten des Art. 28-bis des piemontesischen Regionalgesetzes Nr. 2/2009, das die Regelung der Flugtätigkeit in Berggebieten (zone di montagna) betraf und sich auf das gesamte Gebiet der Region bezog, wurde der Schutz des betreffenden Standorts durch die Einführung eines Start-, Lande- und Überflugverbots in Höhen von weniger als 500 Metern für motorbetriebene Luftfahrzeuge (aeromobili a motore) weiter verstärkt, da sich der Standort in einer Meereshöhe von über 800 Metern befand, unbeschadet der spezifischen Tatbestände, die gemäß den Absätzen 10 und 11 vom Verbot ausgenommen waren.

Am 1. Juni 2017 erließ die Gemeinde Alagna Valsesia eine eigene „**Verordnung über die Überflugsregelung für Hubschrauber im Gemeindegebiet** von Alagna Valsesia“, um die Fälle zu regeln, in denen Hubschrauber im Gemeindegebiet eingesetzt werden durften, die im Wesentlichen mit den in den Absätzen 10 und 11 des Art. 28-bis des Regionalgesetzes 2/2009 genannten Fällen übereinstimmten.

Insbesondere die Art. 1 und 2 der Gemeindeordnung erschienen dem angerufenen Gericht bedeutsam:

- In Artikel 1 (Anwendungsbereich) hieß es (Übers. d. A.): *Die vorliegende Verordnung regelt den Einsatz von Hubschraubern auf dem Gemeindegebiet von Alagna Valsesia und gilt*

a) für Dienstleistungsflüge zur Beförderung von Gütern

b) für Dienstleistungsflüge im Zusammenhang mit der technischen Wartung von Schutzhütten

c) für Luftfahrzeuge, die für den öffentlichen Dienst [servizio pubblico] oder aus Gründen eingesetzt werden, die in jedem Fall als gemeinnützig anerkannt sind. Hubschrauber, die für Rettungsflüge [soccorso], Flüge zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit [sicurezza pubblica] und die Gefahrenbekämpfung im Zusammenhang mit dem Betrieb von Anlagen [sicurezza connessa alla gestione degli impianti] eingesetzt werden, sind von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen.

- In Artikel 2 (Verbote) hieß es (Übers. d. A.): **Die Beförderung von Personen ist verboten, außer für**

a) die in Art. 9 genannten öffentlichen Veranstaltungen;

b) den Heliskiing-Dienst, sofern er bereits geregelt ist [il servizio di eliski qualora già disciplinato]

c) die Beförderung von Arbeitern, die auf Baustellen eingesetzt werden.

Diese Bestimmungen gaben laut Gericht mehr oder weniger vollständig die regionale Regelung des zitierten Art. 28/bis Absätze 10 und 11 des Regionalgesetzes 2/2009 wieder.

Die Einwände des Klägers bezogen sich ausschließlich auf die regionale Regelung: Im Rahmen seines ersten Klagegrundes schlug der Kläger eine verfassungskonforme Auslegung von Art. 28/bis des Regionalgesetzes Nr. 2/2009 vor, die mit dem **Schutz des „unumstößlichen Rechts“ (diritto incompressibile) jedes Bürgers auf Zugang zu seiner Wohnung** vereinbar war, einem Recht, das sowohl laut **Art. 2** der Verfassung zu gewährleisten war (der die Rechte der Person in all ihren Ausformungen, von der intimsten und individuellen bis hin zur sozialen und kollektiven, schützte), als auch **Art. 32** (der das **Recht auf Gesundheit jedes Einzelnen** schützte, was nicht nur die physische, sondern auch die psychische Gesundheit miteinschloss, die im gegebenen Fall als das Recht jeden Bürgers verstanden werden musste, die eigene Wohnung und die sie umgebende Umwelt in einem unbelasteten Berggebiet zu genießen), weiters **Art. 16** (der das **Recht jedes Einzelnen gewährleistete, sich in jedem Teil des Staatsgebiets frei zu bewegen** und aufzuhalten, umso mehr, wenn es sich um die eigene Wohnung handelte), und schließlich **Art. 3** (der den Grundsatz der **Gleichheit aller Bürger vor dem Gesetz** bekräftigte und im vorliegenden Fall das Recht jedes Bürgers auf Zugang zu seiner eigenen Wohnung unabhängig von deren Lage und der persönlichen Situation ihres Eigentümers unter Ausschluss ungerechtfertigter Ungleichbehandlung beinhaltete).

³²⁸ Gesetzesvertretendes Dekret vom 22.01.2004, Nr. 42 („Codice dei beni culturali e del paesaggio“), nach dem seinerzeitigen Minister für Kulturgüter Giuliano Urbani auch „Codice Urbani“ genannt.

Nach der von der Klägerin vorgeschlagenen verfassungskonformen Auslegung hätte das generelle Verbot des Einsatzes motorbetriebener Luftfahrzeuge in über 800 m Meereshöhe gelegenen Gebieten nicht für Flüge von Personen gegolten, die ihre Wohnung erreichen wollten.

Das Richterkollegium teilte die von der Klägerin vorgeschlagene Auslegung jedoch nicht:

Die Grundstücke des Klägers, die sich auf einer Höhe zwischen 1.700 und 2.400 m befanden, waren laut angerufenem Gericht zum gegebenen Stand der Dinge für jedermann zugänglich, wenn auch nur zu Fuß und über einen Bergpfad, was angesichts der Gebirgslage mehr als naheliegend war; der Kläger war sich dessen offensichtlich bewusst gewesen, als er die Grundstücke erwarb. Es handelte sich um ein **Gebiet von ökologischem und naturschützerischem Wert, das nicht ohne Grund mehreren einschränkenden Vorschriften unterlag**, welche die Region Piemont durch die Einführung eines Verbots für den Start und die Landung von Hubschraubern in der gesamten Region sowie für Überflüge in einer Höhe von weniger als 500 Metern zu **vorrangigen Zwecken des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Lärmbelästigung zu verstärken versucht hatte, Zwecke, gegenüber denen die privaten Interessen der einzelnen Bürger notwendigerweise zurücktraten, umso mehr, wenn sie - wie im vorliegenden Fall - nicht in ihrer Gesamtheit geopfert wurden, sondern Gegenstand einer vernünftigen Abwägung mit höheren öffentlich-rechtlichen Interessen waren.**³²⁹

Insbesondere lag laut Gerichtsentscheid keine Verletzung der vom Kläger angeführten verfassungsrechtlichen Grundsätze vor, da sein „unverrückbares Recht“, seine Ferienhäuser zu erreichen, sich dort aufzuhalten und sie und ihre Umgebung zu genießen, durch das Inkrafttreten der angefochtenen Regionalvorschrift nicht beeinträchtigt, sondern nur **Beschränkungen unterworfen worden war, die mit den vom regionalen Gesetzgeber verfolgten höheren öffentlichen Interessen vereinbar waren**; dies unter Berücksichtigung, dass die Grundstücke nach wie vor - wie seit jeher - über einen steilen, aber einfachen Weg zugänglich waren, der in etwa einer Stunde Fußmarsch zu den Weilern von Otro führte.³³⁰

Der Kläger konnte laut angerufenem Gericht auch nicht verlangen, dass die Berücksichtigung seines seinerzeitigen subjektiven Zustands (fortgeschrittenes Alter und Gesundheitszustand) - der ihn offenbar daran hinderte, den einzigen gegebenen Zugang zu seinem Grundstück zu nutzen - vor die **vom Regionalgesetzgeber verfolgten öffentlichen Erfordernisse zum Schutz eines Gebiets von unbestrittenem naturschützerischen Wert gestellt wurde. Die pauschale Ausdehnung eines solchen Anspruchs hätte jede Schutzregelung, die auf höheren Gemeinschaftsinteressen fußte, in der Sache zunichte gemacht.** Zudem sah die zitierte regionale Regelung die Möglichkeit vor, ausnahmsweise - vorbehaltlich der Durchführung eines besonderen Verfahrens, in dem die Auswirkungen der Ausnahme auf die spezifischen natürlichen Gegebenheiten zu prüfen waren - vom Verbot des Einsatzes von Hubschraubern abzuweichen.

Laut den in der mündlichen Verhandlung von den beklagten Verwaltungen vorgetragenen Ausführungen war bereits ein entsprechendes Verfahren im Gange, in dem eine Mehrzahl gleichartiger Situationen einer Gesamtbeurteilung unterworfen wurden, die allenfalls zur Ausweisung einer überschaubaren Zahl an mit dem spezifischen Umweltkontext vereinbaren Hubschrauberlande- und -startplätzen führen konnte. Es war nicht auszuschließen, dass das betreffende Verfahren zum Vorteil des Klägers endete.

In untergeordneter Weise hatte der Kläger vorgebracht, dass der Flug, der zu dem Zwecke durchgeführt werden sollte, Personen zu ermöglichen, zu ihrer Wohnung zu gelangen, unter die Ausnahmen vom Verbot laut Art. 28-bis Abs. 10 und insbesondere unter die in Abs. 10 Buchst. c) vorgesehene Ausnahme für den Einsatz von Hubschraubern im „*öffentlichen Dienst oder aus gemeinnützigen Gründen*“ („*servizio pubblico e per cause di pubblica utilità*“) einzuordnen war; dies mit der Begründung, dass der

³²⁹ Im Orig.: „[...] *finalità rispetto alle quali gli interessi privati di singoli cittadini rivestono carattere necessariamente recessivo, tanto più allorchè - come nel caso di specie - essi non vengano sacrificati del tutto, ma fatti oggetto di un ragionevole bilanciamento con interessi superiori di rango pubblicistico.*“)

³³⁰ Im Orig.: „[...] *In particolare, non sussiste la violazione dei principi costituzionali richiamati dal ricorrente, dal momento che il ‘il diritto incompressibile’ di quest’ultimo a raggiungere e a soggiornare nelle proprie case di villeggiatura e a godere di queste ultime e dell’ambiente circostante non è stato conculcato con l’entrata in vigore della contestata norma regionale, ma solo ricondotto entro limiti di esercizio compatibili con i superiori interessi pubblici perseguiti dal legislatore regionale, tenuto conto che gli immobili sono tuttora accessibili - com’è da tempo immemore - attraverso “il ripido ma facile sentiero n. 3 che, in circa un’ora di cammino, conduce alle frazioni di Otro”.*“)

Hubschrauber-Taxidienst dem Taxidienst gleichzustellen war, der laut Kläger unbestreitbar als öffentlicher Dienst einzustufen war.

Das angerufene Gericht gab auch diesem Klagebegehren nicht statt: Das Interesse des Klägers, seine Ferienhäuser mit dem Hubschrauber zu erreichen, war laut Gerichtsentscheid eindeutig der Kategorie der „**Beförderung von Personen**“ (*trasporto di persone*) zuzuordnen, die laut regionaler Gesetzgebung und den Gemeindeverordnungen **grundsätzlich verboten war**, und nicht der sich davon unterscheidenden Flugtätigkeit „*im öffentlichen Dienst oder aus Gründen, die in jedem Fall als gemeinnützig anerkannt sind*“ (*per servizio pubblico o per cause comunque riconosciute di pubbliche utilità*) laut Art. 28/bis (Attività di volo in zone di montagna) Abs. 10 Buchst. c) des Regionalgesetzes Nr. 2/2009 in seinerzeit geltender Fassung³³¹: Die Nutzung des Hubschraubers fußte laut angerufenem Gericht nämlich nicht auf öffentlichen Erfordernissen oder öffentlichem Nutzen, sondern auf dem dargelegten privaten Interesse des Klägers, seine eigenen Häuser zu erreichen, um dort zu verbleiben und die Bergwelt zu genießen.³³²

Im Übrigen wies das Gericht darauf hin, dass nach der vom Kläger zitierten Bestimmung die Beförderung mit Hubschraubern aus Gründen des öffentlichen Dienstes oder zu gemeinnützigen Zwecken zwar nicht dem allgemeinen Verbot der Beförderung von Personen unterlag, aber in jedem Fall der **Pflicht zur vorherigen Einholung eines Verträglichkeitsgutachtens** laut Art. 43 des Regionalgesetzes Nr. 19/2009. Dieses lag für den konkreten Fall nicht vor, was bedeutete, dass der Kläger bis zum Erhalt des Verträglichkeitsgutachtens den Hubschrauber nicht nutzen konnte, um zu seinen Wohnungen zu gelangen, selbst wenn ein solcher Transport - absurderweise - als Dienst zu gemeinnützigen Zwecken (*servizio di pubblica utilità*) eingestuft werden sollte.

Der Kläger konnte laut Gericht stattdessen bei der Berggemeinschaft (Unione Montana) eine Ausnahme vom Verbot des Einsatzes des Hubschraubers gemäß Art. 28/bis Abs. 2 einschließlich der Zustimmung der zuständigen Behörden und vorheriger Durchführung der Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 43 des Regionalgesetzes Nr. 19/99 beantragen. Dies galt laut Gericht auch im Hinblick auf das angebliche Interesse des Klägers an der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an den Liegenschaften in seinem Eigentum, wie es sowohl im angeführten Art. 28/bis Abs. 10 Buchst. a) ([...] *servizi di trasporto di cose, di manodopera in attività di lavoro e di animali da pastorizia*), als auch in der Gemeindeverordnung vorgesehen war: In der Tat hatte der Kläger bereits während des Gerichtsverfahrens das entsprechende Verfahren in Gang gesetzt, das seinerzeit noch im Laufen war.

Mit einem zweiten - ebenfalls in untergeordneter Weise geltend gemachten - Anfechtungsgrund rügte der Kläger die **angebliche Verfassungswidrigkeit des Art. 28/bis** des piemontesischen Regionalgesetzes Nr. 2/2009 wegen Widerspruchs zu den **Art. 2, 3, 16 und 32 der italienischen Verfassung** auf der Grundlage derselben Überlegungen, auf deren Grundlage er im Rahmen des ersten Anfechtungsgrundes die verfassungskonforme Auslegung der betroffenen Bestimmung vorgeschlagen (*l'interpretazione costituzionalmente orientata della norma in questione*) hatte.

Unter Verweis auf die in den vorangegangenen Darlegungen bereits angestellten Überlegungen zur Verfassungsmäßigkeit von Art. 28/bis des piemontesischen Regionalgesetzes Nr. 2/2009 und zu seiner Vereinbarkeit mit den von der Klägerin geltend gemachten „*unumstößlichen Rechten*“ (*diritti incompressibili*), lehnte das angerufene Gericht auch diesen Einwand - ohne weitere zusätzliche Ergänzungen für notwendig zu erachten - ab.

Dem angerufenen Gericht verblieb, die Frage der Verfassungswidrigkeit unter einem letzten Blickpunkt zu prüfen: Laut Klagebegehren war der **Umweltschutz der Gesetzgebungsbefugnis der Region entzogen, da er gemäß Art. 117 Abs. 2 Buchst. s) der Verfassung der ausschließlichen Gesetzgebungsbefugnis des Staates zuzuordnen war**, mit der Folge, dass der gesamte Art. 28/bis des piemontesischen Regionalgesetzes Nr. 2/2009 als verfassungswidrig zu werten war, da er ausdrücklich zum Zwecke der Gewährleistung des Schutzes der natürlichen Umwelt und des Schutzes vor Lärmbelästigung“ (*al fine di*

³³¹ Der Art. 28/bis Abs. 10 Buchstabe c) des Gesetzes der Region Piemont Nr. 2/2009 ([...] *il presente articolo non si applica: [...] c) agli aeromobili utilizzati, su apposita disposizione della pubblica amministrazione, per esigenze pubbliche, per finalità istituzionali o per cause comunque riconosciute di pubblica utilità [...]*) wurde später (2021) abgeändert.

³³² Im Orig.: „[...] *l'utilizzo dell'elicottero, infatti, non è motivato da esigenze pubbliche o di pubblica utilità, ma dal dichiarato interesse privato del ricorrente a raggiungere le proprie abitazioni per soggiornarvi e godere dell'ambiente montano.*“)

garantire la salvaguardia dell'ambiente naturale e la difesa dall'inquinamento acustico) erlassen worden wäre.

Auch dieser Einwand war nach Ansicht des angerufenen Gerichts offenkundig unbegründet: Der Art. 117 der Verfassung hatte in Abs. 2 Buchst. s) die ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis des Staates für den „Schutz der Umwelt, des Ökosystems und des kulturellen Erbes“ (*tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali*) festgelegt. Im nachfolgenden Abs. 3 fand sich eine konkurrierende Zuständigkeit des Staates und der Regionen für die „Aufwertung des kulturellen und ökologischen Erbes“ (*valorizzazione dei beni culturali e ambientali*) festgeschrieben. Der **Verfassungsgerichtshof** hatte diesbezüglich ausgeführt, dass **neben dem Gut der Umwelt im einheitlichen Sinne weitere Rechtsgüter bestehen konnten, die Bestandteile oder Aspekte der Umwelt zum Gegenstand hatten, aber anderweitige, rechtlich geschützte Interessen betrafen** (VfGH, Urteil vom 23.01.2009, Nr. 12). Diesbezüglich war die Umwelt als „Querschnittsbereich“ aufzufassen, der unterschiedlichen Interessen unterlag, dem der Erhaltung der Umwelt an sich und jenen, die mit der Nutzung derselben verbundenen waren. (VfGH, Urteil vom 14.11.2007, Nr. 378).³³³

Wenn unter den genannten Umständen der Staat eine einheitliche, auf das gesamte Staatsgebiet bezogene Regelung für den Schutz der „Umwelt“ festgelegt hatte, so hatte diese laut angerufenem Gericht Vorrang vor jeder davon abweichenden Regelung, die von den Regionen oder autonomen Provinzen im Rahmen deren eigenen Zuständigkeit vorgesehen waren, welche die Nutzung der Umwelt und damit andere Interessen betrafen. Im Wesentlichen fungierte die staatliche Disziplin in Bezug auf den Umweltschutz als Grenze für die Regelung, welche die Regionen und autonomen Provinzen in anderen Bereichen ihrer Zuständigkeit vorsahen, unbeschadet ihres Rechts, bei der Ausübung der von der Verfassung vorgesehenen Zuständigkeiten, die mit der Umwelt in Berührung kamen, höhere Umweltschutzstandards zu erlassen (Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 18.04.2008, Nr. 104/2008).³³⁴

In Ermangelung einheitlicher staatlicher Regelungen zum Schutz der „Umwelt“ auf dem gesamten Staatsgebiet blieb es den Regionen laut Verwaltungsgericht Turin unbenommen, ihre konkurrierenden Gesetzgebungsbefugnisse im Bereich der „Inwertsetzung von Umweltgütern“ (*valorizzazione dei beni ambientali*) und zur „Verwaltung des Territoriums“ (*governo del territorio*) auszuüben. Es blieb den Regionen und autonomen Provinzen ebenso unbenommen, bei Vorhandensein eines staatlichen Gesetzes, das im gesamten Staatsgebiet einheitliche Mindeststandards für den Umweltschutz vorschrieb, einen strengeren Schutz (Abweichmöglichkeit *in melius*) als diesen vorzusehen (vgl. VfGH, Urteil vom 18. April 2008, Nr. 104).

Im vorliegenden Fall schien es laut angerufenem Gericht nicht so zu sein, dass der Staat seine ausschließliche Gesetzgebungsbefugnis im Bereich des Umweltschutzes und der Ökosysteme gemäß Art. 117 Abs. 2 Buchst. s) der italienischen Verfassung mit spezifischer Bezugnahme auf Flugaktivitäten in Berggebieten ausgeübt hätte. Die Region Piemont hätte daher in vollkommen gesetzmäßiger Weise ihre konkurrierende Gesetzgebungsbefugnis im Bereich der „Inwertsetzung der Umweltgüter“ (*valorizzazione dei beni ambientali*) und der „Verwaltung des Gebiets“ (*governo del territorio*) gemäß Art. 117 Abs. 3 der italienischen Verfassung ausgeübt, indem sie eine Regelung für die Nutzung (*valorizzazione*) der in der Region gelegenen Umweltgüter und die Verwaltung ihres Territoriums vorgesehen hatte. **Unter Berücksichtigung der vorgenannten Grundsätze hätten diese Vorschriften im Falle des Inkrafttretens staatlicher Rechtsvorschriften, die einen strengeren Umweltschutz als jenen der Region vorsahen, ihre Wirksamkeit verloren, während sie im entgegengesetzten Fall hingegen ihre Wirksamkeit behielten.**

³³³ Im Orig.: „[...] accanto al bene giuridico ambiente in senso unitario, possono coesistere altri beni giuridici aventi ad oggetto componenti o aspetti del bene ambiente, ma concernenti interessi diversi, giuridicamente tutelati (Corte Cost., 23.01.2009, n. 12). Si parla, in proposito, dell'ambiente come 'materia trasversale', nel senso che sullo stesso oggetto insistono interessi diversi: 'quello alla conservazione dell'ambiente e quelli inerenti alle sue utilizzazioni' (Corte Cost., sentenza n. 378 del 2007) [...]“

³³⁴ Im Orig.: „[...] In tali circostanze, se lo Stato adotta una disciplina unitaria di tutela del bene 'ambiente' riferita all'intero territorio nazionale, tale disciplina viene a prevalere su quella eventualmente difforme dettata dalle Regioni o dalle Province autonome in materia di competenza propria, che riguardano l'utilizzazione dell'ambiente, e, quindi, altri interessi. In sostanza, la disciplina statale relativa alla tutela dell'ambiente 'viene a funzionare come un limite alla disciplina che le Regioni e le Province autonome dettano in altre materie di loro competenza, salva la facoltà di queste ultime di adottare norme di tutela ambientale più elevate nell'esercizio di competenze, previste dalla Costituzione, che vengano a contatto con quella dell'ambiente' (Corte Cost., sentenza n. 104 del 2008) [...]“

Auf der Grundlage all dieser Erwägungen lehnte das Verwaltungsgericht Turin die eingebrachte Klage am 10. Juli 2018 ab.

b) VwG Turin, Urteil vom 14.12.2021-17.06.2022, Nr. 585/2022
(Verträglichkeitsprüfung bei Flugtätigkeit in Natura-2000-Gebieten; Abwägung zwischen Erfordernissen des Umweltschutzes und wirtschaftlichen Belangen)

Was die Flugregelungen für Schutzgebiete anbelangte, kam dem Regionalen Verwaltungsgericht Piemont (Turin) erneut eine Führungsrolle zu, als es 2022 eine Entscheidung mit potentieller Präcedenzwirkung für Regelungen auch in anderen Regionen und Provinzen traf. Im betreffenden mit Urteil Nr. 585/2022 abgeschlossenen Verfahren beantragte die klagende Helikopterfirma die Aufhebung der Entscheidung der „Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio, Settore Biodiversità e aree naturali“ der Region Piemont vom 26.02.2019. Diese hatte die **Bewertung der Festlegung von Start-, Lande- und Bergungsplätzen für Mehrzweck/Heliskiing** (Valutazione dell'individuazione delle piazzole di decollo, atterraggio e recupero ad uso plurimo/eliski) im Gebiet der „Unione Montana Comuni Olimpici“ **in der Nähe und innerhalb von 7 Natura-2000-Flächen** zum Gegenstand.

Die klagende Helikopterfirma war Inhaberin der kostenpflichtigen Konzession für Heliskiing im Gebiet der zitierten Berggemeinschaft („Unione Montana“) für eine Dauer von fünf Jahren beginnend mit der Wintersaison 2017/2018. Nach Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung und angesichts der Nähe einiger Landeplätze zu Gebieten des Natura-2000-Netzes hatte die Unione Montana mit Antrag vom 19.10.2018 das Verfahren zur Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung (valutazione di incidenza) für die Festlegung von Start-, Lande- und Bergungsplätzen für Mehrzweck/Heliskiing auf ihrem Gebiet eingeleitet und der Region Piemont eine entsprechende Studie vorgelegt. Die **Region stellte in der Folge zwar eine positive Verträglichkeitsprüfung aus, genehmigte jedoch nur die Nutzung einiger Landeplätze (27 von 65), reduzierte das Gebiet für Heliskiing und stellte Auflagen zum Schutz der Natura-2000-Gebiete.**

Mit einem weiteren Antrag vom 6.03.2019 hatte die „Unione Montana“ die Region Piemont ersucht, das Verfahren zur Bewertung der Verträglichkeit (valutazione di incidenza) in Bezug auf die Abfahrtsrouten im Rahmen des **Heliskiings und die Flugrouten** einzuleiten. **Die Region erstellte auch diesbezüglich eine positive Verträglichkeitsprüfung, legte aber auch in diesem Fall Vorschriften für die in der Nähe von Gebieten des Natura-2000-Netzes befindlichen Routen fest.** Die Helikopterfirma focht beide Maßnahmen der Region vor dem Verwaltungsgericht Turin an:

Sie machte dabei zunächst geltend, dass die betreffenden Flugtätigkeiten gemäß Art. 28-bis Abs. 9 des Gesetzes der Region Piemont Nr. 2/2009 hätten genehmigt werden können, da laut dieser Bestimmung Heliskiing nach Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung auch in Naturschutzgebieten (aree naturali protette) und in Gebieten des Natura-2000-Netzes genehmigt werden konnte, sofern die Tätigkeit bereits vor dem 30. Juni 2016 ausgeübt worden war, was nach Ansicht der Klägerin im vorliegenden Fall zutraf.

Das Gericht erachtete das Vorbringen für unbegründet: Der zitierte Art. 28-bis Abs. 9 des Regionalgesetzes Nr. 2/2009 legte laut angerufenem Gericht tatsächlich fest, dass in Abweichung vom Verbot des Heliskiings gemäß Abs. 5 und unbeschadet der anderen Bestimmungen desselben Absatzes Helikopterflüge in den Naturschutzgebieten gemäß Art. 10 des Regionalgesetzes 19/2009 und in den Gebieten des Natura-2000-Netzes genehmigt werden konnten, sofern eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, und diese Tätigkeit dort bereits vor dem 30.06.2016 ausgeübt worden war.³³⁵ Die betreffende Vorschrift stellte laut Gericht ganz offensichtlich eine **Ausnahme vom allgemeinen Verbot des Heliskiings dar, da sie die Genehmigung in Abweichung von diesem Verbot an zwei präzise Bedingungen knüpfte**, nämlich dass 1) diese **Tätigkeit bereits vor dem 30.06.2016 in den genannten**

³³⁵ Im Orig.: „[...] L'art. 28 bis comma 9 della L.R. Piemonte n. 2/2009 stabilisce che 'in deroga al divieto di eliski di cui al comma 5 e fatte salve le altre disposizioni contenute nel medesimo comma, l'attività di eliski è assentibile nelle aree naturali protette di cui all'articolo 10 della L.R. 19/2009 e nelle aree della rete Natura 2000, subordinatamente all'effettuazione della procedura della valutazione d'incidenza [...] qualora tale attività abbia ivi avuto già luogo prima del 30 giugno 2016' [...].“

Gebieten ausgeübt wurde und dass 2) die zuständige regionale Behörde eine Verträglichkeitsprüfung durchführte. Die Bestimmung gewährleistete daher nicht, dass Heliskiing bei Vorliegen der genannten zeitlichen Voraussetzung automatisch genehmigt wurde, da stets die Ergebnisse der Folgenabschätzung zu berücksichtigen waren, die unter Umständen auch dazu führen konnten, dass die betreffende Tätigkeit nicht genehmigt wurde. In der angefochtenen Entscheidung der Region Piemont war u.a. hervorgehoben worden, dass **sich die beantragten Landeplätze in einem Gebiet von hohem naturkundlichen Wert insbesondere für zahlreiche Vogelarten befanden, die Gegenstand von Schutzmaßnahmen waren. Die hohe Anzahl von Landeplätzen für Heliskiing im untersuchten Gebiet hatten kumulative und weitreichende Auswirkungen insbesondere auf das Vogelschutzgebiet (ZSC) „Valle della Ripa“ und damit letztlich das Natura-2000-Netzwerk.** Die zuständige Behörde war daher zu dem Schluss gekommen, dass **angesichts der Auswirkungen des Heliskiings und der Beeinträchtigung der Umwelt sowie der Erfordernisse zum Schutz der betreffenden Gebiete die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung für die beantragte Flugtätigkeit nicht gegeben waren.**³³⁶

Angesichts des großen technischen Ermessensspielraums, der diesen Bewertungen zugrunde lag, und der Tatsache, dass diese **nicht offensichtlich unlogisch oder unvernünftig** (manifesta illogicità o irragionevolezza) waren, gab es laut angerufenem Gericht keinen Raum für eine gerichtliche Überprüfung, die bekanntlich nicht so weit gehen konnte, den Inhalt von Verwaltungsentscheidungen zu überprüfen.

Die klagende Hubschrauberfirma bemängelte sodann weiters wie folgt:

- Die negativen Auswirkungen des Helikopter-Skifahrens wären nicht konkret angegeben worden, und es wäre auch nicht nachgewiesen worden, dass die Umweltschutzziele tatsächlich beeinträchtigt worden wären.
- Es wäre die Anwesenheit zahlreicher Gänsegeier in den Sommermonaten (Mai bis Oktober) bescheinigt worden, während einer zeitlichen Periode, während der kein Heliskiing betrieben wurde.
- Da keine negativen Auswirkungen auf geschützte Arten festgestellt worden wäre, hätte die Verwaltung höchstens eine jährliche Überwachung (monitoraggio) vorsehen können, wie dies für andere Gebiete, in denen die Flugaktivität zulässig war, erfolgte, um im Laufe der Zeit das Ausbleiben negativer Auswirkungen zu überprüfen.
- Eine Beschränkung der Gebiete, in denen Heliskiing betrieben werden durfte, hätte unweigerlich zu einer erhöhten Belastung der Gebiete geführt, in denen es erlaubt war, was mit dem äußerst schutzorientierten Ansatz der Region nicht vereinbar gewesen wäre.
- Es wäre nicht die erforderliche Abwägung zwischen dem Umweltschutzinteresse und dem Interesse an der Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten in den Bergen vorgenommen worden.

Das angerufene Gericht gab den Einwänden nicht statt: Es merkte zunächst an, dass die **Verträglichkeitsprüfung ein vorbeugendes Verfahren darstellte, das durch Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG eingeführt worden war und dem sämtliche Pläne oder Projekte unterzogen werden mussten, die erhebliche Auswirkungen auf ein Gebiet oder ein vorgeschlagenes Gebiet des**

³³⁶ Im Orig.: „[...] La norma in questione ha, con tutta evidenza, carattere eccezionale rispetto al generale divieto di eliski, subordinandone l'autorizzazione in deroga alla sussistenza di due precise condizioni, vale a dire che tale attività abbia avuto già luogo su detti territori prima del 30.06.2016 e che venga effettuata la valutazione di incidenza presso i competenti organi regionali. La disposizione non garantisce, pertanto, che la pratica dell'eliski venga automaticamente assentita in presenza del citato requisito temporale, dovendosi sempre tenere conto dei risultati emersi nel corso della valutazione di incidenza, che possono, in ipotesi, anche condurre alla determinazione di non assentire l'attività in questione. In particolare, nella determinazione n. 63/2019 viene evidenziato come piazzole presenti nel comune di Sauze di Cesana insistano su 'un'area di elevato pregio naturalistico dal punto di vista avifaunistico per numerose specie obiettivo di conservazione', rinvenendosi nell'alto numero di piazzole ad uso eliski distribuite nei settori A, B, C dell'area in esame un elemento di 'pressione che in una logica di rete ecologica, qual è quella di rete Natura 2000, risulta avere effetti cumulativi e diffusi su tutti i siti succitati, in particolare sul sito ZSC IT1110053 Valle della Ripa'. Rispetto alle 32 piazzole della Valle Argentera, l'amministrazione procedente ha quindi valutato - nell'ambito complessivo della procedura di Valutazione di Incidenza -l'impatto derivante dalla pratica dell'eliski e l'interferenza con il contesto ambientale in cui le stesse insistono, ritenendo che, alla luce delle esigenze di tutela delle aree in questione, non vi fossero i presupposti per autorizzare in deroga tale attività [...].”

Natura-2000-Netzes haben konnten, um mögliche Beeinträchtigungen des ökologischen Gleichgewichts zu prüfen und die Unversehrtheit des Gebiets zu schützen. Dieses Verfahren galt sowohl für Maßnahmen, die innerhalb der Natura-2000-Gebiete und Besonderen Schutzgebiete durchgeführt wurden, als auch für solche, die zwar außerhalb dieser Gebiete durchgeführt wurden, aber Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der in dem Gebiet geschützten Naturwerte haben konnten, in Anwendung des Vorsorgeprinzips, das den gesamten Bereich des Umweltschutzes prägte (vgl. Staatsrat, Urteil vom 29.11.2018, Nr. 6773).³³⁷

Vor diesem Hintergrund war die **Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung, ähnlich wie die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), als eine Einschätzung zu verstehen, die einen großen technischen und administrativen Ermessensspielraum hinsichtlich der Bewertung der relevanten öffentlichen Interessen und deren Abwägung mit den wirtschaftlichen und produktiven Interessen privater Natur beinhaltete.** Die gerichtliche Kontrollmöglichkeit war in diesen Fällen auf offensichtliche Unlogik, Unangemessenheit (incongruità), Falschdarstellung (travisamento) und grobe Mängel in der Begründung oder Untersuchung (macroscopici difetti di motivazione o di istruttoria) beschränkt, andernfalls wäre eine unzulässige Überschreitung der Zuständigkeit des Gerichts in Bezug auf Ermessensentscheidungen der Verwaltung gegeben.³³⁸

Das Richterkollegium war der Ansicht, dass die vorgebrachten Einwände tatsächlich darauf abzielten, den Inhalt der Bewertungen der Verwaltung hinsichtlich der Auswirkungen der Tätigkeit auf die betreffenden Standorte und die Schlussfolgerungen zu bestreiten, zu denen die Behörde hinsichtlich des Umfangs der zu treffenden Umweltschutzmaßnahmen gelangt war, insbesondere in Bezug auf die in dem Gebiet vorkommende Vogelwelt. In diesem Sinne konnten die Beanstandungen nicht akzeptiert werden.

Das Gericht hob hervor, dass das Vorgehen der Verwaltung weder offensichtlich unlogisch oder unangemessen erschien, noch, dass offensichtliche Mängel in der Untersuchung oder Begründung vorlagen. Die Region Piemont hatte nämlich die Möglichkeit, in den betreffenden Berggebieten Heliskiing zu betreiben, nicht pauschal verneint, sondern nach Prüfung der Gegebenheiten der einzelnen betroffenen Gebiete und ihrer Besonderheiten eine **positive Bewertung mit Auflagen abgegeben.** Letztere, darunter **die Begrenzung der Anzahl der genehmigten Landeplätze und die Reduzierung der Anzahl der genehmigten Flüge, stellten einen nicht unangemessenen Ausdruck der Abwägung und Synthese zwischen den Erfordernissen des Umweltschutzes und den wirtschaftlichen Belangen des privaten Betreibers dar.**

Was die Ablehnung einzelner Landeplätze anbelangte, hielt das Gericht fest, dass die betroffenen Standorte laut durchgeführten Erhebungen Gebiete betrafen, die als Nistplätze und für den Schutz (rifugio) geschützter Arten von Bedeutung waren und als solche vor unternehmerischer Nutzung geschützt werden mussten (vanno preservate dallo sfruttamento imprenditoriale).

Die klagende Hubschrauberfirma beanstandete im Verfahren weiters die zusätzlichen Einschränkungen, die infolge der Verträglichkeitsprüfung auferlegt wurden, und hob deren angebliche Unangemessenheit und Unverhältnismäßigkeit hervor, auch angesichts der Tatsache, dass keine negativen Auswirkungen als Folge des Helikopterflugverkehrs festgestellt worden wären. Insbesondere wurden folgende Vorschriften beanstandet:

³³⁷ Im Orig.: „[...] Va premesso che la valutazione di incidenza è il procedimento di carattere preventivo, introdotto dall'articolo 6, comma 3, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, al fine di esaminare le eventuali interferenze rispetto all'equilibrio ambientale e allo scopo di salvaguardarne l'integrità. Detta procedura, a ben vedere, si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 e delle zone di protezione speciale, sia a quelli che, pur collocandosi all'esterno del perimetro di tali territori, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito, in applicazione del principio di precauzione che informa di sé l'intero ambito della disciplina di tutela dell'ambiente (cfr. Cons. di Stato, Sez. IV, 29.11.2018, n. 6773) [...]“

³³⁸ Im Orig.: „[...] Ciò posto, la valutazione di incidenza ambientale, analogamente alla valutazione di impatto ambientale, si caratterizza come giudizio espressione di ampia discrezionalità tecnico-amministrativa in ordine alla valutazione degli interessi pubblici in rilievo e alla loro ponderazione rispetto all'interesse economico-produttivo del privato (cfr. TAR Calabria, Catanzaro, Sez. I, 2.11.2016, n. 2057). Il sindacato giurisdizionale, pertanto, risulta in questi casi limitato alla manifesta illogicità, incongruità, travisamento e macroscopici difetti di motivazione o di istruttoria, pena l'inammissibile sconfinamento nel merito di scelte amministrative discrezionali [...]“

- die Festlegung einer Höchstzahl von 15 Flügen pro Tag, ohne zu präzisieren, ob diese Höchstzahl nur die Flüge der Nutzer (degli utenti) oder sämtliche Flüge im Allgemeinen umfasste, einschließlich der „Dienstflüge“ (voli di servizio), die täglich zur Überprüfung der Wetter- und Schneeverhältnisse durchgeführt wurden;

- die Möglichkeit, innerhalb einer Woche jeden Gebietssektor für Heliskiing-Aktivitäten nur an maximal zwei Tagen, auch nicht aufeinanderfolgenden, nutzen zu können, was eine unangemessene Einschränkung der Wahlmöglichkeiten des Dienstleisters hinsichtlich der zu befolgenden Flugrouten darstellte und *de facto* zu einer übermäßig starren Rotation zwischen den drei verbleibenden Gebietssektoren führte, die mit der sicheren Durchführung des Dienstes (gestione del servizio in sicurezza) nicht vereinbar gewesen wäre; die Regelung hätte außerdem im Widerspruch zur Vorgabe gestanden, die für jeden Tag die gleichzeitige Nutzung von höchstens zwei Hubschraubern zuließ, von denen jeder jeweils nur einen Gebietssektor bedienen durfte.

Auch diese Einwände wurden vom angerufenen Gericht nicht geteilt: Aus der Lektüre der angefochtenen Verwaltungsmaßnahme ging zunächst hervor, dass **unter „Flug“ die Gesamtheit der beiden Flugtätigkeiten des Abfluges von einem Landeplatz und der Rückkehr zu verstehen war, unabhängig davon, ob Abflug und Rückkehr möglicherweise verschiedene Landeplätze betrafen, d. h. 30 Einzelbewegungen.** Was die Höchstzahl von 15 Flügen betraf, so präziserte die Maßnahme, dass diese für Heliskiing-Aktivitäten im gesamten Berggemeinschaftsgebiet zulässig waren. Das Kollegium war der Ansicht, dass diese Bestimmung eine objektive Begrenzung der Flüge für Heliskiing insgesamt festlegen wollte, wobei diese **Höchstzahl alle dafür erforderlichen Flüge umfasste** und nicht nur diejenigen, die sich auf den Sport (pratica sportiva) im engeren Sinne bezogen. Im Übrigen **bezog sich der Wortlaut der Bestimmung gerade auf Heliskiing-Aktivitäten und nicht auf den Personentransport (trasporto di passeggeri), da die Behörde auch diesen Ausdruck hätte verwenden können, wenn sie dies tatsächlich beabsichtigt hätte**, was vom Kläger behauptet wurde. Vor diesem Hintergrund erschien dem angerufenen Gericht die Entscheidung der Region, eine Höchstgrenze für die Anzahl der für Heliskiing-Aktivitäten genehmigten Flüge festzulegen, nicht unangemessen, sondern vielmehr darauf ausgerichtet, wirtschaftliche Erfordernisse mit denen des Umweltschutzes und des Schutzes der in dem betreffenden Gebiet lebenden Vogelwelt in Einklang zu bringen. Die Klägerin beschränkte sich laut Gericht jedoch darauf, die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Flugtätigkeit bei Beibehaltung der Obergrenze von 15 Flügen pro Tag geltend zu machen, ohne jedoch einen Nachweis für diese Behauptung zu erbringen.

Die klagende Helikopterfirma machte sodann weiters geltend:

- Die Festlegung einer Höchstzahl von 30 täglich beförderbaren Nutzern (Skifahrern und Bergführern) hätte die Anzahl der für Heliskiing möglichen Flüge weiter reduziert, ohne dass negative Auswirkungen festgestellt worden wären, welche Vorschriften dieser Art rechtfertigten.

- Die Verpflichtung, den Flugplan (piano di volo) mindestens 24 Stunden im Vorhinein vorzulegen, wäre ungerechtfertigt restriktiv, da dieser auf der Grundlage der Wetterbedingungen (condizioni meteo) und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nachfrage seitens der Nutzer erstellt wurde.

- Es wäre ein besonders aufwändiges und teilweise schwer oder unmöglich durchführbares Monitoring der Vogelwelt vorgeschrieben worden, ohne welches der Heliskiingbetrieb eingestellt worden wäre.

- Im Rahmen des Monitorings wäre auch die Bewertung der Hänge und deren Zusammenhang mit der Häufigkeit und Anzahl der Durchfahrten von Skifahrern, die sowohl Heliskiing als auch traditionelles alpines Skifahren betrieben, vorgeschrieben worden, eine Bedingung, welche die Klägerin objektiv nicht erfüllen konnte.

Das Gericht erachtete die Rügen als **nur teilweise begründet**: Die Festlegung einer Höchstgrenze von 30 transportierbaren Personen pro Tag befand es weder für offensichtlich unlogisch noch für unangemessen oder unverhältnismäßig, wenn man bedachte, dass die Auswirkungen des Heliskiings auf das ökologische Gleichgewicht - unter Berücksichtigung auch der konkreten Anzahl der Personen, die diese Aktivität ausübten - zu den Auswirkungen der Skifahrer hinzuzuzählen waren, welche dieselben Gebiete, auch nur teilweise, mit dem traditionellen Skitourengehen (tradizionale sci di alpinismo) erreichten.³³⁹ Die

³³⁹ Im Orig.: „[...] Ritiene il Collegio che la previsione di un limite massimo di 30 utenti trasportabili nell’arco di una singola giornata non sia manifestamente illogica, né irragionevole o sproporzionata, considerando che l’impatto sull’equilibrio ambientale correlato all’eliski - e, dunque, anche al numero di soggetti che praticano detta

Auswirkungen dieser Aktivitäten waren in Summe zu bewerten, d. h. unter zusammenfassender Berücksichtigung der Auswirkungen sowohl des Heliskiings als auch des klassischen Skitourengehens auf die Schutzgebiete und die angrenzenden Gebiete, da es unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der Gebiete keinen Unterschied zwischen beiden Aktivitäten gab. Was im Wesentlichen zählte, war die objektive Tatsache der Anwesenheit von Skifahrern und nicht, wie diese das Gebiet erreicht hatten. Die Bewertung der Region Piemont hatte laut angerufenem Gericht diese Aspekte in der nachvollziehbaren Absicht berücksichtigt, einen angemessenen Schutz sensibler Gebiete zu gewährleisten.

Unbegründet war auch jener Teil der Klage, mit dem die Klägerin die übermäßige Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Monitorings der Vogelarten beanstandete. Die Klägerin beschränkte sich laut Gericht auf allgemeine Ausführungen, ohne nachzuweisen, inwiefern diese Vorschrift unter dem Gesichtspunkt der technischen Durchführbarkeit und der wirtschaftlichen Kosten unverhältnismäßig war, wobei letztere laut Gericht auch im Verhältnis zu den mit der betreffenden Flugtätigkeit verbundenen zu erwartenden Erträgen zu betrachten waren. Die Vorgabe eines Monitorings, das es ermöglichte, die Auswirkungen des Heliskiings auf die Umwelt im Laufe der Zeit zu überprüfen, erschien dem Gericht in keiner Weise rechtswidrig, da Standorte betroffen waren, die aufgrund ihrer Nähe zu Schutzgebieten als sensibel galten.³⁴⁰

Der Anfechtungsgrund, der sich auf die Unlogik des vorgesehenen Monitorings bezog, welches die Auswirkungen der Anzahl der Durchfahrten von Skifahrern berücksichtigen sollte, die traditionelles Skitourengehen betrieben, erschien dem Gericht hingegen begründet: Die Klägerin hatte keine konkrete Möglichkeit, die Durchfahrten zu erfassen, genehmigte diese auch nicht selbst und verfügte auch über den Verkauf von Zugangsberechtigungen zu den Sportanlagen nicht über die für das Monitoring notwendigen Aufzeichnungen. Es war daher in Ermangelung auch genauer operativer Vorgaben nicht nachvollziehbar, wie das Monitoring von der Klägerin durchgeführt werden sollte und wie das Unternehmen eine Vorschrift erfüllen sollte, deren Nichtbeachtung zur Einstellung der Flugtätigkeit führen konnte.

Die eingebrachte Klage wurde vom angerufenen Verwaltungsgericht nur hinsichtlich des letztgenannten Beschwerdegrundes angenommen, die übrigen Rügen erachtete es für unbegründet und wies die Klage insgesamt zurück.

c) Landesgericht Aosta, Urteil vom 9.01.2024, Nr. 4/2024 (Regelung der Flugaktivitäten in den Alpen zum Zwecke des Umweltschutzes)

Gegenstand des am 15.06.2023 eingeleiteten Widerspruchsverfahrens bildete der vom Präsidenten der Autonomen Region Valle d'Aosta am 17.04.2023 ausgestellte Bescheid zur Verhängung einer Geldstrafe wegen Verletzung des Art. 1 Absätze 1, 2, 3 und 4 des Regionalgesetzes vom 4.03.1988, Nr. 15, in seinerzeit geltender Fassung. Die Widerspruchskläger machten die Verjährung der Sanktionierungsbefugnis geltend und bestritten die Widerrechtlichkeit der am 27.01.2018, 28.01.2018 und am 7.02.2018 durchgeführten Flüge für „Heliskiing“, insoweit diese über die mit den Gemeinden Valgrisenche und Arvier vom 1.12.2017 abgeschlossene Konvention ermächtigt gewesen wären.

Das angerufene Gericht lehnte den Widerspruch ab:

Es war dokumentiert, dass das klagende Flugunternehmen, am 1.12.2017 mit den Gemeinden Valgrisenche, Arvier und La Thuile eine Vereinbarung über die Durchführung von Heliskiing-Flügen und die Führung von Hubschrauberlandeplätzen abgeschlossen hatte und an den oben angeführten Tagen Hubschrauberflüge zum Transport von Kunden außerhalb des in der Vereinbarung genannten Gebiets durchgeführt hatte, insbesondere, um Skifahrer abzuholen, diese zu den Basis-Hubschrauberlandeplätzen innerhalb des Gebiets zu bringen und von dort aus zu den höher gelegenen Gebieten, damit sie dort Ski fahren konnten.

attività - si somma a quello degli sciatori che raggiungono detti percorsi, anche solo per una parte, attraverso il tradizionale sci di alpinismo [...]

³⁴⁰ Im Orig.: „[...] la previsione di un monitoraggio che consenta di verificare, nel corso del tempo, l'impatto dell'eliski sull'ambiente non risulta illegittima sotto alcun profilo, considerando che tale pratica è autorizzata su siti sensibili per la loro prossimità ad aree protette [...].“

Das Regionalgesetz vom 4.3.1988, Nr. 15/1988 („Regelung der alpinen Flugaktivitäten zum Zwecke des Umweltschutzes“) legte in Art. 1 fest, dass das Landen und Starten mit Luftfahrzeugen in Parks, Naturschutzgebieten und Wildschutzgebieten, die zum Gebiet der Autonomen Region Aostatal gehörten, zum Schutz der natürlichen Umwelt und zur Vermeidung auch von Lärmbelästigung verboten waren. In denselben Gebieten war es motorisierten Flugzeugen untersagt, in einer Höhe von weniger als 500 m über dem Boden zu fliegen. In den Wildschutzgebieten war - nach vorheriger Zustimmung der für Wildtiere zuständigen Behörde - eine von der Regionalregierung beschlossene Ausnahme von den oben genannten Verboten zulässig.³⁴¹ Ähnliche Verbote galten im übrigen Gebiet der Region Aosta für alle Gebiete, die sich auf einer Höhe von mehr als 1.500 m ü.d.M. befanden, mit Ausnahme der Landeplätze (aviosuperfici) innerhalb der in Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes genannten Bereiche und der von den für das Gebiet zuständigen Gemeinden ordnungsgemäß genehmigten und von diesen der Region gemeldeten Basis- und Höhenlandeplätze (aviosuperfici di base e di recupero). Das Verbot galt nicht für Flugdienste zum Transport von Gütern. Auch für diese war jedoch die vorherige Meldung der durchzuführenden Flüge an die für das Gebiet zuständigen Forststationen vorgeschrieben.³⁴² Die Bestimmungen des Regionalgesetzes galten ebenso nicht für die Streitkräfte, die bewaffneten Einheiten des Staates, die Forstdienste, den Zivilschutz und generell für Rettungsflüge und Flüge, die vom Präsidenten der Region für Forschungs- oder Dokumentationszwecke oder aus anderen als von öffentlichem oder sozialem Nutzen anerkannten Gründen sowie anlässlich von Ereignissen, Veranstaltungen oder Feierlichkeiten genehmigt wurden.³⁴³ Die Bestimmungen des Regionalgesetzes fanden zudem nicht Anwendung auf die Sportflugausbildungs- und Pilotentrainingsflugtätigkeit von Flugvereinen, welche die Anforderungen gemäß Art. 3 Abs. 1 des Regionalgesetzes Nr. 24 vom 31. Juli 2012 erfüllten („Regionale Maßnahmen zur Förderung des Amateurflugsports“), wobei der Transport von Touristen und Skifahrern durch dieselben Flugvereine hingegen den Beschränkungen des Regionalgesetzes unterlagen. Nach der von den Widerspruchsklägern vertretenen Auslegung sollten die in der regionalen Gesetzgebung vorgesehenen Beschränkungen nur für Flüge zur Beförderung von Touristen von Landeplätzen in einer Höhe von mehr als 1.500 Metern zu den hoch gelegenen Gebieten, wohin die Skifahrer gebracht wurden, um sodann ins Tal hinabzufahren, und nicht auch für Flüge gelten, die dazu dienten, Kunden aus den unterschiedlichsten Orten - auch aus dem Ausland, wie im vorliegenden Fall - abzuholen, um sie zu den Helikopterlandeplätzen zu bringen, von wo aus die Abfahrt erfolgte.³⁴⁴

³⁴¹ Im Orig.: „[...] in punto diritto la L. Reg. 15/1988 del 4.3.1988, rubricata espressamente ‘disciplina delle attività di volo alpino ai fini della tutela ambientale’, all’art. 1 stabilisce che: ‘1. Al fine di assicurare la tutela dell’ambiente naturale e la sua difesa anche dall’inquinamento acustico, è vietato, nell’ambito dei parchi, delle aree naturali protette e delle oasi di protezione della fauna, ricadenti nel territorio della Regione Autonoma della Valle d’Aosta, l’atterraggio e il decollo dei veicoli a motore. Negli stessi ambiti è vietato, per i velivoli a motore, il sorvolo a quote inferiori a m. 500 dal suolo. Nelle oasi di protezione della fauna è ammessa la deroga, disposta dalla Giunta Regionale, ai divieti di cui sopra previo assenso della struttura competente in materia di fauna selvatica’ [...]“

³⁴² Im Orig.: „[...] 2. Analoghi divieti vigono nel restante territorio della Regione per tutte le zone site ad altitudine superiore a mt. 1.500 slm, con l’eccezione delle aviosuperfici nell’ambito dei comprensori, di cui al successivo articolo 2, comma 1 e delle aviosuperfici di base e di recupero debitamente autorizzate dai Comuni competenti per territorio e da questi segnalate alla Regione.

3. Il divieto non si applica ai servizi di trasporto di cose: anche per tali servizi è peraltro prescritta la preventiva segnalazione dei voli da effettuare alle stazioni forestali competenti per territorio [...]“

³⁴³ Im Orig.: „[...] 4. Le disposizioni di cui alla presente legge non si applicano alle forze armate, ai corpi armati dello Stato, ai servizi forestali, alla protezione civile e, in generale, ai voli di soccorso e a quelli autorizzati dal Presidente della Regione per motivi di studio, ricerca, documentazione o per altre cause comunque riconosciute di utilità pubblica o sociale, nonché in occasione di eventi, manifestazioni o ricorrenze [...]“

³⁴⁴ Im Orig.: „[...] 5. Le disposizioni di cui alla presente legge non si applicano, inoltre, allo svolgimento delle attività didatticosportive e di allenamento piloti da parte degli aeroclub che siano in possesso dei requisiti di cui all’articolo 3, comma 1 della legge regionale 31 luglio 2012, n. 24 (Interventi regionali a sostegno del volo amatoriale), fermo restando che il trasporto turisti e sciatori da parte dei medesimi aeroclub rimane soggetto alle limitazioni di cui alla presente legge. Secondo l’interpretazione propugnata dagli oppositori, le restrizioni previste dalla normativa regionale sarebbero applicabile ai soli voli per trasportare i turisti dalle aviosuperfici situate ad una altezza superiore ai 1.500 metri agli areali in quota dove gli sciatori vengono accompagnati per poi scendere a valle e non anche per ulteriori voli volti a recuperare i clienti dalle più disparate località (anche estere, come accaduto nella fattispecie) per accompagnarli alle aviosuperfici di partenza [...]“

Laut angerufenem Gericht bestand der Sinn des Regionalgesetzes nämlich - wie aus seinem Titel „Regelung der Flugaktivitäten in den Alpen zum Zwecke des Umweltschutzes“ hervorging - darin, den Einsatz von Luftfahrzeugen im Hochgebirge zu beschränken und ihn an den Abschluss von Vereinbarungen mit den einzelnen Gemeinden zu koppeln. Es war daher nicht nachvollziehbar, warum diese Beschränkungen nur für die Strecke von den Basis-Hubschrauberlandeplätzen zu den Startpunkten in der Höhe für die Abfahrten gelten sollten und nicht auch für den Transport der Kunden von ihren unterschiedlichen Wohnorten zu den angeführten Helikopterlandeplätzen. Im Übrigen wurde dem Unternehmen in der Vereinbarung zwar die Nutzung und Verwaltung der Basis- und Höhenlandeplätze gewährt, die Konzession war aber offensichtlich allein auf „Heliskiing“-Aktivitäten und nicht auf andere Flugaktivitäten ausgerichtet.³⁴⁵

Jede andere Argumentation hätte laut Gericht Art. 12 Buchst. e) Punkt IV des Übereinkommens über die Pflichten des Konzessionärs sinnlos erscheinen lassen, wonach alle beförderten Personen für den persönlichen Schutz mit folgender Mindestausrüstung ausgestattet sein mussten: LVS-Gerät (Lawinenschütteten-Suchgerät), Schaufel, Sonde, Airbag, Rettungsdecke). Da diese Vorschrift für einen „Helitaxi“-Dienst keinen Sinn ergeben hätte, war es ganz offensichtlich, dass die Konzession für Hubschrauberlandungen ausschließlich an das „Heliskiing“ gebunden und nicht auch mit anderen Flugaktivitäten verbunden werden konnte. Ähnliche Überlegungen galten auch für Buchst. b) desselben Artikels, in dem es ebenfalls bezüglich der Pflichten des Konzessionärs hieß, dass der Lufttransportdienst für Skifahrer von 7.30-16.00 Uhr durchgeführt, am 20. Dezember eines jeden Jahres begonnen werden konnte und am 15. Mai des folgenden Jahres endete.³⁴⁶ Auch aus diesem Punkt ging klar hervor, dass die Genehmigung der Hubschrauberlandeplätze ausschließlich für die Ausübung von „Heliskiing“ bestimmt war. Die Aussage, wonach die Nutzung der Hubschrauberlandeplätze ohne jegliche operative, zeitliche oder verwaltungstechnische Einschränkung genehmigt worden wäre, erschien dem Gericht nicht nachvollziehbar. Aus einer systematischen Lektüre des Regionalgesetzes und der im Dezember 2017 geschlossenen Vereinbarung ging vielmehr hervor, dass ein enger Zusammenhang zwischen „Heliskiing“ und der Konzessionierung von Hubschrauberlandeplätzen bestand, deren Nutzung ausschließlich für den Transport von Skifahrern in große Höhen und für nichts anderes genehmigt worden war. Insbesondere schien das sogenannte „Helitaxi“, d. h. der Transport von Kunden zu den Hubschrauberlandeplätzen, auch wenn dieser für eine anschließende Skitour bestimmt war, aufgrund des Verbots gemäß Art. 1 Abs. 2 des Regionalgesetzes Nr. 15/1988 nicht in der Genehmigungsmaßnahme enthalten gewesen zu sein. Was das Vorliegen des Verstoßes *de quo* betraf, stellte das Gericht fest, dass die angefochtene Maßnahme korrekt die verhängte Sanktion in Höhe des Mindeststrafmaßes enthielt, sodass die verhängte Sanktion der Schwere der Übertretung angemessen war. Die angefochtene Verfügung war laut Gericht völlig rechtmäßig.³⁴⁷

³⁴⁵ Im Orig.: „[...] Ritiene il Tribunale che della tesi, seppur suggestivamente argomentata, non possa ritenersi condivisibile. La ratio della legge, infatti, come si evince dalla rubrica "disciplina delle attività di volo alpino ai fini della tutela ambientale" è volta a limitare l'utilizzo di veicoli in alta montagna, subordinandolo alla stipula di convenzioni con i singoli Comuni: non si comprende, allora, perché tali limitazioni debbano valere solo per il tragitto dalle elisuperfici di base ai punti di partenza in quota per le discese e non anche per gli spostamenti dei clienti dalle varie località ove risiedono alle elisuperfici medesime. Del resto, è pur vero che, nella convenzione, viene concessa alla società l'uso e la gestione delle superfici di base e degli areali in quota, ma della concessione è evidentemente finalizzata all'attività di eliski e non ad altra [...]“

³⁴⁶ Im Orig.: „[...] Diversamente opinando, privo di senso sarebbe il disposto dell'art. 12, lett. e), punto IV della convenzione, relativo agli obblighi del concessionario, secondo cui "gli utenti trasportati dovranno tutti essere dotati della seguente attrezzatura di protezione personale minima: ARVA, pala, sonda, air-bag, telo termico": poiché della norma non ha ragion d'essere per un servizio di "elitaxi", è del tutto evidente che la concessione delle elisuperfici sia vincolata al solo "eliski" e non ad altra attività. [...] Analoghe considerazioni valgono anche per la lett. b) del medesimo articolo, in cui, sempre a proposito degli obblighi del concessionario, si legge che "il servizio di aviotrasporto di sciatori potrà svolgersi dalle ore 7.30 alle 16.00 ed avrà decorrenza il 20 dicembre e di ogni anno e termine il 15 maggio dell'anno successivo, salvo deroghe a norma dell'art. 3, c. 6 della l.r. 15/1988" [...]“

³⁴⁷ Im Orig.: „[...] anche da tale punto si evince chiaramente che la concessione delle elisuperfici sia finalizzata al solo esercizio dell'attività di eliski. Non può, allora ritenersi condivisibile l'affermazione [...] per cui "l'utilizzo di tali elisuperfici [...] è stato autorizzato esplicitamente [...] senza che siano previste limitazioni operative, temporali o gestionali di alcun tipo". In altre parole, da una lettura sistematica della Legge Regionale e della convenzione stipulata nel dicembre 2017, si evince una stretta connessione tra attività di eliski e concessione delle elisuperfici, il cui utilizzo è autorizzato al solo trasporto di sciatori in alta quota e non ad altro; in particolare, non sembra

12) EU-Pilotverfahren gegen die Italienische Republik (*Nicht ermächtigte Flugaktivitäten innerhalb von Natura-2000-Gebieten; Verträglichkeitsprüfung*)

Im Jahr 2023 leitete die Europäische Kommission ein Verfahren (EU Pilot 2023/10542) gegen die Italienische Republik ein.³⁴⁸ Neben anderen Themata wurde die Verwendung von Hubschraubern zur Bergung von erlegten Tieren in den Schutzgebieten in der Region Piemont beanstandet. Die Kommission hatte in Erfahrung gebracht, dass **sei es das Heliskiing, als auch die Bergung von während der Jagdzeit erlegten Hirschen durch ein Regionalgesetz geregelt waren, das die Möglichkeit vorsah, Natura-2000-Gebiete zu überfliegen**. Das beanstandete Regionalgesetz schloss von vornherein die Notwendigkeit der Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung (*valutazione di incidenza*) im Sinne der FFH- und Vogelschutzrichtlinie in jenen Fällen aus, in denen die Bergung der Tierkadaver ohne Landung mittels „*hovering*“ (Schwebeflug) erfolgte. Unter Verweis auf Art. 6 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG hielt die Europäische Kommission fest, dass der Überflug mit Hubschraubern auch für den Fall, dass diese nicht landeten, bedeutsame Störungen der geschützten Arten verursachen konnte und der Ausschluss der Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung von vornherein in all jenen Fällen, in denen der Flug der Bergung erlegter Tiere während der Jagdzeit diene oder anderen Tätigkeiten wie dem Heliskiing, nicht rechtfertigbar war. Im Rahmen des „vorgerichtlichen Verfahrens“ fragte die Europäische Kommission daher an, über etwaige Regelungen in den anderen italienischen Regionen oder Provinzen mit Sonderstatut informiert zu werden, in denen Hubschrauberflüge ohne Durchführung der Prüfung laut Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie zulässig waren.³⁴⁹

Das für den Sachbereich zuständige „Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica“ leitete das Vorbringen der EU-Kommission an die Regionen und autonomen Provinzen mit der Feststellung weiter, dass unter Berücksichtigung der FFH-Richtlinie und den Vorgaben laut

ricompreso nel provvedimento amministrativo il cd. "elitaxi", vale a dire il trasporto di clienti fino alle elisuperfici, anche se finalizzato ad una successiva escursione sciistica, stante il divieto di cui all'art. 1 c. 2 L. Reg. 15/1988. Ciò detto in punto sussistenza dell'infrazione per cui è causa, in punto quantum si può evidenziare - pur in assenza di contestazioni in merito - che il provvedimento impugnato ha correttamente contenuto la sanzione irrogata in misura pari al minimo edittale, per cui risulta, pertanto, adeguata l'irrogazione della sanzione in questione al disvalore del fatto. L'ordinanza ingiunzione opposta, pertanto, appare pienamente legittima [...].“

³⁴⁸ Das EU-Pilot-System bietet einen Mechanismus der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten, mit dem überprüft werden kann, ob das Unionsrecht in den Mitgliedstaaten eingehalten und ordnungsgemäß angewandt wird. Es zielt darauf ab, etwaige Verstöße gegen das Unionsrecht wirksam zu ahnden und dabei, soweit möglich, die Einleitung eines förmlichen Vertragsverletzungsverfahrens gemäß Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu vermeiden. Dieses Instrument, das 2008 mit der Mitteilung der Kommission „Ein Europa der Ergebnisse - Anwendung des Gemeinschaftsrechts“ [COM (2007) 502] eingeführt wurde, kommt vor der formellen Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zum Einsatz. In der angeführten Mitteilung schlug die Kommission vor, ein Projekt zu starten, um ein stärkeres Engagement und eine engere Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zu erproben, damit Fragen schneller und wirksamer beantwortet und Probleme schneller und wirksamer gelöst werden können. Das Projekt sah in diesem Sinne vor, Verstöße gegen das Recht der Europäischen Union unverzüglich zu beheben, ohne ein förmliches Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten. Gemäß neuer *governance* der Kommission ist die Einleitung von EU-Pilot-Verfahren auf mutmaßliche Verstöße gegen das EU-Recht vorwiegend technischer Art beschränkt, während Verstöße, die politisch als vorrangig eingestufte Fragen betreffen oder bei denen die Position des Mitgliedstaats bereits klar und der Kommission bekannt ist, direkt im Rahmen des in den Artikeln 258 und 260 AEUV geregelten Verfahrens behandelt werden. Siehe: Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Europei, unter: <https://www.affarieuropei.gov.it/it/attivita/procedure-dinfrazione/cose-un-eu-pilot/>, am 8.06.2024.

³⁴⁹ Schreiben der Direzione Generale Patrimonio naturalistico e Mare des Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica an sämtliche Regionen und Provinzen mit Sonderstatut vom 3.08.2023. Siehe auch: <https://www.abolizionecaccia.it/wp-content/uploads/2023/08/Prot.-1188-27.07.2023-Procedura-EU-Pilot-n.-2023-10542-.pdf>, am 8.06.2024.

staatlichen Leitlinien zur Verträglichkeitsprüfung (Guida nazionale sulla valutazione di incidenza) der Überflug mit Hubschraubern von Natura-2000-Gebieten ohne vorherige Durchführung eines Verträglichkeitsverfahrens (VINCA) nicht genehmigbar waren. Die staatlichen Leitlinien würden diesbezüglich jedenfalls aber die Möglichkeit vorsehen, auf lokaler Ebene schutzgebietsspezifische Vorprüfungen (pre-valutazioni sito specifiche) vorzusehen. Es oblag in der Folge den Regionen und Provinzen mit Sonderstatut, die angeforderten Informationen zu übermitteln und, falls notwendig, die Initiative zur Setzung von Maßnahmen zu ergreifen, welche die Durchführung der Flugtätigkeiten unter Einhaltung der angeführten Vorgaben sicherstellten.³⁵⁰

Der Gesetzgeber der Region Piemont reagierte auf das Vorbringen der EU-Kommission mit der Gesetzesnovelle vom 26.10.2023, Nr. 28 („Misure urgenti di adeguamento delle disposizioni regionali“): Der 2021 eingefügte Abs. 16 des Art. 28/bis (Attività di volo in zona di montagna) des Regionalgesetzes vom 26.01.2009, Nr. 2 wurde mit Wirkung ab 1.01.2024 abgeändert. Sah die Bestimmung bis dahin vor, dass dem Abtransport erlegter Hirsche mit Hubschrauber nur dann eine Verträglichkeitsprüfung vorangehen musste, wenn ein Landung vonnöten war („[...] *Al fine del recupero dei capi abbattuti è necessaria la valutazione di incidenza solo ed esclusivamente nei casi in cui sia necessario l'atterraggio; diversamente, allorquando il recupero dei capi abbattuti avvenga senza atterraggio, nella modalità hovering, non è richiesta la valutazione d'incidenza. Rimane fermo il divieto di trasporto di cacciatori [...]*“), fügte der Gesetzgeber des Piemonts nun ein, dass die von der Gemeinde oder von der allenfalls hierzu delegierten Berggemeinschaft erlassene Verordnung zur Regelung des Abtransports der erlegten Tiere einer Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen war. („[...] *Al fine del recupero dei capi abbattuti è necessaria la valutazione di incidenza solo ed esclusivamente nei casi in cui sia necessario l'atterraggio; diversamente, allorquando il recupero dei capi abbattuti nelle aree della rete Natura 2000 avvenga senza atterraggio, nella modalità hovering, il comune competente per territorio o l'unione montana di comuni, se delegata, disciplina tale attività con apposito regolamento da sottoporre a procedura di valutazione di incidenza. Rimane fermo il divieto di trasporto di cacciatori [...]*“.

³⁵⁰ Schreiben der Direzione Generale Patrimonio naturalistico e Mare des Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica an sämtliche Regionen und Provinzen mit Sonderstatut vom 3.08.2023.

IV.

13) 2023: Liberalisierungsverordnung der staatlichen Flugaufsichtsbehörde (ENAC) zur Nutzung von Fluglandeflächen

Im Frühjahr 2023 erließ das staatliche Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) als für die technische Reglementierung, Ermittlung, Aufsicht und Kontrolle im Bereich der zivilen Luftfahrt (Aviazione Civile) zuständige Behörde eine **Verordnung zur Liberalisierung der Nutzung von Fluglandeflächen** („Regolamento di liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio / avio-idro-elisuperfici“), das (in einer ersten Fassung vom 5.05.2023)³⁵¹ am 9.06.2023 online auf der homepage des ENAC veröffentlicht wurde.³⁵² Die ENAC-Verordnung trat nach Maßgabe des Art. 24 der Verordnung³⁵³ selbst 6 Monate nach ihrer Veröffentlichung (9.06.2023) auf der amtlichen homepage der ENAC (www.enac.gov.it) und damit am 9.12.2023 in Kraft.

13.1 Regelung der Errichtung/Einrichtung von Fluglandeflächen („aviosuperfici“)

Die Verordnung definiert im Art. 1 den Begriff der Hubschrauberlandefläche („elisuperficie“) als Flugfeld, das kein **Hubschrauberlandeplatz (Eliporto) ist, aber ausschließlich für die Nutzung durch Hubschrauber bestimmt ist** („aviosuperficie, che non sia un eliporto, destinata all'uso esclusivo degli elicotteri.“) Die Führung einer „aviosuperficie“ unterliegt dem schriftlichen Einverständnis des Eigentümers der betroffenen Fläche.³⁵⁴ Für die Einrichtung des Flugfelds („aviosuperficie“) obliegt es dem Betreiber („gestore dell'aviosuperficie“) laut Art. 5 der Verordnung, dem ENAC vor dem Beginn des Betriebs des Flugfelds eine Dokumentation zu hinterlegen, aus der u.a. hervorgehen:

- a) das Vorliegen der für den Betreiber vorgesehenen subjektiven Voraussetzungen [...];
- b) die Einwilligung des Grundstückseigentümers zur Nutzung der Fläche;
- c) die Bewertung der akustischen Auswirkungen des Flugfelds;
- d) die zu veröffentlichenden Informationen [...].

Die technischen Daten des Flugfelds werden laut Art. 5 (Istituzione) der Verordnung mittels eigener Erklärung eines hierzu befugten Technikers, der in die Berufsalben eingetragen ist, beglaubigt (asseverato).³⁵⁵

³⁵¹ https://www.enac.gov.it/app/uploads/2024/04/Regolamento_LIBERALIZZAZIONE-DELLUSO-DELLE-AREE-DI-ATTERRAGGIO.pdf, am 23.07.2025.

³⁵² Ente Nazionale per l'aviazione Civile, <https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/regolamenti/regolamenti-ad-hoc/regolamento-liberalizzazione-delluso-delle-aree-di-atterraggio-avio-idro-elisu-perfici-ed-0-del/>, am 23.07.2025.

³⁵³ Art. 24 der ENAC-Verordnung: „Il presente Regolamento entrerà in vigore dopo 6 mesi dalla data di pubblicazione sul sito ufficiale dell'ENAC (www.enac.gov.it).“

³⁵⁴ Art. 3 Abs. 2 der ENAC-Verordnung: „1. L'aviosuperficie è gestita da persona fisica o da soggetto incaricato dal rappresentante legale della persona giuridica, ad eccezione di quelle occasionali definite negli articoli Articolo 8, Articolo 9 e Articolo 10. 2. La gestione dell'aviosuperficie è subordinata al consenso, espresso in forma scritta, del proprietario dell'area su cui l'aviosuperficie è ubicata; se l'area è appartenente allo Stato o a Enti pubblici, la gestione è subordinata al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente Autorità amministrativa.“

³⁵⁵ Art. 5 der ENAC-Verordnung: „1. Il gestore trasmette all'ENAC prima della data di inizio della gestione dell'aviosuperficie la documentazione attestante: a) il possesso dei requisiti soggettivi in capo al gestore ai sensi dell'Articolo 4; b) il consenso del proprietario all'utilizzo dell'area; c) le valutazioni sull'impatto acustico

Der Abs. 3 des Art. 5 der Verordnung sieht sodann vor, dass **der Betreiber des Flugfeldes („gestore“) erklärt, im Besitz der vorgesehenen Ermächtigungen der geltenden urbanistischen Bestimmungen im Bereich der Bautätigkeit** („normativa urbanistica in materia di edificabilità“) zu sein, was von einem hierzu befugten Techniker zu beglaubigen und dem ENAC zu übermitteln ist.³⁵⁶

Das ENAC informiert das *Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Dipartimento per la Mobilità Sostenibile*, das *Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza*, die zuständige Quästur, das *Ministero della Difesa - allo Stato Maggiore dell'Aeronautica*, das *Ministero dell'Economia e delle Finanze - Comando Generale Guardia di finanza*, die Zollbehörde, das ENAV, die territorial zuständige Region (Trentino-Südtirol, und zuständige Gemeinde, in der sich die betreffenden Flugfelder („aviosuperfici“) befinden.³⁵⁷

Im Jahr 2024 teilte beispielsweise der Leiter der ENAC-*Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale* in Rom obigen Adressaten im Sinne des Art. 5 der ENAC-Verordnung die Einrichtung einer Elisuperficie auf der VILLANDERER ALM mit³⁵⁸, **vorbehaltlich des Vorliegens der für die Ausübung der Flugtätigkeit vorgesehenen und notwendigen Voraussetzungen und Ermächtigungen** („fermo restando il possesso dei requisiti e delle autorizzazioni, ove richieste e necessarie all'espletamento delle stesse attività“). Darunter waren/sind wohl auch die Voraussetzungen laut Landesregelung (Landesgesetz Nr. 15/1997) und Unterschützstellungen (Landesgesetz Nr. 9/2018) sowie die Ermächtigung seitens der Landesverwaltung zu subsumieren.

Der Art. 7 Abs. 5 der ENAC-Verordnung sieht vor, dass der jeweilige **Pilot für die Einhaltung der Bestimmungen im Bereich der Nutzung des Gebiets und des Schutzes der Umwelt verantwortlich ist** („Il pilota è responsabile del rispetto della normativa vigente in materia di uso del territorio e di tutela dell'ambiente.“). Es obliegt dem ENAC für den Fall der Verletzung der in der ENAC-Verordnung vorgesehenen Voraussetzungen, die Tätigkeit auf dem Flugfeld, Bescheinigungen und ausgestellte Lizenzen zu widerrufen, auszusetzen oder abzuändern.³⁵⁹

dell'aviosuperficie; d) le informazioni da pubblicare ai sensi dell'Articolo 3, comma 3. I dati tecnici caratteristici dell'aviosuperficie sono asseverati, tramite apposita dichiarazione, da un tecnico professionista abilitato iscritto ai seguenti albi professionali: a) Ordine degli Ingegneri; b) Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori (settore “architettura”); c) Collegio dei Geometri e Geometri Laureati [...].”

³⁵⁶ Art. 5 der ENAC-Verordnung: „[...] 3. Per la gestione di un'elisuperficie in elevazione, il gestore dichiara: a) il possesso delle autorizzazioni previste dalla vigente normativa urbanistica in materia di edificabilità; b) la conformità dell'elisuperficie alle specifiche disposizioni emanate dal Ministero dell'Interno in materia di protezione antincendio. 4. La dichiarazione asseverata dal tecnico professionista è inoltre trasmessa all'ENAC quando le caratteristiche fisiche, le dotazioni impiantistiche e la configurazione dell'ambiente circostante l'aviosuperficie sono modificate. 5. L'attività volativa sull'aviosuperficie inizia dalla data di pubblicazione sul sito internet dell'ENAC che avviene entro 30 giorni dalla trasmissione di tutta la documentazione di cui al comma 1, previa verifica dell'Ente. [...] 7. Le informazioni ed i dati relativi alle aviosuperfici sono rese pubbliche anche mediante pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente [...]”

³⁵⁷ Art. 5 der Verordnung: „[...] 8. L'ENAC notifica l'avvenuta istituzione dell'aviosuperficie al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Dipartimento per la Mobilità Sostenibile, al Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza ed alla Questura competente, al Ministero della Difesa – allo Stato Maggiore dell'Aeronautica, al Ministero dell'Economia e delle Finanze – Comando Generale Guardia di finanza, all'Agenzia delle Dogane, alla società ENAV nonché alla Regione ed al Comune competenti nel cui territorio sono ubicate le aviosuperfici [...]”

³⁵⁸ Schreiben der Direzione Standardizzazione, Operatività e Sviluppo Aeroportualità Regionale, Prot. 8970/2024 Enac Prot. 16.08.2024-0121007-P.

³⁵⁹ Art. 7 Abs. 8 der ENAC-Verordnung: „L'ENAC revoca, sospende o modifica, in applicazione della normativa vigente, le operazioni sulle aviosuperfici, le certificazioni e le licenze rilasciate agli operatori e piloti sulla base dei pertinenti regolamenti quando è accertata la violazione dei requisiti di cui al presente Regolamento.”

13.2 Regelung der Errichtung/Einrichtung von „gelegentlichen“ Hubschrauberlandeplätzen („Elisuperfici occasionali“)

Der Art. 8 sieht sodann die Einrichtung von sog. „Elisuperfici occasionali“, von „gelegentlichen“ Hubschrauberlandeplätzen, vor: **Ein „gelegentlicher Hubschrauberlandeplatz“ ist eine Fläche mit geeigneten Abmessungen, die nach Einschätzung des Piloten gelegentliche Start- und Landevorgänge ermöglicht.**³⁶⁰ Auch für diese Landeflächen ist laut Verordnung das Einverständnis des Grundeigentümers notwendig.³⁶¹

Der Art. 8 Abs. 2 Buchst. f) sieht sodann vor: Die Start- und Landephase dürfen nicht das Überfliegen von bewohnten Gebieten, Häuser- oder Menschenansammlungen beinhalten, mit Ausnahme von Notfalleinsätzen, zu denen unter anderem der medizinische Notfalltransport sowie Rettungs-, Evakuierungs-, Brandbekämpfungs- und Hilfeleistungsmaßnahmen gehören.³⁶²

Art. 8 Abs. 3 der Verordnung lässt die Nutzung von **gelegentlichen „elisuperfici“** zu, falls an derselben **nicht mehr als 100 Flugbewegungen pro Jahr durchgeführt** werden.³⁶³

Auch für die „gelegentlichen“ Landeflächen gilt laut ENAC-Verordnung der Pilot als einziger Verantwortlicher für die Wahl der Fläche und das Verhalten bei der Durchführung der Tätigkeit.³⁶⁴

Der Art. 18 (Attività di trasporto aereo commerciale con elicotteri) Abs. 4 der ENAC-Verordnung sieht sodann vor, dass **„gelegentliche“ Hubschrauberlandeplätze** unter Einhaltung der Bedingungen gemäß Art. 8 [Gelegentliche Hubschrauberlandeplätze], Art. 11 [Mitteilungen] und Art. 12 [Einschränkungen] der ENAC-Verordnung auch **für den kommerziellen Lufttransport (trasporto aereo commerciale) genutzt werden dürfen.**³⁶⁵

13.3 Regelung der Errichtung/Einrichtung von „gelegentlichen Flugfeldern“ („aviosuperfici occasionali“)

Der Art. 10 der ENAC-Verordnung hält sodann in Bezug auf „gelegentliche Flugfelder“, sog. „aviosuperfici occasionali“, fest: **Als „gelegentliches Flugfeld“ gilt eine Fläche, die nach Einschätzung des Piloten gelegentliche Start- und Landevorgänge von Luftfahrzeugen ermöglicht, ausschließlich zur Ausübung des Flugs im Berggebiet und lediglich im Rahmen**

³⁶⁰ Art. 8 Abs. 1 der ENAC-Verordnung: „*1. È un'elisuperficie occasionale qualunque area di dimensioni idonee a permettere, a giudizio del pilota, operazioni occasionali di decollo e atterraggio.*“

³⁶¹ Art. 8 Abs. 6 der ENAC-Verordnung: „*L'uso delle elisuperfici occasionali ubicate su un'area di proprietà privata è subordinato al consenso del proprietario dell'area; se le elisuperfici occasionali sono ubicate su un'area di proprietà dello Stato o di enti pubblici, l'uso è subordinato al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente autorità amministrativa.*“

³⁶² Art. 8 Abs. 2 Buchst. f) der ENAC-Verordnung beinhaltet: „*[...] le fasi di decollo e di atterraggio non devono comportare il sorvolo di centri abitati, di agglomerati di case e assembramenti di persone, ad eccezione dei casi di cui al presente articolo, comma 3 lett. b) [interventi di emergenza tra i quali rientrano: il trasporto sanitario d'urgenza e le operazioni di salvataggio, evacuazione, antincendio e soccorso].*“

³⁶³ Art. 8 Abs. 3 der ENAC-Verordnung: „*8. L'uso di elisuperfici occasionali è consentito nei seguenti casi: a) effettuazione di attività di volo occasionale, non superiore a 100 movimenti per anno, in condizioni VFR diurno; l'elisuperficie occasionale è l'area avente raggio di 500 m dal punto individuato dalle coordinate indicate nella prima comunicazione; b) interventi di emergenza tra i quali rientrano: il trasporto sanitario d'urgenza e le operazioni di salvataggio, evacuazione, antincendio e soccorso.*“

³⁶⁴ Art. 8 Abs. 4 der ENAC-Verordnung: „*Il pilota è l'unico responsabile della scelta dell'area e della condotta delle operazioni.*“

³⁶⁵ Art. 18 Abs. 4 der ENAC-Verordnung: „*Le elisuperfici occasionali sono utilizzate per il trasporto aereo commerciale, nel rispetto delle condizioni di cui agli articoli Articolo 8 [Elisuperfici occasionali], Articolo 11 [Comunicazioni] e Articolo 12 [Limitazioni].*“

von Tätigkeiten, die nicht dem kommerziellen Luftverkehr zuzuordnen sind.³⁶⁶ Auch für die Einrichtung von gelegentlichen Flugfeldern ist das Einverständnis des Grundeigentümers notwendig.³⁶⁷

Gemäß Art. 12 (Limitazioni) der ENAC-Verordnung unterliegen der gewählte Ort, der Betrieb und die Nutzung eines Flugfeldes der **Beachtung von Verbots- [zone proibite], gefährlichen und reglementierten Zonen, die in den entsprechenden nationalen Luftfahrtpublikationen ausgewiesen sind.** Zudem sind allfällige zeitlich befristete oder dauerhafte Beschränkungen einzuhalten, die von zuständigen zivilen oder militärischen Behörden festgelegt werden.³⁶⁸

Der Abs. 2 des Art. 12 der ENAC-Verordnung sieht sodann ausdrücklich vor, dass **die Bestimmungen der ENAC-Verordnung keinesfalls von der Einhaltung der geltenden Bestimmungen unter besonderer Berücksichtigung spezifischer Zuständigkeiten anderer zentraler oder peripherer Behörden oder Lokaler Körperschaften (enti locali) entbinden.**³⁶⁹ Die Zuständigkeit für die Beschränkung, Aussetzung oder Einstellung der Führung oder Nutzung einer „aviosuperficie“ obliegt dem ENAC.³⁷⁰

Als Übergangsbestimmung sieht Art. 25 (Norme transitorie) der ENAC-Verordnung vor, dass **der Betreiber von bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der ENAC-Verordnung erfassten Flugfeldern den in der Verordnung vorgesehenen Anforderungen innerhalb von 6 Monaten ab dem Veröffentlichungsdatum entsprechen musste.** Für Flugfelder, die im Zeitraum zwischen dem Veröffentlichungsdatum und dem Inkrafttreten eingerichtet wurden, musste der Betreiber den Anforderungen laut Verordnung innerhalb von 3 Monaten ab dem Inkrafttreten erfüllen.³⁷¹

13.4 Gemeldete Luftfahrzeug- und Helikopterlandeplätze in der Autonomen Provinz Bozen

Gemäß einer zwischen ENAC und der Avioportolano GmbH geschlossenen Vereinbarung erfolgt die Veröffentlichung der Daten zu Flug-, Wasser- sowie Hubschrauberlandeplätzen (avio-idro-elisuperfici) gemäß Art. 5 Abs. 7 der ENAC-Verordnung („Liberalisierung der Nutzung von Landeplätzen“) Ausgabe Nr. 1 vom 5.05.2023 über ein von Avioportolano erstelltes Portal

³⁶⁶ Art. 10 Abs. 1 der ENAC-Verordnung: „*1. È considerata aviosuperficie occasionale un'area che, a giudizio del pilota, consente operazioni occasionali di decollo e atterraggio di aeromobili, esclusivamente per la pratica del volo in montagna, nel caso di attività diversa dal trasporto aereo commerciale.*“

³⁶⁷ Art. 10 Abs. 3 der ENAC-Verordnung: „*L'uso delle aviosuperfici occasionali ubicate su un'area di proprietà privata è subordinato al consenso del proprietario dell'area; se le aviosuperfici occasionali sono ubicate su un'area di proprietà dello Stato o di enti pubblici, l'uso è subordinato al nulla osta o alla concessione d'uso da parte della competente autorità amministrativa.*“

³⁶⁸ Art. 12 Abs. 1 der ENAC-Verordnung beinhaltet: „*1. L'ubicazione, la gestione e l'uso di un'aviosuperficie sono subordinati a) al rispetto delle zone proibite, pericolose e regolamentate indicate nelle apposite pubblicazioni aeronautiche nazionali; b) alle restrizioni temporanee o permanenti stabilite dalle competenti autorità civili o militari [...].*“

³⁶⁹ Art. 12 Abs. 2 der ENAC-Verordnung: „*Le disposizioni del presente Regolamento non esonerano dal rispetto della normativa vigente con riguardo alle specifiche competenze di altre pubbliche autorità centrali e periferiche o di enti locali.*“

³⁷⁰ Art. 12 Abs. 3 der ENAC-Verordnung: „*L'ENAC limita, sospende o fa cessare, con provvedimento motivato, la gestione e l'uso di un'aviosuperficie. La cessazione è comunque immediatamente disposta se ne viene fatta richiesta dalla Autorità di pubblica sicurezza.*“

³⁷¹ Art. 25 der ENAC-Verordnung: „*1. Il gestore delle aviosuperfici già censite alla data di pubblicazione [9.06.2023] deve ottemperare a quanto previsto dal presente Regolamento entro 6 mesi dalla data di pubblicazione. 2. Per le aviosuperfici istituite nel periodo compreso tra la data di pubblicazione [9.06.2023] e quella di entrata in vigore [9.12.2023], il gestore deve ottemperare a quanto previsto dal presente Regolamento entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore.*“

(<https://webaai.it/it/elisuperfici-enac>). Die Veröffentlichung erfolgt auf der Grundlage von Daten und Informationen, die von den Betreibern von Flug- und Hubschrauberlandeplätzen an die Nationale Zivilluftfahrtbehörde gemäß Art. 3 Abs. 3 der Verordnung über die Liberalisierung der Nutzung von Flug- und Hubschrauberlandeplätzen vom 8.06.2023 übermittelt wurden.

Was die Autonomen Provinz Bozen anbelangt, scheinen derzeit auf Landesgebiet - von den Flughäfen (wie Bozen) abgesehen - folgende 4 aktive Fluglandeplätze (aviosuperfici)

Corvara (Corvara) - Fasz. 5.1.8.1_2024_170
San Genesio (Jenesien) - 5.1.8.1_2024_214
Sarentino (Sarnthein) - 5.1.8.1_2024_171
Villa Ottone (Uttenheim) – Fasz. 5.1.8.1_2024_293

und folgende 22 aktive Hubschrauberlandeplätze (elisuperfici) auf:

San Lorenzo Sebato (St. Lorenzen-Michelsburg) - Fasz. 5.1.8.2_2024_400
Valle Aurina (Ahrntal) - Fasz. 5.1.8.2_2024_330
Valdaora (Olang) - Fasz. 5.1.8.2_2024_300
Merano (Meran-Sinich) - Fasz. 5.1.8.2_2024_290
San Martino in Passiria (St. Martin in Passeier) - Fasz. 5.1.8.2_2024_299
Selva di Val Gardena (Wolkenstein in Gröden) - Fasz. 5.1.8.2_2025_593
Renon (Ritten) - Fasz. 5.1.8.2_2025_595
Castelrotto (Kastelruth) - Fasz. 5.1.8.2_2024_410
Bressanone (Brixen) - Fasz. 5.1.8.2_2024_451
Laion (Lajen) - Fasz. 5.1.8.2_2024_453
Laion (Lajen) - Fasz. 5.1.8.2_2024_454
Brunico (Bruneck-Englsburg) - Fasz. 5.1.8.2_2024_492
Villandro (Villanders) - Fasz. 5.1.8.2_2024_478
Laces (Latsch-Goldrain) - Fasz. 5.1.8.2_2024_413
Merano (Meran) - Fasz. 5.1.8.2_2025_592
San Cassiano (St. Kassian im Gadertal) - Fasz. 5.1.8.2_2024_485
Selva di Val Gardena / Jeuf de Frea (Wolkenstein - Grödnerjoch) - Fasz. 5.1.8.2_2024_459
Bolzano (Bozen-Moritzing) - Fasz. 5.1.8.2_2024_536
Marebbe (Enneberg - Kronplatz) - Fasz. 5.1.8.2_2024_437
Corvara in Badia (Corvara in Gadertal - Pralongià) - Fasz. 5.1.8.2_2024_441
Santa Cristina - Seceda (St. Christina - Seceda) - Fasz. 5.1.8.2_2024_505
Villandro (Villanders - Villanderer Alm) - Fasz. 5.1.8.2_2024_482.³⁷²

³⁷² Siehe: Portal der Aviportolano GmbH unter https://webaai.it/it/elisuperfici-enac/trentino_alto_adige, am 31.10.2025 bzw. https://webaai.it/it/aviosuperfici-enac/trentino_alto_adige, am 3.11.2025.

14) Zur neuen Regelung ergangene Rechtsprechung

Die Errichtung von Hubschrauberlandeplätzen in der Autonomen Provinz Bozen auf der Grundlage der „neuen“ Verfahrensbestimmungen bildete bereits im Jahr 2024 Gegenstand einer rechtlichen Auseinandersetzung vor dem Verwaltungsgericht Bozen:

a) Verwaltungsgericht Bozen, Urteil vom 23.-29.10.2024, Nr. 255 (*Erteilung der Unbedenklichkeitserklärung hinsichtlich Lärmbelastung, Verfahren auf Antrag der Partei*)

Im betreffenden Verfahren angefochten war die Entscheidung, mit der die beklagte Gemeinde dem klagenden Flugunternehmen die von diesem beantragte Unbedenklichkeitserklärung (nulla osta) hinsichtlich der „Lärmbelastung“ (impatto acustico) gemäß Dekret des Ministers für Umwelt vom 31.10.1997 („Metodologia di misura del rumore aeroportuale“) verweigert hatte. Die Unbedenklichkeitserklärung war vonnöten, um von der italienischen Zivilluftfahrtbehörde (E.N.A.C.) die Genehmigung für die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes zu erhalten. Die Klägerin führte als Gründe für ihre Beschwerde an, dass

- 1) ihr Gesellschaftszweck unter anderem in der Organisation von Panorama-, Touristen- und kommerziellen Flügen mit der ATECO-Klassifizierung Code 51.10.2 „Nichtlinienverkehr mit Passagieren, Charterflüge“ (trasporto non di linea di passeggeri, voli charter) bestand,
- 2) sie von den Eigentümern des Grundstücks, auf dem sie den Hubschrauberlandeplatz errichten wollte, die Genehmigung erhalten hatte, dieses zu diesem Zweck zu nutzen,
- 3) dass das betreffende Grundstück zu einem landwirtschaftlichen Gebäude gehörte, das von Wohngebieten weit entfernt lag und keine Umbauten oder Bauarbeiten erforderte, um als Hubschrauberlandeplatz genutzt werden zu können,
- 4) dass nach den geltenden Vorschriften (Staatsgesetz vom 2.04.1969, Nr. 518³⁷³; Dekret des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr vom 1.2.2006³⁷⁴; Art. 701 des Luftfahrtkodex; Verordnung des E.N.A.C. vom 5.5.2023 und zugehörigen „Erläuterungen“) für die Erteilung der Genehmigung zur Einrichtung eines Hubschrauberlandeplatzes der Antragsteller dem E.N.A.C. die von der örtlich zuständigen Gemeinde ausgestellte Unbedenklichkeitserklärung für die Landefläche oder die gemäß Staatsgesetz Nr. 447/1995³⁷⁵ erstellte Lärmschutzbewertung vorzulegen hatte,
- 5) dass die Erteilung der Unbedenklichkeitserklärung zur Lärmbelastung somit eine obligatorische und verbindliche Handlung darstellte und deren Nichterteilung daher unmittelbar angefochten werden konnte,
- 6) dass dem Antrag auf Genehmigung an die Gemeinde ein Gutachten gemäß Landesgesetz vom 5.12.2012, Nr. 20 („Bestimmungen zur Lärmbelastung“) und Dekret des Umweltministers vom 31.10.1997 („Methodik zur Messung des Flughafenlärms“) beigelegt worden war,
- 7) dass die beklagte Gemeinde die Erteilung der betreffenden Unbedenklichkeitserklärung verweigert hatte, da das vorgelegte Gutachten nicht unter Bezugnahme auf das tatsächlich verwendete Fluggerät (aeromobile) erstellt worden wäre und sich nicht auf tatsächlich vor Ort gemessene Werte bezogen hätte.

Die Klägerin beanstandete mit dem ersten Klagegrund die unterlassene Mitteilung der Hinderungsgründe, die der Erteilung der Unbedenklichkeitserklärung hinsichtlich der Lärmbelastung entgegengestanden hätten (motivi ostativi al rilascio del nulla osta d'impatto acustico), womit ihr die Ausübung der Beteiligung am Verfahren und damit die Möglichkeit genommen worden wäre, die erforderlichen Klarstellungen und etwaigen Ergänzungen vorzunehmen, die nützlich gewesen wären, um die Verwaltung zu einer für die nunmehr klagende Partei günstigen Entscheidung zu bewegen.

Mit dem zweiten Grund rügte die Klägerin die fehlende Angabe der Rechtsvorschrift, auf die sich die in der angefochtenen Ablehnung enthaltene Behauptung stützte, wonach eine Messung der Lärmbelastung

³⁷³ Staatsgesetz vom 2.04.1968, Nr. 518 („Liberalisierung der Nutzung von Landeflächen“).

³⁷⁴ Dekret des Ministers für Infrastrukturen und Transporte vom 1.02.2006 („Durchführungsbestimmungen zum Gesetz vom 2. April 1968, Nr. 518 betreffend die Liberalisierung der Nutzung von Landeflächen“).

³⁷⁵ Staatsgesetz vom 26.10.1995, Nr. 447 („Rahmengesetz über die Lärmbelastung“).

vor Ort erforderlich gewesen wäre. Diese Messung konnte nach Ansicht der Klägerin auch auf der Grundlage eines Prognosemodells durchgeführt werden, wie dies in einem ähnlich gelagerten Fall in einer anderen Gemeinde der Provinz Bozen erfolgt wäre, zu dem auch das Landesamt für Luft und Lärm auf der Grundlage einer Simulation allein eine positive Stellungnahme abgegeben hatte. Es wäre daher offensichtlich, dass sich die in diesem Gerichtsverfahren beklagte Gemeinde in keiner Weise der Verpflichtung entziehen konnte, das von der Klägerin vorgelegte Gutachten zur Lärmbelastung inhaltlich zu prüfen. Die unbegründete Forderung der Gemeinde, wonach die Messung vor Ort (*misurazione in loco*) durchgeführt werden musste, ohne dass es hierfür eine rechtliche Grundlage gab, stellte nach Ansicht der Klägerin auch einen Verstoß gegen die Verpflichtung zur Vermeidung von Verfahrensverzögerungen dar, da die außergewöhnlichen und begründeten Erfordernisse, die im konkreten Fall eine Messung vor Ort erforderlich machten, nicht dargelegt worden wären.

Was einen weiteren in der Ablehnung hervorgehobenen Aspekt betraf, nämlich die fehlende Angabe des von der Klägerin verwendeten Hubschraubermodells, legte die Klägerin dar, dass das von ihr vorgelegte Gutachten die spezifischen Eigenheiten des Hubschraubermodells Eurocopter AS [xx] B3 berücksichtigte, da dessen Eigenschaften denen der am häufigsten verwendeten und für den privaten Freizeitgebrauch vermarkteten Fahrzeuge ähnelten, und wies darauf hin, dass sie neben dem Eurocopter AS [xx] B3 auch den Airbus H1[y] einsetzt, d. h. ein Hubschraubermodell, das ebenfalls zur gleichen Klasse wie der AS [xx] B3 gehörte, jedoch deutlich geringere Geräuschemissionen verursachte.

Die von der Staatsadvokatur Trient vertretene Gemeinde betonte hingegen in ihrer Verteidigung, dass sich der Hubschrauberlandeplatz 375 m vom Wohngebiet, 225 m vom nächsten bewohnten Bauernhof und 290 m von einem weiteren Bauernhof entfernt befand und präziserte,

1) dass sie bereits in einem früheren Schreiben an die Klägerin mitgeteilt hätte, dass sie niemals die Genehmigung erteilen würde, da die Tätigkeit bereits ohne Genehmigung aufgenommen worden wäre, der Lärmpegel beim Start und bei der Landung nicht akzeptabel war, die Flugaktivitäten die weidenden Tiere erschreckten und die dem Antrag auf Genehmigung beigefügten Unterlagen für eine vollständige Bewertung der Lärmbelastung nicht ausgereicht hätten,

2) dass der Gemeinde anschließend das Gutachten von Dr. CC vorgelegt worden wäre, das jedoch als unzureichend angesehen wurde, da es keine Angaben zum tatsächlich verwendeten Hubschrauber und keine vor Ort durchgeführten Messungen enthielt.

Die Gemeinde machte die Unzulässigkeit der Klage geltend, insoweit die angefochtene Maßnahme lediglich eine Bestätigung einer vorherigen Ablehnung dargestellt hätte, die nicht angefochten worden war. In der Sache selbst vertrat die Gemeinde die Ansicht, dass der erste Klagegrund völlig unbegründet war, da Art. 10-bis (*Comunicazione dei motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza*) des Staatsgesetzes Nr. 241/1990³⁷⁶ im vorliegenden Fall keine Anwendung fand, da es sich nicht um eine auf Antrag einer Partei erlassene Maßnahme gehandelt hätte, sondern um eine von Amts wegen ausgeübte Befugnis im Rahmen des vom E.N.A.C angestrebten Verfahrens zur Erlangung der Genehmigung für die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes. Die Mängel des zur Bewertung der Lärmbelastung vorgelegten Gutachtens wären zudem so offensichtlich gewesen, dass sie keiner genaueren Begründung bedurften als jener, die aus der angefochtenen Entscheidung der Gemeinde hervorgingen.

Das angerufene Verwaltungsgericht prüfte zunächst den Einwand der Gemeinde, dass es sich bei der angefochtenen Entscheidung um einen rein bestätigenden Akt einer früheren - nicht angefochtenen - identischen Ablehnung gehandelt hätte, mit welcher die Gemeinde den Antrag auf Genehmigung gemäß Ministerialdekret vom 31.10.1997 („Methodik zur Messung des Flughafenlärms“) abgelehnt hatte. Das Verwaltungsgericht resümierte, dass der seinerzeitigen Ablehnung der Gemeinde Meldungen der Anwohner zugrunde lagen, dass die Flugtätigkeit bereits ohne entsprechende Genehmigung aufgenommen worden war, während des Starts und der Landung ein unzumutbarer Lärmpegel verursacht wurde, der Flugbetrieb die in der Nähe weidenden Tiere erschreckte und die dem Antrag beigefügten Unterlagen laut Gemeinde nicht für eine Bewertung der akustischen Verträglichkeit ausreichten. Die nun angefochtene Maßnahme befasste sich hingegen mit einem konkreten Gutachten, das von Dr. CC erstellt worden war und das die Gemeinde für unglaubwürdig gehalten hatte, da dasselbe nicht das verwendete Fluggerät anführte und nicht auf tatsächlich vor Ort gemessenen Werten basierte. Aus dem Vergleich der

³⁷⁶ Staatsgesetz vom 7.08.1990, Nr. 241 („Neue Bestimmungen im Bereich des Verwaltungsverfahrens und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen“).

beiden Maßnahmen ging laut angerufenem Gericht hervor, dass die zweite Ablehnung nach einer neuen Untersuchung (istruttoria) und auf der Grundlage von Gründen getroffen wurde, die sich von den ursprünglich genannten unterschieden. Im Fall der angefochtenen Maßnahme machte die Gemeinde nämlich die technischen Mängel des dem Antrag beigefügten Gutachtens geltend, die eine sachgerechte Bewertung der Lärmbelastung durch den Hubschrauberlandeplatz nicht zugelassen hätten.

In der Rechtsprechung bestand und besteht laut angerufenem Verwaltungsgericht die Unterscheidung zwischen anfechtbaren Bestätigungsakten (atti di conferma) im eigentlichen Sinne und rein bestätigenden Akten, die als nicht anfechtbar gelten, darin, ob der nachfolgende Akt ohne eine neue Ermittlung (nuova istruttoria) und ohne neue Abwägung der Interessen (nuova ponderazione degli interessi) erlassen wurde.

Ein Verwaltungsakt, dessen Erlass eine erneute Prüfung der Sachlage vorausging, die zur vorherigen Maßnahme geführt hatte, kann im Falle der erneuten Untersuchung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände nicht als rein bestätigend und somit unanfechtbar angesehen werden.

Eine rein bestätigende, nicht anfechtbare Maßnahme liegt hingegen dann vor, wenn sich die Verwaltung darauf beschränkt, das Bestehen einer früheren Maßnahme festzustellen, ohne eine neue Untersuchung durchzuführen und ohne eine neue Begründung anzugeben. Im vorliegenden Fall wurde der angefochtene Verwaltungsakt, obwohl er im Ergebnis mit der vorherigen Ablehnung der Unbedenklichkeitserklärung hinsichtlich der Lärmbelastung identisch war, auf der Grundlage einer neuen Ermittlungstätigkeit und mit einer anderen Begründung erlassen. Es handelte sich somit offensichtlich um einen Verwaltungsakt, der nicht - wie die Gemeinde in ihrer Verteidigung behauptete - als bloße Bestätigung der vorherigen Ablehnung angesehen werden konnte und daher sicherlich anfechtbar war.³⁷⁷

Unter inhaltlichen Gesichtspunkten kam laut angerufenem Verwaltungsgericht der unterlassenen Mitteilung der Hinderungsgründe gemäß Art. 11-bis des Landesgesetzes Nr. 17/1993³⁷⁸ (auf staatlicher Ebene gemäß entsprechendem Art. 10-bis des Staatsgesetzes Nr. 241/1990) im vorliegenden Fall besondere Bedeutung zu, da die Klägerin nicht in die Lage versetzt worden war, ihren entscheidenden Beitrag zu dem sie unmittelbar betreffenden Verfahren zu leisten. Dies galt umso mehr, als die Antragstellerin, die sich darüber beschwerte, dass sie keine Mitteilung erhalten hatte, geltend machte, dass sie, wenn sie die Möglichkeit gehabt hätte, sich mit der Verwaltung auszutauschen, hätte neue und entscheidende Elemente in das Verfahren einbringen können, welche die Auffassung der Gemeinde hätten ändern und deren endgültige Entscheidung wahrscheinlich in eine andere, für die nunmehrige Klägerin günstige Richtung gelenkt hätten. Dies betraf insbesondere die behauptete Zulässigkeit der Bewertung der Lärmbelastung auf der Grundlage von Simulationsmodellen, wie sie in anderen Gemeinden durchgeführt wurde, und auf die Repräsentativität des in dem Gutachten berücksichtigten Luftfahrzeugmodells; damit wären die Einwände der Gemeinde hinsichtlich der angeblichen Notwendigkeit, Messungen vor Ort durchzuführen und das konkret verwendete Flugzeug anzugeben, widerlegt worden.

Auch die Behauptung der beklagten Gemeinde, wonach es sich nicht um ein Verfahren auf Antrag einer Partei handelte, sondern um einen Akt zwischen Behörden im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Genehmigung für die Errichtung eines Hubschrauberlandeplatzes durch das E.N.A.C., konnte laut angerufenem Verwaltungsgericht der vorgebrachten Rüge nicht standhalten: Die These der Gemeinde

³⁷⁷ Im Orig.: „[...] Ebbene, è noto che in giurisprudenza la distinzione tra atti di conferma in senso proprio, che si considerano impugnabili, e atti meramente confermativi, non impugnabili, viene ravvisata nella circostanza che l'atto successivo sia stato adottato o meno senza una nuova istruttoria e una nuova ponderazione degli interessi. Si esclude, in particolare, che possa considerarsi meramente confermativo rispetto a un atto precedente, e, dunque, non impugnabile, quello la cui adozione sia stata preceduta da un riesame della situazione che aveva condotto al precedente provvedimento, mediante un nuovo esame degli elementi di fatto e di diritto che caratterizzano la fattispecie considerata. Ricorre invece l'atto meramente confermativo, non impugnabile, allorché l'Amministrazione si limiti a dichiarare l'esistenza di un suo precedente provvedimento, senza compiere alcuna nuova istruttoria e senza una nuova motivazione (ex multis di recente C.d.S. sez. III, sentenza n. 7581/2024). Nel caso che occupa il Collegio, l'atto impugnato, benché uguale nell'esito al precedente diniego del nulla osta di impatto acustico, peraltro nemmeno richiamato, è stato emesso sulla scorta di una nuova istruttoria e di una diversa motivazione. Si tratta, all'evidenza, di un atto che non può dirsi - come pretende la difesa comunale - di mera conferma del precedente diniego ed è, perciò, certamente impugnabile [...].”

³⁷⁸ Landesgesetz vom 22.10.1993, Nr. 17 („Regelung des Verwaltungsverfahrens“), bis zur Gesetzesnovelle vom 4.05.2016, Nr. 9: „Regelung des Verwaltungsverfahrens und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen“.

wurde bereits durch Art. 5 Buchst. c) der E.N.A.C.-Verordnung (Ed. Nr. 1 vom 5.5.2023) widerlegt, wie sich bereits aus den vom E.N.A.C. selbst bereitgestellten „Technischen Erläuterungen zur Verordnung zur Liberalisierung der Nutzung von Landeplätzen (Flugplätzen, Wasserlandeplätzen, Hubschrauberlandeplätzen)“ ergab. Der Art. 5 sah unter der Überschrift „Errichtung“ nämlich vor wie folgt: „Der Betreiber übermittelt dem ENAC vor Beginn der Nutzung des Landeplatzes [...] die Bewertung der Lärmbelastung durch den Landeplatz“. In Bezug auf Art. 5 Buchst. c) der „Verordnung“ wurde in den genannten „Erläuterungen“ präzisiert, „dass die von der örtlich zuständigen Gemeinde erteilte Unbedenklichkeitserklärung, sofern vorhanden, oder die gemäß Gesetz 447/1995 erstellte Bewertung der Lärmbelastung übermittelt werden musste.“³⁷⁹ Die einschlägige Rechtsvorschrift sah also vor, dass der **Antragsteller, der eine Genehmigung des E.N.A.C. erhalten wollte, die Unbedenklichkeitsbescheinigung hinsichtlich der Lärmauswirkungen bei der Gemeinde einholen musste, in deren Gebiet sich das für den Landeplatz gewählte Gebiet befand. Das Verfahren bei der Gemeindeverwaltung war von der Privatperson einzuleiten, wie es auch im vorliegenden Fall geschah**, in dem sich [ZZ] mit einem entsprechenden Antrag auf Erteilung der Unbedenklichkeitserklärung hinsichtlich der Lärmauswirkungen an die Gemeinde gewandt hatte. Das Verfahren, das bei der angefochtenen Ablehnung endete, stellte daher ein von der Partei eingeleitetes Verfahren dar, in Bezug auf welches das Prinzip der Teilnahme am Verwaltungsverfahren galt, die durch Art. 10-bis des Staatsgesetzes Nr. 241/1990 in die staatliche Rechtsordnung und durch den entsprechenden Art. 11-bis (Mitteilung der Hinderungsgründe für die Annahme des Antrages) des Landesgesetzes Nr. 17/1993 in die Rechtsordnung der Autonomen Provinz Bozen eingeführt und der Klägerin laut angerufenem Verwaltungsgericht unrechtmäßig verweigert wurde.³⁸⁰ Das Verwaltungsgericht gab in diesem Sinne der Klage des Flugunternehmens statt.

³⁷⁹ Im Orig.: „[...] Come correttamente osserva la ricorrente, a confutare la tesi dell'Amministrazione concorre l'art. 5, lett. c) del Regolamento E.N.A.C. ed. n. 1 del 5.5.2023, come precisato dai 'Chiarimenti tecnici relativi al Regolamento di Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (Avio-Idr-Elisuperfici)', forniti dall'E.N.A.C. medesimo [...]. L'art. 5, sotto la rubrica 'Istituzione', dispone: 'Il gestore trasmette all'ENAC prima della data d'inizio della gestione dell'aviosuperficie [...] la valutazione sull'impatto acustico dell'aviosuperficie' [...]. Con riferimento all'art. 5, lett. c), del 'Regolamento', i 'Chiarimenti' in parola hanno precisato 'che dev'essere trasmesso il nulla osta rilasciato dal Comune territorialmente competente, se presente, ovvero la valutazione sull'impatto acustico redatta ai sensi della legge 447/1995 [...]'.“

³⁸⁰ Im Orig.: „[...] La normativa di riferimento, dunque, pone a carico dell'interessato che voglia conseguire l'autorizzazione dell'E.N.A.C., l'onere di conseguire il nulla osta acustico rilasciato dal Comune nel cui territorio si trova l'area prescelta. Ad attivare il procedimento presso l'Amministrazione comunale è certamente il privato, come avvenuto, nei fatti, anche nel caso all'esame, in cui la [ZZ] si è rivolta al Comune con un'apposita istanza volta al conseguimento del nulla osta acustico. Il procedimento culminato nell'impugnato diniego si configura, pertanto, come procedimento attivato dall'istanza di parte, in relazione al quale opera lo strumento partecipativo introdotto nell'ordinamento statale dall'art. 10-bis della legge n. 241/1990 e in quello provinciale dall'omologo art. 11-bis della L.P. n. 17/1993, strumento partecipativo illegittimamente negato alla ricorrente [...]“

15) STATISTIK 1997 - 2024

	Ausgestellte Ermächtigungen	Meldungen von Flügen in Ausnahme	Abgelehnte Anträge auf Ermächtigung	Vorgehaltene Übertretungen	Rekurse vor Landesgerichten
1997					
1998				3	
1999	17		1	6	5
2000	22		5	3	3
2001	25		1	4	1
2002	21			1	
2003	33		5	15	4
2004	34			13	4
2005	35		2	8	1
2006	31		3	10	3
2007	25		4	6	2
2008	6			14	1
2009	17		1	14	3
2010	17			18	1
2011	15			14	13
2012	19		2	9	4
2013	24			12	2
2014	32			12	5
2015	23			4	0
2016		72		8	2
2017		48	1	0	0
2018		46	0	0	0
2019		72		2	0
2020		42		0	0
2021		40		2	0
2022		50		0	0
2023		90	1	1 (annulliert)	0
2024		98	2	2 (1 archiviert)	0
2025		117	1	1	0

V.

16) EU-Verordnungen Nr. 945/2019, Nr. 947/2019 und Nr. 746/2020 zu den unbemannten Luftfahrzeugsystemen („UAS“ - Drohnen)

16.1 Delegierte Verordnung 2019/945 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme

Am 12. März 2019 erließ die Europäische Kommission gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit die *„Delegierte Verordnung 2019/945 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme“*.

Unter „unbemanntes Luftfahrzeug“ (unmanned aircraft - „UA“) ist dieser zufolge ein Luftfahrzeug zu verstehen, das ohne einen an Bord befindlichen Piloten autonom oder ferngesteuert betrieben wird oder dafür konstruiert ist.³⁸¹ Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (unmanned aircraft systems - „UAS“) - die sich laut Verordnungsdefinition aus dem unbemannten Luftfahrzeug sowie der Ausrüstung für dessen Fernsteuerung zusammensetzen³⁸² - (deren Betrieb mit den geringsten Risiken verbunden ist) gehören laut Verordnung der sog. „offenen“ Betriebskategorie an; dieselben sollten nicht den klassischen luftfahrttechnischen Zulassungsverfahren unterliegen. Für solche UAS sollte vielmehr auf die Möglichkeit zurückgegriffen werden, Harmonisierungsrechtsvorschriften der Gemeinschaft festzulegen. Folglich galt es, Anforderungen festzulegen, mit denen den mit dem Betrieb solcher UAS verbundenen Risiken begegnet werden konnte und die den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union in vollem Umfang Rechnung trugen.³⁸³ Die Verordnungsvorschriften sollten sich insbesondere auf die spezifischen Merkmale und Funktionen erstrecken, die notwendig waren, um die mit dem Betrieb dieser UAS verbundenen Risiken im Hinblick auf die Flugsicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten sowie die Luftsicherheit oder die Umwelt abzumildern.³⁸⁴ Die Verordnung sollte dabei auch für UAS gelten, die als „Spielzeug“ galten.³⁸⁵ Neben der „**offenen Kategorie**“ der UAS unterscheidet die in diesem Sinne formulierte EU-Verordnung 945/2019 letztlich die „**spezielle Kategorie**“ (specific category) und „**zulassungspflichtige Kategorie**“ (certified category).³⁸⁶ Die Mitgliedstaaten sollten die nötigen Maßnahmen treffen, damit gewährleistet wurde, dass UAS, die für den Betrieb in der „offenen“ Kategorie bestimmt waren, nur dann auf dem Markt bereitgestellt und in Betrieb genommen wurden, wenn sie bei vorschriftsmäßiger Verwendung die Gesundheit und Sicherheit von Personen, Haus- und Nutztieren oder das Eigentum nicht gefährdeten.³⁸⁷ Um im Interesse der

³⁸¹ Art. 3 Punkt 1 der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸² Art. 3 Punkt 3 der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸³ 1. Begründungserwägung der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸⁴ 2. Begründungserwägung der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸⁵ 5. Begründungserwägung der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸⁶ Art. 3 Punkte 5, 6 und 7 der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸⁷ 13. Begründungserwägung der Deleg. VO (EU) 2019/945.

Bürgerinnen und Bürgern für ein hohes Maß an Umweltschutz zu sorgen, sollten Lärmemissionen so weit wie möglich begrenzt werden.³⁸⁸

Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von UAS erforderten hingegen eine Zulassung, wenn die UAS eine der folgenden Bedingungen erfüllten:

- a) ihre charakteristische Abmessung betrug mindestens 3 m und sie waren so konstruiert, dass sie über Menschenansammlungen betrieben werden konnten;
- b) sie waren für die Beförderung von Menschen konstruiert;
- c) sie waren für den Transport gefährlicher Güter konstruiert und erforderten ein hohes Maß an Robustheit zur Minderung der Risiken für Dritte bei einem Unfall;
- d) sie wurden in der in Art. 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Betriebskategorie „speziell“ eingesetzt, und aus der von der zuständigen Behörde nach einer Risikobewertung nach Art. 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilten Betriebsgenehmigung ging hervor, dass das Betriebsrisiko ohne eine Zulassung der UAS nicht angemessen abgemildert werden konnte.³⁸⁹

Die Delegierte Verordnung Nr. 945/2019 sollte am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung (am 11.06.2019) im Amtsblatt der Europäischen Union³⁹⁰ und demnach am 1. Juli 2019 in Kraft treten.

16.2 Durchführungsverordnung 2019/947 der Kommission über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge

Am 24. Mai 2019 folgte die *„Durchführungsverordnung 2019/947 der Kommission über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge“*, welche detaillierte Bestimmungen für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme sowie für das Personal, darunter auch für Fernpiloten und an diesem Betrieb beteiligte Organisationen beinhaltete.³⁹¹

Davon ausgehend, dass im „einheitlichen europäischen Luftraum“ unbemannte Luftfahrzeuge - unabhängig von ihrer Masse - und bemannte Luftfahrzeuge, seien es Flugzeuge oder Hubschrauber, nebeneinander betrieben werden können³⁹², sollte genauso wie in der bemannten Luftfahrt auch für Betreiber, einschließlich Fernpiloten, unbemannter Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme (unmanned aircraft system - UAS) sowie beim Betrieb solcher unbemannten Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugsysteme gelten, dass Vorschriften und Verfahren einheitlich umgesetzt und eingehalten werden.³⁹³ Angesichts der besonderen Merkmale des UAS-Betriebs sollte dieser so sicher sein wie die bemannte Luftfahrt.³⁹⁴

Technisch gesehen boten und bieten unbemannte Luftfahrzeuge eine große Vielfalt von Betriebsmöglichkeiten.³⁹⁵ Für den UAS-Betrieb sollten abhängig von der Höhe des jeweiligen Risikos, den Betriebsmerkmalen des betreffenden unbemannten Luftfahrzeugs und den Merkmalen des Betriebsbereichs Anforderungen an die Risikominderung gelten.³⁹⁶ Gestützt auf das Kriterium der Höhe des Risikos sollte die Festlegung der drei Betriebskategorien „offen“, „speziell“ und „zulassungspflichtig“ greifen³⁹⁷:

³⁸⁸ 14. Begründungserwägung der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁸⁹ Art. 40 Abs. 1 der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁹⁰ Art. 42 der Deleg. VO (EU) 2019/945.

³⁹¹ Art. 1 der VO (EU) 2019/947.

³⁹² 1. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

³⁹³ 2. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

³⁹⁴ 3. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

³⁹⁵ 4. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

³⁹⁶ 7. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

³⁹⁷ 5. Begründungserwägung und Art. 3 der VO (EU) 2019/947.

Für den Betrieb in der „**offenen**“ Kategorie, der mit den geringsten Risiken verbunden sein sollte, sollten keine UAS vorgeschrieben werden, die den klassischen luftfahrttechnischen Zulassungsverfahren unterliegen; dieser Betrieb sollte vielmehr mit UAS der Klassen durchgeführt werden, die in der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission (2) festgelegt wurden/sind.³⁹⁸

Der Betrieb in der „**speziellen**“ Kategorie sollte für andere, mit höherem Risiko behaftete Betriebsarten gelten, wofür eine eingehende Risikobewertung durchgeführt werden sollte, um festzustellen, welche Anforderungen für den sicheren Betrieb notwendig waren/sind.³⁹⁹

Für den Betrieb in der „**zulassungspflichtigen**“ Kategorie sollten zusätzlich zur Zulassung des Luftfahrzeugs nach der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 grundsätzlich auch Vorschriften für die Zulassung des Betreibers sowie für die Vergabe von Fernpiloten-Lizenzen gelten.⁴⁰⁰

Für die Kennzeichnung und Identifizierung unbemannter Luftfahrzeuge und die Registrierung der Betreiber unbemannter Luftfahrzeuge oder zulassungspflichtiger unbemannter Luftfahrzeuge sollten Vorschriften und Verfahren festgelegt werden.⁴⁰¹

Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugs, das bei einem Aufprall auf einen Menschen eine kinetische Energie von über 80 Joule übertragen konnte/kann, oder dessen Betrieb ein Risiko für den Schutz der Privatsphäre, der personenbezogenen Daten, die Sicherheit oder die Umwelt darstellt, sollten registriert werden.⁴⁰²

Studien haben gezeigt, dass unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Startmasse von 250 g und darüber Sicherheitsrisiken bergen, weshalb UAS-Betreiber solcher unbemannten Luftfahrzeuge verpflichtet werden sollten, beim Betrieb eines solchen Luftfahrzeugs in der „offenen“ Kategorie sich selbst zu registrieren.⁴⁰³

Die Informationen über die Registrierung zulassungspflichtiger unbemannter Luftfahrzeuge und registrierungspflichtiger Betreiber unbemannter Luftfahrzeuge sollten in digitalen, harmonisierten und interoperablen nationalen Registrierungssystemen gespeichert werden, die es den zuständigen Behörden ermöglichen, diese Informationen abzufragen und auszutauschen. Die Mechanismen zur Gewährleistung der Interoperabilität der in dieser Verordnung genannten nationalen Datenbanken sollten die Vorschriften, die für die künftige, in Artikel 74 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Datenbank gelten, nicht berühren.⁴⁰⁴

Nach Artikel 56 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 galt diese Verordnung unbeschadet der für die Mitgliedstaaten bestehenden Möglichkeit, nationale Vorschriften zu erlassen, um den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fielen, beispielsweise aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder zum Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten nach dem Unionsrecht, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen.⁴⁰⁵

UAS-Betreiber und Fernpiloten sollten sicherstellen, dass sie über die für den beabsichtigten Betrieb geltenden Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten, insbesondere in Bezug auf Sicherheit, Schutz der Privatsphäre, Datenschutz, Haftung, Versicherung, Gefahrenabwehr und **Umweltschutz**, angemessen informiert waren/sind.⁴⁰⁶

Einige Bereiche, wie Krankenhäuser, Menschenmengen, Anlagen und Einrichtungen wie Strafvollzugsanstalten oder Industrieanlagen, höchste und höhere Regierungsstellen, **Naturschutzgebiete** oder bestimmte Objekte der Verkehrsinfrastruktur konnten für einige Formen oder alle Formen des UAS-Betriebs besonders sensibel sein. Dies sollte nicht die

³⁹⁸ 8. Begründungserwägung und Art. 3 der VO (EU) 2019/947.

³⁹⁹ 9. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁰ 11. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰¹ 13. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰² 14. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰³ 15. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁴ 17. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁵ 18. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁶ 20. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

Möglichkeit der Mitgliedstaaten berühren, nationale Vorschriften zu erlassen, um den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fielen, **beispielsweise aus Gründen des Umweltschutzes**, der öffentlichen Sicherheit oder zum Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten nach dem Unionsrecht, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen.⁴⁰⁷

Lärm und sonstige Emissionen unbemannter Luftfahrzeuge sollten unter Berücksichtigung der Betriebsbedingungen und der unterschiedlichen landesspezifischen Merkmale einzelner Mitgliedstaaten, wie etwa der Bevölkerungsdichte, dort so weit wie möglich verringert werden, wo Lärm und Emissionen ein Problem darstellten. Mit Blick auf eine größere gesellschaftliche Akzeptanz des UAS-Betriebs enthielt die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 Angaben zum höchstzulässigen Lärmpegel für unbemannte Luftfahrzeuge, die in der „offenen“ Kategorie in der Nähe von Menschen betrieben wurden. In der „speziellen“ Kategorie sind Betreiber gehalten, Leitlinien für ihre Fernpiloten auszuarbeiten, damit während des gesamten Flugbetriebs die Belästigungen für Mensch und Tier so gering wie möglich gehalten werden.⁴⁰⁸

Der neue Rechtsrahmen für den UAS-Betrieb sollte die geltenden, anderweitig im Unionsrecht und im nationalen Recht festgelegten Umwelt- und Naturschutzaufgaben nicht berühren.⁴⁰⁹

Das „U-Space-System“ einschließlich seiner Infrastruktur, Dienste und Verfahren für den sicheren UAS-Betrieb, das deren Einbeziehung in das Luftfahrtsystem unterstützte, war zwar noch in Aufbau, doch mit dieser Verordnung sollten bereits jetzt Anforderungen an die Umsetzung der drei Grundpfeiler des U-Space-Systems festgelegt werden - Registrierung, Geo-Sensibilisierung und Fernidentifikation - die es weiter zu vervollständigen galt.⁴¹⁰

Nachdem Flugmodelle als UAS galten und dem Flugmodellbetrieb in Vereinen und Vereinigungen ein gutes Sicherheitsniveau bescheinigt wurde, sollte es auch unter Berücksichtigung der in den Mitgliedstaaten vorhandenen bewährten Verfahren einen nahtlosen Übergang von den verschiedenen nationalen Systemen zum neuen Rechtsrahmen der Union geben, damit Flugmodell-Vereine und -Vereinigungen ihren Betrieb unverändert fortführen konnten.⁴¹¹

Angesichts des im Anhang dieser Verordnung dargelegten guten Sicherheitsniveaus der Luftfahrzeuge der Klasse C4, sollte der mit nur geringem Risiko behaftete Betrieb solcher Luftfahrzeuge in der „offenen“ Kategorie erlaubt werden. Solche häufig von Flugmodellbetreibern eingesetzten Luftfahrzeuge waren verglichen mit anderen Klassen unbemannter Luftfahrzeuge einfacher gestaltet und sollten daher keinen unverhältnismäßigen technischen Anforderungen unterliegen.⁴¹²

⁴⁰⁷ 21. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁸ 22. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴⁰⁹ 25. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴¹⁰ 26. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴¹¹ 27. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

⁴¹² 28. Begründungserwägung der VO (EU) 2019/947.

16.3 Durchführungsverordnung 2020/746 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 hinsichtlich der Verschiebung der Anwendungsfristen bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie

Am 4. Juni 2020 folgte die *„Durchführungsverordnung 2020/746 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 hinsichtlich der Verschiebung der Anwendungsfristen bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19- Pandemie“*.

Durch Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie wurde die Fähigkeit der Mitgliedstaaten und der Luftfahrtindustrie, sich auf die Anwendung der kurz vorher angenommenen Durchführungsverordnungen im Bereich der Flugsicherheit vorzubereiten, erheblich eingeschränkt.⁴¹³ So war auch eine Verzögerung bei der ordnungsgemäßen und fristgerechten Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission und insbesondere bei der Einrichtung digitaler und interoperabler Registrierungssysteme unvermeidlich.⁴¹⁴ Die Verzögerungen wirkten sich wiederum negativ auf die Fähigkeit der Hersteller aus, unbemannte Flugsysteme („UAS“ in Verkehr zu bringen, die den neuen einheitlichen Anforderungen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission entsprachen.⁴¹⁵ Alle genutzten UAS-Baumuster sollten daher für weitere sechs Monate weiter betrieben werden dürfen und die Anwendungsfristen der DfVO Nr. 2019/947 verschoben werden, damit AUS-Betreiber unbemannte Luftfahrzeuge, die der Delegierten Verordnung 2019/945 nicht genügten, für weitere sechs Monate nutzen konnten.⁴¹⁶ Letztlich wurden mit der DfVO Nr. 2020/746 neben der Verlängerung unterschiedlicher in der DfVO (EU) 2019/947 vorgesehenen Termine und Fristen auch das Inkrafttreten der DfVO selbst auf den 31.12.2020 verschoben.⁴¹⁷

⁴¹³ 1. Begründungserwägung der VO (EU) 2020/746.

⁴¹⁴ 3. Begründungserwägung der VO (EU) 2020/746.

⁴¹⁵ 4. Begründungserwägung der VO (EU) 2020/746.

⁴¹⁶ 4. Begründungserwägung der VO (EU) 2020/746.

⁴¹⁷ Art. 1 Abs. 1 der VO (EU) 2020/746.

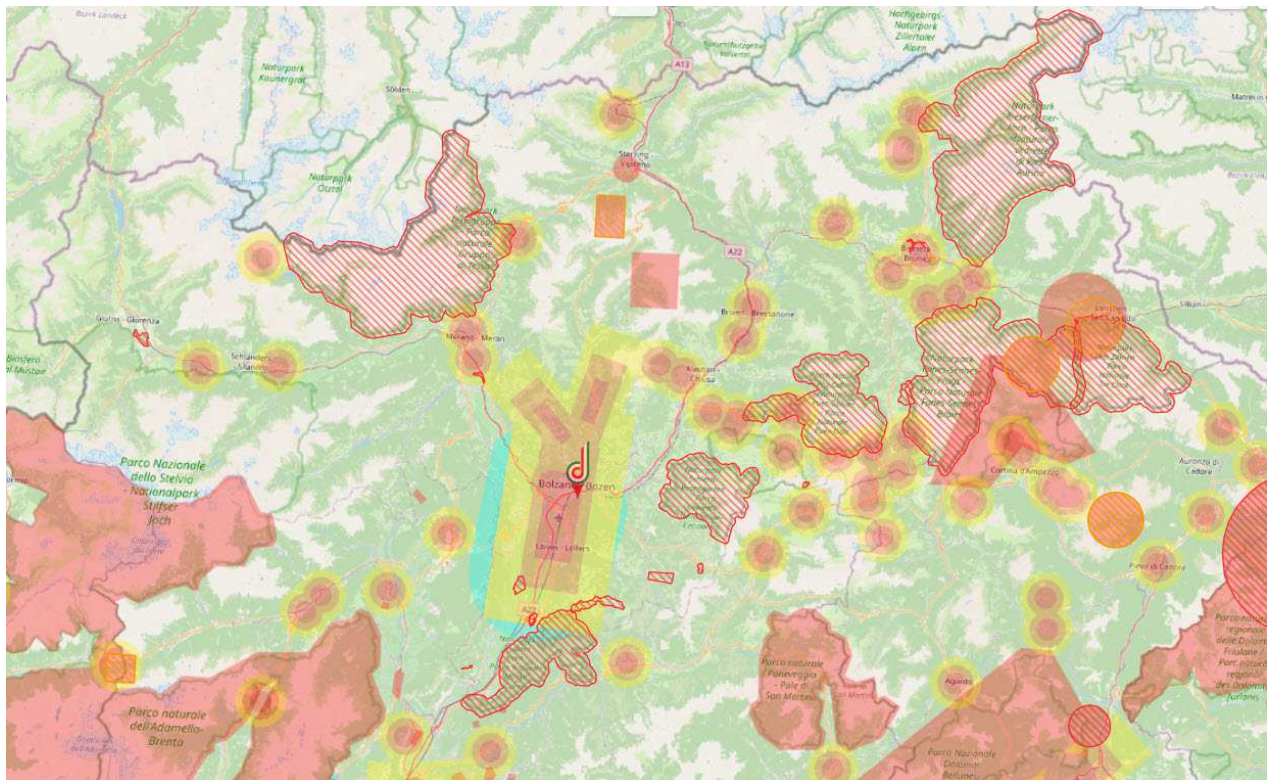
16.4 Drohnenflüge in den Südtiroler Schutzgebieten

Zum **Schutz der Umwelt** wurden in Zusammenarbeit mit der Zivilen Luftfahrtbehörde (ENAC) **18 Flächen, sog. geografische UAS⁴¹⁸-Gebiete** in Südtirol ausgewiesen. Laut **Art. 2 Ziffer 4** der **Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge** ist eine „geografisches UAS-Gebiet“ (UAS geographical zone) *„ein von der zuständigen Behörde festgelegter Teil des Luftraums, der den UAS-Betrieb ermöglicht, einschränkt oder ausschließt, um den mit dem UAS-Betrieb verbundenen Risiken für die Sicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten, die Sicherheitslage oder die Umwelt Rechnung zu tragen“*. Die **ENAC-Verordnung „UAS-IT“** verfolgt das Ziel, den rechtlichen Rahmen der EU-Verordnung Nr. 2019/947 zu vervollständigen und legt die Anforderungen für private und staatliche UAS fest, die nicht bereits von bereichsspezifischen Bestimmungen vorgesehen sind. Die erwähnten 18 UAS-Gebiete sind im **Schreiben der Zivilen Luftfahrtbehörde PROT-09/12/2022-0153215-P unter dem Titel „ENV-002 – Aree protette della Provincia di Bolzano“** aufgeführt. Es handelt sich dabei um folgende Schutzgebiete:

- 1) Biotop **Stegener Ahrau** (Gemeinde Bruneck),
- 2) Biotop **Castelfeder** (Gemeinden Montan, Auer, Neumarkt),
- 3) Biotop **Kalterer See** (Gemeinde Kaltern),
- 4) Biotop **Fennberger See** (Gemeinde Margreid),
- 5) Biotop **Rienzau** (Gemeinde Toblach),
- 6) Biotop **Schludernser Au** (Schluderns, Glurns, Prad am Stilfserjoch),
- 7) Biotop **Falschauerermündung** (Lana, Meran),
- 8) Naturdenkmal **Steinerne Stadt** (Wolkenstein in Gröden),
- 9) Naturdenkmal **Bletterbachschlucht** (Aldein),
- 10) Naturdenkmal **Karer See** (Welschnofen),
- 11) Naturpark **Fanes-Sennes-Prags** (Toblach, Prags, Olang, Abtei, Enneberg, Wengen),
- 12) Naturpark **Texelgruppe** (Schnals, Naturns, Partschins, Algund, Tirol, Riffian, St. Martin in Passeier, Moos in Passeier),
- 13) Naturpark **Trudner Horn** (Altrei, Montan an der Weinstraße, Neumarkt, Salurn, Truden im Naturpark),
- 14) Naturpark **Puez Geisler** (Villnöß, St. Ulrich, St. Christina in Gröden, Wolkenstein in Gröden, Corvara, Abtei, St. Martin in Thurn),
- 15) Naturpark **Schlern-Rosengarten** (Kastelruth, Tiers, Völs),
- 16) Naturpark **Drei Zinnen** (Toblach, Sexten, Innichen),
- 17) Naturpark **Rieserferner-Ahrn** (Sand in Taufers, Gais, Percha, Rasen-Antholz, Ahrntal, Prettau),
- 18) **Armentarawiesen** (Wengen, Abtei).

⁴¹⁸ **UA** steht für „*unmanned aircraft*“, deutsch: „unbemanntes Luftfahrzeug“. Es handelt sich dabei um ein Fluggerät, das entweder autonom oder ferngesteuert betrieben wird - ohne einen Piloten an Bord - oder speziell für einen solchen Betrieb konzipiert ist. **UAS** steht für „*unmanned aircraft systems*“, deutsch: „unbemannte Luftfahrzeugsysteme“; sie bestehen aus dem unbemannten Luftfahrzeug sowie der Ausrüstung für dessen Fernsteuerung.

Die angeführten 18 Gebiete mit **Flugverbot für Drohnen unter 25 Kilogramm**⁴¹⁹ sind auf der vom ENAV (Ente Nazionale Aviazione Civile) verwalteten Plattform D-Flight (rot schraffierte Flächen) veröffentlicht.



420

Die UAS-Gebiete mit besonderen **Einschränkungen für Drohnenflüge zum Schutz der Umwelt** umfassen somit derzeit (31.10.2025):

- die **sieben Südtiroler Naturparks**,
- **sechs Biotope**, die zugleich Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 sind,
- **das Natura 2000-Gebiet „Armentarawiesen“** sowie
- **drei Naturdenkmäler.**

Es kann nicht ausreichend nachvollzogen werden, nach welchen Kriterien die derzeit veröffentlichten UAS-Gebiete ausgewählt wurden; sie umfassen weder sämtliche Natura 2000 Gebiete (einschließlich Vogelschutzgebiete)⁴²¹, noch jene regionalen Schutzgebiete, die im staatlichen amtlichen Verzeichnis der Schutzgebiete⁴²² angeführt sind. Die Vervollständigung

⁴¹⁹ Die geltenden Bestimmungen unterscheiden zwischen Drohnen mit einem Gewicht unter 25 Kilogramm und solchen ab 25 Kilogramm, wobei sich daraus wesentliche Unterschiede hinsichtlich der technischen Anforderungen, behördlichen Genehmigungen und zulässigen Einsatzbereiche ergeben. Eine eigene Kategorie stellen darüber hinaus die Drohnen mit einem Gewicht unter 250 Gramm dar.

⁴²⁰ Siehe: <https://www.d-flight.it/web-app/>, am 29.10.2025. Vgl. Übersicht der Südtiroler Schutzgebiete mit Drohnen-Flugverbot (Szand 19.06.2025), unter: Dienst|CIVIS, Südtiroler Bürgernetz: Drohnenflüge in Schutzgebieten, am 31.10.2025.

⁴²¹ Derzeit sind in Südtirol 45 Besondere Schutzgebiete (BSG) gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und 17 Besondere (Vogel) Schutzgebiete (BSG) gemäß Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen. Sie bilden das Schutzgebietsnetz „Natura 2000“. Vgl. Anhänge D und E des Landesgesetzes vom 12.05.2010, Nr. 6, in geltender Fassung.

⁴²² Im staatlichen amtlichen Verzeichnis der Schutzgebiete (Elenco ufficiale delle aree protette) scheinen derzeit der Nationalpark, die 7 Naturparks und 27 Biotope auf. Vgl.: Dekret des Ministers für Umwelt und den Schutz des Gebiets sowie des Meeres vom 27.04.2010 („Genehmigung des ajourierten Schemas bezüglich des VI. amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete im Sinne des Artikels 3 Absatz 4 des Gesetzes vom 6. Dezember 1994, Nr. 394

der Veröffentlichung der Schutzgebiete mit Drohnenverbot steht derzeit (31.10.2025) demnach noch aus. Innerhalb der 18 festgelegten geografischen UAS-Gebiete in Südtirol ist der Betrieb von Drohnen untersagt. Ausnahmen gelten jedoch in folgenden Fällen:

- a) **Drohnenflüge im Auftrag staatlicher Stellen** gemäß Artikel 744 ff. des See- und Luftfahrtsgesetzbuchs (Codice della Navigazione)⁴²³,
- b) **Drohnen mit einem Gewicht unter 25 Kilogramm**, sofern sie für Tätigkeiten im öffentlichen Interesse oder im Auftrag bzw. in Zusammenarbeit mit der für das jeweilige Schutzgebiet zuständigen Verwaltungsbehörde eingesetzt werden. In diesen Fällen ist eine **Mitteilung** an das Landesamt für Natur erforderlich. Ein entsprechendes Formular steht seit 2024⁴²⁴ auf der Webseite der Landesabteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung bzw. civis.bz.it-Seite der Autonomen Provinz Bozen⁴²⁵ zur Verfügung, demgemäß die Mitteilung mindestens 15 Arbeitstage vor Durchführung der UAS-Tätigkeit eingereicht werden muss.

Für **wissenschaftliche Forschungsprojekte** sowie für **technische Erhebungen und Aufnahmen** mit Drohnen unter 25 Kilogramm kann eine **Ausnahmegenehmigung** beantragt werden. Auch hierfür ist das entsprechende Formular auf der Website der Landesverwaltung bereitgestellt, laut welchem der Antrag mindestens 15 Arbeitstage vor Durchführung der UAS-Tätigkeit eingereicht werden muss.

Im Hinblick auf das Gebiet des **Nationalparks Stilfserjoch** lässt sich die rechtliche Situation wie folgt darstellen:

Laut Entwurf der **Parkordnung des Nationalparks Stilfserjoch - Art. 24 Abs. 3** - ist das „*Starten, Landen und Überfliegen auf einer Höhe von weniger als 500 m vom Boden des Parkgebiets mit **Drohnen oder Modellflugzeugen ausschließlich in den Siedlungsbereichen in der D1- Zone** gestattet*“. Die D-Zonen entsprechen den bewohnten Gebieten innerhalb des Parks. Laut Art. 24 Abs. 4 der Parkordnung kann „*von den Beschränkungen für das Überfliegen mit Drohnen und Modellflugzeugen laut Absatz 3 [...] aus Gründen **wissenschaftlicher Forschung, wegen Forschungen zur Tierwelt, zum Management des Tierbestandes und zur Durchführung der unter Absatz 2 Buchstabe d) angeführten Tätigkeiten** [Luftbildvermessungen, Foto-, Film- und Fernhaufnahmen im Interesse des Parks, zu dessen Bewerbung und für eine nachhaltige Entwicklung] oder für **Werbetätigkeiten auf Initiative des Parks, mit vorheriger Genehmigung im Sinne von Absatz 5** abgewichen werden*“. Der folgende Abs. 5 des Art. 24 der Parkordnung legt im Detail fest, welche Angaben im Antrag an die Parkbehörde enthalten sein müssen.

und des Artikels 7 Absatz 1 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 28. August 1997, Nr. 281“), veröffentl. im Gesetzesanzeiger der Republik vom 31. Mai 2010, Nr. 115, S. 4, 25, 42-44.

⁴²³ Der **Art. 744 des See- und Luftfahrtsgesetzbuches** (Codice della Navigazione) lautet:

„Art. 744 Aeromobili di Stato e aeromobili privati

Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle Forze di polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio di Stato.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati.

Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.”

⁴²⁴ Siehe: <https://parcs-naturai.provincia.bz.it/de/news/schutzgebiete-drei-neue-online-dienste-fur-genehmigungen>, am 27.10.2025.

⁴²⁵ Siehe: <https://civis.bz.it/de/dienste/dienst.html?id=1042564> und <https://civis.bz.it/de/dienste/dienst.html?id=1042644>, am 27.10.2025.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Verfahren zur Genehmigung des Parkplans und der Parkordnung mit Beschluss der Landesregierung Nr. 522/2022 zwar eingeleitet, jedoch noch nicht (Nov. 2025) abgeschlossen wurde. Laut **Art. 7 Abs. 3 und Art. 8 Abs. 3 des Landesgesetzes vom 16. März 2018, Nr. 4** („Nationalpark Stilfserjoch“) müssen die zuständigen Behörden ab dem Datum der ersten Beschlussfassung über den Parkplan bzw. die Parkordnung *„jede Entscheidung über Eingriffe aussetzen, wenn sie befinden, dass sie zu den Festsetzungen der Parkordnung im Widerspruch stehen“*.

Anhang

- a) Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“), in der ursprünglichen Fassung (1997-2007)
- b) Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“), in geltender Fassung [31.10.2025]
- c) Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008, Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“) - aufgehoben [2015]
- d) Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“), in geltender Fassung [31.10.2025]

a) Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“) in ursprünglicher Fassung (1997-2007)

Kundgemacht im Amtsblatt der Region vom 11.11.1997, Nr. 53.

Art. 1 Anwendungsbereich

(1) Zum Schutze der natürlichen Umwelt und auch zum Schutze vor Lärmbelästigung ist es in Südtirol verboten, in Gebieten, die unter Landschaftsschutz stehen, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als fünfhundert Meter zu überfliegen.

(2) Das in Absatz 1 genannte Verbot wird nicht auf Materialtransportdienste angewandt und gilt ebenfalls nicht für den Flugbetrieb im Bereich von Flughäfen.

(3) Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zur Vorbeugung gegen die mit dem Fluglärm verbundenen Risiken wird das Starten und Landen von motorbetriebenen Luftfahrzeugen auf dem Flughafen von St. Jakob/Bozen und auf den anderen Zivilflugplätzen des Landes sowie das Überfliegen des Bozner Talkessels für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts während der Nacht und am Nachmittag verboten; über welche Stunden sich das Verbot erstreckt, wird mit Beschluß der Landesregierung, der im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen ist, festgelegt.

(4) Dieses Gesetz wird nicht auf die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, auf die Linienflüge und auf bewilligte Nichtlinienflüge - einschließlich der Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung - angewandt.

(5) Der Landeshauptmann kann, auch abweichend von diesem Gesetz, für die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen und für Übungsflüge der Flugschulen zeitlich beschränkte Bewilligungen erteilen.

Art. 2 Verbote und Einschränkungen für Sport- und Freizeitflüge

(1) In ganz Südtirol ist es verboten, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeitaktivitäten in die Ski- und Berggebiete zu befördern.

(2) In ganz Südtirol ist es verboten, bei Sport- und Freizeitflügen Ortschaften, Siedlungen und Menschenansammlungen zu überfliegen sowie Gegenstände oder Flüssigkeiten abzuwerfen.

(3)⁴²⁶

(4) Der für das jeweilige Gebiet zuständige Bürgermeister ist befugt, Ausnahmen zu den in den Absätzen 2 und 3 genannten Verboten für einzelne Sport- oder Freizeitveranstaltungen oder Veranstaltungen im öffentlichen Interesse zu erlauben; die Erlaubnis darf für höchstens vier Stunden am Tag erteilt werden.

Art. 3 Geldbußen

(1) Es werden folgende Geldbußen auferlegt:

a) von 2.000.000 bis 12.000.000 Lire bei Nichtbeachtung von Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 2;

b) von 1.000.000 bis 6.000.000 Lire bei Nichtbeachtung von Artikel 1 Absatz 3.

(2) Im Wiederholungsfalle werden die in Absatz 1 vorgesehenen Geldbußen verdoppelt.

(3) Die Geldbußen werden vom Direktor der Landesabteilung Landschafts- und Naturschutz nach dem Landesgesetz vom 7. Jänner 1977, Nr. 9, geändert durch das Landesgesetz vom 18. August 1983, Nr. 31, auferlegt.

(4) Mit der Aufsicht über die Anwendung dieses Gesetzes werden die Organe der Stadt- und Ortspolizei und der Forstpolizei sowie, auf Antrag des Landeshauptmanns, die staatlichen Sicherheitsorgane betraut.

Dieses Gesetz ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es als Landesgesetz zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.

⁴²⁶ Die Bestimmungen gemäß Art. 2 Abs. 3 wurden nicht beurkundet, da der Verfassungsgerichtshof mit Urteil Nr. 271/1997 vom 18.-23.07.1997 diese für verfassungswidrig erklärt hatte.

b) LANDESGESETZ vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“) - derzeit in Kraft

Fassung nach Inkrafttreten der Gesetzesnovelle vom 23.07.2007, Nr. 6.

Artikel 1

Anwendungsbereich

- (1) Zum Schutz der natürlichen Umwelt und auch zum Schutz vor Lärmbelästigung ist es in den Gebieten, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung, als Naturparke und Biotope ausgewiesen sind, sowie im Bereich von übergemeindlichen landschaftlichen Gebietsplänen verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als 500 Metern zu überfliegen.
- (2) Dieselben Verbote gelten in Zonen, für welche die spezifische landschaftliche Unterschutzstellung diese vorsieht, sowie in allen Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe.
- (3) In dem in der Provinz Bozen gelegenen Gebiet des Nationalparks Stilfser Joch gelten die vom staatlichen Rahmengesetz über die Schutzgebiete vom 6. Dezember 1991, Nr. 394, vorgesehenen Flugbeschränkungen.
- (4) Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zur Vorbeugung gegen die mit dem Fluglärm verbundenen Risiken sind das Starten und Landen von motorbetriebenen Luftfahrzeugen sowie das Überfliegen des Bozner Talkessels für Rund- und Besichtigungsflüge, Übungsflüge, Reklameflüge, Sport- und Freizeitflüge und Flugzeugschleppstarts während der Nacht und am Nachmittag verboten; über welche Stunden sich das Verbot erstreckt, wird mit Beschluss der Landesregierung, der im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen ist, festgelegt.
- (5) Die in den Absätzen 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen Verbote gelten nicht für die Flugdienste der Streitkräfte und der Polizei, für Linienflüge, für Flüge im Rahmen des Zivilschutzes und der Flug- und Bergrettung, für Materialtransportdienste, für Flugeinsätze, die im Auftrag einer Organisationseinheit des Landes zu institutionellen Zwecken durchgeführt werden, sowie für den Flugbetrieb im Bereich von Flughäfen.
- (6) Die in den Absätzen 1, 2, 3 und 4 vorgesehenen Verbote gelten auch für die Fluggeräte, welche für Sport- und Freizeittätigkeiten im Sinne des Gesetzes vom 25. März 1985, Nr. 106, in geltender Fassung, verwendet werden.
- (7) Die Landesregierung erlässt eine Verordnung, die festlegt, in welchen Fällen für eine beschränkte Zeit Flüge für Arbeiten und Personentransporte, abweichend von den in den Absätzen 1, 2 und 3 enthaltenen Verboten, durchgeführt werden können, sofern es sich um Initiativen von begründetem öffentlichen Interesse handelt, die den bestehenden Umweltbestimmungen nicht widersprechen, und die Flugtätigkeit mit den Schutzvorgaben des betroffenen Gebietes vereinbar ist.

Artikel 2

Heliskiing sowie Einschränkungen für Sport- und Freizeitflüge

- (1) In ganz Südtirol ist es verboten, Personen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Skifahren und für andere Sport- und Freizeittätigkeiten in die Ski- und Berggebiete zu befördern.
- (2) Das Verbot laut Absatz 1 wird auch auf die in Artikel 1 Absatz 6 genannten Fluggeräte angewandt.

Artikel 3

Verwaltungsstrafen

- (1) Bei Nichtbeachtung der in diesem Gesetz enthaltenen Vorschriften wird eine Geldbuße von 1.000,00 Euro bis 6.000,00 Euro verhängt.
- (2) Im Wiederholungsfalle werden die in Absatz 1 vorgesehenen Geldbußen verdoppelt.
- (3) Mit der Aufsicht über die Anwendung dieses Gesetzes werden die Organe der Stadt- und Ortschaftspolizei und der Forstpolizei sowie, auf Antrag des Landeshauptmanns, die staatlichen Polizeiorgane betraut. In Zonen, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung, als Naturparke und Biotope ausgewiesen sind, wird mit der Aufsicht auch das Personal der Landesämter für Naturparke und für Landschaftsökologie betraut.

Artikel 4
Veröffentlichung durch die ENAV

(1) Die Autonome Provinz Bozen leitet die notwendigen Unterlagen für die Veröffentlichung dieses Gesetzes in den offiziellen Publikationen des Staates über die Luftfahrt und im AIP Italien an die Gesamtstaatliche Körperschaft für die Kontrolle des Luftverkehrs (ENAV) weiter.

Dieses Gesetz ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es als Landesgesetz zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.

c) Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008 Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“)

- aufgehoben (2015).

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die Fälle, in denen Flüge, abweichend von den in Artikel 1 Absätze 1 und 2 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, enthaltenen Verboten, erlaubt werden können.

Artikel 2

Art der Flüge

(1) Laut Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 dürfen nur Initiativen genehmigt werden, die im öffentlichen Interesse sind, und zwar:

- a) Flüge für Wissenschafts-, Forschungs- oder Studienzwecke,
- b) Flüge für protokollarische Zwecke, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig sind,
- c) der Transport von Personen für die Durchführung von Lokalausweisen im Rahmen der Instandhaltung technischer Strukturen und autorisierter Bauarbeiten sowie der Transport von Personen und Materialien zur autorisierten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist oder die zur Verfügung stehenden Alternativen zu kostspielig sind,
- d) Flüge für Luftaufnahmen für die Berichterstattung durch Rundfunk- und Fernsehanstalten im Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen, auch sportlicher Natur, oder für Luftaufnahmen für Sendungen kulturellen Inhalts (im öffentlichen Interesse und für touristische Belange),
- e) Flüge für Ausbildungszwecke.

(2) Nicht zulässig sind Werbe-, Marketing- oder gewerbliche Flüge für einzelne Betriebe. Erlaubt sind, Flüge für Werbe- und Marketingzwecke, die von Trägern öffentlichen Interesses in Auftrag gegeben werden.

(3) Für die Flüge müssen die kürzeste Flugroute und -dauer gewählt werden und die Umweltbelastung muss möglichst gering sein.

(4) Das Starten und Landen, sowie das Fliegen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen sind unterhalb von 500 Metern über dem Boden in geschützten Biotopen, laut Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung, in jedem Fall verboten.

Artikel 3

Antrag auf Erlaubnis

(1) Die Flugerlaubnis muss mindestens 48 Arbeitsstunden vor der Durchführung des Fluges bei der Landesabteilung Mobilität beantragt werden.

(2) Kann die Erlaubnis aus triftigen Gründen nicht innerhalb der Frist laut Absatz 1 beantragt werden, muss das Flugunternehmen auf jeden Fall die für die Erteilung der Flugerlaubnis zuständige Behörde und das gebietsmäßig zuständige Forstinspektorat über die Flugtätigkeit vor Beginn derselben rechtzeitig in Kenntnis setzen. Findet die Flugtätigkeit in Gebieten statt, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung, als Naturparke ausgewiesen sind, so muss dies auch der Landesabteilung Natur und Landschaft gemeldet werden.

(3) Kann eine Flugtätigkeit nicht genau vorausgeplant werden, muss das betreffende Flugunternehmen der für die Erteilung der Flugerlaubnis zuständigen Behörde unter Einhaltung der in Absatz 1 festgelegten Frist einen Zeitplan der möglichen Flüge mitteilen und sie über die tatsächliche Flugtätigkeit vor Durchführung derselben in Kenntnis setzen.

(4) Im Antrag sind anzugeben:

- a) Typ des Luftfahrzeuges,
- b) Personalien des Eigentümers des Luftfahrzeuges und des Inhabers der Fluglizenz,
- c) Personalien der Piloten oder Pilotinnen,
- d) Zweck des Fluges,
- e) Start- und Landeort,

- f) Start- und Landezeit,
- g) vorgesehene Flugroute.

(5) Im Falle von Flugtätigkeiten laut Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a) und d) ist dem Antrag eine Kopie der Beauftragung beizulegen.

(6) Die Landesabteilung Mobilität kann jederzeit weitere Unterlagen anfordern.

Artikel 4

Erlaubnis

(1) Die Flugerlaubnis wird vom Landeshauptmann erteilt. Sie wird dem Antragsteller und, zur Kenntnis, dem gebietsmäßig zuständigen Forstinspektorat und, sofern es sich um Flüge innerhalb von Naturparks handelt, der Landesabteilung Natur und Landschaft übermittelt.

(2) Die Erlaubnis muss genaue Vorschriften über die Durchführung des Fluges beinhalten.

Artikel 5

Ski - und Berggebiete

(1) Im Sinne von Artikel 2 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, gelten als

a) Skigebiete: Gebiete, die sich innerhalb der vom Landesskipistenplan als „Skigebiet“ und „Aufstiegsanlage“ festgelegten Zonen befinden oder an diese angrenzen,

b) Berggebiete: Gebiete über 1.600 Meter über dem Meeresspiegel.

Artikel 6

Strafen

(1) Bei nicht erlaubter oder nicht rechtzeitig gemeldeter Flugtätigkeit werden die Verwaltungsstrafen laut Artikel 3 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, verhängt.

(2) Die Verwaltungsstrafen werden vom Direktor der Landesabteilung Mobilität ausgestellt.

Diese Durchführungsverordnung ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, sie zu befolgen und für ihre Befolgung zu sorgen.

d) Dekret des Landeshauptmanns vom 10. April 2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“)

- in geltender Fassung [31.10.2025].

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt, gemäß Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, die Fälle, in denen Flüge, abweichend von den in Artikel 1 Absätze 1 und 2 dieses Gesetzes enthaltenen Verboten, durchgeführt werden können.

Artikel 2

Art der Flüge

(1) Durchgeführt werden können:

- a) Flüge für Wissenschafts-, Forschungs- oder Studienzwecke,
- b) Flüge für protokollarische Zwecke, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist,
- c) Flüge für den Transport von Personen zur Durchführung von Lokalausweisen im Rahmen der Instandhaltung technischer Strukturen und von durch die zuständigen Behörden autorisierten Bauarbeiten sowie für den Transport von Personen und Materialien zur autorisierten Baustelle, sofern der Einsatz des Luftfahrzeuges unerlässlich ist,
- d) Flüge für Luftaufnahmen für die Berichterstattung durch Rundfunk- und Fernsehanstalten im Zusammenhang mit der Durchführung von Großveranstaltungen, auch sportlicher Natur, oder für Luftaufnahmen für Sendungen kulturellen Inhalts (im öffentlichen Interesse und für touristische Belange),
- e) Flüge für Ausbildungszwecke,
- f) Flüge für Spielfilmaufnahmen in Kooperation oder mit Unterstützung des Landes,
- g) Versorgungsflüge für Schutzhütten und Almhütten.

(2) Es werden Flugkorridore vorgesehen, welche die Verbindung zwischen angrenzenden Tälern oder Örtlichkeiten ermöglichen. Diese Flugkorridore werden von der Landesregierung festgelegt und folgen in der Regel bereits bestehenden Straßenabschnitten.

(3) Für die Flüge müssen die kürzeste Flugroute und -dauer gewählt werden und die Umweltbelastung muss möglichst gering sein.

(4) In jedem Fall verboten sind das Starten und Landen sowie das Fliegen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen unterhalb von 500 Metern über dem Boden in geschützten Biotopen laut Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung.⁴²⁷

Artikel 3

Ständige Hubschrauberlandeflächen

(1) Die Errichtung von ständigen Hubschrauberlandeflächen in der Nähe von Naturparken, Natura 2000 Schutzgebieten, Biotopen und Schutzhäusern ist untersagt.

(2) Die Landesregierung bestimmt die ständigen Hubschrauberlandeflächen nach Einholung einer bindenden Stellungnahme der betroffenen Gemeinden und nach Ermächtigung durch die staatliche Zivilluftfahrtbehörde ENAC.

Artikel 4

Meldung

(1) Die Flüge laut Artikel 2 Absatz 1, sowie die Flugkorridore laut Artikel 2 Absatz 2, die Naturparke und Gebiete mit einer spezifischen landschaftlichen Unterschutzstellung betreffen, müssen der Landesabteilung Mobilität und dem gebietsmäßig zuständigen Forstinspektorat mindestens 24 Stunden vor Beginn der Flugtätigkeit gemeldet

⁴²⁷ Das Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 („Landschaftsschutz“) wurde durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“) ersetzt.

werden. Die 24 Stunden sind unter Berücksichtigung der Öffnungszeiten der Landesämter zu berechnen, damit diesen mindestens ein Arbeitstag für die notwendigen Überprüfungen zur Verfügung steht.

(2) Findet die Flugtätigkeit in Gebieten statt, die im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16, in geltender Fassung⁴²⁸, als Naturparke ausgewiesen sind, so muss die Meldung auch der Landesabteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung innerhalb der im vorhergehenden Absatz angeführten Frist, übermittelt werden.

(3) In der Meldung sind anzugeben:

- a) Art des Luftfahrzeuges,
- b) Personalien des Eigentümers oder der Eigentümerin des Luftfahrzeuges sowie des Inhabers oder der Inhaberin der Fluglizenz,
- c) Personalien der Piloten oder Pilotinnen,
- d) Zweck des Fluges,
- e) Start- und Landeort,
- f) Start- und Landezeit,
- g) vorgesehene Flugroute.

(4) Der Meldung ist eine Kopie der Beauftragung beizulegen.

(5) Die Landesabteilung Mobilität kann jederzeit weitere Unterlagen anfordern.

Artikel 5

Ski- und Berggebiete

(1) Im Sinne von Artikel 2 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, gelten als

- a) Skigebiete: Skigebiete laut Artikel 2 des Landesgesetzes vom 23. November 2010, Nr. 14⁴²⁹, und die daran angrenzenden Gebiete,
- b) Berggebiete: Gebiete über 1.600 Meter über dem Meeresspiegel.

Artikel 6

Strafen

(1) Bei fehlender, unvollständiger oder verspäteter Meldung gemäß Artikel 4 dieser Verordnung, werden die Verwaltungsstrafen laut Artikel 3 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15, in geltender Fassung, verhängt.

(2) Die Verwaltungsstrafen werden vom Direktor der Landesabteilung Mobilität ausgestellt.

Artikel 7

Aufhebung

(1) Das Dekret des Landeshauptmanns vom 8. Juli 2008, Nr. 34, ist aufgehoben.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Dekret tritt am Tag nach seiner Kundmachung im Amtsblatt der Region in Kraft.

Dieses Dekret ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.

⁴²⁸ Das Landesgesetz vom 25. Juli 1970, Nr. 16 („Landschaftsschutz“) wurde durch das Landesgesetz vom 10. Juli 2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“) ersetzt.

⁴²⁹ Landesgesetz vom 23. November 2010, Nr. 14 („Ordnung der Skigebiete“).

Quellenverzeichnis

Normative Akte auf Völkerrechtsebene

- Konvention von Chicago vom 7. Dezember 1944, übernommen in die Rechtsordnung der italienischen Republik mit gesetzesvertretendem Dekret vom 6.3.1948, Nr. 616 („Genehmigung der Internationalen Konvention über die zivile Luftfahrt, abgeschlossen am 7. Dezember in Chicago“), ratifiziert mit Staatsgesetz vom 17.4.1956, Nr. 561 („Ratifizierung im Sinne des Art. 6 des gesetzesvertretenden Statthalterdekrets vom 16. März 1946, Nr. 98 der in der Zeit der Verfassungsbildenden Versammlung von der Regierung erlassenen gesetzesvertretenden Dekrete“).

Normative Akte auf EU-Ebene

- Richtlinie 79/409/EWG des Europäischen Rates vom 2.04.1979 („Erhaltung der wild lebenden Vogelarten“).
- Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4.12.1989 („Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen“).
- Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2.03.1992 („Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe -1988“).
- Richtlinie 92/43/EWG des Europäischen Rates vom 21.05.1992 („Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen“).
- Richtlinie 1999/28/EG der Kommission vom 21.04.1999 („Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe -1988“).
- Richtlinie 83/206/EWG des Rates vom 21.04.1983 („Änderung der Richtlinie 80/51/EWG zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallflugzeugen“).
- Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.11.2009 („Erhaltung der wild lebenden Vogelarten“).
- Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4.07.2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union.
- Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme.
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24.05.2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme.
- Durchführungsverordnung (EU) 2020/746 der Kommission vom 4.06.2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 hinsichtlich der Verschiebung der Anwendungsfristen bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie.

Normative Akte auf Staatsebene

Königl. Dekrete

- Königliches Dekret vom 11.01.1925, Nr. 356 („Bestimmungen zum Flugverkehr“)
- Königliches Dekret vom 25.06.1940, Nr. 1370 („Änderung der Regelung der Luftfahrt“).
- Königliches Dekret vom 30.03.1942, Nr. 327 („See- und Luftfahrtsgesetzbuch“).

Verfassung und Verfassungsgesetze

- Verfassung der Italienischen Republik vom 22.12.1947, in geltender Fassung.
- Verfassungsgesetz vom 26.02.1948, Nr. 4 („Statuto speciale per la Valle d'Aosta“).
- Verfassungsreformgesetz vom 18.10.2001, Nr. 3 („Änderung des Titels V des II. Teils der Verfassung“).

Staatsgesetze und Dekrete auf Gesetzesebene

- Staatsgesetz vom 24.04.1935, Nr. 740 („Errichtung des Nationalparks Stilfserjoch“).
- Staatsgesetz vom 17.4.1956, Nr. 561 („Ratifizierung im Sinne des Art. 6 des gesetzesvertretenden Statthalterdekrets vom 16. März 1946, Nr. 98 der in der Zeit der Verfassungsbildenden Versammlung von der Regierung erlassenen gesetzesvertretenden Dekrete“).
- Staatsgesetz vom 2.04.1968, Nr. 518 („Liberalisierung der Nutzung von Landeflächen“).
- Staatsgesetz vom 24.12.1976, Nr. 898 („Neuregelung der Militärservituten“).
- Staatsgesetz vom 24.11.1981, Nr. 689 („Änderungen am Strafsystem“).

- Staatsgesetzes vom 25.03.1985, Nr. 106 („Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).
- Staatsgesetz vom 8.08.1985, Nr. 431 („Umwandlung mit Änderungen in Gesetz des Gesetzesdekrets vom 27. Juni 1985, Nr. 312 betreffend dringende Bestimmungen zum Schutze der Gebiete von besonderem Umweltinteresse. Ergänzung des Art. 82 des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 24. Juli 1977, Nr. 616“).
- Staatsgesetz vom 7.08.1990, Nr. 241 („Neue Bestimmungen im Bereich des Verwaltungsverfahrens und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen“).
- Staatsgesetz vom 6.12.1991, Nr. 394 („Rahmengesetz über die Schutzgebiete“).
- Staatsgesetz vom 26.10.1995, Nr. 447 („Rahmengesetz über die Lärmbelastung“).
- Gesetzesvertretendes Dekret vom 3.04.2006, Nr. 152 („Bestimmungen im Bereich Umwelt“).

Dekrete

- D.P.R. (Dekret des Präsidenten der Republik) vom 30.06.1951, Nr. 1178 („Genehmigung der Verordnung zur Anwendung des Gesetzes vom 24. April 1935, Nr. 740 betreffend die Einrichtung des Nationalparks Stilfserjoch“).
- D.P.R. vom 31.08.1972, Nr. 670 („Genehmigung des vereinheitlichten Textes der Verfassungsgesetze, die das Sonderstatut für Trentino-Südtirol betreffen“).
- D.P.R. vom 22. März 1974, Nr. 279 („Durchführungsbestimmung zum Sonderstatut für die Region Trentino-Südtirol betreffend Mindestbewirtschaftungseinheiten, Jagd und Fischerei, Land- und Forstwirtschaft“).
- Ministerialdekret vom 18.06.1981 („Regelung zur Durchführung des Abschnitts II, Titel VI, Buch I, Teil 2 des See- und Luftfahrtgesetzbuches, gemäß Art. 6 des Staatsgesetzes vom 11. Dezember 1980, Nr. 862“).
- D.P.R. vom 4.07.1985, Nr. 461 („Übernahme der allgemeinen in den Anhängen der Konvention über die internationale zivile Luftfahrt 'Chicago, 7. Dezember 1944' enthaltenen Grundsätze in die innerstaatliche Rechtsordnung im Sinne des Art. 687 des See- und Luftfahrtgesetzbuches in der mit Art. 1 des Staatsgesetzes vom 13. Mai 1983, Nr. 213 ergänzten Fassung“).
- D.P.R. vom 19.11.1987, Nr. 527 („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet des Kommunikations- und Transportwesens im Interessensbereich der Provinz“).
- D.P.R. vom 5.08.1988, Nr. 404 („Durchführungsverordnung zum Staatsgesetz vom 25. März 1985, Nr. 106 betreffend die Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).
- D.P.R. vom 28.04.1993, Nr. 207 („Verordnung zur Änderung des D.P.R. vom 5. August 1988, Nr. 404, Durchführungsverordnung zum Staatsgesetz vom 25. März 1985, Nr. 106 betreffend die Regelung der Sport- und Freizeitflüge“).
- D.P.R. vom 8.09.1997, Nr. 357 („Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen“).
- Gesetzesvertretendes Dekret vom 22.01.2004, Nr. 42 („Einheitstext über die Kultur- und Umweltgüter im Sinne des Art. 10 des Gesetzes vom 6. Juli 2002, Nr. 137“).
- Dekret des Ministers für Umwelt vom 31.10.1997, Nr. 1633/000 („Methodologie zur Messung des Flughafenlärms“), veröffentl. im Gesetzesanzeiger der Republik vom 15.11.1997, Nr. 267.
- Dekret des Ministers für Infrastrukturen und Transporte vom 1.02.2006 („Durchführungsbestimmungen zum Gesetz vom 2. April 1968, Nr. 518 betreffend die Liberalisierung der Nutzung von Landeflächen“).
- Dekret des Ministers für Umwelt und den Schutz des Territoriums sowie des Meeres vom 27.04.2010 („Genehmigung des ajourierten VI. amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete“), in: Gesetzesanzeiger der Republik vom 31.05.2010, Nr. 125.

Anderweitige Akte auf Staatsebene

- Beschluss der Ständigen Konferenz für die Beziehungen zwischen dem Staat, den Regionen und den Autonomen Provinzen Trient und Bozen vom 20.07.2000 („Genehmigung der III. Ajourierung des amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete“) veröffentl. im ordentlichen Beiblatt zum Gesetzesanzeiger der Republik Nr. 19 vom 24. Jänner 2001.
- Beschluss der Ständigen Konferenz für die Beziehungen zwischen dem Staat, den Regionen und den Autonomen Provinzen Trient und Bozen vom 25.07.2002 („Genehmigung der IV. Ajourierung des amtlichen Verzeichnisses der Schutzgebiete“), veröffentl. im ordentlichen Beiblatt zum Gesetzesanzeiger der Republik Nr. 214 vom 12. September 2002.
- Ministerium für Umwelt und Landschaftsschutz, Amtliches Verzeichnis der Schutzgebiete 2003 - V. Ajourierung, veröffentlicht im ordentlichen Beiblatt zum Gesetzesanzeiger der Republik Nr. 144 vom 4.09.2003, Nr. 205.
- Schreiben des Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft vom 15.06.1993, Prot. Nr. 6260.
- Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Verordnung zur Liberalisierung der Nutzung von Fluglandeflächen - „Regolamento di liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio / avio-idro-elisuperfici, vom 5.05.2023.

Urteile

Urteile des Verfassungsgerichtshofs

- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 21.-25.05.1987, Nr. 191/1987.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 9.-27.07.1992, Nr. 366/1992.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 18.-23.07.1997, Nr. 271/1997.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 10.-26.07.2002, Nr. 407/2002.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 10.-13.02.2003, Nr. 48/2003.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 5.-14.11.2007, Nr. 378/2007.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 10.-14.03.2008, Nr. 62/2008.
- Verfassungsgerichtshof, Urteil vom 19.-27.06.2013, Nr. 162/2013.

Urteile des Kassationsgerichtshofs

- Kassationsgerichtshof in Strafsachen, III. Sektion, Urteil vom 27.07.1995, Nr. 8561/1995.
- Kassationsgerichtshof, Urteil vom 25.02.2002, Nr. 2734/2002.
- Kassationsgerichtshof in Zivilsachen, II. Sektion, Urteil vom 26.06.2007 - 30.07.2007, Nr. 16863/2007.
- Kassationsgerichtshof in Zivilsachen, Urteil vom 12.03.2009-5.05.2009, Nr. 10350.
- Kassationsgerichtshof in Zivilsachen, II. Sektion, Urteil vom 28.11.2011-22.12.2011, Nr. 28387.

Urteile des Staatsrats

- Staatsrat, V. Senat, Urteil vom 20.08.2001, Nr. 4469/2001.
- Staatsrat, VI. Sektion, Urteil vom 18.03.2003, Nr. 1414/2003.

Urteile Verwaltungsgerichte

- Verwaltungsgericht Bozen, Urteil vom 26.05.2007, Nr. 196.
- Verwaltungsgericht Bozen, Urteil vom 26.05.2007, Nr. 197.
- Verwaltungsgericht Turin, Urteil vom 19.11.2014-16.01.2015, Nr. 104/2015.
- Verwaltungsgericht Turin, Urteil vom 10.07.2018-26.09.2018, Nr. 1060/2018.
- Verwaltungsgericht Turin, Urteil vom 14.12.2021-17.06.2022, Nr. 585/2022.

Urteile Oberlandesgerichte

- Oberlandesgericht Trient - Außenstelle Bozen, Urteil vom 13.05.2015-3.05.2015, Nr. 89/2105.

Urteile Landesgerichte

- Landesgericht Aosta - Strafsachen, Urteil vom 17.04.2002, Nr. 284/2002.
- *Landesgericht* Trient - Außenstelle Cavalese, Urteil vom 25.11.2007, Nr. 87/2007.
- Landesgericht Aosta, Urteil vom 9.01.2024, Nr. 4/2024.

Urteile der Bezirksgerichte / des Landesgerichts Bozen

- Bezirksgericht Bruneck, Urteil vom 14.03 -17.03.1990, Nr. 35/1990.
- Bezirksgericht Bozen, Urteil vom 27.01.1992, Nr. 27/1992.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 30.05.2002, Nr. 447/2002.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 8.10.2002, Nr. 103/2002.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.11.2003, Nr. 94/2003.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 98/2003.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 99/2003.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Brixen, Urteil vom 21.10.2003, Nr. 100/2003.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 24.11.2005-15.12.2005, Nr. 1386/2005.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 15.07.2005, Nr. 894/2005.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 19.12.2007, Nr. 113/2007.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 6.02.2008, Nr. 14/2008.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 7.02.-21.02.2008, Nr. 167/2008.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 26.03.2008 -21.04.2008, Nr. 43/2008.
- Landesgericht Bozen - Urteil vom 9.10.2008, Nr. 1076/2009.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 30.09.2009, Nr. 97/2009.
- Landesgericht Bozen - Urteil vom 15.06.2012, Nr. 647/2012.
- Landesgericht Bozen - Außenstelle Bruneck, Urteil vom 17.07.2013, Nr. 81.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 12.01.2017, Nr. 37/2017.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 28.09.2017, Nr. 1042/2017.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1390/2017.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 14.12.2017, Nr. 1394/2017.
- Landesgericht Bozen, Urteil vom 18.01.2018, Nr. 66/2018.

Normative Akte auf Regionalebene

- Dekret des Präsidenten des Regionalausschusses Nr. 19/L vom 14.10.1993 („Einheitstext der Regionalgesetze über die Gemeindeordnung“).
- Dekret des Präsidenten der Regionalregierung vom 27.02.1995, Nr. 4/L („Genehmigung des neuen Einheitstextes der Regionalgesetze über die Gemeindeordnung“).
- Dekret des Präsidenten der Region vom 1.02.2005, Nr. 3/L („Einheitstext der Regionalgesetze über die Ordnung der Gemeinden der Autonomen Region Trentino/Südtirol“).

Normative Akte auf Landesebene

Landesgesetze

Autonome Provinz **Bozen**:

- Landesgesetz vom 25.07.1970, Nr. 16 („Landschaftsschutz“).
- Landesgesetz vom 21.06.1971, Nr. 8 („Verwaltungsstrafen bei Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“).
- Landesgesetz vom 7.01.1977, Nr. 9 („Verfahrensvorschriften für die Anwendung der Verwaltungsstrafen“).
- Landesgesetzes vom 20.11.1978, Nr. 66 („Maßnahmen gegen Lärmbelästigungen“).
- Landesgesetz vom 20.01.1984, Nr. 2 („Landesdienst für Arbeitsmedizin und Landesdienst für Umwelthygiene und -sicherheit“).
- Landesgesetz vom 23.12.1987, Nr. 35 („Landschaftsschutz: Ergänzungen des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr.16, geändert durch das Landesgesetz vom 19. September 1973, Nr. 37“).
- Landesgesetz vom 23.04.1992, Nr. 10 („Neuordnung der Führungsstruktur der Südtiroler Landesverwaltung“).
- Landesgesetz vom 22.10.1993, Nr. 17 („Regelung des Verwaltungsverfahrens [und des Rechts auf Zugang zu Verwaltungsunterlagen]“).
- Landesgesetz vom 3.11.1993, Nr. 19 („Gründung des Konsortiums für die Verwaltung des Stilfserjoch-Nationalparks“).
- Landesgesetz vom 21.10.1996, Nr. 21 („Forstgesetz“).
- Landesgesetzes vom 27.10.1997, Nr. 15 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“).
- Landesgesetz vom 20.06.2005, Nr. 4 („Änderung von Landesgesetzen in den Bereichen Landwirtschaft, Zivilschutz, öffentliche Gewässer und Umweltschutz und andere Bestimmungen“).
- Landesgesetz vom 26.05.2006, Nr. 4 („Abfallbewirtschaftung und Bodenschutz“).
- Landesgesetz vom 23.07.2007, Nr. 6 („Änderung von Landesgesetzen in verschiedenen Bereichen“).
- Landesgesetz vom 18.06.2002, Nr. 8 („Bestimmungen über die Gewässer“).
- Landesgesetz vom 5.12.2012, Nr. 20 („Bestimmungen zur Lärmbelastung“).
- Landesgesetz vom 10.07.2018, Nr. 9 („Raum und Landschaft“).

Autonome Provinz **Trient**:

- Landesgesetz vom 24.06.1985, Nr. 7 („Bestimmungen zum Schutz der Parke und Naturreservate vor von Flugzeugen verursachten Beeinträchtigung“).
- Landesgesetz vom 12.08.1996, Nr. 5 („Regelung zum Schutz der Umwelt im Zusammenhang mit der Ausübung von Flugtätigkeit“).
- Landesgesetz vom 7.07.1997, Nr. 10 („Maßnahmen zur Rationalisierung der Finanzen der Provinz“).
- Landesgesetz vom 1.07.2011, Nr. 9 („Änderungen zum Landesgesetz vom 12.08.1996, Nr. 5 - Regelung zum Schutz der Umwelt im Zusammenhang mit der Ausübung von Flugtätigkeit“).

Dekrete

- Dekret des Präsidenten des Landesausschusses vom 30.04.1973, Nr. 27 („Landschaftlicher Gebietsplan Ritten“).
- Dekret des Präsidenten des Landesausschusses vom 16.09.1974, Nr. 68 („Landschaftlicher Gebietsplan Seiser Alm“).
- Dekret des Präsidenten des Landesausschusses vom 31.10.1977, Nr. 29/V/LS („Naturpark Puez-Geisler“).
- Dekret des Präsidenten des Landesausschusses vom 24.04.1978, Nr. 34/V/LS („Landschaftlicher Gebietsplan Schloss Sigmundskron, Montigglerwald und Kalterer See“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 4.3.1980, Nr. 72/V/LS („Naturpark Fanes/Sennes/Prags“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 16.12.1980, Nr. 85/V/LS („Naturpark Trudner Horn“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 22.12.1981, Nr. 103/V/81 („Naturpark Sextner Dolomiten“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 10.4.1985, Nr. 165/V/81 („Naturpark Texelgruppe“).

- Dekret des Landeshauptmanns vom 28.09.1988, Nr. 212/V/81 („Naturpark Rieserferner“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 6.03.1989, Nr. 4 („Durchführungsverordnung zum Landesgesetz vom 20.11.1978, Nr. 66“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 9.09.1994, Nr. 328/28/1 („Landschaftsplan Bruneck“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 28.12.1995, Nr. 349/28/1 („Gebietsplan Montiggler Wald“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 11.06.1999, Nr. 18/2.0 („Übertragung von Befugnissen gemäß Art. 1 Absatz 5 des LG vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 an den Direktor auf Zeit der Abteilung Natur und Landschaft“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 31.07.2000, Nr. 29 („Durchführungsverordnung zum Forstgesetz“).
- Dekret des Direktors der Abteilung Natur und Landschaft vom 11.12.2001, Nr. 19/28.1 („Landschaftsplan Hafling“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 19.07.2006, Nr. 34 („Neufestsetzung der Verwaltungsstrafen für Übertretungen der von Landes- bzw. Regionalgesetzen oder -verordnungen vorgesehenen Geldbußen unter Berücksichtigung der Lebenshaltungskostensteigerungen laut Istat-Index 2006“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 8.07.2008, Nr. 34 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“).
- Dekret des Landeshauptmanns vom 10.04.2015, Nr. 7 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“).

Beschlüsse der Landesregierung

- Beschluss der Landesregierung vom 23.07.1990, Nr. 4518 („Verwaltungsstrafen für Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“).
- Beschluss der Landesregierung vom 29.06.1992, Nr. 3645 („Neue Festsetzung der Verwaltungsstrafen für Übertretungen von landschaftlichen Unterschutzstellungen“).
- Beschluss der Landesregierung vom 16.01.1995, Nr. 84 („Regelung des Verkehrs mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Zwecke des Umweltschutzes“).
- Beschluss der Landesregierung vom 4.10.1999, Nr. 4337 („Start- und Landeeinschränkung“).
- Beschluss der Landesregierung vom 18.03.2002, Nr. 922 („Änderungen des Landschaftsplans Bruneck“).
- Beschluss der Landesregierung vom 3.12.2007, Nr. 4175 (Genehmigung der Verordnung im Sinne von Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 in geltender Fassung).
- Beschluss der Landesregierung vom 9.06.2008, Nr. 2020 („Genehmigung der Verordnung laut Artikel 1 Absatz 7 des Landesgesetzes vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 in geltender Fassung - Widerruf des Beschlusses Nr. 4175 vom 3. Dezember 2007“).
- Beschluss der Landesregierung vom 30.06.2008, Nr. 2313 („Genehmigung des überarbeiteten Landschaftsplanes der Gemeinde Barbian“).
- Beschluss der Landesregierung vom 10.03.2015, Nr. 284 („Verordnung über den Verkehr mit Luftfahrzeugen in geschützten Gebieten“).
- Beschluss der Landesregierung Nr. 1436 vom 19.12.2017 („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 m ü.d.M. und Änderung des Beschlusses 284/2015“).
- Beschluss der Landesregierung vom 20.11.2018, Nr. 1202 („Landeflächen für Hubschrauber über 1600 m ü.d.M.“).

Anderweitige Akte auf Landesebene

- Südtiroler Landtag, Beschlussantrag Nr. 46/89 vom 8.09.1989, genehmigt am 11.10.1989.
- Landesgesetzsentwurf Nr. 239/1993, vorgelegt von der Landesregierung am 29.09.1993 auf Vorschlag des Landesrats für Umwelt- und Landschaftsschutz, X. Legislatur 1993.
- Wortprotokoll der 13. Sitzung des Landtags vom 4. Mai 1994, XI. Legislatur 1993 - 1998, S. 12-32, in: <http://www.landtag-bz.org/downloads/013-94.pdf>.
- Wortprotokoll der 66. Sitzung des Landtags vom 5. September 1995, XI. Legislatur 1993-1998, S. 93-111, in: <http://www.landtag-bz.org/downloads/066-95.pdf>.
- Wortprotokoll der 67. Sitzung des Landtags vom 6. September 1995, XI. Legislatur 1993-1998, S. 6-57, in: <http://www.landtag-bz.org/downloads/067-95.pdf>.
- Schreiben der Abteilung Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und geförderter Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen an den zuständigen Landesrat vom 28.05.1992, Prot. Nr. Wa/rl/813.
- Schreiben der Abteilung für Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und geförderten Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen vom 5.10.1992, Prot. Nr. SW/ms/1454.
- Schreiben der Abteilung Wirtschaftsprogrammierung, Raumordnung und geförderter Wohnbau, Landschaftsschutz und Beförderungswesen - Amt für Naturparke, Naturschutz und Landschaftspflege vom 27.07.1993, Prot. Nr. Je/rl/1213.
- Schreiben des Landeshauptmanns an das Regierungskommissariat vom 10.03.1998, Prot. Nr. 11.03/2943.
- Gutachten der Abteilung Natur und Landschaft vom 5.10.2000, Prot. Nr. 11.980-81.

Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15

Art. 1

„(1) Zum Schutz der natürlichen Umwelt und auch zum Schutz vor Lärmbelästigung ist es in den Gebieten, die [...] als Naturparke und Biotope ausgewiesen sind, sowie im Bereich von übergemeindlichen landschaftlichen Gebietsplänen verboten, mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zu starten, zu landen und das Gebiet in Flughöhen von weniger als 500 Metern zu überfliegen.

(2) Dieselben Verbote gelten in Zonen, für welche die spezifische landschaftliche Unterschutzstellung diese vorsieht, sowie in allen Gebieten über 1600 Meter Meereshöhe.

(3) In dem in der Provinz Bozen gelegenen Gebiet des Nationalparks Stilfser Joch gelten die vom staatlichen Rahmengesetz über die Schutzgebiete vom 6. Dezember 1991, Nr. 394, vorgesehenen Flugbeschränkungen [...].“

Die Zielsetzung, den Verkehr mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen zum Schutz der natürlichen Umwelt und auch zum Schutz vor Lärmbelästigung einer Regelung zu unterwerfen, lässt sich in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol bis in die 1970er Jahre zurückverfolgen. Damit verbunden ist heute mehr denn je die Notwendigkeit, Naturschutzinteressen und Bedürfnisse der modernen Gesellschaft miteinander in Einklang zu bringen. Den gemeinsamen Nenner zu finden, erweist sich dabei nicht immer als leichte Aufgabe. Von besonderer Wichtigkeit für die Erreichung von Konsens und Akzeptanz ist es jedenfalls, Einsicht in Hintergründe, Entwicklungen und Beweggründe für gesetzliche Regelungen zu gewähren. Die vorliegende Publikation vermag die normative Entwicklung und auch Rechtsprechung zum Landesgesetz vom 27. Oktober 1997, Nr. 15 über einen Zeitraum von mittlerweile nahezu 50 Jahren nachzuzeichnen und somit auch als Grundlage für die konkrete Handhabung und aktuelle Normsetzung dienen, die seit kurzem auch die Thematik der Verwendung von Drohnen zu beinhalten hat. Möge sie in diesem Sinne allen Anwendern - aber nicht nur - als Leitfaden im Umgang mit dem Südtiroler „Fluggesetz“ und dessen inhaltlicher Weiterentwicklung dienlich sein.



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE