

Bank: Sparkasse Salzburg  
IBAN für den AEV Gebühreneinzug:  
das Einzahlungskonto:

An das  
Landesgericht für Zivilrechtsachen Wien  
Schmerlingplatz 11  
A - 1010 Wien

**Keine PG: Verfahrenshilfe  
zu GZ. wurde gewährt**

per Web-ERV

Wien, am 17.12.2019

**Klagende Partei:**

Leopold Reidinger

A -

**vertreten durch:**

Dr. Michael-Paul Parusel, Rechtsanwalt  
Stadiongasse 6-8  
A - 1010 Wien  
(Vollmacht erteilt)

**Beklagte Partei:**

Republik Österreich  
vertreten durch die Finanzprokurator  
Singerstraße 17-19  
A - 1011 Wien

**wegen:**

Euro 33,379.350,78 s.A.

**I. Vollmachtsbekanntgabe  
II. Klage**

einfach

## I.

Die klagende Partei gibt bekannt, dass sie Dr. Michael-Paul Parusel, Rechtsanwalt, in: A-1010 Wien, Stadiongasse 6-8 mit der Vertretung in oben näher bezeichneter Rechtssache beauftragt und bevollmächtigt hat – um Kenntnisnahme wird höflich ersucht.

Die klagende Partei wurde von der Entrichtung der Pauschalgebühr zu GZ.  des LG für Zivilrechtsachen Wien befreit.

## II.

**1. Allgemeines und Wissenswertes**

1.1. Die **Austrocontrol Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (ACG)** ist ein öffentliches, privatwirtschaftlich organisiertes österreichisches Unternehmen, welches für den sicheren und wirtschaftlichen Ablauf des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum verantwortlich ist.

Die Zuständigkeiten von Austro Control gliedern sich (vor allem, aber nicht nur) in zwei Unternehmensbereiche: In den

- Bereich Air Navigation Services (ANS) mit vorwiegend operativen Aufgaben;
- den Bereich der behördlichen Agenden als Luftfahrtagentur.

1.1.1. Das Air Navigation Management ist sowohl für die operative Verkehrssteuerung als auch für die Planung von Verfahren und Kapazitäten zuständig. Die rund 300 Fluglotsen der Austro Control sorgen für den sicheren Ablauf des Flugverkehrs über Österreich und an allen österreichischen Flughäfen. Die in diesem Bereich befindliche Abteilung Austro Control Engineering Services (AES) betreibt und wartet mit rund 200 Flugsicherungsingenieuren und -technikern auch sämtliche Flugsicherungsanlagen in Österreich.

Der Luftfahrtinformationsdienst der ACG versorgt Piloten mit allen für die Flugdurchführung notwendigen Informationen, der Flugwetterdienst warnt vor gefährlichen Wettererscheinungen wie Gewitter, Turbulenz- oder Vereisungszonen.

1.1.2. Im Rahmen der Luftfahrtagentur werden im Auftrag der Republik Österreich behördliche Leistungen für die Luftfahrt erbracht. Dazu gehören u.a die Überwachung der Einhaltung von Luftverkehrsvorschriften, die Zulassung von Luftfahrzeugen sowie die Prüfung deren Luft- und Betriebstauglichkeit, die Aufsicht über Wartungs- und Luftfahrtbetriebe, die Durchführung von sogenannten Rampchecks bei ausländischen Luftfahrzeugen, die Ausstellung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (Pilotenscheine) sowie die Aufsicht über die Zivilluftfahrtschulen. Der Such- und Rettungsdienst sorgt dafür, dass abgängige Luftfahrzeuge geortet und entsprechende Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden.

1.2. Der **Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)** ist ein Verkehrsclub, verfasst als überparteilicher, gemeinnütziger Verein, der für sich in Anspruch nimmt, mobile Menschen zu unterstützen und zu vertreten.

- 1.2.1. Der Club ist Gründungsmitglied von ARC Europe (internationaler Zusammenschluss von Automobilclubs, grenzüberschreitende Projekte und Dienstleistungen) und Mitglied der wichtigsten internationalen Dachverbände der Automobil- und Touringclubs: Der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile, 49 Clubs und Verbände mit etwa 100 Millionen Einzelmitgliedern weltweit) und der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme). Der Verein hatte im Jahr 2016 mehr als 2,1 Millionen Mitglieder und ist damit Österreichs größter und weltweit der siebtgrößte Automobilclub.

Strukturell ist der Club ein Zusammenschluss aus sieben Landesvereinen, wobei die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland in einem Landesverein zusammengefasst sind. Der ÖAMTC finanziert sich u.a. (aber nicht nur) durch Mitgliedsbeiträge und Einnahmen seiner Tochtergesellschaften.

Inhaltlich versteht sich der Club als Interessensgemeinschaft mobiler Menschen in Österreich. In seiner Tätigkeit als gemeinnütziger Verein leistet er auch Dienste für die Allgemeinheit.

- 1.2.1. Neben der Vertretung der Autofahrer als NGO erbringt der Verein verschiedenste Leistungen für seine Mitglieder, die bekanntesten sind die Pannenhilfe und der Christophorus Flugrettungsverein.

Im Jahr 2001 waren in ganz Österreich an 17 Standorten die Christophorus-Notarzthubschrauber stationiert. Die Flugrettung wurde noch gemeinsam mit dem Österreichischen Bundesheer und der Bundesgendarmarie durchgeführt.

Danach übernahm der Christophorus Flugrettungsverein gemeinsam mit dem Roten Kreuz, dem österreichischen Bergrettungsdienst und der Wiener Rettung den Dienst in Österreich komplett. Nicht nur bei Verkehrsunfällen, sondern auch bei Alpinunfällen oder medizinischen Notfällen werden seitdem die Notarzthubschrauber eingesetzt.

- 1.2.2. Im Jahr 2008 gelangte die Flugrettung in schwere, wirtschaftliche Turbulenzen: Der ÖAMTC kündigte die Flugrettungsverträge mit der Republik Österreich – die Christophorus-Hubschrauber des ÖAMTC sollten bei Notfällen ab 2011 nicht mehr abheben. Konkret plante der Klub, nach Auslaufen des bisherigen Vertrages (Ende 2010) seine Hubschrauberflotte von neun Standorten in Österreich zurückzuziehen, weil diese für den ÖAMTC nicht mehr zu finanzieren waren.

Allein für 2008 erwartete der ÖAMTC ein Minus in der Höhe von Euro 4,500.00,00. 2009 wären es laut Schätzungen etwa 6,000.000,00 Euro gewesen.

- 1.2.3. Hintergrund: Wenn ein Rettungshubschrauber angefordert wurde, musste und muss er aufsteigen - stellte sich später (nach aufwendigen Untersuchungen) heraus, dass entgegen der ursprünglichen Einschätzung, ein Notarztwagen genügt hätte, weigerten sich die Sozialversicherungen, den Hubschraubereinsatz zu bezahlen, weil die Sozialversicherungen nur medizinisch notwendige Einsätze zahlen.

Die Folge: Der Klub blieb immer öfter auf den hohen Kosten von ca. 2.000,00 Euro pro Flugsitzen, was den Verein in massive Schwierigkeiten brachte, zumal private Anbieter auch fähig waren, die Krankentransporte bei gleichbleibendem Standard billiger anzubieten, was den Einsatz der Flugrettung durch den ÖAMTC wirtschaftlich unattraktiv machte, weil Mitkonkurrenten - zwar bei gleichbleibenden Flugkosten, jedoch aufgrund schlankerer Verwaltungsstruktur - wesentlich rentabler arbeiteten und kalkulierten.

Letztlich blieben für den ÖAMTC nur die Nachtflüge attraktiv, weil diese staatlich subventioniert wurden und werden.

## **2. Die Aberkennung der Fluglizenz der klagenden Partei durch die ACG**

Die **klagende Partei** war seit dem 27.05.1986 - über Jahrzehnte hinweg - verlässlicher und zuverlässiger Inhaber einer Fluglizenz, Pilot und Geschäftsführer der „*Aerial Helicopter-Leopold Reidinger*“, einem nicht protokollierten Einzelunternehmen.

Die Tätigkeit als Geschäftsführer einer derartigen Firma (die u.a. Charterflüge durchführte, Schulungen für Flugschüler vornahm und Krankentransporte, entsprechend denen des ÖAMTC, bei gleichem Standard jedoch kostengünstiger übernehmen konnte) setzt zwingend den Besitz einer Fluglizenz voraus: Geht dem Inhaber die Fluglizenz verloren, ist die Führung eines derartigen Unternehmens ausgeschlossen, was letztlich einen Piloten wirtschaftlich besonders angreifbar macht.

... und noch salopper umschrieben: Der Inhaber einer Fluglizenz ist der ACG, aufgrund ihrer Monopolstellung, wirtschaftlich „ausgeliefert“. Keine Fluglizenz, kein Unternehmen - sodass von der einer Fluglizenz erteilende Behörde (in gegenständlicher Causa: der ACG) ein besonders rechtlich-sorgfältiges Vorgehen erwartet werden muss, wenn sie um die Erteilung bzw. Aberkennung von Fluglizenzen zu entscheiden hat, weil eine möglicherweise zu Unrecht erfolgte Erteilung bzw. Aberkennung schwerwiegende wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen kann.

### **2.1. Dass die Causa auslösende Straferkenntnis zu GZ. des BH Mistelbach**

2.1.1. Im Mai 2009, nach 23 Jahren, wurde der nunmehr klagenden Partei durch die ACG, aufgrund eines Ermittlungsverfahrens zur Überprüfung seiner fliegerischen Verlässlichkeit, die Fluglizenz - überraschenderweise - aberkannt:

Die ACG behauptete schlicht unzutreffend, dass Leopold Reidinger als Pilot es zu verantworten gehabt hätte, dass mit einem Hubschrauber unter der englischen Zulassung Kz: G-HSDW am 10., 11., 12., 17. und 18.05.2008 fünf Flüge ohne die erforderliche luftfahrtrechtliche Bewilligung durchgeführt wurden, für die er nunmehr die persönliche Verantwortung zu tragen habe, obwohl Leopold Reidinger an den besagten Tagen nachweislich sich nicht einmal in der Nähe eines Helikopters aufhielt – am 17.05.2018 befand sich die klagende Partei z.B. auf einer Hochzeit.

Der Umstand, dass es sich bei der Aberkennung der Fluglizenz wegen „Unzuverlässigkeit“ – folgt man der Rechtsprechung und Judikatur – darüber hinaus vor allem um eine „körperliche“ Unzuverlässigkeit (Alkoholismus, Schizophrenie etc.) handeln sollte, wurde schlicht ignoriert, und was somit letztlich nur als im krassen Widerspruch zur oben beschriebenen Aufgabe der ACG stehend bezeichnet werden kann, die - wie zuvor bereits klargestellt – eine besondere Sorgfaltspflicht trifft, wenn Fluglizenzen zu- oder aberkannt werden.

- 2.1.2. Dass die angebliche „Unzuverlässigkeit“ begründende **Straferkenntnis der BH Mistelbach zu GZ. [REDACTED]** über einen zu zahlenden Betrag in Höhe von Euro 15.000,00, aufgrund der angeblich fünf rechtswidrigen Starts und Landungen, erging **am 05.11.2008**.
- 2.1.3. Die klagende Partei erhob gegen das inhaltlich schlicht falsche Straferkenntnis fristgerecht **Berufung**.

In der **Verhandlung vor dem UVS-NÖ am 14.01.2010** wegen dieser angeblichen Übertretungen des Luftfahrtgesetzes zu: [REDACTED] und [REDACTED] klärte sich das „Missverständnis“ der angeblich ungenehmigten Flüge jedoch (eigentlich) auf: Aufgrund nicht mehr nachvollziehbarer Gründe landete in der Startkladde des Flugplatzes Stockerau, von einem Dritten (Flugbetriebsleiter), irrtümlich bei den Flügen „Aerial“, die Rechnung für die Start- und Landegebühr bei dem *Piloten Leopold Reidinger*, der klagenden Partei - und nicht bei dem für das eigentliche, für den Helikopter seit 26.05.2007 verantwortliche englische Unternehmen, [REDACTED], [REDACTED] WE, UK, sodass die ACG den tatsächlichen Nachweis, dass die Verantwortlichkeit des Helikopters zum Zeitpunkt der Flüge in den Händen der natürlichen Person - des „*Piloten Leopold Reidinger*“ - lag, niemals erbringen konnte.

Nicht mehr, aber auch nicht weniger!

- 2.1.4. Ganz im Gegenteil: Möglicherweise war der ACG am „unrichtigen Schein“, der „*Pilot Leopold Reidinger*“ persönlich sei für die angeblich unbewilligten Flüge verantwortlich, derart interessiert (der ÖAMTC befand sich, wie unter Punkt 1. dieses Schriftsatzes klargestellt, zum damaligen Zeitpunkt aufgrund seiner unrentabel durchgeführten Krankentransporte in finanziellen Schwierigkeiten; noch mehr wirtschaftliche Konkurrenz durch die klagende Partei oder andere, rentabler arbeitende, nicht staatlich-subventionierte Flugunternehmen hätten diese finanzielle „Schieflage“ womöglich noch verschärft), dass der ACG-Mitarbeiter, Ing. [REDACTED], in der Verhandlung am 14.01.2010 - und obwohl sämtliche schriftlichen Unterlagen vor ihm auf dem Tisch lagen - eine schlicht sachlich-unrichtige und doppelt in die irreführende Aussage tätigte, die mehr verwirrte, als aufklärte (inwieweit diesbezüglich möglicherweise ein mögliches, strafrechtlich-relevantes Aussagedelikt durch Ing. [REDACTED] [REDACTED] verwirklicht wurde, wird durch die Staatsanwaltschaft zu prüfen sein).

Ing. ██████ legte in der Verhandlung eine für den Sachverhalt zu Aufklärung völlig untaugliche E-Mail der englischen Luftfahrtbehörde vor, wonach sich der verfahrensgegenständliche Helikopter seit dem 20.05.2008 in der Verantwortlichkeit der für das Verfahren völlig irrelevanten „Reidinger Helicopter GmbH“ befand.

Der Umstand, dass der Zeitpunkt des 20.08.2008 nach den Flügen der Tage 11. bis 18.05.2008 lag und die E-Mail aufgrund der schlicht (möglicherweise bewusst gestellten?) ungenauen Anfrage der ACG somit für die Beurteilung des Sachverhaltes völlig irrelevant war, war für Ing. ██████ (und die ACG) genauso wenig von Bedeutung, wie der Umstand, dass die juristische Person „Reidinger Helicopter GmbH“ mit der natürlichen Person, der nunmehr klagenden Partei, dem „Piloten Leopold Reidinger“ und seiner nichtprotokollierten Einzelfirma „Aerial Helicopter–Leopold Reidinger“ in keinem Zusammenhang stand.

Dementsprechend kam Ing. ██████ bei seiner unpräzisen Aussage (die letztlich nur als „Eiertanz“ bezeichnet werden kann) auch in Argumentationsschwierigkeiten (Seite 9 des Protokolls):

*„Wenn ich gefragt werde, ob ich damals die Zulassung, die Zulassungsbesitzer und die Luftfahrttüchtigkeit überprüft habe, gebe ich an, die Überprüfung der Luftfahrttüchtigkeit war nicht meine Aufgabe. Hinsichtlich Zulassung und Zulassungsbesitzer war es so, dass im Nachhinein eine Anfrage bei der englischen Luftfahrtbehörde erfolgt ist, wo und wie dieses Luftfahrzeug zugelassen ist und wem es gehört. Es gab darauf das e-mail der englischen Luftfahrtbehörde, dass dieses Luftfahrzeug auf die Aerial-Helicopter – Leopold Reidinger, ██████ zugelassen ist. ...“.*

Erst auf Nachfrage konkretisierte Ing. ██████ sein immer noch in keiner Weise stringentes Vorbringen (Seite 10 des Protokolls):

*„Wenn mir vom BW vorgehalten wird, dass eine Anfrage nicht in Bezug auf beispielhaft den 17.05.2008 erfolgte, so gebe ich an, die Antwort in Englisch war, dass „the aircraft is currently registered to ...“ erfolgt ist, diese e-mail stammt vom 20. Mai 2008.*

*Über Vorhalt von Herrn Mag. ██████, warum der BW nunmehr einwendet, dass zu angefragten Zeitpunkt der Hubschrauber mit dem Kennzeichen G-HSDW nicht auf die Aerial Helicopter – Leopold Reidinger zugelassen gewesen sei, vorher aber gesagt hat, dass zu keinem Zeitpunkt dieses Luftfahrzeug auf die GesmbH, die Aerial Helicopter – Leopold Reidinger oder auf ihn persönlich zugelassen gewesen sei, gibt der BW an:*

*Ich habe nicht gesagt, dass es auf keinen von diesen zugelassen war, die GesmbH ist eine andere Rechtsform als die Aerial Helicopter – Leopold Reidinger. Wenn ich konkret nochmals gefragt werde, gebe ich an, das Luftfahrzeug war auf die Reidinger Helicopter GesmbH zugelassen. Dies, bis es in die slowakische Republik überstellt wurde. ...“.*



- 2.1.5. Der persönliche Vorwurf der ACG, die klagende Partei sei als Pilot „unzuverlässig“, hätte daher durch die ACG niemals erhoben (und schon gar nicht angezeigt) werden dürfen, weil die Tätigkeiten als Pilot und die Tätigkeiten als Geschäftsführer einer Unternehmung darüber hinaus auch noch streng zu trennen sind – sodass der Grund für eine Verweigerung der Fluglizenz durch die ACG aufgrund „Unzuverlässigkeit“ von Anfang an juristisch völlig abwegig war und nur durch das willkürliche In-Relation-Setzen von vagen, unbewiesenen und unpräzisen Behauptungen überhaupt nur erhoben werden konnte.

Die Aberkennung der Fluglizenz (und viel wichtiger: die bis heute nicht wieder erteilte Fluglizenz) stellt letztlich pure Willkür dar, zumal Ing. ██████████ bei der Einvernahme (salopp gesprochen) eingestand, über den Sachverhalt nicht informiert gewesen zu sein, aber dennoch eine Sachentscheidung getroffen zu haben, was letztlich einen schier unglaublicher Missstand darstellt, der möglicherweise begründete Zweifel an der fachlichen Kompetenz der ACG und ihrer Mitarbeiter aufwirft und an sich bereits einen Amtshaftungsanspruch begründet.

## 2.2. **Die Entscheidung des UVS-NÖ**

Bedauerlicherweise hatten die ACG (und Ing. ██████████), mit ihren widersprüchlichen, die den „Piloten Leopold Reidinger“ zu Unrecht belastenden, nicht zur Aufklärung beitragenden, sondern in die Irre führenden Aussagen letztlich Erfolg:

Der UVS-NÖ beharrte bei seiner Beurteilung (völlig unverständlich und im Ergebnis rechtlich völlig abwegig) weiter auf den unrichtigen Feststellungen, die bereits für die ACG bei Aberkennung der Fluglizenz entscheidungswesentlich und die in der Verhandlung am 14.01.2010 widerlegt waren, und änderte das Straferkenntnis der BH Mistelbach lediglich in Bezug auf das Strafmaß zugunsten des „Piloten Leopold Reidingers“, ab.

Diese - nur als „österreichisch-salomonisch“, aber nicht als „juristisch-stringend-begründend“ - zu bezeichnende Abänderung führte dazu, dass die klagende Partei gegen **die Entscheidung des UVS-NÖ vom 16.02.2010 zu AZ. ██████████** **Beschwerde gemäß Art. 131 B-VG** beim VwGH einbrachte.

## 2.3. **Das Erkenntnis des VwGH zu AZ. 2010/03/036 vom 27.02.2013**

- 2.3.1. Der **VwGH** (unter Vorsitz des damaligen Präsidenten Dr. Clemens Jabloner, der das Erkenntnis unterfertigte) gab der klagenden Partei unter der **AZ. 2010/03/0036 am 27.02.2013** in letzter Instanz vollinhaltlich Recht – was letztlich bedeutete, dass keiner der gegen den „Piloten Leopold Reidinger“ erlassenen Straferkenntnisse „hielten“, weil die Vorwürfe schlicht haltlos und unzweifelhaft widerlegt waren.

Keiner der gegen die klagende Partei erhobenen Geldstrafen musste jemals bezahlt werden, weil die Vorwürfe der ACG, die Flüge im Mai 2008 wären ohne Bewilligung durch die klagende Partei durchgeführt wurden, offenkundig unrichtig waren.

### 2.3.2. Wörtlich heißt es in diesem Erkenntnis auf Seite 5 u.a.:

*„Ausgehend davon ist dem Beschwerdeführer zuzustimmen, dass die zuvor geschilderten Verfolgungshandlungen der BH nicht ausreichend erkennen ließen, wegen welcher konkreten Taten der Beschwerdeführer verfolgt worden ist. Dem Beschwerdeführer wurde zwar bekannt gegeben, an welchen Tagen er das Luftverkehrsunternehmen durch gewerbliche Rundflüge betreiben haben soll (unter anderem wurde auch der für das Beschwerdeverfahren noch relevante 17. Mai 2008 genannt). Eine nähere Präzisierung, insbesondere an welchem Ort und mit welchem Luftfahrzeug diese Rundflüge stattgefunden haben sollen, erfolgte jedoch nicht. Schon aus diesem Grund wurde die dem Beschwerdeführer angelastete Tat nicht ausreichend konkret umschrieben, um ihn vor allem dagegen zu schützen, wegen derselben Vorwürfe noch einmal verfolgt zu werden. ...“*

Deutlicher kann man im „Juristendeutsch verklausuliert“ nicht formulieren, dass die der klagenden Partei zur Last gelegten, angeblichen Verfehlungen definitiv offenkundig nur „an den Haaren herbeigezogen“ und von der ACG möglicherweise nur „konstruiert“ wurden, sodass auch die Entscheidung des UVS-NÖ vom 16.10.2010 zu AZ. ██████████ ad absurdum geführt war und dessen Entscheidung daher ebenso als noch anspruchsbegründend für die gegenständliche Klage betrachtet werden muss.

- Beweis:**
- Wie bisher;
  - Leopold Reiniger, ██████████ als PV;
  - Akt des UVS-NÖ zu GZ. ██████████ mit Bezug zu ██████████ 1);
  - Akt des VwGH zu GZ. 2010/03/0036;
  - weitere Beweise vorbehalten.

### **3. Immer noch keine neuerliche Erteilung der Fluglizenz trotz bestehender Aufforderung**

- 3.1. Aber damit nicht genug: Ungeachtet dieser zuvor benannten und bereits beim VwGH eingebrachten (letztlich auch erfolgreichen, jedoch nicht für die ACG) Beschwerde und des Umstandes, dass die ACG das „Missverständnis“ durch Ing. ██████████ letztlich selbst aufklärte, wies die ACG einen **ersten neuerlichen Antrag** der klagenden Partei vom **04.05.2009**, ihm die Fluglizenz endlich zu verlängern bzw. neu zu erteilen, mit **Bescheid vom 21.07.2010 zu AZ. ██████████** – erneut mit der Begründung mangelnder Verlässlichkeit und als ob es die Verhandlung am 14.01.2010, sechs Monate zuvor niemals gegeben hätte - immer noch ab.

Es durfte offenkundig nicht sein, was nicht sein darf!

Mit anderen Worten: Obwohl der ACG-Mitarbeiter Ing. ██████████ in der Verhandlung am 14.01.2010 - wenngleich nur auf Nachfrage „zähneknirschend“ - inhaltlich bestätigte, dass der „Pilot Leopold Reidinger“ letztlich keinerlei Verantwortung für ungenehmigte Flüge zu tragen hatte, verweigerte die ACG immer noch die Erteilung/Verlängerung der Fluglizenz, ohne die die protokollierte Einzelfirma „Aerial Helicopter-Leopold Reidinger“ auch nicht mehr zu führen war, weil die klagende Partei nicht mehr fliegen durfte.





3.3. Auch diese **Beschwerde vom 10.03.2011 an den VwGH gemäß Art. 131 B-VG** war für die klagende Partei erfolgreich – der VwGH (unter Vorsitz des damaligen Präsidenten Dr. Clemens Jabloner, der das Erkenntnis unterfertigte) sprach in seinem **Erkenntnis vom 24.04.2013 zu GZ. 2011/03/0085** unmissverständlich aus, dass der vom BMVIT erlassene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts aufgehoben ist, was letztlich eine juristisch-inhaltliche Blamage für das BMVIT und erneut für die ACG darstellte.

**3.3.1 Und obwohl der VwGH unmissverständlich auf Seite 5 zu dem Ergebnis gelangt und ausführt:**

***„Gemäß § 42 Abs 3 VwGG tritt durch die Aufhebung des angefochtenen Bescheides mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes die Rechtssache in die Lage zurück, in der sie sich vor Erlassung des angefochtenen Bescheides befunden hatte. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die mit dieser Bestimmung angeordnete ex-tunc-Wirkung von aufhebenden Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes zur Folge, dass der Rechtszustand im Nachhinein so zu betrachten gewesen wäre, als ob der aufgehobene Bescheid nie erlassen worden wäre (vgl dazu aus jüngerer Zeit etwa VwGH vom 31. Jänner 2013, 2012/04/0093, mwN). [...]“***

und weiters auf Seite 6

***„Ausgehend davon ist der Rechtszustand im vorliegenden Fall nicht anders zu beurteilen als in den Fällen eines aufhebenden verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisses, was zur Folge hat, dass die Rechtszustand so zu betrachten ist, als ob bei Erlassung des gegenständlich angefochtenen Bescheides (über die Verlängerung seines Berufspilotenscheines) keine rechtskräftige Bestrafung des Beschwerdeführers wegen der ihm vorgeworfenen Delikte vom 17. Mai 2008 vorgelegen ist. Auf eine solche hat sich die belangte Behörde – ohne selbst Feststellungen über die dem Beschwerdeführer zur Last gelegten Delikte zu treffen – aber tragend gestützt, um die Unzuverlässigkeit des Beschwerdeführers zu begründen. [...]“***

**weigert sich die ACG – bis zum heutigen Tag seit dem 21.07.2010, neuneinhalb Jahren lang, 18 Mal – dem Antragsteller die Fluglizenz (trotz dem Vorliegen aller Voraussetzungen für eine positive Erledigung) nicht nur nicht wieder „zurückzuerteilen“, sondern überhaupt in der Causa tätig zu werden.**

Wurden durch die ACG noch im Geschäftsjahr 2007 sämtliche Findings in Bezug auf die klagende Partei nach der hierfür geltenden Verordnung der EU 2042/2003 rechtskonform und ohne Beanstandungen in Bezug auf den Flugbetrieb der klagenden Partei erledigt, herrscht nunmehr mit der Begründung, es bestünde bei der klagenden Partei „Gefahr im Verzug“, absoluter Stillstand - sodass sich die Frage stellt, wie die ACG seit 2008 eine „Gefahr im Verzug“ überhaupt begründen kann, wenn seit dem Jahr 2007 keine

sicherheitsrelevanten Findings durch die ACG mehr durchgeführt werden, um mögliche, gefahrtragende Fehler überhaupt festzustellen, sodass diese behoben werden können?

Die klagende Partei stellte zwischenzeitlich 18 Anträge auf erneute Erteilung der Fluglizenz, was nichts anderes bedeutet, als das die ACG in den letzten zehn Jahren 18 Mal aufgefordert wurde, ihren Fehler zu beheben (!) – keiner dieser Anträge ist von der ACG überhaupt bearbeitet worden, sodass sich die „ACG-Katze“ mit einem In-Sich-Schluss argumentativ „in den Schwanz beißt“, weil seit einem Jahrzehnt jegliche Tätigkeit überhaupt unterlässt, nur um eine „Gefahr im Verzug“ überhaupt behaupten zu können.

Würde die ACG den Antrag bearbeiten, würde sie feststellen, dass eine „Gefahr im Verzug“ gar nicht vorliegt und das Aussetzen der für den Betrieb eines Flugunternehmens zwingend notwendigen sog. CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) unrechtmäßig erfolgt – gleichzeitig sich aber auch das eigenes Fehlverhalten eingestehen, sich bereits seit mehr als einem Jahrzehnt schlicht rechtswidrig zu verhalten und somit schadenersatzpflichtig zu sein.

- 3.3.2. Über die wirtschaftlichen Gründe bzw. Motive dieser verweigernden Vehemenz wird nötigenfalls vortrefflich im gegenständlichen Gerichtsverfahren spekuliert werden können (insoweit wird auf Punkt 1.3. dieses Schriftsatzes verwiesen), weil die ACG bereits vor Jahren in einem ähnlich gelagerten Verwaltungs- und im Schadenersatzverfahren gegenüber dem                      Hubschrauberunternehmer                      eine Niederlage erfahren musste und „in einem Atemzug“ (zusammen mit der „Reidinger Helicopter GmbH“) bereits anlässlich der 57. Sitzung des Nationalrates, das Thema einer parlamentarischen Anfrage des späteren BMVIT-Ministers Ing. Norbert Hofer an die damalige zuständige BMVIT-Bundesministerin darstellte, der die möglicherweise rein willkürliche Erteilung von Fluglizenzen (und deren Untersagung) durch die ACG schon damals kritisierte und aufgeklärt haben wollte, weil der wirtschaftliche Schaden immense Ausmaße annahm.

**Der damalige Abgeordnete, Ing. Norbert Hofer, am 24.03.2010 wörtlich:**

***„Zu                      Helicopter und zu anderen Unternehmen, die betroffen sind – Eisinger spreche ich hier konkret an -: Es gab seit dem 1. Jänner 2010 geänderte Betriebsvorschriften. Es gab schon davor schwere verfassungs- und EU-rechtliche [...] Bedenken gegen diese Vorschriften. Den Unternehmen wurde schwerer Schaden zugefügt.***

***Es wurden Flugzeuge grounded, es wurden sogar Lizenzen von Piloten eingezogen und zwar auf willkürlicher und gleichheitswidriger Basis, meine Damen und Herren.***

***Ich dränge darauf, Frau Bundesminister, dass Sie diese Behörde sehr, sehr intensiv unter Ihre Fittiche nehmen und mit den wild gewordenen Mitarbeitern, wie einem gewissen Herrn, der in einer ORF-Sendung aufgetreten ist - ich glaube, er heißt                      es war, glaube ich, „Report“ oder „Thema“; ich hoffe, er ist nicht bezahlt worden für seinen Auftritt -, einmal Tacheles reden.***

***Dieser Herr hat nämlich auf die Frage, warum die Helicopter nicht fliegen dürfen und was man besser machen sollte, nicht antworten können. Es war ihm nicht möglich, eine vernünftige Antwort zu geben. [...]*** "

**Beweis:**

- Wie bisher;
- Werner Faymann, Bundesminister für Verkehr, Innovation, Technologie von 2007 bis 2008, als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie von 2008 bis 2014 als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Ing. Norbert Hofer als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Akt des BMVIT zu GZ. [REDACTED];
- Akt des VwGH zu GZ. 2011/03/0085;
- Akt des VwGH zu GZ. 2011/03/0141;
- Schriftverkehr / Fragenkatalog zwischen ACG, der klagenden Partei in Bezug auf den Flugunfall vom 05.04.2019;
- weitere Beweise vorbehalten.

**4. Zwischenfazit**

4.1. Die Entscheidung der ACG, die Fluglizenz – trotz unmissverständlicher VwGH-Erkenntnisse und aufgeklärtem Sachverhalt samt zahlreicher, nicht bearbeiteter Anträge und „stehender Verwaltungsabläufe“ - bis heute nicht wieder zu erteilen und 18-fach schlicht zu ignorieren, hatte zwischenzeitlich, wirtschaftlich weitreichende Folgen:

4.1.1. Wie bereits unter Punkt 1.3. klagestellt, war die klagende Partei Geschäftsführerin der „Aerial Helicopter-Leopold Reidinger“ – Voraussetzung einer solchen Tätigkeit ist die Innehabung einer Fluglizenz.

- Da die klagende Partei seit Mai 2009 ihrer Tätigkeit als Geschäftsführerin ihrer Einzelfirma mangels Fluglizenz nicht mehr nachgehen konnte, wurde die Unternehmung zunächst ruhend gestellt und verfiel in Insolvenz. Die Aerial Helicopter GmbH wurde am 13.03.2014 amtswegig aus dem Firmenbuch gelöscht.
- Aber auch über das Privatvermögen der klagenden Partei wurde am 09.05.2018 zu GZ. [REDACTED] des BG Mistelbach die Insolvenz eröffnet, da sie auch ihrem Beruf als Pilot nicht nachgehen kann, weil ihr de facto völlig unbegründet Berufsverbot auferlegt wurde (die Insolvenzforderung wurde mit Euro 488.190,98 festgestellt),

sodass sich die Republik Österreich (vertreten durch das BMVIT) als Alleingesellschafterin der ACG mindestens in geltend gemachter Höhe von Euro 33,379.350,78 schadenersatzpflichtig gemacht hat, zumal die klagende Partei in allen ihren in diesem Zusammenhang zur Aberkennung bzw. Wiedererteilung der Fluglizenz erhobenen Beschwerden an den VwGH Recht bekam, was nochmals ausdrücklich betont wird:

4.1.2. Denn auch **ein drittes Erkenntnis des VwGH** (auch unter Vorsitz des ehemaligen Präsidenten Dr. Clemens Jabloner, der das Erkenntnis unterfertigte) zu **GZ. 2011/03/0141**, in dem der klagenden Partei zu Unrecht vorgeworfen wurde, er hätte als



präzisiert werden konnte, sondern lediglich „konstruiert“ wurde) festhalten zu können.

... sodass das Verhalten der ACG juristisch als rechtswidriges, willkürliches Organverhalten bezeichnet werden kann, weil die ACG als Organ eines Rechtsträger im Rahmen der Gesetzesauslegung weder die herrschenden Auslegungsregeln, die zur Gesetzesbestimmung ergangene Judikatur, noch die einschlägige Lehrmeinung berücksichtigt (und was ihr letztlich auch den möglichen strafrechtlichen Vorwurf des Amtsmisbrauches einbringen könnte. Eine mögliche Sachverhaltsdarstellung diesbezüglich und die dort handelnden Personen wird in der Kanzlei des Klagevertreters noch geprüft, über die die Staatsanwaltschaft zu entscheiden haben wird).

- 4.6. Sieht die Gesetzgebung von einer bindenden Regelung des Verhaltens der Verwaltungsbehörde ab und überlässt sie die Bestimmung des Verhaltens der Behörde selbst, liegt eine Rechtswidrigkeit im Sinne des Art. 130 B-VG dann vor, wenn die Behörde von diesem freien Ermessen nicht im Sinne des Gesetzes Gebrauch gemacht hat, also wenn die Ermessensausübung fehlerhaft erfolgt ist.

Von einem Ermessensmissbrauch spricht man, wenn die Behörde zwar im Ermessensspielraum agiert, sich aber nicht im Sinne des Gesetzes verhält - von einer Ermessensüberschreitung spricht man dann, wenn die Behörde den vom Gesetz eingeräumten Spielraum überschreitet – sodass ein Schadenersatzanspruch gegeben ist, weil in der gegenständlichen Causa die derzeitige Ermessensausübung der ACG als grob sachwidrig und unvertretbar betrachtet werden muss.

... und was ist sachwidriger und unvertretbarer, als Anträge überhaupt nicht zu bearbeiten bzw. mehr als ein Jahrzehnt lang zu ignorieren?

## 5. Schadenhöhe

Die klagende Partei macht vorerst einen bis zum März 2019 berechneten Schadenersatz geltend und behält sich eine Ausdehnung und Einschränkung bzw. Präzisierung vor – die klagende Partei begehrt

- Verlust an Gehaltseinkünften / Verdienstentgang  
in Höhe von Euro 446.2456,94
- Kosten für die Wiedererlangung des Pilotenscheins auf dem Niveau des Jahre 2008 / Wiederherstellungskosten für gesetzlich vorgeschriebene Flugstunden, Papiere, Unterrichtsstunden, Schulungskosten, etc. in Höhe von Euro 6,000.000,00
- Kosten aus einer Vereinbarung zur Schadenwiedergutmachung zwischen Aerial Helicopter-Leopold Reiniger und der Reidinger Helicopter GmbH in Höhe von Euro 165.000,00
- Verursachter Schaden (Rufschädigung, Gewinn- und Verlustrechnung etc.) an der Reidinger Helicopter GmbH in Höhe von Euro 11,341.095,89

•	Entgangener Gewinn des Einzelunternehmens Leopold Reidinger in Höhe von	Euro	427.008,95
•	Mehrkosten für die Wiederanschaffung der ehemals 15 vorhandenen Luftfahrzeugen in Höhe von	Euro	15.000.000,00
	<b>Gesamt</b>	<b>Euro</b>	<b>33.379.350,95</b>

- Beweis:
- Wie bisher;
  - Buchhalterische Gewinn und Verlustrechnungen, Aufstellungen sowie Finanzamtsunterlagen;
  - weitere Beweise vorbehalten.

## 6. Anregungen

Die klagende Partei stellt explizit klar, dass sie sich die exakte Aufstellung und Aufschlüsselung der unter Punkt 5. dargestellten Schadenshöhe ganz bewusst dem vorbereitenden Schriftsatz aufbehalten hat, sodass keine Unschlüssigkeit gegeben sein kann.

Aber nicht nur aufgrund des Höhe der geltend gemachten Schadenssumme und den umfangreichen der klagenden Partei vorliegenden buchhalterischen Unterlagen und Gutachten (privat und Finanzamt), sondern vor allem auch aufgrund des komplexen Klagevorbringens, regt die klagende Partei an, die Klage zunächst auf ihre generelle Begründetheit hin zu verhandeln, sodass diese Vorgehensweise nachvollziehbar wird.

Nur der guten Ordnung halber fasst die klagende Partei daher auch nochmals alle Beweisanbote zusammen:

- Leopold Reiniger, \_\_\_\_\_ als PV;
- Akt des UVS-NÖ zu GZ. \_\_\_\_\_ mit Bezug zu \_\_\_\_\_
- Akt des VwGH zu GZ. 2010/03/0036;
- Werner Faymann, Bundesminister für Verkehr, Innovation, Technologie von 2007 bis 2008, als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie von 2008 bis 2014 als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Ing. Norbert Hofer als ZV (die ladungsfähige Adresse wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht);
- Akt des BMVIT zu GZ. \_\_\_\_\_
- Akt des VwGH zu GZ. 2011/03/0085;
- Akt des VwGH zu GZ. 2011/03/0141;
- Schriftverkehr / Fragenkatalog zwischen ACG, der klagenden Partei in Bezug auf den Flugunfall vom 05.04.2014;
- Akt des UVS-NÖ zu GZ. \_\_\_\_\_
- Akt des VwGH zu GZ. 2011/03/0141;
- Einzuholende Gewinn und Verlustrechnungen, buchhalterische Aufstellungen sowie Finanzamtsunterlagen;
- weitere Beweise vorbehalten

**7. Anträge**

Die klagende Partei stellt daher den Antrag zu fällen nachfolgendes

**Urteil:**

- Die beklagte Partei ist verpflichtet, der klagenden Partei einen Betrag in Höhe von Euro 33,379.350,78 samt 4% Zinsen seit dem Tag der Klageeinbringung zu bezahlen  
sowie
- der klagenden Partei die Kosten dieses Rechtsstreits gemäß § 19a RAO zu Handen ihres Vertreters zu ersetzen.
- Dies alles binnen 14 Tagen und bei sonstiger Exekution.

Wien, am 17.12.2019

Leopold Reidinger

An Kosten werden (nur der guten Ordnung halber vorerst) verzeichnet:

Klage, TP3A	Euro	34.157,42
50% Einheitssatz	Euro	17.078,71
Web-ERV	Euro	4,10
Zwischensumme	Euro	51.240,23
20% USt.	Euro	10.248,05
PG	Euro	404.041,00
Gesamt	Euro	465.524,36