

TE Bvwg Erkenntnis 2018/5/9 W249 2169178-1

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 09.05.2018

Entscheidungsdatum

09.05.2018

Norm

B-VG Art.133 Abs4

B-VG Art.7

LFG §141 Abs3

LFG §24

LFG §24c

LFG §24f Abs1

LFG §24f Abs2

LFG §24f Abs3

LFG §24h

LFG §25d

LFG §74

LFG §9 Abs2

VwGVG §24

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

1. B-VG Art. 133 heute
 2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
 6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
 9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
 10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
-
1. B-VG Art. 7 heute
 2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
 3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003

4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. LFG § 141 heute
2. LFG § 141 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 141 gültig von 01.08.2021 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 141 gültig von 01.10.2013 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
5. LFG § 141 gültig von 01.07.2008 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
6. LFG § 141 gültig von 27.06.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
7. LFG § 141 gültig von 01.03.2006 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 27/2006
8. LFG § 141 gültig von 24.02.2006 bis 28.02.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 27/2006
9. LFG § 141 gültig von 01.01.2005 bis 23.02.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 173/2004
10. LFG § 141 gültig von 01.09.2003 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003
11. LFG § 141 gültig von 01.10.1999 bis 31.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 105/1999
12. LFG § 141 gültig von 21.08.1998 bis 30.09.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 147/1998
13. LFG § 141 gültig von 01.09.1997 bis 20.08.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/1997
14. LFG § 141 gültig von 01.01.1958 bis 31.08.1997

1. LFG § 24 heute
2. LFG § 24 gültig ab 01.07.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
3. LFG § 24 gültig von 27.06.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
4. LFG § 24 gültig von 01.01.1958 bis 26.06.2008

1. LFG § 24c gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 151/2021

1. LFG § 24f heute
2. LFG § 24f gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 24f gültig von 01.08.2021 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 24f gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013

1. LFG § 24f heute
2. LFG § 24f gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 24f gültig von 01.08.2021 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 24f gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013

1. LFG § 24f heute
2. LFG § 24f gültig ab 01.10.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 24f gültig von 01.08.2021 bis 30.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 24f gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013

1. LFG § 24h heute
2. LFG § 24h gültig ab 01.08.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
3. LFG § 24h gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013

1. LFG § 74 heute
2. LFG § 74 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 74 gültig von 01.08.2021 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021
4. LFG § 74 gültig von 01.08.2017 bis 31.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2017
5. LFG § 74 gültig von 01.10.2013 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
6. LFG § 74 gültig von 27.06.2008 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
7. LFG § 74 gültig von 01.01.2005 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 173/2004
8. LFG § 74 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992

1. LFG § 9 heute
2. LFG § 9 gültig ab 01.09.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2026
3. LFG § 9 gültig von 12.08.2016 bis 31.08.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2016
4. LFG § 9 gültig von 01.10.2013 bis 11.08.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 108/2013
5. LFG § 9 gültig von 27.06.2008 bis 30.09.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2008
6. LFG § 9 gültig von 01.09.2003 bis 26.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003
7. LFG § 9 gültig von 01.09.1997 bis 31.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/1997
8. LFG § 9 gültig von 01.01.1958 bis 31.08.1997

1. VwGVG § 24 heute
2. VwGVG § 24 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
4. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

Spruch

W249 2169178-1/14E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch die Richterin Mag. Ingrid ZEHETNER als Einzelrichterin über die Beschwerde des XXXX gegen den Bescheid der AUSTRO CONTROL vom 20.06.2017, Zl. XXXX , nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 18.04.2018 zu Recht: Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch die Richterin Mag. Ingrid ZEHETNER als Einzelrichterin über die Beschwerde des römisch 40 gegen den Bescheid der AUSTRO CONTROL vom 20.06.2017, Zl. römisch 40 , nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 18.04.2018 zu Recht:

A)

I. Der Beschwerde wird gemäß § 24f LFG insofern stattgegeben, dass der Spruchpunkt "Betriebszeiten" des angefochtenen Bescheids nunmehr wie folgt zu lauten hat: "Täglich ab nach Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis vor Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET). Die Berechnung des jeweiligen Dämmerungsbeginns nach BCMT und ECET ist aufgrund der Zeitangaben jenes, in den im Luftfahrthandbuch Österreich zur jeweils aktuellen Fassung angegebenen Tabellen, angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des unbemannten Luftfahrzeugs am nächsten gelegen ist." römisch eins. Der Beschwerde wird gemäß Paragraph 24 f, LFG insofern stattgegeben, dass der Spruchpunkt "Betriebszeiten" des angefochtenen Bescheids nunmehr wie folgt zu lauten hat: "Täglich ab nach Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis vor Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET). Die Berechnung des jeweiligen Dämmerungsbeginns nach BCMT und ECET ist aufgrund der Zeitangaben jenes, in den im Luftfahrthandbuch Österreich zur jeweils aktuellen Fassung angegebenen Tabellen, angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des unbemannten Luftfahrzeugs am nächsten gelegen ist."

II. Hinsichtlich der Befristung hat der Spruch nunmehr zu lauten: römisch zwei. Hinsichtlich der Befristung hat der Spruch nunmehr zu lauten:

"Die Bewilligung gilt für zwei Jahre ab Zustellung dieser Entscheidung."

III. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen römisch drei. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

B)

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

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:römisch eins. Verfahrensgang:

1. Mit dem angefochtenen Bescheid vom 20.06.2017, Zl. XXXX , entschied die Austro Control (belangte Behörde) über den Antrag des Beschwerdeführers auf Bewilligung des Betriebs eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 wie folgt:1. Mit dem angefochtenen Bescheid vom 20.06.2017, Zl. römisch 40 , entschied die Austro Control (belangte Behörde) über den Antrag des Beschwerdeführers auf Bewilligung des Betriebs eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 wie folgt:

"Ihrem Antrag vom 18.04.2017 wird stattgegeben und die Betriebsbewilligung für das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 gemäß § 24f Luftfahrtgesetz (LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF) in folgendem Umfang erteilt:"Ihrem Antrag vom 18.04.2017 wird stattgegeben und die Betriebsbewilligung für das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 gemäß Paragraph 24 f, Luftfahrtgesetz (LFG, Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957, idgF) in folgendem Umfang erteilt:

Geltungsbereich: Kategorie A/Einsatzgebiet:

im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

Befristung: Die Bewilligung gilt vom Tag der Zustellung bis 31.07.2019.

Betriebszeiten: Montag bis Sonntag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung.

Zweck: Private Foto- und Videoaufnahmen

Piloten: XXXXPiloten: römisch 40

XXXXrömisch 40

Umfang der Erlaubnis: Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der

Ordnungszahl XXXX (DJI Phantom 3 Advanced)Ordnungszahl römisch 40 (DJI Phantom 3 Advanced)

bis zu einer maximalen Höhe von 150 m über Grund,

in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten."

Diese Bewilligung wurde unter Vorschreibung verschiedener Auflagen erteilt, wobei verfahrensgegenständlich Folgende sind (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, S. 4; Nummerierung der Auflagen in der Verhandlung hinzugefügt):Diese Bewilligung wurde unter Vorschreibung verschiedener Auflagen erteilt, wobei verfahrensgegenständlich Folgende sind vergleiche Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, S. 4; Nummerierung der Auflagen in der Verhandlung hinzugefügt):

"[...]

[b] [...] Weiters dürfen sich in diesem Gebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen nur vereinzelt Menschen temporär (z.B. Wanderer) aufhalten.

[...]

[d] In einem Umkreis von 50 m um den Flugbereich dürfen sich bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine weiteren Personen aufhalten. Dies ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Sollten Personen in diesen Bereich eindringen, ist das unbemannte Luftfahrzeug sofort zu landen.

[e] In einem Umkreis von 150 m um den Flugbereich dürfen sich keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen befinden.

[...]

[h] Bei der Durchführung von Flügen ist zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten ein Mindestabstand von 150 m einzuhalten.

[i] Der Betrieb ist nicht gestattet, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Zugtiere, Wild oder Weidevieh beunruhigt oder gefährdet werden könnten.

[...]

[l] [...] Bei Annäherung von Luftfahrzeugen ist das unbemannte Luftfahrzeug unverzüglich zu Boden zu bringen.

[...]

[p] Es ist ein Windstärkemessgerät aufzustellen. Bei Witterungsbedingungen, welche die Sicherheit des unbemannten Luftfahrzeuges beeinträchtigen können, ist der Flugbetrieb einzuschränken oder gegebenenfalls ganz einzustellen.

[...]

[r] Der Betreiber hat Betriebsaufzeichnungen zu führen, welche zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Einsatzes, den Namen des Piloten, den Ort des Fluges, die Anzahl der Starts und Landungen sowie ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen enthalten. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren und der ausstellenden Behörde auf Verlangen vorzulegen.

[...]"

2. Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 19.07.2017 fristgerecht Beschwerde, wobei der Bescheid "insoweit angefochten [wurde], als er eine rechtswidrige Befristung bis 31.7.2019 und mehrere rechtswidrige Auflagen bzw. Einschränkungen enthält". In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurden die Anträge gestellt, "dass das BVwG die angefochtene Befristung und die Flugerlaubnis nur zwischen 8 und 18 Uhr sowie die angefochtenen Auflagen aufheben möge und in der Sache entscheiden möge". Weiters wurde eine verfassungsrechtliche Prüfung des LBTH 67 begehrt.

In der Beschwerde brachte der Beschwerdeführer im Wesentlichen wie folgt vor:

2.1. Befristung der Betriebsbewilligung

Gemäß § 24f Abs. 3 LFG dürfe eine Betriebsbewilligung nur insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen erteilt werden, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sei. Die Befristung bis 31.07.2019 könne jedoch nicht mit Sicherheitsüberlegungen begründet werden und sei daher rechtswidrig. Es sei nicht nachvollziehbar, warum Erstbewilligungen offensichtlich immer für ein Jahr und Folgebewilligungen für zwei Jahre erfolgten. Gemäß Paragraph 24 f, Absatz 3, LFG dürfe eine Betriebsbewilligung nur insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen erteilt werden, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sei. Die Befristung bis 31.07.2019 könne jedoch nicht mit Sicherheitsüberlegungen begründet werden und sei daher rechtswidrig. Es sei nicht nachvollziehbar, warum Erstbewilligungen offensichtlich immer für ein Jahr und Folgebewilligungen für zwei Jahre erfolgten.

2.2. Frage der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

2.2.1. Es wurde die Veranlassung einer Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit der "Verordnung LBTH 67" durch den VfGH beantragt, da der Gleichheitssatz des Art. 7 Abs. 1 B-VG, der die gesetzliche Gleichbehandlung paralleler Fallgestaltungen erfordere, verletzt sei. Das Sachlichkeitsgebot verlange das Vorliegen vernünftiger Gründe für eine Ungleichbehandlung. Es gebe jedoch aufgrund von Sicherheitsüberlegungen keine nachvollziehbaren vernünftigen Gründe, warum ein Multikopter, dessen Kamera Fotos oder Videos abspeichere, strengeren Sicherheitskriterien unterliegen sollte als ein gleichartiger Multikopter, dessen Kamera nicht für Fotos oder Videos verwendet werde. Die Begründung, dass beim Filmen und Fotografieren die volle Aufmerksamkeit nicht mehr dem Flug selber gelte, sei praxisfremd und lasse den Schluss zu, dass der "Erfinder" dieser Zweckbehauptung keine ausreichende eigene Erfahrung im Umgang mit dem Fotografieren und Filmen mit Multikoptern habe. Wenn man mit einem Multikopter etwas filmen möchte, müsse man sich zuerst überlegen, in welcher Höhe, mit welcher Geschwindigkeit und in welchem Abstand der Multikopter am zu filmenden Objekt vorbeifliegen sollte, ohne dass der teure Multikopter in Kollisionsgefahr komme. Danach brauche man nur mehr auf den Auslöser klicken, weswegen die Aufmerksamkeit nicht leiden könne. Dass man fallweise auch auf das Display der Fernsteuerung blicke, um das Bild aus der Sicht des Multikopters zu prüfen, sei kein Unterschied zum normalen Flug ohne Filmen oder Fotografieren, weil man sich bei

diesen Flügen auch immer wieder die Kamerasicht ansehe.2.2.1. Es wurde die Veranlassung einer Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit der "Verordnung LBTH 67" durch den VfGH beantragt, da der Gleichheitssatz des Artikel 7, Absatz eins, B-VG, der die gesetzliche Gleichbehandlung paralleler Fallgestaltungen erfordere, verletzt sei. Das Sachlichkeitsgebot verlange das Vorliegen vernünftiger Gründe für eine Ungleichbehandlung. Es gebe jedoch aufgrund von Sicherheitsüberlegungen keine nachvollziehbaren vernünftigen Gründe, warum ein Multikopter, dessen Kamera Fotos oder Videos abspeichere, strengeren Sicherheitskriterien unterliegen sollte als ein gleichartiger Multikopter, dessen Kamera nicht für Fotos oder Videos verwendet werde. Die Begründung, dass beim Filmen und Fotografieren die volle Aufmerksamkeit nicht mehr dem Flug selber gelte, sei praxisfremd und lasse den Schluss zu, dass der "Erfinder" dieser Zweckbehauptung keine ausreichende eigene Erfahrung im Umgang mit dem Fotografieren und Filmen mit Multikoptern habe. Wenn man mit einem Multikopter etwas filmen möchte, müsse man sich zuerst überlegen, in welcher Höhe, mit welcher Geschwindigkeit und in welchem Abstand der Multikopter am zu filmenden Objekt vorbeifliegen sollte, ohne dass der teure Multikopter in Kollisionsgefahr komme. Danach brauche man nur mehr auf den Auslöser klicken, weswegen die Aufmerksamkeit nicht leiden könne. Dass man fallweise auch auf das Display der Fernsteuerung blicke, um das Bild aus der Sicht des Multikopters zu prüfen, sei kein Unterschied zum normalen Flug ohne Filmen oder Fotografieren, weil man sich bei diesen Flügen auch immer wieder die Kamerasicht ansehe.

Weiters sei ein Multikopter viel einfacher zu fliegen als normale Modellflugzeuge. Mit einem Multikopter könne man auf der Stelle schweben oder extrem langsam fliegen. Wenn man etwas fotografieren wolle, bleibe man mit diesem einfach in der Luft stehen und sehe sich in Ruhe das Display der Fernsteuerung an, bevor man auf den Auslöser drücke. Generell könne behauptet werden, dass jemand, der fotografieren oder filmen wolle, viel langsamer und daher gefahrloser fliege, als jemand, der einfach nur herumfliegen wolle, ohne zu filmen. Die für manche Videosequenzen erwünschte Geschwindigkeit werde ohnehin erst im Nachhinein mit modernen Videoschnittprogrammen am PC "erzeugt".

2.2.2. Die Verordnung LBTH 67 sei weiters verfassungswidrig, weil sie den im§ 24h LFG eingeräumten Verordnungsspielraum überschritten habe.2.2.2. Die Verordnung LBTH 67 sei weiters verfassungswidrig, weil sie den im Paragraph 24 h, LFG eingeräumten Verordnungsspielraum überschritten habe.

§ 24h LFG erlaube der Austro Control GmbH (ACG) die Vorschreibung von Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich seien. Dabei seien für die Lufttüchtigkeit der unbemannten Luftfahrzeuge (uLFZ) der Klasse 1 die Art und der Umfang der erforderlichen Überprüfungen und die für den Betrieb erforderlichen Befähigungen der Piloten festzulegen. Nach § 17 LFG sei ein Luftfahrzeug lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet sei. Das LFG kenne daher nur eine Form der Lufttüchtigkeit, die nicht darauf abstelle, wo das Luftfahrzeug eingesetzt werde. Der LBTH 67 könne daher nicht verschiedene Arten der Lufttüchtigkeit "erfinden", die auf das Einsatzgebiet abgestellten. Der Begriff "Betriebstüchtigkeit" beziehe sich nur auf das Luftfahrtgerät (z.B. Teil eines uLFZ), und es müsse daher in diesem Zusammenhang nicht näher darauf eingegangen werden, da ein uLFZ ohnehin nur lufttüchtig sein könne, wenn alle seine Teile betriebstüchtig seien.Paragraph 24 h, LFG erlaube der Austro Control GmbH (ACG) die Vorschreibung von Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich seien. Dabei seien für die Lufttüchtigkeit der unbemannten Luftfahrzeuge (uLFZ) der Klasse 1 die Art und der Umfang der erforderlichen Überprüfungen und die für den Betrieb erforderlichen Befähigungen der Piloten festzulegen. Nach Paragraph 17, LFG sei ein Luftfahrzeug lufttüchtig, wenn nach dem jeweiligen Stand der Technik auf Grund seiner Bauart und technischen Ausrüstung die Betriebssicherheit gewährleistet sei. Das LFG kenne daher nur eine Form der Lufttüchtigkeit, die nicht darauf abstelle, wo das Luftfahrzeug eingesetzt werde. Der LBTH 67 könne daher nicht verschiedene Arten der Lufttüchtigkeit "erfinden", die auf das Einsatzgebiet abgestellten. Der Begriff "Betriebstüchtigkeit" beziehe sich nur auf das Luftfahrtgerät (z.B. Teil eines uLFZ), und es müsse daher in diesem Zusammenhang nicht näher darauf eingegangen werden, da ein uLFZ ohnehin nur lufttüchtig sein könne, wenn alle seine Teile betriebstüchtig seien.

Gemäß dem letzten Satz des § 24h LFG seien die Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise von den Betreibern der Flugmodelle sowie den Haltern der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 zu beachten und einzuhalten. Daher sei es umso wichtiger, dass in diesen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweisen nur Bestimmungen enthalten seien, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich seien.Gemäß dem letzten Satz des Paragraph 24 h, LFG

seien die Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise von den Betreibern der Flugmodelle sowie den Haltern der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 zu beachten und einzuhalten. Daher sei es umso wichtiger, dass in diesen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweisen nur Bestimmungen enthalten seien, die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich seien.

Dies treffe z.B. auf Pkt. 4.4 eindeutig nicht zu: Gemäß Pkt. 4.4 LBTH 67 sei die Zustimmung des Grundstückseigentümers für Start und Landung einzuholen. Diese Auflage komme bei Wanderungen in der freien Natur einem Flugverbot gleich, weil es nicht so einfach möglich sei, einen Grundeigentümer festzustellen und ihn dann noch vor dem Flug um die notwendige Erlaubnis zu ersuchen. Da es sich hier um eine zivilrechtliche Problematik handle, könne in den LBTH 67 lediglich erläutert werden, dass es notwendig wäre, um eine Klage wegen Besitzstörung zu vermeiden, dass man zweckmäßigerweise vorher diese Erlaubnis einholen sollte, aber dies dürfe niemals wegen des Fehlens einer dafür erforderlichen Rechtsgrundlage zu einer zwingenden Bestimmung werden, deren Nichtbeachtung noch dazu neben einer Bestrafung zu einer Aufhebung des Bewilligungsbescheides führen könne.

Im Zuge dieser Vorflugkontrolle sei auch eine Reichweitenprobe durchzuführen (LBTH 67).

Hier würden sich folgende Fragen stellen: "Wie ist das zu verstehen? Wie weit muss ich wegfliegen, damit dieser Reichweitenprobe entsprochen wird? Sind das die maximal erlaubten 500 Meter? Oder ist das die Entfernung, in der sich jenes Objekt befindet, das von mir am weitesten entfernt ist und das ich gerne fotografieren/filmen möchte. Wofür soll dieser Probeflug gut sein? Wird hier die Regel aufgestellt, wenn es einmal gut gegangen ist, dann muss es auch ein zweites Mal gut gehen? Wenn ein Problem bei der Reichweitenprobe auftritt, ist das dann besser, als wenn es beim 'richtigen' Flug aufgetreten wäre?"

Da diese Auflage nicht ausreichend definiert sei, könne sie auch nicht umgesetzt werden, und es könne auch nicht nachvollzogen werden, inwieweit sie aus Sicherheitsgründen sinnvoll und notwendig sei.

In Wahrheit diene diese Verordnung nur dazu, dass den Ängsten der Bevölkerung vor unerwünschtem Ausspionieren durch "Drohnen" Rechnung getragen werde. Aber dies könne nicht mit einer Verordnung geschehen, die nur Sicherheitsaspekte berücksichtigen dürfe. Hier sei eine saubere gesetzliche Regelung erforderlich.

2.3. Betriebszeiten

Diese Auflage könne nicht mit Sicherheitserwägungen begründet werden. Wie aus Gesprächen mit ACG-Mitarbeitern bekannt sei, sei der wahre Grund für diese zeitliche Beschränkung, Lärmbeschwerden von Anrainern möglichst gering zu halten.

Dabei werde aber vergessen, dass das uLFZ des Beschwerdeführers aufgrund seines Elektroantriebes ohnehin keinen Lärm verursache und durch den derzeit vorgeschriebenen Mindestabstand zu besiedelten Gebieten aus dieser Entfernung ohnehin nicht mehr gehört werden könne.

Für den Beschwerdeführer sei diese zeitliche Beschränkung jedoch ua. deshalb sehr unangenehm, weil er dadurch schöne Lichteffekte in der Natur, die zB im Sommer kurz nach Sonnenaufgang zu sehen seien, nicht filmen dürfe. Warum er, wenn es nach 18 Uhr noch ausreichend lange hell sei, nicht mehr filmen dürfe, sei ebenfalls wegen der fehlenden Rechtsgrundlage nicht einzusehen.

2.4. Flugverbot, wenn sich im Einsatzgebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen mehr als nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten (Auflage b letzter Satz)

Gemäß § 18 Abs. 2 LVR sei der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über Menschenansammlungen im Freien nur mit einer Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig. Das bedeute, dass das Fliegen über einzelnen Menschen erlaubt sei. Es stelle sich die Frage, wieso sich daran etwas ändern sollte, nur weil Fotos oder Videos gemacht würden. Gemäß Paragraph 18, Absatz 2, LVR sei der Betrieb von selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät und von Flugmodellen über Menschenansammlungen im Freien nur mit einer Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig. Das bedeute, dass das Fliegen über einzelnen Menschen erlaubt sei. Es stelle sich die Frage, wieso sich daran etwas ändern sollte, nur weil Fotos oder Videos gemacht würden.

2.5. Landepflicht, wenn Personen den 50 m Umkreis um den Flugbereich betreten (Auflage d)

Dem Beschwerdeführer würden sich dabei folgende Fragen stellen:

"Warum sollte ich sofort ohne Rücksicht auf meine Flughöhe, Geschwindigkeit, Windrichtung und Windstärke landen müssen, wenn Personen den 50 Meter-Umkreis betreten? Was bedeutet sofort landen? Darf ich zum Startort zurückfliegen oder muss ich sofort senkrecht hinunter, ohne dass ich den Landeort einsehen (Unebenheiten, Hindernisse) kann und die Zerstörung meines Phantom 3 bei der Landung in Kauf nehmen muss? Falls ich zurückfliegen darf und aber auf dieser direkten Rückflugstrecke Wanderer zu überfliegen wären, muss ich dann einen Slalom mit jeweils 50 Meter Abstand fliegen? Wenn in der Zwischenzeit neugierige Wanderer in meiner Nähe Zuseher wollen, verhindert das eine Landemöglichkeit in meiner Nähe? Warum muss ich unbedingt landen? Wäre es nicht ausreichend, wenn ich mit meinem Kopter so weit wegfliege, dass der geforderte 50 Meter-Abstand wieder aufrecht ist? Warum ist überhaupt ein so großer Mindestabstand erforderlich, der weder die Windrichtung- und -stärke noch die Fluggeschwindigkeit und -höhe berücksichtigt?"

Die zum Zweck des Fluges erforderliche Person (z.B. Beobachter des Luftraumes aus Sicherheitsgründen) dürfe im "Gefahrenbereich" bleiben. Aber wenn noch ein zusätzlicher Wanderer in diesen "Gefahrenbereich" komme, müsse sofort gelandet werden. Es stelle sich dabei die Frage, ob der Wanderer schutzwürdiger als der Luftraumbeobachter sei.

Auch hier falle wieder der Gegensatz zur Regelung des § 18 Abs. 2 LVR auf, und es stelle sich die Frage, weshalb nur deshalb, weil mit der Kamera des Kopters fotografiert oder gefilmt werde, plötzlich ein Mindestabstand von 50 Meter erforderlich werde. Auch hier falle wieder der Gegensatz zur Regelung des Paragraph 18, Absatz 2, LVR auf, und es stelle sich die Frage, weshalb nur deshalb, weil mit der Kamera des Kopters fotografiert oder gefilmt werde, plötzlich ein Mindestabstand von 50 Meter erforderlich werde.

2.6. 150 m Mindestabstand zu Menschenansammlungen und zu Orten mit erhöhtem Passantenaufkommen (Auflage e)

Auch bei dieser Auflage sei nicht nachvollziehbar, warum Sicherheitserwägungen generell einen derart großen Mindestabstand erforderlich machten, ohne die Windrichtung und -stärke noch die Fluggeschwindigkeit und -höhe zu berücksichtigen.

Es dürfe dabei auch nicht übersehen werden, dass der Gesetzgeber durch die Regelung des § 24d LFG für leichte Multikopter eine grundsätzlich sehr großzügige Regelung getroffen und damit ihr Gefahrenpotential als sehr niedrig eingeschätzt habe. Da der Multikopter des Beschwerdeführers nur 1260 Gramm schwer sei, bedeute dies, dass, wenn er zB nur in 5 Meter Höhe im Schwebeflug betrieben werde, die Aufprallenergie im Falle eines Absturzes unter 79 Joule liege. Dies habe zur Folge, dass der Multikopter des Beschwerdeführers unter diesen Bedingungen nicht mehr unter das LFG falle und der Beschwerdeführer daher fast überall unter Beachtung dieser Kriterien damit fliegen könne (zB auf einem Parkplatz mitten in einer Großstadt). Der Gesetzgeber habe damit also erkennen lassen, dass er bei sehr leichten Multikoptern ein geringes Gefahrenpotential sehe und daher auch äußerst großzügig sei. Der LBTH 67 ordne jedoch an, dass bei einem Flug, der nur wenige Meter höher stattfinde, unabhängig von Höhe und Geschwindigkeit des Multikopters und der Windrichtung sowie der Windstärke übergangslos überzogene Mindestabstände zum Tragen kämen, sodass diese Auflagen nicht mehr als sachlich erforderlich, sondern nur mehr als schikanös und daher als rechtswidrig zu qualifizieren seien. Es dürfe dabei auch nicht übersehen werden, dass der Gesetzgeber durch die Regelung des Paragraph 24 d, LFG für leichte Multikopter eine grundsätzlich sehr großzügige Regelung getroffen und damit ihr Gefahrenpotential als sehr niedrig eingeschätzt habe. Da der Multikopter des Beschwerdeführers nur 1260 Gramm schwer sei, bedeute dies, dass, wenn er zB nur in 5 Meter Höhe im Schwebeflug betrieben werde, die Aufprallenergie im Falle eines Absturzes unter 79 Joule liege. Dies habe zur Folge, dass der Multikopter des Beschwerdeführers unter diesen Bedingungen nicht mehr unter das LFG falle und der Beschwerdeführer daher fast überall unter Beachtung dieser Kriterien damit fliegen könne (zB auf einem Parkplatz mitten in einer Großstadt). Der Gesetzgeber habe damit also erkennen lassen, dass er bei sehr leichten Multikoptern ein geringes Gefahrenpotential sehe und daher auch äußerst großzügig sei. Der LBTH 67 ordne jedoch an, dass bei einem Flug, der nur wenige Meter höher stattfinde, unabhängig von Höhe und Geschwindigkeit des Multikopters und der Windrichtung sowie der Windstärke übergangslos überzogene Mindestabstände zum Tragen kämen, sodass diese Auflagen nicht mehr als sachlich erforderlich, sondern nur mehr als schikanös und daher als rechtswidrig zu qualifizieren seien.

2.7. 150 m Mindestabstand zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten (Auflage h)

Diese Auflage, die unabhängig von der Flughöhe beachtet werden müsse, stehe sogar im Widerspruch zur LBTH 67, weil dort im Pkt. 4.3.1.2 nur ein höhenabhängiger Mindestabstand gefordert werde. Warum auf jeden Fall ein

Mindestabstand von 50 Meter eingehalten werden müsse, sei aus der Erfahrung des Beschwerdeführers mit Sicherheitserwägungen allein nicht ausreichend überzeugend begründbar, da ein Multikopter Phantom 3 aufgrund der geringen Größe und der kleinen Masse an Gebäuden im Schadensfall maximal eine geringe Delle verursachen könne. Es werde bei der Festlegung dieses Mindestabstandes nicht beachtet, wie schnell der Beschwerdeführer mit dem uLFZ fliege und welche Windgeschwindigkeit und Windrichtung angetroffen werde und ob sich dort Menschen im Freien aufhielten oder nicht.

2.8. Flugverbot, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Zugtiere, Wild oder Weidevieh beunruhigt oder gefährdet werden könnten (Auflage i)

Da auch sogar das "Beunruhigen" in diese Auflage einbezogen wurde, könne sie in der Praxis nicht dem Wortlaut entsprechend beachtet werden, denn dazu müsste jemand über hellseherische Fähigkeiten verfügen, um abschätzen zu können, wie sensibel die in Betracht kommenden Tiere seien. Dass man logischerweise nicht in einer so niedrigen Höhe Tiere überfliegen dürfe, dass jeder vernünftige Mensch entsprechende Angst- oder Schreckreaktionen erwarte, verstehe sich von selbst, und daher solle diese Auflage sinngemäß geändert werden.

2.9. Aufstellung eines Windstärkemessgerätes (Auflage p)

Diese Auflage, die selbst bei Windstille oder sehr schwachem Wind trotzdem zu beachten sei, erscheine dem Beschwerdeführer als reine Schikane und würden sich ihm folgende Fragen stellen: "Außerdem warum soll ich ein Windmessgerät aufstellen müssen, ohne dass gleichzeitig vorgeschrieben wird, wann, wie oft und in welchen zeitlichen Abständen ich es auch ablesen muss? Warum darf ich nicht einfach nur bei sehr kräftigem Wind, bei dem ich Zweifel habe, ob er für meinen Phantom 3 bereits zu stark sein könnte, ein einfaches Windmessgerät aus meiner Hosentasche ziehen und kurz die Windgeschwindigkeit prüfen?".

Weiters werde bei dieser Auflage nicht berücksichtigt, dass der Wind in größerer Höhe ohnehin viel stärker sein könne als am Boden (noch dazu, wenn man sich am Boden zB in einer Waldlichtung befinde oder im Lee eines Hügels).

3. Die belangte Behörde legte die Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Bundesverwaltungsgericht mit Schreiben vom 21.08.2017, hg. eingelangt am 29.08.2017, vor und erstattete dabei eine Stellungnahme, in der sie zu verschiedenen Beschwerdepunkten Stellung nahm.

Dabei führte sie im Wesentlichen wie folgt aus:

3.1. Frage der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

3.1.1. Bewilligungspflicht unbemannter Luftfahrzeuge ("Gleichbehandlung" von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen)

Der österreichische Gesetzgeber habe die "Gleichbehandlung" unbemannter Geräte als nicht sachgerecht erachtet und mit der LFG-Novelle BGBl. I Nr. 108/2013 die 3 alternativen Kategorien der Flugmodelle (§ 24c LFG), unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f LFG) und unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 2 (§ 24g LFG) geschaffen und je nach Klassifizierung des Gerätes im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt. Für die Normierung der rechtlichen Anforderungen seien als Kriterien insbesondere die Sichtverbindung, die Art der Nutzung und der Umkreis des Betriebes des unbemannten Gerätes ausschlaggebend (siehe dazu auch die Erläuterungen zur Regierungsvorlage zu den §§ 24c bis 24k LFG). Der österreichische Gesetzgeber habe die "Gleichbehandlung" unbemannter Geräte als nicht sachgerecht erachtet und mit der LFG-Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 108 aus 2013, die 3 alternativen Kategorien der Flugmodelle (Paragraph 24 c, LFG), unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 (Paragraph 24 f, LFG) und unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 2 (Paragraph 24 g, LFG) geschaffen und je nach Klassifizierung des Gerätes im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt. Für die Normierung der rechtlichen Anforderungen seien als Kriterien insbesondere die Sichtverbindung, die Art der Nutzung und der Umkreis des Betriebes des unbemannten Gerätes ausschlaggebend (siehe dazu auch die Erläuterungen zur Regierungsvorlage zu den Paragraphen 24 c bis 24 k LFG).

Gemäß § 24f LFG seien unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden könnten und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten auch in einem Umkreis von mehr als 500 m und/oder gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in § 24c Abs. 1 Z 2 LFG genannten Zwecken betrieben würden. Gemäß Paragraph 24 f,

LFG seien unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden könnten und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten auch in einem Umkreis von mehr als 500 m und/oder gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in Paragraph 24 c, Absatz eins, Ziffer 2, LFG genannten Zwecken betrieben würden.

Als Betrieb eines Flugmodells, welcher unter 25 kg Betriebsmasse bewilligungsfrei sei, seien gemäß § 24c LFG jene Flüge zu qualifizieren, welche in einem Umkreis von höchstens 500 m sowie ausschließlich unentgeltlich und nicht gewerblich im Freizeitbereich und ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst erfolgen. Daraus ergebe sich, dass bei einem Betrieb in einem Umkreis von mehr als 500 m oder gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen Zwecken als ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst der Betrieb gemäß § 24f LFG bewilligungspflichtig sei. Als Betrieb eines Flugmodells, welcher unter 25 kg Betriebsmasse bewilligungsfrei sei, seien gemäß Paragraph 24 c, LFG jene Flüge zu qualifizieren, welche in einem Umkreis von höchstens 500 m sowie ausschließlich unentgeltlich und nicht gewerblich im Freizeitbereich und ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst erfolgen. Daraus ergebe sich, dass bei einem Betrieb in einem Umkreis von mehr als 500 m oder gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen Zwecken als ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst der Betrieb gemäß Paragraph 24 f, LFG bewilligungspflichtig sei.

Für die Einordnung als unbemanntes Luftfahrzeug sei es ausreichend, dass eine der eben angeführten Alternativen vorliege. Wenn ein Gerät daher nicht ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben werde, sondern zB für Foto-/Filmaufnahmen, auch wenn es sich dabei um private Aufnahmen handle, sei es als unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1 zu qualifizieren und für den Betrieb eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich. Dies ergebe sich sowohl aus der Wortinterpretation des § 24f LFG als auch aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zum LFG, in welchen "Kamera- oder Filmflüge" explizit als Beispiel für den Betrieb zu anderen Zwecken als dem Zwecke des Fluges selbst genannt würden. Für die Einordnung als unbemanntes Luftfahrzeug sei es ausreichend, dass eine der eben angeführten Alternativen vorliege. Wenn ein Gerät daher nicht ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben werde, sondern zB für Foto-/Filmaufnahmen, auch wenn es sich dabei um private Aufnahmen handle, sei es als unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1 zu qualifizieren und für den Betrieb eine Bewilligung der Austro Control GmbH erforderlich. Dies ergebe sich sowohl aus der Wortinterpretation des Paragraph 24 f, LFG als auch aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zum LFG, in welchen "Kamera- oder Filmflüge" explizit als Beispiel für den Betrieb zu anderen Zwecken als dem Zwecke des Fluges selbst genannt würden.

Die differenzierte Regelung unbemannter Geräte im LFG erscheine insbesondere in Anbetracht des unterschiedlichen Risikopotentials verschiedener Betriebsarten sachlich gerechtfertigt. Hintergrund dafür sei ua. die Überlegung, dass bei Foto- bzw. Filmflügen sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich ein erhöhtes Gefährdungspotential für unbeteiligte Dritte bestehe. So würden die unbemannten Geräte für die Durchführung von Aufnahmen in der Regel näher an Objekte oder Personen herangeführt und/oder anlassbezogen möglicherweise noch unter (Wetter-)Bedingungen betrieben, bei denen eine Verwendung zum alleinigen Zweck des Fluges selbst im Rahmen des Hobbys/Sports "Modellfliegen" nicht erwogen würde.

Das unterschiedliche Risikopotential, welches eine unterschiedliche rechtliche Betrachtung erforderlich mache, zeige sich besonders deutlich dadurch, dass der Sport des "Modellfliegens" als Freizeitbeschäftigung seit Jahrzehnten weitgehend ohne Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt - idR auf Modellflugplätzen - betrieben werde (und eine "Überregulierung" durch die LFG-Novelle verhindert werden sollte), während sich Zwischenfälle mit gewerblich bzw. für Luftbildaufnahmen eingesetzten neuen unbemannten Geräten häuften (welche eine Novelle des LFG dahingehend überhaupt notwendig gemacht hätten).

Im Übrigen ergebe sich die Unterscheidung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen nicht aus dem beanstandeten Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (LBTH 67), vielmehr sei diese gesetzlich in den §§ 24c und 24f LFG festgelegt. Im Übrigen ergebe sich die Unterscheidung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen nicht aus dem beanstandeten Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (LBTH 67), vielmehr sei diese gesetzlich in den Paragraphen 24 c und 24 f LFG festgelegt.

3.1.2. Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (LBTH 67)

Da die allgemeine Verordnungsermächtigung für Verwaltungsbehörden, innerhalb des eigenen Wirkungsbereiches Verordnungen zu erlassen, für die österreichische Zivilluftfahrtbehörde Austro Control als beliehener Rechtsträger nicht anwendbar sei, werde die Erlassung des Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweises Nr. 67 auf § 24h LFG

gestützt. Demnach seien die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 von der Austro Control GmbH mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Da die allgemeine Verordnungsermächtigung für Verwaltungsbehörden, innerhalb des eigenen Wirkungsbereiches Verordnungen zu erlassen, für die österreichische Zivilluftfahrtbehörde Austro Control als beliehener Rechtsträger nicht anwendbar sei, werde die Erlassung des Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweises Nr. 67 auf Paragraph 24 h, LFG gestützt. Demnach seien die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 von der Austro Control GmbH mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

Daher seien im LBTH 67 ua. die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festgelegt worden. Die ausführenden Regelungen würden im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt auf die unterschiedlichen Umgebungsbedingungen und Gewichtsklassen Rücksicht nehmen, um entsprechend dem jeweiligen Gefährdungspotential der Verhältnismäßigkeit Rechnung zu tragen. Jedenfalls liege es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, einem risikobasierten Ansatz folgend für schwerere Geräte bzw. dichter besiedelte Einsatzgebiete strengere technische, betriebliche und personelle Voraussetzungen festzulegen.

Der in der Beschwerde zitierte § 17 LFG behandle ausschließlich die Lufttüchtigkeit von (bemannten) Luftfahrzeugen und sei auf unbemannte Luftfahrzeuge nicht anwendbar. Der in der Beschwerde zitierte Paragraph 17, LFG behandle ausschließlich die Lufttüchtigkeit von (bemannten) Luftfahrzeugen und sei auf unbemannte Luftfahrzeuge nicht anwendbar.

3.1.3. Vorflugkontrolle/Reichweitenprobe

Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeuges müsse sicherstellen, dass ein sicherer Betrieb des Gerätes gewährleistet sei. Dabei spiele die Steuerung bzw. der Datenlink eine essentielle Rolle. Steuersignale würden sich physikalisch-ideal gesehen kugelförmig in alle Richtungen von der Kontrolleinrichtung - meist ein Handsender - ausbreiten. Die Qualität der Übertragung sei daher einerseits von externen Faktoren wie Bodenoberfläche, baulicher Beschaffung des Einsatzgebietes und Störfaktoren (zB Magnetismus, aktive Störquellen wie Hochspannungsleitungen und Funkstrecken), aber auch von internen Faktoren wie der Funktion und Ausrichtung der Sendeantenne, des Zustandes der Empfängerantenne und des Empfängers selbst abhängig. Ziel der Reichweitenprobe sei es, die Qualität der Übertragungsstrecke zwischen dem Sender und dem unbemannten Luftfahrzeug vor der Durchführung eines Fluges zu validieren, um sicherzustellen, dass die Steuersignale einwandfrei übertragen werden können.

Die Verfahren zur Durchführung einer Reichweitenprobe würden je nach Hersteller variieren. Üblicherweise werde bei der Durchführung einer Reichweitenprobe die Sendeleistung vom Handsender derart reduziert, dass nicht die maximale Entfernung physisch zwischen dem Sender und dem am Boden befindlichen unbemannten Luftfahrzeug zurückgelegt werden müsse, sondern meist wenige Meter ausreichen. Das System errechne automatisch, welche Reichweite physikalisch möglich wäre und zeige dies dem Piloten an. Dieser müsse entscheiden, ob der errechnete Wert für den geplanten Einsatz ausreiche. Sehe die Fernsteuerung diese automatische Funktion zur Reichweitenprobe nicht vor, müsse sich der Betreiber auf andere geeignete Weise davon überzeugen, dass die Steuerungsfähigkeit des Gerätes während des Fluges gegeben sei.

3.2. Befristung der Betriebsbewilligung

Die Befristung der Betriebsbewilligung sei im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt - und im Einklang mit jahrelanger Verwaltungspraxis im Luftfahrtbereich - ausgesprochen worden, da die Befristung sicherstelle, dass nach einem angemessenen Zeitraum eine nachfolgende Überprüfung der Erfüllung der Erteilungsvoraussetzungen erfolge. Gerade für die technische Beurteilung der Lufttüchtigkeit sei beispielsweise die Überprüfung der verpflichtend zu führenden Betriebsaufzeichnungen, aus welchen sich ggf. die Notwendigkeit einer weiterführenden technischen Überprüfung des Gerätes ergeben könne, unerlässlich.

Das Führen von Betriebsaufzeichnungen werde dem Antragsteller in der Betriebsbewilligung mittels Auflage vorgeschrieben. Die Aufzeichnungen hätten zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Betriebes, den Namen des Piloten, den Ort des Fluges, die Anzahl der Starts und Landungen sowie ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen zu enthalten. Werde nach Ablauf der Betriebsbewilligung neuerlich eine Bewilligung nach § 24f LFG

beantragt, seien die Betriebsaufzeichnungen verpflichtend vorzulegen. Vorkommnisse oder Betriebsstörungen in den eingereichten Betriebsaufzeichnungen (Abstürze, Ausfall/Störung der Steuerung, Versagen einzelner Komponenten etc.) könnten im Ermittlungsverfahren bspw. die Vorlage weiterer Unterlagen oder eine physische Überprüfung der Lufttüchtigkeit des unbemannten Luftfahrzeuges durch die Austro Control GmbH erforderlich machen. Das Führen von Betriebsaufzeichnungen werde dem Antragsteller in der Betriebsbewilligung mittels Auflage vorgeschrieben. Die Aufzeichnungen hätten zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Betriebes, den Namen des Piloten, den Ort des Fluges, die Anzahl der Starts und Landungen sowie ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen zu enthalten. Werde nach Ablauf der Betriebsbewilligung neuerlich eine Bewilligung nach Paragraph 24 f, LFG beantragt, seien die Betriebsaufzeichnungen verpflichtend vorzulegen. Vorkommnisse oder Betriebsstörungen in den eingereichten Betriebsaufzeichnungen (Abstürze, Ausfall/Störung der Steuerung, Versagen einzelner Komponenten etc.) könnten im Ermittlungsverfahren bspw. die Vorlage weiterer Unterlagen oder eine physische Überprüfung der Lufttüchtigkeit des unbemannten Luftfahrzeuges durch die Austro Control GmbH erforderlich machen.

Um den in der Luftfahrt etablierten hohen Sicherheitsstandard nicht zu gefährden, sei es erforderlich, die Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen regelmäßig zu überprüfen. Ein Überprüfungsintervall von einem Jahr (bzw. 2 Jahren bei Verlängerung) komme auch in der bemannten Luftfahrt zur Anwendung und sei dabei Voraussetzung für den Betrieb des Luftfahrzeuges. Aufgrund des Gefährdungspotentials von unbemannten Luftfahrzeugen sowie der relativ neuen und sich ständig in Weiterentwicklung befindlichen Technologien in diesem Bereich solle durch Orientierung an bewährten Konzepten der Luftfahrt ein gleich hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und jegliche Gefährdung von unbeteiligten Personen und Sachen am Boden ausgeschlossen werden.

3.3. Betriebszeiten

Entgegen der in der Beschwerde dargelegten Meinung sei auch die Festlegung von Betriebszeiten im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt. Die Notwendigkeit einer Einschränkung des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeuges auf den Zeitraum zwischen Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) und Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) ergebe sich u.a. bereits aus § 24f Abs. 1 LFG, wonach das unbemannte Luftfahrzeug in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten betrieben werden müsse. Vor BCMT und nach ECET sei diese Voraussetzung aufgrund der Lichtverhältnisse ohne zusätzliche technische Ausstattung des unbemannten Luftfahrzeuges nicht gegeben. Entgegen der in der Beschwerde dargelegten Meinung sei auch die Festlegung von Betriebszeiten im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt. Die Notwendigkeit einer Einschränkung des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeuges auf den Zeitraum zwischen Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) und Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) ergebe sich u.a. bereits aus Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG, wonach das unbemannte Luftfahrzeug in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten betrieben werden müsse. Vor BCMT und nach ECET sei diese Voraussetzung aufgrund der Lichtverhältnisse ohne zusätzliche technische Ausstattung des unbemannten Luftfahrzeuges nicht gegeben.

Darüber hinaus sei der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt laut Judikatur weit auszulegen und umfasst auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie bspw. Immissionen (siehe u.a. VwGH 20.03.2002 99/03/0251, VwGH 15.09.1999 98/03/0320, VwGH 28.02.1996 93/03/0053). Um unbeteiligte Personen am Boden zu Ruhezeiten vor Lärm zu schützen, werde der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges üblicherweise auf Montag bis Freitag von 08:00 bis 18:00 Uhr Lokalzeit sowie auf Samstag von 08:00 bis 14:00 Uhr Lokalzeit beschränkt. Ein Betrieb im unbebauten und unbesiedelten Gebiet sei jedoch auch am Wochenende von 08:00 bis 18:00 Uhr möglich, wenn zum Schutze unbeteiligter Personen am Boden vor Lärm ein Abstand von 150 m zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten eingehalten werde. Der vom Beschwerdeführer zitierte, in Punkt 4.3.1.2 des LBTH 67 festgelegte geringere Sicherheitsabstand zu höheren Besiedelungskategorien, welcher der Vermeidung einer Gefährdung von Personen am Boden diene, sei dafür nicht ausreichend.

Eine Beschränkung der Betriebszeiten zum Schutze unbeteiligter Personen am Boden vor Lärm sei auch beim Betrieb in unbebautem und unbesiedeltem Gebiet erforderlich, da solche Gebiete in einer Vielzahl von Fällen direkt an besiedelte oder dicht besiedelte Gebiete angrenzten und auch auf solche Fälle Bedacht zu nehmen sei, da die Betriebsbewilligung nicht eingeschränkt auf ein bestimmtes Gebiet, sondern für das gesamte Bundesgebiet ausgestellt worden sei. Generell sei festzuhalten, dass in einer Betriebsbewilligung, welche für ein bzw. zwei Jahre im unbebauten und unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet bis zur maximalen Flughöhe von 150 m über Grund gelte,

strengere Auflagen und Bedingungen festgesetzt würden, als in zeitlich und örtlich spezifischer definierten Betriebsbewilligungen, in welchen bei der Festlegung von Nebenbestimmungen im Bescheid auf die Umstände des Einzelfalls Rücksicht genommen werden könne (zB Topographie, Flughöhe, Absperrmaßnahmen).

3.4. Abstand zu unbeteiligten Personen (Auflagen b, d, e, h)

Für die Erteilung einer Betriebsbewilligung in der Kategorie A müsse das unbemannte Luftfahrzeug lediglich dem Stand der Technik entsprechen, darüber hinaus seien jedoch keine besonderen technischen Anforderungen zu erfüllen. Dies sei vor allem durch das Einsatzgebiet und den Abstand zu unbeteiligten Personen begründet.

Für einen Betrieb im besiedelten bzw. dicht besiedelten Gebiet seien hingegen weitere technische Anforderungen zu erfüllen, um Personen am Boden nicht zu gefährden. Beispielsweise müsse für den Betrieb nahe Personen die technische Bauart der Systeme so gestaltet sein, dass die Systeme doppelt ausgeführt seien und im Fehlerfall (bspw. Triebwerksausfall, Kurzschluss, Störung/Ausfall der Fluglagereger) das redundante System automatisch übernehme oder eine Notfunktion bzw. die manuelle Steuerung den Fehlerfall kompensiere. Ein einzelner Fehlerfall dürfe nicht zum Ausfall des Gesamtsystems und damit zum Absturz des Gerätes führen.

Diese technischen Anforderungen seien gemäß LBTH 67 für den Betrieb in unbesiedelten Gebieten in Kategorie A nicht zu erfüllen, weshalb ein Sicherheitsabstand unabdingbar sei, um eine Gefährdung von Personen und Sachen am Boden zu vermeiden. Umso mehr bestehe ein Risiko beim Betrieb nahe Menschenansammlungen bzw. Orten mit erhöhtem Passantenaufkommen.

Auch die Unterscheidung zwischen unbeteiligten Personen einerseits und zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen (bspw. Luftraumbeobachter) andererseits erscheine vor dem Hintergrund eines risikobasierten Regulativs sachgerecht, da sich Letztere entschieden, am Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges teilzunehmen und daher das davon ausgehende Risiko kennen bzw. - im Unterschied zu unbeteiligten Personen - auch über allenfalls notwendige Sicherheitsvorkehrungen informiert seien und diese befolgten.

3.5. Windmessgerät (Auflage p)

Für jedes unbemannte Luftfahrzeug werde vom Hersteller im Datenblatt ein maximaler Bodenwind angegeben, bei welchem gewährleistet sei, dass das Gerät noch sicher betrieben werden könne. Dies werde vom Hersteller ermittelt und im Fluge erprobt. Werde dieser Wert überschritten, reichten die Leistungsreserven nicht mehr aus um Manöver, die möglicherweise zur Verhinderung eines Unfalls oder Zusammenstoßes erforderlich wären, durchführen zu können. Die permanente Aufstellung eines Windstärkenmessgerätes diene dazu, dem Betreiber auf schnelle und einfache Weise den momentan vorherrschenden Wind anzuzeigen. Human-Factors-Prinzipien würden verdeutlichen, dass jede Ablenkung des Betreibers eines unbemannten Luftfahrzeuges (wie zB das Heraussuchen, Einschalten und Positionieren eines portablen Windstärkenmessgerätes) eine Ablenkung und damit ein erhöhtes Risikopotential darstelle.

4. Die Stellungnahme der belangten Behörde in der Beschwerdevorlage wurde dem Beschwerdeführer am 18.09.2017 im Rahmen des Parteiengehörns übermittelt.

5. Am 09.10.2017 übermittelte der Beschwerdeführer dazu eine Stellungnahme, in der er im Wesentlichen Folgendes vorbrachte:

5.1. Frage der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

5.1.1. Anforderungen an eine Verordnung

Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH sei unter "Verordnung" - unabhängig von deren Bezeichnung - jede nicht in Gesetzesform ergehende, von einer Verwaltungsbehörde erlassene generelle Rechtsnorm zu verstehen. Als eine generelle Norm sei jede Anordnung anzusehen, die sich an die Allgemeinheit überhaupt oder an bestimmte Gruppen der Bevölkerung richte, die nicht individuell, sondern nach Gattungsmerkmalen bezeichnet seien; der Akt müsse sich an eine allgemein bestimmte Vielzahl von Personen richten und für diese unmittelbar rechtsverbindlich sein (VfSlg. 2465/1953, 3142/1957 ua), d. h. die Rechtslage der Betroffenen gestalten (vgl. z.B. VfSlg. 8648/1979). Nach der ständigen Rechtsprechung des VfGH sei unter "Verordnung" - unabhängig von deren Bezeichnung - jede nicht in Gesetzesform ergehende, von einer Verwaltungsbehörde erlassene generelle Rechtsnorm zu verstehen. Als eine generelle Norm sei jede Anordnung anzusehen, die sich an die Allgemeinheit überhaupt oder an bestimmte Gruppen

der Bevölkerung richte, die nicht individuell, sondern nach Gattungsmerkmalen bezeichnet seien; der Akt müsse sich an eine allgemein bestimmte Vielzahl von Personen richten und für diese unmittelbar rechtsverbindlich sein (VfSlg. 2465 aus 1953,, 3142 aus 1957, ua), d. h. die Rechtslage der Betroffenen gestalten vergleiche z.B. VfSlg. 8648 aus 1979,).

Der LBTH 67 sei von einer Verwaltungsbehörde erlassen worden und habe beispielsweise folgende normative Inhalte: Festlegung von je nach Einsatzgebiet unterschiedlichen Kategorien und Vorschreibung der dafür erforderlichen technischen Geräte- und Piloten-Voraussetzungen.

Da die Tätigkeit der ACG dem BMVIT zuzurechnen sei, da sie in dessen Auftrag und unter dessen Aufsicht tätig sei, sei diese Verordnung als Verordnung des BMVIT zu qualifizieren. Als Verordnung wäre der LBTH 67 gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 2004 (BGBIG), Art. 4 des Kundmachungsreformgesetzes 2004, BGBl. I Nr. 100/2003, im Bundesgesetzblatt II zu verlautbaren gewesen. Mangels Kundmachung im BGBl. II erweise sich der LBTH 67 insoweit als gesetzwidrig kundgemacht. Da die Tätigkeit der ACG dem BMVIT zuzurechnen sei, da sie in dessen Auftrag und unter dessen Aufsicht tätig sei, sei diese Verordnung als Verordnung des BMVIT zu qualifizieren. Als Verordnung wäre der LBTH 67 gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 2, des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 2004 (BGBIG), Artikel 4, des Kundmachungsreformgesetzes 2004, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 100 aus 2003,, im Bundesgesetzblatt römisch zwei zu verlautbaren gewesen. Mangels Kundmachung im BGBl. römisch zwei erweise sich der LBTH 67 insoweit als gesetzwidrig kundgemacht.

5.1.2. Ungleichbehandlung identischer Sachverhalte

Die Behauptung, dass bei Film- und Fotoflügen ein erhöhtes Gefährdungspotential für unbeteiligte Dritte vorliege, sei eine Aussage, die durch keinerlei Beweise (zB Statistiken) untermauert werden könne und sei daher eine offensichtliche Zweckbehauptung der belangten Behörde, um die rechtlichen Unterschiede zu "reinen Modellflügen" begründen zu können. Auch eine Mitarbeiterin der belangten Behörde habe bei einem Vortrag diese Argumente nicht vorbringen können, was ebenfalls den Schluss zulasse, dass es sich hier um nachträglich konstruierte Argumente handle.

Die von der belangten Behörde geäußerte Vermutung, dass derartige Flüge anlassbezogen auch bei Wetterbedingungen vorgenommen werden würden, bei denen "reines Modellfliegen" nicht mehr stattfinden würden, entbehre jeder Grundlage. Richtig sei vielmehr, dass gerade für Fotos oder Videos die Lichtverhältnisse passen müssten und zu kräftiger Wind unruhige Videos zur Folge hätte. Folglich würden derartige Flüge vernünftigerweise nur bei schönem Wetter durchgeführt.

Außerdem werde für Foto- und Videozwecke aus großer Nähe und sehr langsam an die zu filmenden Objekte herangeflogen, während beim "reinen Modellfliegen" aus größeren Entfernungen und mit wesentlich höheren Geschwindigkeiten gesteuert werde. Wenn beim "reinen Modellfliegen" sogar das Überfliegen einzelner Personen mit hoher Geschwindigkeit gestattet sei, könne nicht ernsthaft behauptet werden, dass langsame Videoflüge gefährlicher seien.

5.1.3. Vorflugkontrolle/Reichweitenprobe

Da die Fernsteuerung des Multikopters des Beschwerdeführers nicht errechne, welche Entfernung physikalisch möglich wäre, schlage die belangte Behörde vor, dass sich der Beschwerdeführer auf andere geeignete Weise überzeugen müsse, ob die Steuerungsfähigkeit während des Fluges gegeben sei. Dies sei schwammig und unbestimmt formuliert.

Im LBTH 67 heiße es wörtlich: "Im Zuge dieser Vorflugkontrolle ist eine Reichweitenprobe durchzuführen."

Wenn der Beschwerdeführer die Stellungnahme der belangten Behörde zur vorgeschriebenen Reichweitenprobe umzusetzen versuche, dürfe er hoffentlich aus der Tatsache, dass nach dem Einschalten der Fernsteuerung und des Multikopters eine aktive Fernsteuerverbindung angezeigt wird, schließen, dass diese auch während des gesamten Fluges über die erlaubte Reichweite weiterhin bestehen werde. Dies sei eine sehr eigenwillige Umdeutung des Begriffes "Reichweitenprobe".

Im Gegensatz dazu dürfe der Beschwerdeführer aber aus der Tatsache, dass sein Multikopter in den ersten Flugminuten einwandfrei ferngesteuert werden konnte, jedoch nicht schließen, dass dies während des gesamten Fluges weiterhin so sein werde und müsse daher zu besiedeltem Gebiet einen Mindestabstand von 150 Meter

einhalten. Es sei fraglich, wie sich diese Unterschiede vereinbaren ließen.

Auf jeden Fall zeige auch dieses Beispiel, dass der LBTH 67 unpraktikable Anordnungen enthalte, die vom VfGH aufzuheben seien.

Der verfassungsrechtliche Gleichheitssatz umfasse nicht nur das Gebot, Gleiches gleich zu behandeln, sondern auch ein allgemeines Sachlichkeitsgebot (vgl. Raschauer, Österreichisches Wirtschaftsrechtsrecht², Rz 166 mit weiteren Judikaturnachweisen). Daraus ergebe sich, dass Regelungen auch adäquat und zur Zielerreichung geeignet sein müssten. Der verfassungsrechtliche Gleichheitssatz umfasse nicht nur das Gebot, Gleiches gleich zu behandeln, sondern auch ein allgemeines Sachlichkeitsgebot (vergleiche Raschauer, Österreichisches Wirtschaftsrechtsrecht², Rz 166 mit weiteren Judikaturnachweisen). Daraus ergebe sich, dass Regelungen auch adäquat und zur Zielerreichung geeignet sein müssten.

5.2. Befristung der Bewilligung

Die Befristung der erteilten Bewilligung werde durch die belangte Behörde damit begründet, dass nach dem Fristablauf geprüft werden könne, ob die Erteilungsvoraussetzungen weiterhin gegeben seien.

Dafür sei jedoch eine Befristung nicht erforderlich. Ob die Erteilungsvoraussetzungen weiterhin gegeben seien, könne von der belangten Behörde jederzeit (z.B. durch Anforderung der Betriebsaufzeichnungen oder Überprüfung des Multikopters) überprüft werden. Sollte sich nach dieser Überprüfung herausstellen, dass die Erteilungsvoraussetzungen nicht mehr vorlägen, könne die erteilte Bewilligung jederzeit aufgehoben und die aufschiebende Wirkung einer etwaigen Beschwerde wegen Gefahr im Verzug ausgeschlossen werden.

Würde die belangte Behörde diese Überprüfungen von Amts wegen durchführen, dürfte sie dafür jedoch keine Gebühren verrechnen. In Wahrheit stehe daher hinter diesen rechtswidrigen Befristungen die auf Grund der großen Anzahl an "Drohnenbewilligungen" für das Budget der belangten Behörde erhebliche finanzielle Auswirkung.

5.3. Betriebszeiten

Es sei zwar richtig, dass der VfGH den Begriff "Sicherheit der Luftfahrt" weit auslege und auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren und Immissionen umfasse. Jedoch gehe es bei allen diesen Urteilen um gesundheitsschädlichen Lärm. Der Multikopter des Beschwerdeführers erzeuge jedoch keinen Lärm und schon gar keinen gesundheitsschädlichen Lärm. Er erzeuge lediglich ein Betriebsgeräusch, das aus ca. 40 bis 50 Meter Entfernung nicht mehr wahrgenommen werden könne. Wenn der Beschwerdeführer jedoch 150 Meter Abstand zu besiedeltem Gebiet halten müsse, könne das auf diese Entfernung nicht mehr wahrnehmbare Betriebsgeräusch auch nicht zur bekämpften zeitlichen Einschränkung führen.

Es falle damit auch das Argument der belangten Behörde weg, dass der im Pkt. 4.3.1.2 des LBTH 67 vorgeschriebene höhenabhängige Mindestabstand zu gering sei.

Da laut LBTH 67 bei unbemannten Luftfahrzeugen mit Elektroantrieb und einer Betriebsmasse von max. 5 KG ein Lärmmessbericht entfalle, werde allein dadurch schon ausreichend verdeutlicht, dass derartige Geräte keinen Lärm verursachen könnten.

5.4. Landepflicht, wenn Personen den 50 m Umkreis um den Flugbereich betreten (Auflage d)

Die Beurteilung der unterschiedlichen Schutzwürdigkeit beteiligter oder unbeteiligter Personen sei praxisfremd.

Sowohl ein Luftraumbeobachter als auch ein Wanderer, der den Multikopter entdecke, wisse, dass derartige Geräte unkontrolliert abstürzen könnten. Sie würden daher beide das mögliche Risiko kennen. Notwendige Sicherheitsvorkehrungen würden sich bereits aus dem gesunden Menschenverstand ergeben: Wenn ein Pilot rufe, dass der Multikopter außer Kontrolle geraten sei, dann gebe es nur mehr die Möglichkeit, dass man dessen Flugrichtung beobachte und sich rasch aus der Gefahrenzone begeben.

5.5. 150 m Mindestabstand zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten (Auflage h)

Obwohl aus der Stellungnahme der belangten Behörde hervorgehe, dass die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebene Abstandsregelung nur dem Personenschutz diene, werde nicht auf jene Sachverhalte eingegangen, bei denen in einem besiedelten Gebiet in einem bestimmten festzulegenden Umkreis, der aber von der Flughöhe, Windgeschwindigkeit und Windrichtung des Multikopters abhängig sein müsse, sich keine Personen im Freien

aufhalten. Es werde hier nicht einmal der erlaubte 50 m Umkreis zu Personen wie im unbebauten Gebiet zugestanden. Wenn es aber nur um den Personenschutz gehe, sei die Unterscheidung zwischen bebauten Gebieten und unbebauten Gebieten nicht mehr nachvollziehbar. Es dürfte nur auf die Anzahl jener Personen abgestellt werden, die sich in einer bestimmten Entfernung um den Multikopter im Freien befänden.

Dem Versuch der belangten Behörde, strengere Auflagen und Bedingungen damit zu rechtfertigen, weil es um eine österreichweite Bewilligung für einen längeren Zeitraum gehe, und daher auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalles nicht Rücksicht genommen werden könne, fehle die überzeugende Logik. Selbstverständlich könnten klare Auflagen definiert werden, die in allen Fällen einzuhalten seien und Sicherheitsaspekte ausreichend berücksichtigen würden.

Der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebene starre 150 Meter-Abstand, der auf alle diese aufgezählten Argumente nicht Rücksicht nehme, verstoße gegen das Sachlichkeitsgebot und sei daher rechtswidrig.

5.6. Windmessgerät (Auflage p)

Dass die belangte Behörde sogar bei Windstille die Aufstellung eines Windmessgerätes verlange, sei unsachlich und schikanös. Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, dass man dem Beschwerdeführer jene Intelligenz zutraue, die erforderlich sei, um beurteilen zu können, ob die aktuelle Windgeschwindigkeit für seinen Multikopter gefährlich werden könnte. Der Beschwerdeführer werde in Anbetracht des hohen Wertes seines Multikopters sicher nicht leichtfertig die Zerstörung dieses Gerätes riskieren. Es müsste also die Auflage genügen, dass er bei Windgeschwindigkeiten, die bereits so deutlich spürbar seien, dass sie Zweifel auslösen könnten, ob noch ein sicherer Flug gestartet werden könne, mittels eines Windmessgerätes unmittelbar vor dem Start die Windgeschwindigkeit zu messen sei. Es sei jedoch keinesfalls sinnvoll, die "Aufstellung" eines Windmessgerätes zu verlangen. Denn wenn der Multikopter in der Luft sei, könne der Beschwerdeführer an der Windversetzung bereits deutlich feststellen, ob die aktuelle Windgeschwindigkeit zu einem Sicherheitsproblem werden könnte. Der Einwand der belangten Behörde, dass sein Windgeschwindigkeitsmessgerät nicht einfach aus der Tasche hervorgeholt werden dürfe, sondern "aufgestellt" sein müsse, weil der Beschwerdeführer durch das Herausholen und Nachsehen auf seinem kleinen Windmessgerät im Flug abgelenkt werden könnte, sei daher realitätsfremd. Außerdem sei die Aufstellung eines Windmessgerätes für sich allein sinnlos, wenn damit nicht die Vorschrift verbunden sei, dass man regelmäßig in bestimmten Zeitabständen die Windgeschwindigkeit ablesen müsse.

Zusätzlich werde darauf hingewiesen, dass die alleinige Messung des Bodenwindes ohnehin nicht ausreichend sei, um Sicherheitsprobleme, die aus zu hohen Windgeschwindigkeiten resultieren könnten, auszuschließen, da der Wind in 150 Meter Höhe besonders bei Waldlichtungen und im Lee eines Hügels ein wesentlich kräftigerer sein könne als in Bodennähe. Der Wind könnte dann so stark sein, dass der Beschwerdeführer trotz Höchstgeschwindigkeit seines Multikopters den Startort nicht mehr erreichen könnte und daher eine sichere Landung unwahrscheinlich wäre. Es sei also ohnehin notwendig, dass der Beschwerdeführer aufgrund seiner Wetterbeobachtung und dem vorangegangenen Studium der Wetterlage beurteilen könne, ob die Windverhältnisse einen sicheren Flug mit seinem Multikopter erlaube.

6. Die Stellungnahme des Beschwerdeführers wurde der belangten Behörde am 03.10.2017 im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt. Es erfolgte keine Stellungnahme.

7. Am 18.04.2018 fand vor dem Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, an der der nicht-anwaltliche, bevollmächtigte Vertreter des Beschwerdeführers sowie zwei Vertreterinnen der belangten Behörde teilnahmen.

Dabei wurde der Prüfumfang einvernehmlich auf die Punkte Befristung, Betriebszeiten, Anregung einer verfassungsrechtlichen Prüfung der LBTH 67 sowie die Auflagen b (letzter Satz), d, e, h, i (nur das Wort "beunruhigt", nicht "gefährdet"), l (letzter Satz), p und r (nur die Wortfolge "ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen") festgelegt.

Dazu wurde zusammengefasst vorgebracht:

7.1. Frage der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

Die belangte Behörde führte aus, dass nie bestritten worden sei, dass der LBTH eine Verordnung sei. Er sei aber nicht im BGBl. kundzumachen, sondern gem. § 24h LFG luftfahrtüblich, was mit der Veröffentlichung auf der Homepage der ACG auch passiert sei. Zur Ungleichbehandlung von uLFZ und Modellflugzeugen wurde auf die bisherige

Stellungnahme verwiesen. Die belangte Behörde führte aus, dass nie bestritten worden sei, dass der LBTH eine Verordnung sei. Er sei aber nicht im Bundesgesetzblatt kundzumachen, sondern gem. Paragraph 24 h, LFG luftfahrtüblich, was mit der Veröffentlichung auf der Homepage der ACG auch passiert sei. Zur Ungleichbehandlung von uLFZ und Modellflugzeugen wurde auf die bisherige Stellungnahme verwiesen.

7.2. Befristung der Bewilligung

Die belangte Behörde brachte vor, dass alle Bewilligungen befristet seien, um die Erteilungsvoraussetzungen im Nachhinein überprüfen zu können. Die konkrete Befristung ergebe sich 1. aus der Expertise der technischen Sachverständigen der Behörde, die davon ausgingen, dass ein Überprüfungsintervall von ein bis zwei Jahren für ein solches Gerät zweckmäßig sei; 2. lehne sich das Regulativ, der Luft- und Betriebstüchtigkeitshinweis LBTH 67, an einen risikobasierten Ansatz an, welcher von der EASA und einigen Expertenarbeitsgruppen entwickelt worden sei, und auch in diesen Konzepten werde von einer Befristung der Betriebsbewilligung bzw. der Registrierung im zukünftigen europäischen Regulativ ausgegangen. Weiters gingen die Experten bzw. auch die EASA von einer maximalen Lebensdauer solcher Geräte von ein bis drei Jahren aus.

Es sei richtig, dass die belangte Behörde jederzeit Überprüfungen vornehmen könne. Es würden im Zuge der Verlängerung und der neuerlichen Bewilligung die Betriebsaufzeichnungen sowie das Bestehen einer aufrechten Versicherung, welche den Anforderungen des LFG entspreche, überprüft. Weiters werde aufgrund der Aufzeichnungen evaluiert, ob auch eine technische Überprüfung des Geräts erforderlich sei. Ansonsten habe der Betreiber zu bestätigen, dass am Gerät technisch nichts verändert worden sei.

Weiters strebe die belangte Behörde an, einerseits soweit als möglich im Einklang mit den bevorstehenden europäischen Regelungen zu sein als es auch andererseits im Hinblick auf dieses noch sehr neue Rechtsgebiet im Sinne der Luftfahrt nicht zweckmäßig erscheine, Befristungen komplett außen vor zu lassen, weil die Bedenken der Luftfahrtbehörde von Anfang an auch auf Kapazitätserwägungen beruht hätten und die Anzahl der zu bewilligenden Luftfahrzeuge schwer abzuschätzen sei. Es erscheine unsachgerecht, sog. "early adopters" anfangs noch eine unbefristete Bewilligung auszustellen und dann aufgrund von neuen Erkenntnissen oder Regulativen oder Kapazitätsgrenzen spätere Anträge zu befristen oder abzulehnen. Darüber hinaus gebe es im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt kein Luftfahrzeugregister und damit auch keine Verpflichtung zur Löschung bzw. zur Bekanntgabe einer Außerbetriebnahme, und für eine Luftfahrtbehörde sei es auch wichtig zu wissen, von wie vielen Personen diese Geräten aktiv betrieben würden.

Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte vor, dass künftige unbekannte Regelungen derzeit noch nicht wirksam werden könnten. Aber man könnte auch jetzt bereits in die Bewilligungsbescheide die Formulierung aufnehmen, dass diese Bewilligung nur solange gelte, bis eine neue EU-weite Regelung existiere. Das Argument des Luftfahrzeugregisters gehe deshalb ins Leere, weil es der belangten Behörde niemals gelingen werde, aufgrund der zahlreichen illegal betriebenen uLFZ einen Überblick über den Gesamtbestand in Österreich zu erhalten. Auch derzeit werde der Großteil der uLFZ aufgrund der viel zu hohen Bewilligungsgebühren illegal betrieben. Es sei realitätsfern, jemals einen Überblick über die Gesamtzahl der in Österreich betriebenen uLFZ zu erlangen.

7.3. Betriebszeiten

Die belangte Behörde brachte vor, dass der Begriff der "Sicherheit der Luftfahrt" weit auszulegen und somit eine Beschränkung der Betriebszeit zum Schutz von unbeteiligten Personen am Boden erforderlich sei. Dies hinsichtlich Lärm und Belästigung. Es gebe hierzu noch keine Judikatur, aber es sei davon auszugehen, dass aufgrund der Anzahl und der Flughöhe das Gefährdungs- und damit verbundene Belästigungspotenzial erheblich und mit dem bemannten Flugfahrzeuge nicht vergleichbar sei. Auch im unbebauten und unbesiedelten Gebiet, oder gerade hier, würden diese oft zu Erholungszwecken aufgesucht und die Belästigung durch unbemannte Luftfahrzeuge gerade an diesen Tagesrandzeiten und am Wochenende als intensiver empfunden. Darüber hinaus könne man, was die Lärmentwicklung betreffe, nicht davon ausgehen, dass im Gebiet nur eines dieser uLFZ fliegen werde, und damit sei der Lärmpegel entsprechend höher.

Der Vertreter des Beschwerdeführers verwies auf den Beschluss des BVwG vom 10.03.2016, W219 2107341-1. In diesem Beschluss habe das BVwG ausgeführt, dass ein Lärm, der lediglich als Belästigung einzustufen sei, noch nicht das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gefährde. Der VwGH habe in drei Erkenntnissen, die aus der Stellungnahme der belangten Behörde ersichtlich seien, festgehalten, dass nur der Schutz vor

gesundheitsgefährdendem Lärm im Interesse der Luftfahrt sei. Damit fehle der zeitlichen Beschränkung die Rechtsgrundlage. Es sei auf die jeweilige Bewilligung jedes einzelnen uLFZ abzustellen und könne nicht eine Situation konstruiert werden, dass 1000 uLFZ auf einmal am selben Ort flögen.

7.4. Flugverbot, wenn sich im Einsatzgebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeugs und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen mehr als nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten (Auflage b letzter Satz)

Die belangte Behörde führte aus, dass sich die Klassifizierung der Einsatzgebiete aus dem schon erwähnten risikobasierten Ansatz ergebe, da es in dieser Kategorie keine technischen Anforderungen an das Gerät gebe und überdies eine bestimmte Kompetenz der Piloten nicht erforderlich sei, daher werde der Betrieb auf unbebautes und unbesiedeltes Gebiet eingeschränkt. Um diesem risikobasierten Ansatz Rechnung zu tragen, dürften sich in diesen Gebieten keine bzw. nur vereinzelt Personen aufhalten.

Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte vor, dass dies in der Realität kaum anzuwenden sei, da der Drohnenpilot nicht abschätzen könne, wie viele Personen sich unter den Bäumen aufhielten, wie groß das Gebiet sei und wo es ende. Ebenso liege ein gleichheitswidriger Unterschied zu den Modellflugzeugen vor.

7.5. Landepflicht, wenn Personen den 50 m Umkreis um den Flugbereich betreten (Auflage d)

Der Vertreter des Beschwerdeführers erklärte, dass diese Auflage auch deswegen als überzogen erscheine, da man durch Absenken der Flughöhe unter 5 m nicht mehr unter das Luftfahrtgesetz falle. Auch Flugmodelle dürften über Einzelpersonen fliegen.

Die belangte Behörde führte aus, dass ihr Sachverständiger das Absenken als nicht ausreichend ansehe. Dies werde mit der Bauart der Geräte begründet, eben weil auch hier keine technischen Anforderungen in dieser Kategorie an das Gerät gestellt würden, wie z. B. in höheren Kategorien. In der Kategorie A würden weder technische Anforderungen an das Gerät noch Anforderungen an die Pilotenkompetenz verlangt. Der Gesetzgeber unterscheide zwischen uLFZ und Modellflugzeugen und gehe von einem unterschiedlichen Risiko aus.

7.6. 150 m Mindestabstand zu Menschenansammlungen und zu Orten mit erhöhtem Passantenaufkommen (Auflage e)

Die belangte Behörde wies darauf hin, dass zwischen vereinzelt Personen und Menschenansammlungen zu unterscheiden sei, wobei bei letzteren ein höheres Gefährdungspotential für die Menschen vorliege. Das entspreche auch den Vorschlägen der Expertengruppen, welche einerseits zwischen uninvolved people und crowd unterscheide.

Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte vor, dass diese starre Regelung ohne Berücksichtigung von Flughöhe, Fluggeschwindigkeit, Windrichtung und -stärke überzogen und unsachlich sei. Es liege Gleichheitswidrigkeit in Bezug zu Modellflugzeugen vor.

7.7. 150 m Mindestabstand zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten (Auflage h)

Die belangte Behörde brachte zum Einwand, dass sie die Abstände fix festgelegt habe, vor, dass es einerseits die Mehrzahl der Betreiber überfordere, abhängig von der Flughöhe und von Geschwindigkeit bzw. Windgeschwindigkeit laufend den notwendigen Abstand zu berechnen, zumal auch die Formel der Berechnung dieser Wurfparabel sehr komplex sei und daher realistischerweise nicht davon ausgegangen werden könne, dass dies permanent berechnet werde. Darüber hinaus wäre auch die Vollziehbarkeit der Bescheidauflagen, z.B. durch die Luftfahrtaufsicht oder Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, erheblich erschwert. Auch hier nehme das Regulativ bzw. die Bescheidauflagen Anlehnung an die EASA und Expertengruppen, welche auch einen in fixen Metern angegebenen Mindestabstand vorsähen und zwischen unbeteiligten Personen und Menschenansammlungen differenzierten. Es habe bereits einmal, Anfang 2014, die Auflage in den Bescheiden gegeben, die einen abhängig von der Wurfparabel festzusetzenden Abstand vorgesehen habe. Aufgrund der zahlreichen Rückmeldungen der Antragsteller sei dies jedoch geändert worden.

Die belangte Behörde brachte weiters vor, auch wenn die Regelungen noch keine unmittelbare Gültigkeit hätten, sähe sie es als sinnvoll an, das Regulativ aufgrund der Neuheit dieser Technologie auch am Ergebnis dieser Expertengruppen anzulehnen. Was den § 24d LFG betreffe, so sei anzumerken, dass hier nicht von einer Gefährdung ausgegangen werde, weil der Grenzwert von 79 Joule nicht überschritten werde. Dieser Wert entspreche einem Wert, der für einen Menschen gerade noch nicht tödlich sei. Daraus folge, wenn dieser Wert auch nur minimal überschritten werde, dass das Gefährdungspotenzial signifikant höher sei, was nach Ansicht der belangten Behörde die Festlegung

von Mindestabständen im Sinne der Sicherheit rechtfertige. Die belangte Behörde brachte weiters vor, auch wenn die Regelungen noch keine unmittelbare Gültigkeit hätten, sähe sie es als sinnvoll an, das Regulativ aufgrund der Neuheit dieser Technologie auch am Ergebnis dieser Expertengruppen anzulehnen. Was den Paragraph 24 d, LFG betreffe, so sei anzumerken, dass hier nicht von einer Gefährdung ausgegangen werde, weil der Grenzwert von 79 Joule nicht überschritten werde. Dieser Wert entspreche einem Wert, der für einen Menschen gerade noch nicht tödlich sei. Daraus folge, wenn dieser Wert auch nur minimal überschritten werde, dass das Gefährdungspotenzial signifikant höher sei, was nach Ansicht der belangten Behörde die Festlegung von Mindestabständen im Sinne der Sicherheit rechtfertige.

Der Vertreter des Beschwerdeführers wies insbesondere darauf hin, dass die Regelungen der Modellflugzeuge keine starren Regelungen vorsähen. Es sei sachlich nicht nachvollziehbar, warum uLFZ mit einer Kamera starre Abstände einhalten müssten. Insbesondere gebe es sog. Racing-Copter, die weit über 100 km/h schnell seien und ganz sicher ein höheres Gefährdungspotenzial aufwiesen, als normale uLFZ mit Kamera. Trotzdem schreibe der Gesetzgeber für Racing-Copter keine starren Mindestabstände vor, sondern weise darauf hin, dass darauf zu achten sei, dass durch den Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet würden. Warum könne für uLFZ nicht die gleiche Regelung getroffen werden? Bezüglich des Mindestabstandes erscheine es auch gleichheitswidrig, wenn ein uLFZ mit einem Rückenwind von 20 km/h den gleichen Mindestabstand einhalten müsse, wie ein uLFZ mit Gegenwind von 20 km/h. Die von der belangten Behörde erwähnten künftigen Regelungen könnten derzeit noch keine Relevanz haben. Außerdem werde der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt, weil das uLFZ, solange es unter 5 m Höhe fliege, die Regelung des § 24d LFG in Anspruch nehmen könne; wenn es jedoch wenige Meter höher fliege, komme sofort übergangslos der im Bescheid kritisierte Mindestabstand zur Anwendung. Der Vertreter des Beschwerdeführers wies insbesondere darauf hin, dass die Regelungen der Modellflugzeuge keine starren Regelungen vorsähen. Es sei sachlich nicht nachvollziehbar, warum uLFZ mit einer Kamera starre Abstände einhalten müssten. Insbesondere gebe es sog. Racing-Copter, die weit über 100 km/h schnell seien und ganz sicher ein höheres Gefährdungspotenzial aufwiesen, als normale uLFZ mit Kamera. Trotzdem schreibe der Gesetzgeber für Racing-Copter keine starren Mindestabstände vor, sondern weise darauf hin, dass darauf zu achten sei, dass durch den Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet würden. Warum könne für uLFZ nicht die gleiche Regelung getroffen werden? Bezüglich des Mindestabstandes erscheine es auch gleichheitswidrig, wenn ein uLFZ mit einem Rückenwind von 20 km/h den gleichen Mindestabstand einhalten müsse, wie ein uLFZ mit Gegenwind von 20 km/h. Die von der belangten Behörde erwähnten künftigen Regelungen könnten derzeit noch keine Relevanz haben. Außerdem werde der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt, weil das uLFZ, solange es unter 5 m Höhe fliege, die Regelung des Paragraph 24 d, LFG in Anspruch nehmen könne; wenn es jedoch wenige Meter höher fliege, komme sofort übergangslos der im Bescheid kritisierte Mindestabstand zur Anwendung.

7.8. Flugverbot, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Zugtiere, Wild oder Weidevieh beunruhigt oder gefährdet werden könnten (Auflage i)

Die belangte Behörde führte aus, dass sie bisher noch nicht die Rückmeldung bekommen habe, dass die Auflage zu unbestimmt sei. Diese werde auch in der bemannten Luftfahrt zB bei der Unterschreitung der Mindestflughöhe verwendet. Hintergrund sei, dass es bereits zu zahlreichen Vorfällen in dieser Art gekommen sei, wo Weidetier verschreckt wurde und ausgebrochen sei, was zu Verletzungen z.B. von Reitern geführt habe.

7.9. Landung bei Annäherung von Luftfahrzeugen (Auflage l)

Der Vertreter des Beschwerdeführers konkretisierte, dass es nur um den letzten Satz dieser Auflage gehe. Die Annäherung sei undefiniert, und die Landepflicht stehe im Widerspruch zu § 24d LFG. Der Vertreter des Beschwerdeführers konkretisierte, dass es nur um den letzten Satz dieser Auflage gehe. Die Annäherung sei undefiniert, und die Landepflicht stehe im Widerspruch zu Paragraph 24 d, LFG.

Die belangte Behörde replizierte, dass auch im § 24d LFG Personen oder Sachen nicht gefährdet werden dürften, wie auch der bemannte Luftverkehr. Insofern scheine es im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt gerechtfertigt, wenn man auch das Gefährdungspotenzial z. B. für Helikopter betrachte. Zur Annäherung wurde ausgeführt, dass ein Eindringen in den Sichtbereich damit gemeint sei, was auch bei Modellflügen ähnlich gehandhabt werde. Dies, weil die Geschwindigkeit der Annäherung von bemannten Luftfahrzeugen schwierig abzuschätzen sei. Die belangte Behörde replizierte, dass auch im Paragraph 24 d, LFG Personen oder Sachen nicht gefährdet werden dürften, wie auch der

bemannte Luftverkehr. Insofern scheine es im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt gerechtfertigt, wenn man auch das Gefährdungspotenzial z. B. für Helikopter betrachte. Zur Annäherung wurde ausgeführt, dass ein Eindringen in den Sichtbereich damit gemeint sei, was auch bei Modellflügen ähnlich gehandhabt werde. Dies, weil die Geschwindigkeit der Annäherung von bemannten Luftfahrzeugen schwierig abzuschätzen sei.

Der Vertreter des Beschwerdeführers wandte ein, dass man ein Verkehrsflugzeug auf mehrere Kilometer sehe. Es sei unbedingt der Begriff der Annäherung durch Höhenabstand und Entfernung und Flugrichtung zu definieren. Es würde eine Auflage genügen, dass der Drohnenpilot die Höhe so stark reduziere, dass keine Gefährdung bestehe, wenn er erkenne, dass sich ein Flugzeug nähere.

Die belangte Behörde führte aus, dass der Hintergrund im erhöhten Gefährdungspotenzial für Helikopter liege, denen das uLFZ zu nahe kommen könnte. Die bemannte Luftfahrt habe Ausweichregelungen. Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge sähen oft sehr ähnlich zu bemannten Luftfahrzeugen aus. Es sei daher schwer zu unterscheiden, ob das Gerät kleiner oder nur sehr weit weg sei. Die vom Vertreter des Beschwerdeführers vorgeschlagene Auflage sei nicht ausreichend, weil Helikopter-Piloten nicht landen, wenn sich die Drohne in der Luft befinde. Diese müssten den Landeplatz nach Risiko beurteilen, und das würde eine erhebliche Gefährdung darstellen.

7.10. Betriebsaufzeichnungen (Auflage r):

Der Vertreter des Beschwerdeführers konkretisierte, dass die Beschwerde nur den unklaren Begriff "Besonderheiten und Vorkommnisse" betreffe. Auflagen, die unklar sind, seien rechtswidrig.

Die belangte Behörde wies darauf hin, dass es einerseits die Verpflichtung zur Meldung nach § 136 LFG gebe, welche aber nur Vorkommnisse erfasse, welche zu einer Gefährdung führten. Hier in den Betriebsaufzeichnungen sollten aber alle Vorkommnisse, beispielsweise auch technische Zwischenfälle ohne Gefährdung, dokumentiert werden. Die belangte Behörde wies darauf hin, dass es einerseits die Verpflichtung zur Meldung nach Paragraph 136, LFG gebe, welche aber nur Vorkommnisse erfasse, welche zu einer Gefährdung führten. Hier in den Betriebsaufzeichnungen sollten aber alle Vorkommnisse, beispielsweise auch technische Zwischenfälle ohne Gefährdung, dokumentiert werden.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen: römisch zwei. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1.1. Der Beschwerdeführer stellte einen Antrag gemäß § 24f LFG auf Verlängerung der Betriebsbewilligung für sein unbemanntes Luftfahrzeug "DJI Phantom 3 Advanced", Ordnungszahl XXXX, der Klasse 1. Diese Bewilligung wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der belangten Behörde vom 20.06.2017, Zl. XXXX, unter Bedingungen, einer Befristung und Auflagen (s. I.1.) erteilt. 1.1. Der Beschwerdeführer stellte einen Antrag gemäß Paragraph 24 f, LFG auf Verlängerung der Betriebsbewilligung für sein unbemanntes Luftfahrzeug "DJI Phantom 3 Advanced", Ordnungszahl römisch 40, der Klasse 1. Diese Bewilligung wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der belangten Behörde vom 20.06.2017, Zl. römisch 40, unter Bedingungen, einer Befristung und Auflagen (s. römisch eins.1.) erteilt.

1.2. Der Beschwerdeführer sowie die weitere, von ihm als Pilot beantragte Person XXXX, sind über 16 Jahre alt und zum Betrieb des beantragten unbemannten Luftfahrzeugs befähigt. Das beantragte unbemannte Luftfahrzeug entspricht den Anforderungen des LBTH 67 Pkt. 4.3.2., ist gemäß § 164 LFG versichert und hält die Lärmgrenzwerte nach Anlage N des LBTH 67 ein. 1.2. Der Beschwerdeführer sowie die weitere, von ihm als Pilot beantragte Person römisch 40, sind über 16 Jahre alt und zum Betrieb des beantragten unbemannten Luftfahrzeugs befähigt. Das beantragte unbemannte Luftfahrzeug entspricht den Anforderungen des LBTH 67 Pkt. 4.3.2., ist gemäß Paragraph 164, LFG versichert und hält die Lärmgrenzwerte nach Anlage N des LBTH 67 ein.

1.3. Das Luftfahrthandbuch Österreich schreibt in Kapitel GEN 2.7-1, zuletzt aktualisiert am 21.11.2008, für Flüge, die nur während des Tageslichts durchgeführt werden dürfen, vor, dass hierzu die Zeiten BCMT und ECET zu beachten sind.

2. Beweiswürdigung:

2.1. Die Feststellungen unter II.1.1. gründen sich auf den Verwaltungsakt, der dem Bundesverwaltungsgericht vorliegt, und sind nicht strittig. 2.1. Die Feststellungen unter römisch zwei.1.1. gründen sich auf den Verwaltungsakt, der dem Bundesverwaltungsgericht vorliegt, und sind nicht strittig.

2.2. Die Feststellungen unter II.1.2. gründen sich auf den Verwaltungsakt und ergeben sich aus der erteilten Bewilligung sowie sind ebenfalls nicht strittig. 2.2. Die Feststellungen unter römisch zwei.1.2. gründen sich auf den Verwaltungsakt und ergeben sich aus der erteilten Bewilligung sowie sind ebenfalls nicht strittig.

2.3. Die Feststellungen zu den beiden Begriffen BCMT und ECET unter II.1.3. gründen sich auf die dazu im Luftfahrthandbuch Österreich, GEN 2.7-1, 21.11.2008, enthaltenen Definitionen und Vorgaben für Flüge, die nur während des Tageslichts durchgeführt werden dürfen. Beim Luftfahrthandbuch handelt es sich um ein von der Austro Control GmbH im Auftrag der obersten Zivilluftfahrtbehörde herausgegebenes Handbuch. In diesem Luftfahrthandbuch sind, untergliedert in verschiedene Themenbereiche und Kapitel, die in der Luftfahrt einzuhaltenden Bestimmungen enthalten. 2.3. Die Feststellungen zu den beiden Begriffen BCMT und ECET unter römisch zwei.1.3. gründen sich auf die dazu im Luftfahrthandbuch Österreich, GEN 2.7-1, 21.11.2008, enthaltenen Definitionen und Vorgaben für Flüge, die nur während des Tageslichts durchgeführt werden dürfen. Beim Luftfahrthandbuch handelt es sich um ein von der Austro Control GmbH im Auftrag der obersten Zivilluftfahrtbehörde herausgegebenes Handbuch. In diesem Luftfahrthandbuch sind, untergliedert in verschiedene Themenbereiche und Kapitel, die in der Luftfahrt einzuhaltenden Bestimmungen enthalten.

3. Rechtliche Beurteilung:

3.1. Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gegenständlich liegt somit Einzelrichterzuständigkeit vor. 3.1. Gemäß Paragraph 6, BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gegenständlich liegt somit Einzelrichterzuständigkeit vor.

Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das VwGVG, BGBl. I Nr. 33/2013, geregelt (§ 1 leg.cit.). Gemäß § 58 Abs. 2 VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft. Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das VwGVG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 33 aus 2013,, geregelt (Paragraph eins, leg.cit.). Gemäß Paragraph 58, Absatz 2, VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft.

Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung - BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes - AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 - DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte. Gemäß Paragraph 17, VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der Paragraphen eins bis 5 sowie des römisch vier. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung - BAO, Bundesgesetzblatt Nr. 194 aus 1961,, des Agrarverfahrensgesetzes - AgrVG, Bundesgesetzblatt Nr. 173 aus 1950,, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 - DVG, Bundesgesetzblatt Nr. 29 aus 1984,, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

3.2. Die im verfahrensgegenständlichen Fall relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz - LFG), StF BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017, lauten wie folgt: 3.2. Die im verfahrensgegenständlichen Fall relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz - LFG), Stammfassung Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 92 aus 2017,, lauten wie folgt:

"Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1

§ 24f. (1) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten Paragraph 24 f, (1) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind nicht der

Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten

1. auch in einem Umkreis von mehr als 500 m und/oder

2. gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in § 24c Abs. 1 Z 2 genannten Zwecken². gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in Paragraph 24 c, Absatz eins, Ziffer 2, genannten Zwecken

betrieben werden.

(2) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 dürfen nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde betrieben werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn (2) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 dürfen nur mit Bewilligung der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß Paragraph 140 b, zuständigen Behörde betrieben werden. Diese Bewilligung ist zu erteilen, wenn

1. vom Antragsteller glaubhaft gemacht werden kann, dass das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 den gemäß § 24h erlassenen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen entspricht, sowie 1. vom Antragsteller glaubhaft gemacht werden kann, dass das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 den gemäß Paragraph 24 h, erlassenen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen entspricht, sowie

2. durch den Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 2 ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist. Bewilligungen oder Zertifizierungen, die von einem Mitgliedstaat der europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat ausgestellt worden sind, sind von der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde anzuerkennen, soweit in dem jeweiligen Staat zumindest die gleichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen gestellt werden. (3) Die Bewilligung gemäß Absatz 2, ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist. Bewilligungen oder Zertifizierungen, die von einem Mitgliedstaat der europäischen Union oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat ausgestellt worden sind, sind von der Austro Control GmbH oder der auf Grund einer Übertragung gemäß Paragraph 140 b, zuständigen Behörde anzuerkennen, soweit in dem jeweiligen Staat zumindest die gleichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen gestellt werden.

(4) Die Bestimmungen des § 13 und § 17 sowie die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Haftung und Versicherung gemäß den §§ 146 bis 168 sind anzuwenden. Weiters ist § 136 anzuwenden, wobei das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 als Zivilluftfahrzeug im Sinne dieser Bestimmung gilt. (4) Die Bestimmungen des Paragraph 13 und Paragraph 17, sowie die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Haftung und Versicherung gemäß den Paragraphen 146 bis 168 sind anzuwenden. Weiters ist Paragraph 136, anzuwenden, wobei das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 als Zivilluftfahrzeug im Sinne dieser Bestimmung gilt.

(5) Etwaige vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in einer Verordnung gemäß § 124 erlassene Bestimmungen über den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 bleiben unberührt. (5) Etwaige vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in einer Verordnung gemäß Paragraph 124, erlassene Bestimmungen über den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 bleiben unberührt.

(6) Der Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 innerhalb von Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen ist nur mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport zulässig. Diese Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt bzw. im Interesse der Landesverteidigung erforderlich ist. Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn einer der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist."

"Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise

§ 24h. Die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Dabei sind insbesondere die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festzulegen. Diese Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise sind von den Betreibern der Flugmodelle sowie den Haltern der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 zu beachten und einzuhalten."Paragraph 24 h, Die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind von der Austro Control GmbH oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß Paragraph 140 b, zuständigen Behörde mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen. Dabei sind insbesondere die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festzulegen. Diese Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweise sind von den Betreibern der Flugmodelle sowie den Haltern der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 zu beachten und einzuhalten."

3.3. Der Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (LBTH 67), Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1, lautet auszugsweise wie folgt:

"1 Zweck

Dieser Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis regelt die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für die Erteilung von Betriebsbewilligungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 mit einer höchstzulässigen Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg.

2 Geltungsbereich

Dieser LBTH gilt für alle unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 mit einer höchstzulässigen Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg, welche auf österreichischem Hoheitsgebiet betrieben werden bzw. in die Zuständigkeit der österreichischen Luftfahrtbehörde fallen.

Ausnahmen:

* Unbemannte Luftfahrzeuge mit einer maximalen Bewegungsenergie von bis zu 79 Joule gemäß § 24d LFG sind von diesem LBTH ausgenommen.* Unbemannte Luftfahrzeuge mit einer maximalen Bewegungsenergie von bis zu 79 Joule gemäß Paragraph 24 d, LFG sind von diesem LBTH ausgenommen.

* Unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von mehr als 150 kg fallen in die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und werden deshalb in diesem LBTH nicht behandelt.

* Der Landesverteidigung dienende unbemannte Luftfahrzeuge sind von diesem LBTH ausgenommen.

* Flugmodelle gem. § 24c LFG sind von diesem LBTH ausgenommen.* Flugmodelle gem. Paragraph 24 c, LFG sind von diesem LBTH ausgenommen.

* Der LBTH gilt nicht für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2. Für diese sind gem § 24g LFG sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen des LFG oder von auf Grund des LFG erlassenen Verordnungen anzuwenden.* Der LBTH gilt nicht für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2. Für diese sind gem. Paragraph 24 g, LFG sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen des LFG oder von auf Grund des LFG erlassenen Verordnungen anzuwenden.

[...]

4.2.1.2 Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f Abs. 1 LFG)4.2.1.2 Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG)

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten

1. auch in einem Umkreis von mehr als 500 m und/oder,

2. gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in § 24c Abs. 1 Z 2 LFG genannten Zwecken betrieben werden.
2. gegen Entgelt oder gewerblich oder zu anderen als in Paragraph 24 c, Absatz eins, Ziffer 2, LFG genannten Zwecken betrieben werden.

Sobald ein Gerät daher gegen Entgelt/gewerblich oder nicht ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben wird (sondern z. B. für Foto-/Filmaufnahmen, auch wenn es sich dabei um private Aufnahmen handelt), ist es als unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1 zu qualifizieren und für den Betrieb eine Bewilligung der ACG erforderlich.

[...]

4.3.1.2 Einsatzgebiet

Im Folgenden wird eine Einteilung betreffend der Bevölkerungsdichte und des Bebauungsgrades, über welchem das unbemannte Luftfahrzeug operiert, vorgestellt. Finden sich im Operationsgebiet unterschiedliche Profile, ist für die Kategorisierung das höherwertige Umgebungsprofil ausschlaggebend. Zu einem höherwertigen Einsatzgebiet ist ein Mindestabstand einzuhalten, der der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

Einsatzgebiet I - Unbebautes Gebiet Einsatzgebiet römisch eins - Unbebautes Gebiet

Der Betrieb des uLFZ erfolgt ausschließlich über unbebautem Gebiet. Unbebaute Gebiete sind Gebiete, in denen sich keine Gebäude befinden. Weiters dürfen sich in diesem Gebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine zusätzlichen Personen aufhalten.

Einsatzgebiet II - Unbesiedeltes Gebiet Einsatzgebiet römisch zwei - Unbesiedeltes Gebiet

Der Betrieb des uLFZ erfolgt ausschließlich über unbesiedeltem Gebiet, welches maximal eine sekundäre Bebauung (z.B. Lagerhallen, Silos, Strohhäuser) oder Gebäude, in denen infolge von Zerstörung oder Verfall der Gebäude auf Dauer kein benutzbarer Raum mehr vorhanden ist, aufweisen darf. Weiters dürfen sich in diesem Gebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen nur vereinzelt Menschen temporär (z.B. Wanderer) aufhalten.

Einsatzgebiet III - Besiedeltes Gebiet Einsatzgebiet römisch drei - Besiedeltes Gebiet

Der Betrieb des uLFZ erfolgt über einem Siedlungsbereich mit primären Gebäuden (z.B. Wohnhäuser, Schulen, Geschäfte, Büros), der im Wesentlichen als Wohn-, Gewerbe- oder Erholungsgebiet genutzt wird.

Einsatzgebiet IV - Dichtbesiedeltes Gebiet Einsatzgebiet römisch vier - Dichtbesiedeltes Gebiet

Der Betrieb des uLFZ erfolgt über einem räumlich geschlossenen Besiedlungsgebiet (vergleichbar mit dem Ortskern einer typischen Marktgemeinde oder Bezirkshauptstadt).

[...]

4.3.2 Betriebsbewilligung für unbemannte Luftfahrzeuge der Kategorie

A

Im Folgenden sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung für unbemannte Luftfahrzeuge der Kategorie A festgelegt.

4.3.2.1 Lufttüchtigkeitsanforderungen

* Unbemannte Luftfahrzeuge der Kategorie A haben keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen. Komponenten (z.B. Servos, Empfänger, Fluglageregler, Akkus, Motoren) müssen dem Stand der Technik entsprechen. Es dürfen nur Bauteile, Komponenten und Systeme verwendet werden, die technisch erprobt und betriebssicher sind.

* Eine nicht-komplexe manuelle Steuerung ist ausreichend. Diese hat dem Stand der Technik und den gültigen technischen Anforderungen (erlaubte Funkfrequenz, gesetzliche Maximalleistung etc.) zu entsprechen.

* Die Lärmgrenzwerte nach Anlage N müssen nachweislich eingehalten werden.

4.3.2.2 Betriebliche Anforderungen

* Der Betreiber hat das uLFZ gemäß § 164 LFG zu versichern und eine entsprechende Versicherungsbestätigung (Deckungssumme mind. 750.000 SZR) bei Antragstellung vorzulegen.* Der Betreiber hat das uLFZ gemäß Paragraph 164, LFG zu versichern und eine entsprechende Versicherungsbestätigung (Deckungssumme mind. 750.000 SZR) bei Antragstellung vorzulegen.

* Betriebsgrenzen (Masse, Schwerpunkt, Zuladung, Temperatur/Witterungsbedingungen, Sichtbedingungen etc.) sind zu definieren.

4.3.2.3 Pilotenanforderungen

* Das Mindestalter beträgt 16 Jahre.

* Der Bewilligungsinhaber (Halter) hat die Befähigung der eingesetzten Piloten sicherzustellen.

4.3.2.4 Einzureichende Dokumente

* Antrag auf Betriebsbewilligung

* Versicherungsbestätigung

* Beschreibung des uLFZ und der verbauten Komponenten, Steuerung:

Beschreibung, Art und Type, Betriebsgrenzen, Foto des uLFZ (Dreiseitenansicht)

* Lärmmessbericht (entfällt bei uLFZ mit elektrischem Antrieb bis zu einer Betriebsmasse von max. 5 kg)

[...]

4.4 Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1

Beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges im Rahmen der Betriebsbewilligung sind folgende Anforderungen zu beachten:

[...]

Der Betreiber und/oder der Pilot hat sich vor jeder Inbetriebnahme bei einer Vorflugkontrolle über den einwandfreien Zustand des unbemannten Luftfahrzeuges zu vergewissern. Im Zuge dieser Vorflugkontrolle ist auch eine Reichweitenprobe durchzuführen.

[...]

Die Zustimmung des Grundstückseigentümers für Start/Landung ist einzuholen.

[...]"

Zu A)

3.4. Frage der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

3.4.1. Der Beschwerdeführer brachte zusammengefasst folgende Bedenken betreffend die Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67 vor:

i. Kundmachungsform

ii. Verletzung des Gleichheitssatzes aufgrund Ungleichbehandlung identer Sachverhalte (unbemannte Luftfahrzeuge und Modellflugzeuge)

iii. Überschreitung des in § 24 LFG eingeräumteniii. Überschreitung des in Paragraph 24, LFG eingeräumten

Verordnungsspielraums: Reichweitenprobe und Vorflugkontrolle inkl. Einholung der Zustimmung des Grundstückseigentümers

Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu wie folgt aus:

3.4.2. ad i.:

Mit dem Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr geändert werden, BGBl. Nr. 898/1993 idF BGBl. I Nr. 21/2010, wurde die Austro Control GmbH ua. verpflichtet, sämtliche dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, sowie in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen und im

Flugsicherungsstreckengebührengesetz, BGBl. Nr. 137/1986, bisher übertragenen Aufgaben, ausgenommen jene, welche durch Verordnung gemäß § 140b Luftfahrtgesetz übertragen sind, wahrzunehmen. Die Austro Control GmbH hat weiters jene Aufgaben, die ihr durch Bundesgesetze oder auf Grund dieser Bundesgesetze erlassene Verordnungen übertragen worden sind, wahrzunehmen. Mit dem Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr geändert werden, Bundesgesetzblatt Nr. 898 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 21 aus 2010,, wurde die Austro Control GmbH ua. verpflichtet, sämtliche dem Bundesamt für Zivilluftfahrt im Luftfahrtgesetz (LFG), Bundesgesetzblatt Nr. 253 aus 1957,, sowie in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen und im Flugsicherungsstreckengebührengesetz, Bundesgesetzblatt Nr. 137 aus 1986,, bisher übertragenen Aufgaben, ausgenommen jene, welche durch Verordnung gemäß Paragraph 140 b, Luftfahrtgesetz übertragen sind, wahrzunehmen. Die Austro Control GmbH hat weiters jene Aufgaben, die ihr durch Bundesgesetze oder auf Grund dieser Bundesgesetze erlassene Verordnungen übertragen worden sind, wahrzunehmen.

Im sogenannten "Austro-Control-Erkenntnis" (VfGH 14.03.1996, B 2113/94 ua. / VfSlg. 14.473/1996) hat es der VfGH mit der Verfassung als grundsätzlich vereinbar erklärt, wenn private physische oder juristische Personen zur Besorgung öffentlicher (hier: hoheitlicher) Aufgaben berufen und dadurch in die öffentliche Verwaltung eingegliedert werden. Dabei handelt es sich bei den durch Gesetz der Austro Control GmbH zugewiesenen Zuständigkeiten durchwegs um hoheitliche Aufgaben, es liegt, so der VfGH, ein Fall der Beleihung vor (vgl. Hubert Resch, Die Austro Control GmbH, ZfV 1998, 272). Im sogenannten "Austro-Control-Erkenntnis" (VfGH 14.03.1996, B 2113/94 ua. / VfSlg. 14.473 aus 1996,) hat es der VfGH mit der Verfassung als grundsätzlich vereinbar erklärt, wenn private physische oder juristische Personen zur Besorgung öffentlicher (hier: hoheitlicher) Aufgaben berufen und dadurch in die öffentliche Verwaltung eingegliedert werden. Dabei handelt es sich bei den durch Gesetz der Austro Control GmbH zugewiesenen Zuständigkeiten durchwegs um hoheitliche Aufgaben, es liegt, so der VfGH, ein Fall der Beleihung vor (vergleiche Hubert Resch, Die Austro Control GmbH, ZfV 1998, 272).

So hat der VfGH im zitierten Erkenntnis ausgesprochen: "Zu den Aufgaben der Austro Control GmbH zählen daher - neben der Aufgabe der Flugsicherung (§120 Abs1 LuftFG) - verschiedene (andere) behördliche Aufgaben, in denen sie zur Führung von Verwaltungsverfahren und zur Bescheiderlassung berufen ist.

Bei der Betrauung der Austro Control GmbH mit hoheitlichen Aufgaben handelt es sich nicht um die Betrauung eines Selbstverwaltungskörpers mit Aufgaben hoheitlicher Vollziehung, sondern um die Beleihung eines privatrechtsförmigen Rechtsträgers mit öffentlichen Aufgaben, die unter Einsatz von imperium zu besorgen sind."

Auch die vorliegende Tätigkeit der belangten Behörde der Erlassung des Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweises Nr. 67 (LBTH 67) fällt unter die Vollziehung hoheitlicher Aufgaben, da § 24h LFG vorsieht, dass "die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 [...] von der Austro Control GmbH [...] mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen" sind. "Dabei sind insbesondere die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festzulegen." Daher wurde der LBTH 67 zu Recht von der belangten Behörde erlassen. Auch die vorliegende Tätigkeit der belangten Behörde der Erlassung des Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweises Nr. 67 (LBTH 67) fällt unter die Vollziehung hoheitlicher Aufgaben, da Paragraph 24 h, LFG vorsieht, dass "die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 [...] von der Austro Control GmbH [...] mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen" sind. "Dabei sind insbesondere die Art und der Umfang der zur Feststellung der Lufttüchtigkeit erforderlichen Überprüfungen, die Kennzeichnung, die Ausrüstungserfordernisse sowie die für den Betrieb erforderliche Befähigung für den Piloten festzulegen." Daher wurde der LBTH 67 zu Recht von der belangten Behörde erlassen.

Weiters ist im LFG eine Kundmachung "in luftfahrtüblicher Weise" vorgesehen, wobei die belangte Behörde diesem Erfordernis nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts durch die Kundmachung auf der Homepage der Austro Control GmbH gesetzeskonform nachgekommen ist. So hat etwa der VfGH bejaht, dass es sich bei einer Verlautbarung von Beschlüssen der Eurocontrol vom Bundesminister für Verkehr in dem vom Bundesministerium herausgegebenen

"Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer" um eine Kundmachung "in luftfahrtüblicher Weise" handelt (VfGH vom 01.12.1992, B281/89).

Aus diesen Gründen erfolgte die Kundmachung des LBTH 67 gesetzmäßig.

3.4.3. ad ii.:

§ 24f Abs. 1 LFG definiert unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 ua. als "nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten" , und die zu anderen Zwecken als ausschließlich dem des Fluges selbst (§ 24c Abs. 1 Z 2 LFG) betrieben werden. Diese Formulierung schließt daher bereits vom Wortlaut Geräte, die nicht ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben wird (sondern z.B. für Foto-/Filmaufnahmen, auch wenn es sich dabei um private Aufnahmen handelt), ein, die daher als unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 iSd § 24f Abs. 1 LFG zu qualifizieren sind und für deren Betrieb eine Bewilligung der ACG erforderlich ist, wie die belangte Behörde daher zu Recht im LBTH 67 Pkt. 4.2.1.2. ausgeführt hat. Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG definiert unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 ua. als "nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten" , und die zu anderen Zwecken als ausschließlich dem des Fluges selbst (Paragraph 24 c, Absatz eins, Ziffer 2, LFG) betrieben werden. Diese Formulierung schließt daher bereits vom Wortlaut Geräte, die nicht ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben wird (sondern z.B. für Foto-/Filmaufnahmen, auch wenn es sich dabei um private Aufnahmen handelt), ein, die daher als unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 iSd Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG zu qualifizieren sind und für deren Betrieb eine Bewilligung der ACG erforderlich ist, wie die belangte Behörde daher zu Recht im LBTH 67 Pkt. 4.2.1.2. ausgeführt hat.

Die vom Beschwerdeführer geltend gemachte Gleichheitswidrigkeit der unterschiedlichen Behandlung von Geräten mit Kamera für die Abspeicherung von Fotos und Videos und solchen ohne diese Funktion - dh zwischen Modellflugzeugen und uLFZ - bezieht sich jedoch nicht auf den LBTH 67, sondern auf das LFG, in dessen §§ 24c und 24f diese Unterscheidung festgelegt wird. Die vom Beschwerdeführer geltend gemachte Gleichheitswidrigkeit der unterschiedlichen Behandlung von Geräten mit Kamera für die Abspeicherung von Fotos und Videos und solchen ohne diese Funktion - dh zwischen Modellflugzeugen und uLFZ - bezieht sich jedoch nicht auf den LBTH 67, sondern auf das LFG, in dessen Paragraphen 24 c und 24 f diese Unterscheidung festgelegt wird.

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (XXIV. GP) wird zu den §§ 24c bis 24k LFG festgehalten, dass mit diesem neuen Abschnitt ein eigenes Kapitel für "Flugmodelle" und "Unbemannte Luftfahrzeuge" eingeführt werden solle. Weiters heißt es dort: "Da unbemannte, ferngesteuerte Geräte sowohl im Freizeitbereich als auch im gewerblichen Bereich in den letzten Jahren vermehrt betrieben wurden, sollen spezielle Bestimmungen eingeführt werden, um die Besonderheiten dieser Geräte unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt besser berücksichtigen zu können. Nach der bisher geltenden Rechtslage war eine eindeutige Zuordnung dieser Geräte entweder als Luftfahrzeug oder als Luftfahrtgerät oft schwierig und für die Normadressaten nicht immer klar ersichtlich. Wesentlichstes bisheriges Abgrenzungskriterium war die Eignung des Gerätes, Sachen (zB eine Foto- oder Filmkamera) ohne mechanische Verbindung mit der Erde fortzubewegen. War diese Eignung gegeben, dann lag gemäß § 11 Abs. 1 LFG ein Luftfahrzeug vor. Daraus folgte, dass sämtliche für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen auch für unbemannte, ferngesteuerte Geräte ohne Rücksicht auf deren Größe, Gewicht und Einsatzbereich anzuwenden waren. Da dies nicht in allen Fällen sachgerecht war, soll eine eigene rechtliche Kategorie dieser Geräte als ‚Flugmodell‘ oder als ‚unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1‘ oder aber als ‚unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 2‘ geschaffen werden. Je nach Klassifizierung des Gerätes sollen dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechend unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt werden. Dabei sollen als Kriterien insbesondere die Sichtverbindung, die Art der Nutzung und der Umkreis des Betriebes des Gerätes ausschlaggebend für die Festlegung der rechtlichen Anforderungen sein." In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (römisch 24. Gesetzgebungsperiode wird zu den Paragraphen 24 c bis 24 k LFG festgehalten, dass mit diesem neuen Abschnitt ein eigenes Kapitel für "Flugmodelle" und "Unbemannte Luftfahrzeuge" eingeführt werden solle. Weiters heißt es dort: "Da unbemannte, ferngesteuerte Geräte sowohl im Freizeitbereich als auch im gewerblichen Bereich in den letzten Jahren vermehrt betrieben wurden, sollen spezielle Bestimmungen eingeführt werden, um die Besonderheiten dieser Geräte unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt besser berücksichtigen zu können. Nach der bisher geltenden Rechtslage war eine eindeutige Zuordnung dieser Geräte entweder als Luftfahrzeug oder als Luftfahrtgerät

oft schwierig und für die Normadressaten nicht immer klar ersichtlich. Wesentlichstes bisheriges Abgrenzungskriterium war die Eignung des Gerätes, Sachen (zB eine Foto- oder Filmkamera) ohne mechanische Verbindung mit der Erde fortzubewegen. War diese Eignung gegeben, dann lag gemäß Paragraph 11, Absatz eins, LFG ein Luftfahrzeug vor. Daraus folgte, dass sämtliche für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen auch für unbemannte, ferngesteuerte Geräte ohne Rücksicht auf deren Größe, Gewicht und Einsatzbereich anzuwenden waren. Da dies nicht in allen Fällen sachgerecht war, soll eine eigene rechtliche Kategorie dieser Geräte als ‚Flugmodell‘ oder als ‚unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1‘ oder aber als ‚unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 2‘ geschaffen werden. Je nach Klassifizierung des Gerätes sollen dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entsprechend unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt werden. Dabei sollen als Kriterien insbesondere die Sichtverbindung, die Art der Nutzung und der Umkreis des Betriebes des Gerätes ausschlaggebend für die Festlegung der rechtlichen Anforderungen sein."

Daraus folgt, dass der Gesetzgeber die bis dahin nicht vorliegende eindeutige rechtliche Unterscheidung zwischen Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen der Klassen 1 und 2 gerade als nicht sachgerecht erachtete und aus ebendiesem Grund die neuen gesetzlichen Regelungen einführte, wobei je nach Klassifizierung des Gerätes im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt unterschiedliche rechtliche Erfordernisse für den Betrieb festgelegt werden sollten.

Das Gleichheitsgebot (Art. 7 B-VG) verbietet es dem Gesetzgeber, Differenzierungen zu schaffen, die sachlich nicht begründbar sind (vgl. schon VfSlg. 4916/1965). Der VfGH betont allerdings regelmäßig die rechtspolitische Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers. "Ob die Regelung zweckmäßig ist und das Ergebnis in allen Fällen befriedigend empfunden wird, kann nicht mit dem Maß des Gleichheitssatzes gemessen werden" (VfSlg. 12.416/1990). Der Gesetzgeber darf von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehen (VfSlg. 14.268/1995, 17.816/2006). Das Gleichheitsgebot (Artikel 7, B-VG) verbietet es dem Gesetzgeber, Differenzierungen zu schaffen, die sachlich nicht begründbar sind (vergleiche schon VfSlg. 4916 aus 1965,). Der VfGH betont allerdings regelmäßig die rechtspolitische Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers. "Ob die Regelung zweckmäßig ist und das Ergebnis in allen Fällen befriedigend empfunden wird, kann nicht mit dem Maß des Gleichheitssatzes gemessen werden" (VfSlg. 12.416 aus 1990,). Der Gesetzgeber darf von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehen (VfSlg. 14.268 aus 1995,, 17.816 aus 2006,).

Im vorliegenden Fall kann das Bundesverwaltungsgericht vor dem Hintergrund der VfGH-Rechtsprechung keine Gleichheitswidrigkeit der unterschiedlichen Behandlung von unbemannten Luftfahrzeugen und Flugmodellen erkennen, da der Gesetzgeber diese gerade im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt eingeführt hat und eine differenzierte Regelung unbemannter Geräte im LFG insbesondere in Anbetracht des unterschiedlichen Risikopotentials verschiedener Betriebsarten sachlich gerechtfertigt erscheint, wie die belangte Behörde zu Recht ausgeführt hat. So hat die belangte Behörde überzeugend dargelegt, dass ua. bei Foto- bzw. Filmflügen sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich ein erhöhtes Gefährdungspotential für unbeteiligte Dritte bestehe, da die unbemannten Geräte für die Durchführung von Aufnahmen in der Regel näher an Objekte oder Personen herangeführt und/oder anlassbezogen möglicherweise noch unter (Wetter-)Bedingungen betrieben würden, bei denen eine Verwendung zum alleinigen Zweck des Fluges selbst im Rahmen des Hobbys/Sports "Modellfliegen" nicht erwogen würde.

Die vom Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang vorgebrachten Argumente stellen einerseits auf die höhere Geschwindigkeit von Modellflugzeugen ab (vgl. unter I.5.1.) und können damit das Argument der belangten Behörde hinsichtlich der in der Regel näheren Heranführung von uLFZ an Objekte oder Personen nicht entkräften. Andererseits wird darauf Bezug genommen, dass "vernünftigerweise nur bei schönem Wetter" für Fotos oder Videos geflogen würde, was für den Beschwerdeführer der Fall sein mag, aber das Vorbringen der belangten Behörde, die aufgrund ihrer Fachkompetenz als Spezialbehörde in einer Durchschnittsbetrachtung von einer möglichen Betreibung unter anderen (Wetter-)Bedingungen ausgeht, ebenfalls nicht entkräften konnte. Daraus, wann die belangte Behörde welche Argumente vorgebracht hat, lässt sich jedenfalls nicht ableiten, dass diese nur "konstruiert" wären. Die vom Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang vorgebrachten Argumente stellen einerseits auf die höhere Geschwindigkeit von Modellflugzeugen ab (vergleiche unter römisch eins.5.1.) und können damit das Argument der belangten Behörde hinsichtlich der in der Regel näheren Heranführung von uLFZ an Objekte oder Personen nicht entkräften. Andererseits wird darauf Bezug genommen, dass "vernünftigerweise nur bei schönem Wetter" für Fotos oder Videos geflogen würde, was für den Beschwerdeführer der Fall sein mag, aber das Vorbringen der belangten

Behörde, die aufgrund ihrer Fachkompetenz als Spezialbehörde in einer Durchschnittsbetrachtung von einer möglichen Betreibung unter anderen (Wetter-)Bedingungen ausgeht, ebenfalls nicht entkräften konnte. Daraus, wann die belangte Behörde welche Argumente vorgebracht hat, lässt sich jedenfalls nicht ableiten, dass diese nur "konstruiert" wären.

Eine Verfassungswidrigkeit des LFG (oder in der Folge des LBTH) aufgrund einer Verletzung des Gleichheitssatzes liegt nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts daher nicht vor.

3.4.4. ad. iii.:

§ 24h LFG bestimmt, wie bereits ausgeführt, dass "die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 [...] von der Austro Control GmbH [...] mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben [...]" sind. Weder sind die in § 24h leg.cit. aufgezählten Festlegungen zur Lufttüchtigkeit taxativ festgelegt ("insbesondere"), noch normiert die Definition in § 17 LFG eine Einschränkung, da sich diese nur auf die bemannte Luftfahrt bezieht. Paragraph 24 h, LFG bestimmt, wie bereits ausgeführt, dass "die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für Flugmodelle sowie unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 [...] von der Austro Control GmbH [...] mittels Lufttüchtigkeits- oder Betriebstüchtigkeitshinweisen vorzuschreiben [...]" sind. Weder sind die in Paragraph 24 h, leg.cit. aufgezählten Festlegungen zur Lufttüchtigkeit taxativ festgelegt ("insbesondere"), noch normiert die Definition in Paragraph 17, LFG eine Einschränkung, da sich diese nur auf die bemannte Luftfahrt bezieht.

Der LBTH 67 normiert unter Punkt 4.4. wie folgt: "Der Betreiber und/oder der Pilot hat sich vor jeder Inbetriebnahme bei einer Vorflugkontrolle über den einwandfreien Zustand des unbemannten Luftfahrzeuges zu vergewissern. Im Zuge dieser Vorflugkontrolle ist auch eine Reichweitenprobe durchzuführen." Der Beschwerdeführer moniert die mangelnde Definierung betreffend die Reichweitenprobe sowie die mangelnde Sinnhaftigkeit aus Sicherheitsgründen (s. unter I.2.2.). Der LBTH 67 normiert unter Punkt 4.4. wie folgt: "Der Betreiber und/oder der Pilot hat sich vor jeder Inbetriebnahme bei einer Vorflugkontrolle über den einwandfreien Zustand des unbemannten Luftfahrzeuges zu vergewissern. Im Zuge dieser Vorflugkontrolle ist auch eine Reichweitenprobe durchzuführen." Der Beschwerdeführer moniert die mangelnde Definierung betreffend die Reichweitenprobe sowie die mangelnde Sinnhaftigkeit aus Sicherheitsgründen (s. unter römisch eins.2.2.).

Für das Bundesverwaltungsgericht liegt auf der Hand, dass eine Kontrolle vor dem Flug insbesondere hinsichtlich Steuerung und Datenlink des Geräts eindeutig dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entspricht und kann auch keine mangelnde Bestimmtheit dieser Vorschrift erkennen. Die belangte Behörde hat ausführlich und überzeugend dargelegt, aus welchen Gründen eine solche Kontrolle durchzuführen ist (s. unter I.3.1.3.) und dass das Ziel der Reichweitenprobe ist, die Qualität der Übertragungsstrecke zwischen dem Sender und dem unbemannten Luftfahrzeug vor der Durchführung eines Fluges zu validieren, um sicherzustellen, dass die Steuersignale einwandfrei übertragen werden können. Für das Bundesverwaltungsgericht liegt auf der Hand, dass eine Kontrolle vor dem Flug insbesondere hinsichtlich Steuerung und Datenlink des Geräts eindeutig dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt entspricht und kann auch keine mangelnde Bestimmtheit dieser Vorschrift erkennen. Die belangte Behörde hat ausführlich und überzeugend dargelegt, aus welchen Gründen eine solche Kontrolle durchzuführen ist (s. unter römisch eins.3.1.3.) und dass das Ziel der Reichweitenprobe ist, die Qualität der Übertragungsstrecke zwischen dem Sender und dem unbemannten Luftfahrzeug vor der Durchführung eines Fluges zu validieren, um sicherzustellen, dass die Steuersignale einwandfrei übertragen werden können.

Auch kann bei dem Flug für die Reichweitenprobe festgestellt werden, ob alle Teile, die in der Regel für den Transport des uLFZ abgenommen werden, wieder im Flug funktionstüchtig sind, wie zB die Antenne.

Zu den vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Fragen (I.2.2.) und Vorbringen (I.5.1.3.) ist festzuhalten, dass diese Bestimmung sinnerfassend zu verstehen ist und eine Kontrolle, auch wenn die Fernsteuerung des Multikopters des Beschwerdeführers nicht errechnet, welche Entfernung physikalisch möglich wäre, mit jenen geeigneten Maßnahmen vorzunehmen ist, mit denen vernünftigerweise die Steuerungsfähigkeit überprüft werden kann. Zu den vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Fragen (römisch eins.2.2.) und Vorbringen (römisch eins.5.1.3.) ist festzuhalten, dass

diese Bestimmung sinnerfassend zu verstehen ist und eine Kontrolle, auch wenn die Fernsteuerung des Multikopters des Beschwerdeführers nicht errechnet, welche Entfernung physikalisch möglich wäre, mit jenen geeigneten Maßnahmen vorzunehmen ist, mit denen vernünftigerweise die Steuerungsfähigkeit überprüft werden kann.

Dem vom Beschwerdeführer vorgebrachten Widerspruch (I.5.1.3.; ob man daraus, dass eine aktive Fernsteuerverbindung angezeigt werde, darauf schließen könne, dass dies während des ganzen Flugs so sein werde und müsse dennoch ein 150 m Abstand zu besiedeltem Gebiet eingehalten werden) kann das Bundesverwaltungsgericht nicht nachvollziehen, da der von der belangten Behörde vorgeschriebene Abstand zu besiedeltem Gebiet aus Sicherheitsgründen einzuhalten ist (s. II.3.9.) und auch andere als technische Voraussetzungen eines uLFZ zu sicherheitsrelevanten Vorfällen oder einem Absturz des uLFZ führen können, so zB Umwelteinflüsse oder Störquellen wie Hochspannungsleitungen und Funkstrecken. Dem vom Beschwerdeführer vorgebrachten Widerspruch (römisch eins.5.1.3.; ob man daraus, dass eine aktive Fernsteuerverbindung angezeigt werde, darauf schließen könne, dass dies während des ganzen Flugs so sein werde und müsse dennoch ein 150 m Abstand zu besiedeltem Gebiet eingehalten werden) kann das Bundesverwaltungsgericht nicht nachvollziehen, da der von der belangten Behörde vorgeschriebene Abstand zu besiedeltem Gebiet aus Sicherheitsgründen einzuhalten ist (s. römisch zwei.3.9.) und auch andere als technische Voraussetzungen eines uLFZ zu sicherheitsrelevanten Vorfällen oder einem Absturz des uLFZ führen können, so zB Umwelteinflüsse oder Störquellen wie Hochspannungsleitungen und Funkstrecken.

Ebenso fällt nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts die weitere Bestimmung unter Punkt 4.4. des LBTH 67, dass "die Zustimmung des Grundstückseigentümers für Start/Landung [...] einzuholen" ist, unter das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, da nur dieser mitteilen kann, ob auf seinem Grundstück Gründe oder Gegebenheiten vorliegen, aufgrund derer aus Sicherheitsgründen von einem Start bzw. einer Landung eines unbemannten Luftfahrzeuges abzusehen ist.

Eine Überschreitung des in § 24 LFG eingeräumten Verordnungsspielraums aufgrund der genannten Regelungen unter Punkt Eine Überschreitung des in Paragraph 24, LFG eingeräumten Verordnungsspielraums aufgrund der genannten Regelungen unter Punkt

4.4. des LBTH 67 liegt für das Bundesverwaltungsgericht daher nicht vor.

3.4.5. Aus den unter 3.4.2. bis 3.4.4. dargelegten Gründen liegt nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts keine Verfassungswidrigkeit des LBTH 67 (ebensowenig wie des LFG) vor und wird dem Begehren des Beschwerdeführers auf Vorlage an den VfGH daher nicht entsprochen.

3.5. Befristung der Betriebsbewilligung

Zusammengefasst brachte der Beschwerdeführer insbesondere vor, dass die belangte Behörde die Erteilungsvoraussetzungen von Amts wegen überprüfen könne und daher eine Befristung der Bewilligung nicht nötig sei. Dazu replizierte die belangte Behörde ausführlich (s. unter I.3.2. und I.7.2.). Zusammengefasst brachte der Beschwerdeführer insbesondere vor, dass die belangte Behörde die Erteilungsvoraussetzungen von Amts wegen überprüfen könne und daher eine Befristung der Bewilligung nicht nötig sei. Dazu replizierte die belangte Behörde ausführlich (s. unter römisch eins.3.2. und römisch eins.7.2.).

Gemäß § 24f Abs. 3 LFG dürfen Bedingungen, Befristungen und Auflagen nur dann erteilt werden, wenn dies "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" erforderlich ist. Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts spricht insbesondere für eine Befristung der Bewilligungen, dass es - im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt - kein Luftfahrtregister und damit auch keine Verpflichtung zur Löschung bzw. zur Bekanntgabe der Außerbetriebnahme eines uLFZ gibt, dies auch vor dem Hintergrund einer angenommenen maximalen Lebensdauer solcher Geräte von ein bis drei Jahren. Von dieser Lebensdauer geht die belangte Behörde aufgrund ihrer Fachexpertise aus und ist der Beschwerdeführer dem nicht entgegen getreten. Gemäß Paragraph 24 f, Absatz 3, LFG dürfen Bedingungen, Befristungen und Auflagen nur dann erteilt werden, wenn dies "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" erforderlich ist. Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts spricht insbesondere für eine Befristung der Bewilligungen, dass es - im Gegensatz zur bemannten Luftfahrt - kein Luftfahrtregister und damit auch keine Verpflichtung zur Löschung bzw. zur Bekanntgabe der Außerbetriebnahme eines uLFZ gibt, dies auch vor dem Hintergrund einer angenommenen maximalen Lebensdauer solcher Geräte von ein bis drei Jahren. Von dieser Lebensdauer geht die belangte Behörde aufgrund ihrer Fachexpertise aus und ist der Beschwerdeführer dem nicht entgegen getreten.

Durch die Befristung wird damit einerseits die regelmäßige Überprüfung der Erteilungsvoraussetzungen sichergestellt als auch andererseits der Überblick der Behörde über die in Verwendung stehenden uLFZ. Dass beides dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt dient, liegt für das Bundesverwaltungsgericht auf der Hand. Dass die belangte Behörde darüber hinaus die Erteilungsvoraussetzungen von Amts wegen überprüfen kann, steht dem nicht entgegen und würde ohne eine Befristung der Bewilligungen insbesondere nicht das Problem lösen, dass es keine Verpflichtung zur Löschung bzw. zur Bekanntgabe der Außerbetriebnahme eines uLFZ gibt.

Der Einwand des Beschwerdeführers, dass die Behörde aufgrund der zahlreichen illegal betriebenen uLFZ ohnehin keinen Überblick über den Gesamtbestand der uLFZ haben könne, geht in rechtlicher Hinsicht ins Leere, da eine Behörde jedenfalls ihrem gesetzlichen Auftrag nachzukommen hat. Dass (noch) nicht gültige Regelungen etwa auf europäischer Ebene derzeit nicht anzuwenden sind, steht außer Frage, doch ist es der belangten Behörde nicht verwehrt, Überlegungen aus fachspezifischen Gremien wie der EASA oder Expertenfachgruppen in ihre rechtliche und technische Expertise zur Anwendung der derzeit gültigen Regelungen einfließen zu lassen.

Die vorgenommene Befristung der Bewilligung ist daher zu Recht erfolgt. Diese Befristung war wegen der dazwischen liegenden Anhängigkeit des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht und unter Bedachtnahme auf die dargelegten Überlegungen entsprechend anzupassen, sodass die Bewilligung nunmehr vom Tag der Zustellung an für zwei Jahre als erteilt gilt.

3.6. Betriebszeiten

3.6.1. Gemäß § 24f Abs. 3 LFG dürfen Bedingungen, Befristungen und Auflagen nur dann erteilt werden, wenn dies "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" erforderlich ist. Im gegenständlichen Fall hat die belangte Behörde Betriebszeiten von "Montag bis Sonntag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung" vorgeschrieben und vorgebracht, dass Begriff der Sicherheit der Luftfahrt laut Judikatur weit auszulegen sei und auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie bspw. Immissionen umfasse (siehe u.a. VwGH 20.03.2002 99/03/0251, VwGH 15.09.1999 98/03/0320, VwGH 28.02.1996 93/03/0053). Um unbeteiligte Personen am Boden zu Ruhezeiten vor Lärm zu schützen, werde der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges beschränkt. Dies sei auch beim Betrieb in unbebautem und unbesiedeltem Gebiet erforderlich, da solche Gebiete in einer Vielzahl von Fällen direkt an besiedelte oder dicht besiedelte Gebiete angrenzten bzw. diese oft zu Erholungszwecken aufgesucht würden sowie in diesem Gebiet oft nicht nur eines dieser uLFZ fliege.

3.6.1. Gemäß Paragraph 24 f, Absatz 3, LFG dürfen Bedingungen, Befristungen und Auflagen nur dann erteilt werden, wenn dies "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" erforderlich ist. Im gegenständlichen Fall hat die belangte Behörde Betriebszeiten von "Montag bis Sonntag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung" vorgeschrieben und vorgebracht, dass Begriff der Sicherheit der Luftfahrt laut Judikatur weit auszulegen sei und auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie bspw. Immissionen umfasse (siehe u.a. VwGH 20.03.2002 99/03/0251, VwGH 15.09.1999 98/03/0320, VwGH 28.02.1996 93/03/0053). Um unbeteiligte Personen am Boden zu Ruhezeiten vor Lärm zu schützen, werde der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges beschränkt. Dies sei auch beim Betrieb in unbebautem und unbesiedeltem Gebiet erforderlich, da solche Gebiete in einer Vielzahl von Fällen direkt an besiedelte oder dicht besiedelte Gebiete angrenzten bzw. diese oft zu Erholungszwecken aufgesucht würden sowie in diesem Gebiet oft nicht nur eines dieser uLFZ fliege.

3.6.2. Das Bundesverwaltungsgericht verweist dazu auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 20.03.2002, 99/03/0251, in der er ausgesprochen hat, dass die Bestimmung, die die Genehmigung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen regle (§ 74 LFG), als kumulativ erforderliche Kriterien der Genehmigung die Gewährleistung sowohl eines sicheren als auch eines wirtschaftlichen Betriebes nenne. Die Gewährleistung eines "sicheren" Betriebes beinhalte auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen. Die Sicherheit der Luftfahrt umfasse nämlich auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren (Hinweis E 15.9.1999, 98/03/0320, mwH). Ebenso hat der Verwaltungsgerichtshof in seiner davor entgangenen Entscheidung vom 15.09.1999, 98/03/0320, ausgesprochen, dass der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt gemäß § 141 Abs. 3 LuftfahrtG auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren umfasse (Hinweis E 19.4.1974, 1933/73, VwSlg 8599 A/1974, 28.2.1996, 93/03/0053); weiters in jener vom 28.02.1996, 93/03/0053, dass § 92 LuftfahrtG darauf abziele, die Sicherheit der Luftfahrt in Ansehung konkret bestehender bzw. entstehender Luftfahrthindernisse zu gewährleisten, daneben sei

aber auch auf die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren Bedacht zu nehmen. 3.6.2. Das Bundesverwaltungsgericht verweist dazu auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 20.03.2002, 99/03/0251, in der er ausgesprochen hat, dass die Bestimmung, die die Genehmigung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen regle (Paragraph 74, LFG), als kumulativ erforderliche Kriterien der Genehmigung die Gewährleistung sowohl eines sicheren als auch eines wirtschaftlichen Betriebes nenne. Die Gewährleistung eines "sicheren" Betriebes beinhalte auch den Schutz vor gesundheitsgefährdenden Immissionen. Die Sicherheit der Luftfahrt umfasse nämlich auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren (Hinweis E 15.9.1999, 98/03/0320, mwH). Ebenso hat der Verwaltungsgerichtshof in seiner davor entgangenen Entscheidung vom 15.09.1999, 98/03/0320, ausgesprochen, dass der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt gemäß Paragraph 141, Absatz 3, LuftfahrtG auch die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren umfasse (Hinweis E 19.4.1974, 1933/73, VwSlg 8599 A/1974, 28.2.1996, 93/03/0053); weiters in jener vom 28.02.1996, 93/03/0053, dass Paragraph 92, LuftfahrtG darauf abziele, die Sicherheit der Luftfahrt in Ansehung konkret bestehender bzw. entstehender Luftfahrthindernisse zu gewährleisten, daneben sei aber auch auf die Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren Bedacht zu nehmen.

Aus diesen höchstgerichtlichen Erkenntnissen geht hervor, dass der VwGH in seiner bisherigen Rechtsprechung zur Sicherheit der Luftfahrt auf "drohende Gefahren" abgestellt hat, etwa gesundheitsschädliche Immissionen, worunter eine allfällige Lärmbelästigung nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu subsumieren ist. Dass das verfahrensgegenständliche uLFZ keinen gesundheitsschädlichen Lärm iSd VwGH-Rechtsprechung erzeugt, ergibt sich daraus, dass es die Voraussetzungen der Anlage N der LBTH 67 erfüllt und wurde dies von der Behörde auch nicht vorgebracht.

3.6.3. Diese Schlussfolgerung steht auch nicht im Widerspruch zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 28.02.2014, 2012/03/0100, in der er ausgesprochen hat, dass nach seiner ständigen Rechtsprechung der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt, was insbesondere für die Vermeidung von Lärm, insbesondere mit Blick auf den Schutz der Anrainer gelte. Diese Entscheidung wurde im Zusammenhang mit § 9 Abs. 2 LFG erlassen, wobei § 9 Abs. 2 LFG, wie der VwGH ausgesprochen hat, "auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab[stellt]." Dies ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts vor dem Hintergrund zu sehen, dass § 9 Abs. 2 LFG nach seinem Wortlaut besagt, dass Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dann zu bewilligen sind, "wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt". Während demnach § 9 Abs. 2 LFG generell von "öffentlichen Interessen" spricht, sieht § 24f Abs. 2 LFG die Voraussetzung vor, dass der Betrieb eines uLFZ das "öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" nicht gefährden darf. Auch § 24f Abs. 3 LFG nimmt lediglich auf das "Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" Bezug. Während § 9 Abs. 2 LFG sohin eine Öffnung für sämtliche im Gesetz Deckung findenden öffentlichen Interessen bietet, beschränkt sich § 24f LFG auf die Prüfung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt, wobei hier wiederum die unter II.3.6.2. dargestellte VwGH-Rechtsprechung, die betreffend die Sicherheit der Luftfahrt auf "drohende Gefahren" abgestellt, ausschlaggebend ist. 3.6.3. Diese Schlussfolgerung steht auch nicht im Widerspruch zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom 28.02.2014, 2012/03/0100, in der er ausgesprochen hat, dass nach seiner ständigen Rechtsprechung der Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren und störenden Einwirkungen der Luftfahrt, zu dem auch die Hintanhaltung von Gefährdungen und Belästigungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Außenabflügen und Außenlandungen gehört, grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegt, was insbesondere für die Vermeidung von Lärm, insbesondere mit Blick auf den Schutz der Anrainer gelte. Diese Entscheidung wurde im Zusammenhang mit Paragraph 9, Absatz 2, LFG erlassen, wobei Paragraph 9, Absatz 2, LFG, wie der VwGH ausgesprochen hat, "auf die Berücksichtigung des gesamten Spektrums der in jedem Einzelfall in Betracht kommenden öffentlichen Interessen ab[stellt]." Dies ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts vor dem Hintergrund zu sehen, dass Paragraph 9, Absatz 2, LFG nach seinem Wortlaut besagt, dass Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes (Außenabflüge und Außenlandungen) dann zu bewilligen sind, "wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt". Während demnach Paragraph 9, Absatz 2, LFG generell von "öffentlichen Interessen" spricht, sieht Paragraph 24 f,

Absatz 2, LFG die Voraussetzung vor, dass der Betrieb eines uLFZ das "öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" nicht gefährden darf. Auch Paragraph 24 f, Absatz 3, LFG nimmt lediglich auf das "Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" Bezug. Während Paragraph 9, Absatz 2, LFG sohin eine Öffnung für sämtliche im Gesetz Deckung findenden öffentlichen Interessen bietet, beschränkt sich Paragraph 24 f, LFG auf die Prüfung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt, wobei hier wiederum die unter römisch zwei.3.6.2. dargestellte VwGH-Rechtsprechung, die betreffend die Sicherheit der Luftfahrt auf "drohende Gefahren" abgestellt, ausschlaggebend ist.

3.6.4. Darüber hinaus ist im verfahrensgegenständlichen Fall zu berücksichtigen, dass vorliegend für ein uLFZ, das die Lärmgrenzwerte nach Anlage N des LBHT 67 einhält, lediglich eine Bewilligung für die Einsatzgebiete I und II erteilt wurde, die der LBTH als unbebaute und unbesiedelte Gebiete definiert, in denen sich neben dem Piloten des uLFZ und einer zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine bzw. nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten dürfen. Weiters wurde mit Auflagen ein Flugverbot erlassen, wenn sich im Umkreis von 50 bzw. 150 m um den Flugbereich weitere Personen bzw. Menschenansammlungen oder vermehrtes Passantenaufkommen (Auflage d und e) befinden. Schon aufgrund der Einschränkung des Einsatzgebietes und der zusätzlich erlassenen Auflagen geht das Argument der belangten Behörde betreffend die (Lärm-)Belästigung Erholungssuchender bzw. dem Vorhandensein einer ganzen Anzahl an uLFZ an einem Ort nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts ins Leere. Da im vorliegenden Fall weiters ein Mindestabstand zu besiedelten sowie dicht besiedelten Gebieten von 150 m vorgeschrieben wurde (Auflage h), kann auch dem Vorbringen der belangten Behörde betreffend die Angrenzung dieser Gebiete an die Einsatzgebiete des uLFZ und dem daraus folgenden Schutzbedürfnis vor Lärm nicht gefolgt werden. Aus diesen fallspezifisch dargelegten Gründen lässt sich daher eine Beschränkung der Betriebszeiten aus Lärmgründen vor dem Hintergrund der unter II.3.6.2. dargestellten VwGH-Rechtsprechung im vorliegenden Fall nicht unter das "Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" subsumieren.

3.6.4. Darüber hinaus ist im verfahrensgegenständlichen Fall zu berücksichtigen, dass vorliegend für ein uLFZ, das die Lärmgrenzwerte nach Anlage N des LBHT 67 einhält, lediglich eine Bewilligung für die Einsatzgebiete römisch eins und römisch zwei erteilt wurde, die der LBTH als unbebaute und unbesiedelte Gebiete definiert, in denen sich neben dem Piloten des uLFZ und einer zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine bzw. nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten dürfen. Weiters wurde mit Auflagen ein Flugverbot erlassen, wenn sich im Umkreis von 50 bzw. 150 m um den Flugbereich weitere Personen bzw. Menschenansammlungen oder vermehrtes Passantenaufkommen (Auflage d und e) befinden. Schon aufgrund der Einschränkung des Einsatzgebietes und der zusätzlich erlassenen Auflagen geht das Argument der belangten Behörde betreffend die (Lärm-)Belästigung Erholungssuchender bzw. dem Vorhandensein einer ganzen Anzahl an uLFZ an einem Ort nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts ins Leere. Da im vorliegenden Fall weiters ein Mindestabstand zu besiedelten sowie dicht besiedelten Gebieten von 150 m vorgeschrieben wurde (Auflage h), kann auch dem Vorbringen der belangten Behörde betreffend die Angrenzung dieser Gebiete an die Einsatzgebiete des uLFZ und dem daraus folgenden Schutzbedürfnis vor Lärm nicht gefolgt werden. Aus diesen fallspezifisch dargelegten Gründen lässt sich daher eine Beschränkung der Betriebszeiten aus Lärmgründen vor dem Hintergrund der unter römisch zwei.3.6.2. dargestellten VwGH-Rechtsprechung im vorliegenden Fall nicht unter das "Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" subsumieren.

3.6.5. Gemäß § 24f Abs. 1 LFG werden unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten betrieben. Das Erfordernis des Bestehens einer solchen Sichtverbindung liegt unzweifelhaft im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und ist ohne technische Hilfsmittel denkbar nur bei ausreichenden Lichtverhältnissen möglich. Zu prüfen ist daher, unter welchen Gegebenheiten die Lichtverhältnisse nach allgemeinen Maßstäben dergestalt sind, dass eine Sichtverbindung zum Piloten ohne technische Hilfsmittel bestehen kann. Hier bietet sich ein Rückgriff auf die in der internationalen und österreichischen Luftfahrt gebräuchlichen Definitionen "BCMT und ECET" an. Der Zeitpunkt BCMT markiert den Anfang der bürgerlichen Morgendämmerung; der Zeitpunkt ECET definiert das Ende der bürgerlichen Abenddämmerung.

3.6.5. Gemäß Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG werden unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten betrieben. Das Erfordernis des Bestehens einer solchen Sichtverbindung liegt unzweifelhaft im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und ist ohne technische Hilfsmittel denkbar nur bei ausreichenden Lichtverhältnissen möglich. Zu prüfen ist daher, unter welchen Gegebenheiten die Lichtverhältnisse nach allgemeinen Maßstäben dergestalt sind, dass eine Sichtverbindung zum Piloten ohne technische Hilfsmittel bestehen kann. Hier bietet sich ein Rückgriff auf die in der internationalen und österreichischen Luftfahrt gebräuchlichen Definitionen "BCMT und ECET" an. Der Zeitpunkt BCMT markiert den Anfang der bürgerlichen Morgendämmerung; der Zeitpunkt ECET definiert das Ende der bürgerlichen Abenddämmerung.

Nach den Angaben im Luftfahrthandbuch Österreich handelt es sich bei diesen Zeitpunkten jeweils um den Moment, da der Mittelpunkt der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont liegt. Ein Luftfahrthandbuch enthält nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 eine von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält (vgl. Art. 2 Z 13 leg.cit.). Als "Nacht" sind die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung zu verstehen. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet (Art. 2 Z 97 leg.cit.). Nach den Angaben im Luftfahrthandbuch Österreich handelt es sich bei diesen Zeitpunkten jeweils um den Moment, da der Mittelpunkt der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont liegt. Ein Luftfahrthandbuch enthält nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923 aus 2012, der Kommission vom 26. September 2012 eine von einem Staat oder in dessen Auftrag herausgegebene Veröffentlichung, die für die Luftfahrt wesentliche Angaben von längerer Gültigkeitsdauer enthält vergleiche Artikel 2, Ziffer 13, leg.cit.). Als "Nacht" sind die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung zu verstehen. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet (Artikel 2, Ziffer 97, leg.cit.).

§ 3 Z 9 der Luftverkehrsregeln 2014, BGBl. II Nr. 297/2014, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 68/2017, verweist auf eben jene Definitionen in der genannten EU-Verordnung. An die fliegerische Unterscheidung zwischen Tag und Nacht sind hinsichtlich der Nachtflüge stets strengere Bestimmungen vorgesehen. Paragraph 3, Ziffer 9, der Luftverkehrsregeln 2014, BGBl. römisch eins I Nr. 297 aus 2014,, zuletzt geändert durch BGBl. römisch eins I Nr. 68 aus 2017,, verweist auf eben jene Definitionen in der genannten EU-Verordnung. An die fliegerische Unterscheidung zwischen Tag und Nacht sind hinsichtlich der Nachtflüge stets strengere Bestimmungen vorgesehen.

Eine Beschränkung der Betriebsbewilligung auf die Tageszeit, die durch Zeitpunkte BCMT und ECET zu bestimmen ist, ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts geboten, um im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt die gemäß § 24f Abs. 1 LFG erforderliche, ohne technische Hilfsmittel bestehende Sichtverbindung vom Piloten zum uLFZ sicherzustellen. Dabei ist der jeweilige Dämmerungsbeginn aufgrund der Zeitangaben jenes in den Tabellen des Luftfahrthandbuchs Österreich angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des uLFZ am nächsten gelegen ist. Eine Beschränkung der Betriebsbewilligung auf die Tageszeit, die durch Zeitpunkte BCMT und ECET zu bestimmen ist, ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts geboten, um im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt die gemäß Paragraph 24 f, Absatz eins, LFG erforderliche, ohne technische Hilfsmittel bestehende Sichtverbindung vom Piloten zum uLFZ sicherzustellen. Dabei ist der jeweilige Dämmerungsbeginn aufgrund der Zeitangaben jenes in den Tabellen des Luftfahrthandbuchs Österreich angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des uLFZ am nächsten gelegen ist.

3.6.6. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen war die Betriebszeit des gegenständlichen unbemannten Luftfahrzeugs der Klasse 1 mit nach BCMT bis vor ECET an sieben Tagen die Woche festzulegen.

3.7. Flugverbot, wenn sich im Einsatzgebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeugs und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen mehr als nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten (Auflage b letzter Satz)

3.7.1. Für das uLFZ des Beschwerdeführers, das unter die Klasse 1, Kategorie A, fällt, sind gemäß dem LBTH 67 keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen und keine speziellen Pilotenkompetenzen erforderlich (vgl. Punkt 4.3.2. des LBTH 67). Aus diesem Grund liegt für das Bundesverwaltungsgericht eine Regelung im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gemäß § 24f Abs. 3 LFG, die vorsieht, dass zwecks Gefährdungsminimierung für Personen nur dann geflogen werden darf, wenn sich im Einsatzgebiet nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten. 3.7.1. Für das uLFZ des Beschwerdeführers, das unter die Klasse 1, Kategorie A, fällt, sind gemäß dem LBTH 67 keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen und keine speziellen Pilotenkompetenzen erforderlich vergleiche Punkt 4.3.2. des LBTH 67). Aus diesem Grund liegt für das Bundesverwaltungsgericht eine Regelung im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gemäß Paragraph 24 f, Absatz 3, LFG, die vorsieht, dass zwecks Gefährdungsminimierung für Personen nur dann geflogen werden darf, wenn sich im Einsatzgebiet nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten.

3.7.2. Dem Vorbringen, dass der Drohnenpilot nicht abschätzen könne, wie viele Personen sich aufhielten und wie groß das Gebiet sei, ist zu entgegnen, dass die belangte Behörde nicht auf eine numerische Anzahl von Personen abstellt,

sondern auf "vereinzelte" Menschen, wobei das Bundesverwaltungsgericht davon ausgeht, dass eine solche Abschätzung im Einsatzgebiet, das als unbebaut bis unbesiedelt festgelegt wurde, dem Piloten eines uLFZ möglich und zumutbar ist.

Zum Einwand des Beschwerdeführers hinsichtlich § 18 Abs. 2 LVR, der ua. Flugmodelle betrifft, und die vorgebrachte Gleichheitswidrigkeit wird auf die Begründung des Bundesverwaltungsgerichts unter II.3.4.3. zum unterschiedlichen Risikopotential hinsichtlich uLFZ verwiesen, womit dieser Einwand ins Leere geht. Zum Einwand des Beschwerdeführers hinsichtlich Paragraph 18, Absatz 2, LVR, der ua. Flugmodelle betrifft, und die vorgebrachte Gleichheitswidrigkeit wird auf die Begründung des Bundesverwaltungsgerichts unter römisch zwei.3.4.3. zum unterschiedlichen Risikopotential hinsichtlich uLFZ verwiesen, womit dieser Einwand ins Leere geht.

3.8. Landepflicht, wenn Personen den 50 m Umkreis um den Flugbereich betreten (Auflage d)

3.8.1. Hierzu wird auf die Begründung unter II.3.7.1. zu den Anforderungen an Pilot und Lufttüchtigkeit des uLFZ verwiesen, die aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts ebenso auf diese Auflage anzuwenden ist, sodass es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt liegt, dass sich in einem Umkreis von 50 m um den Flugbereich bis auf den Piloten des uLFZ und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine weiteren Personen aufhalten dürfen, andernfalls das uLFZ sofort zu landen ist. 3.8.1. Hierzu wird auf die Begründung unter römisch zwei.3.7.1. zu den Anforderungen an Pilot und Lufttüchtigkeit des uLFZ verwiesen, die aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts ebenso auf diese Auflage anzuwenden ist, sodass es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt liegt, dass sich in einem Umkreis von 50 m um den Flugbereich bis auf den Piloten des uLFZ und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine weiteren Personen aufhalten dürfen, andernfalls das uLFZ sofort zu landen ist.

3.8.2. Zum Vorbringen des Beschwerdeführers hinsichtlich der Frage, ob der Wanderer schutzbedürftiger als der Luftraumbeobachter sei, ist festzuhalten, dass sich die zum Zwecke des Fluges erforderliche Person bewusst in die Nähe des uLFZ begeben hat, weswegen ihr im Falle einer Gefährdungssituation, im Bewusstsein des Vorhandenseins des uLFZ im Luftraum, in der Regel eine schnellere Reaktion möglich sein sollte als einem Wanderer, der sich des uLFZ in seiner Nähe nicht bewusst sein muss. Des Weiteren ist dieser Person - im Unterschied zu einer unbeteiligten Person - das Risiko bekannt und ist sie über allenfalls notwendige Sicherheitsvorkehrungen informiert und kann diese befolgen. Das Bundesverwaltungsgericht kann daher nicht erkennen, dass die unterschiedliche Beurteilung einer zum Zwecke des Fluges erforderlichen Person von einer unbeteiligten Person "praxisfremd" (I.5.4.) sei. 3.8.2. Zum Vorbringen des Beschwerdeführers hinsichtlich der Frage, ob der Wanderer schutzbedürftiger als der Luftraumbeobachter sei, ist festzuhalten, dass sich die zum Zwecke des Fluges erforderliche Person bewusst in die Nähe des uLFZ begeben hat, weswegen ihr im Falle einer Gefährdungssituation, im Bewusstsein des Vorhandenseins des uLFZ im Luftraum, in der Regel eine schnellere Reaktion möglich sein sollte als einem Wanderer, der sich des uLFZ in seiner Nähe nicht bewusst sein muss. Des Weiteren ist dieser Person - im Unterschied zu einer unbeteiligten Person - das Risiko bekannt und ist sie über allenfalls notwendige Sicherheitsvorkehrungen informiert und kann diese befolgen. Das Bundesverwaltungsgericht kann daher nicht erkennen, dass die unterschiedliche Beurteilung einer zum Zwecke des Fluges erforderlichen Person von einer unbeteiligten Person "praxisfremd" (römisch eins.5.4.) sei.

3.8.3. Hinsichtlich der vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Fragen (I.2.5.) ist darauf zu verweisen, dass die Auflage der belangten Behörde sinnerfassend zu verstehen ist, was ein vernünftiges Vorgehen bei der vorzunehmenden Landung impliziert, die demnach, soweit möglich, weder ein Slalom-Fliegen noch eine Zerstörung des uLFZ umfassen wird. 3.8.3. Hinsichtlich der vom Beschwerdeführer aufgeworfenen Fragen (römisch eins.2.5.) ist darauf zu verweisen, dass die Auflage der belangten Behörde sinnerfassend zu verstehen ist, was ein vernünftiges Vorgehen bei der vorzunehmenden Landung impliziert, die demnach, soweit möglich, weder ein Slalom-Fliegen noch eine Zerstörung des uLFZ umfassen wird.

3.8.4. Die belangte Behörde hat aufgrund ihrer Fachkompetenz als Spezialbehörde ein ledigliches Absenken des uLFZ als nicht ausreichend angesehen (I.7.5.) und ist der Beschwerdeführer dem auf sachlicher oder technischer Ebene nicht entgegengetreten, sondern ausschließlich mit dem Hinweis, dass man bei einem Absenken unter 5 m nicht mehr unter das LFG falle, womit er jedoch das Argument der belangten Behörde, dass das Absenken (hinsichtlich des Gefährdungspotentials) nicht ausreichend sei, nicht entkräften konnte. 3.8.4. Die belangte Behörde hat aufgrund ihrer Fachkompetenz als Spezialbehörde ein ledigliches Absenken des uLFZ als nicht ausreichend angesehen (römisch eins.7.5.) und ist der Beschwerdeführer dem auf sachlicher oder technischer Ebene nicht entgegengetreten, sondern

ausschließlich mit dem Hinweis, dass man bei einem Absenken unter 5 m nicht mehr unter das LFG falle, womit er jedoch das Argument der belangten Behörde, dass das Absenken (hinsichtlich des Gefährdungspotentials) nicht ausreichend sei, nicht entkräften konnte.

3.8.5. Zum Einwand des Beschwerdeführers hinsichtlich § 18 Abs. 2 LVR und Gleichheitswidrigkeit zu Flugmodellen wird erneut auf die Begründung des Bundesverwaltungsgerichts unter II.3.4.3. zum unterschiedlichen Risikopotential hinsichtlich uLFZ verwiesen, womit dieser Einwand ins Leere geht.3.8.5. Zum Einwand des Beschwerdeführers hinsichtlich Paragraph 18, Absatz 2, LVR und Gleichheitswidrigkeit zu Flugmodellen wird erneut auf die Begründung des Bundesverwaltungsgerichts unter römisch zwei.3.4.3. zum unterschiedlichen Risikopotential hinsichtlich uLFZ verwiesen, womit dieser Einwand ins Leere geht.

3.9. 150 m Mindestabstand zu Menschenansammlungen und zu Orten mit erhöhtem Passantenaufkommen (Auflage e)

3.9.1. Hierzu wird ebenfalls auf die Begründung unter II.3.7.1. verwiesen: Da für das uLFZ des Beschwerdeführers keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen und keine speziellen Pilotenkompetenzen erforderlich sind, liegt es nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, wenn sich in einem Umkreis von 150 m um den Flugbereich keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen befinden dürfen.3.9.1. Hierzu wird ebenfalls auf die Begründung unter römisch zwei.3.7.1. verwiesen: Da für das uLFZ des Beschwerdeführers keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen zu erfüllen und keine speziellen Pilotenkompetenzen erforderlich sind, liegt es nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, wenn sich in einem Umkreis von 150 m um den Flugbereich keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen befinden dürfen.

3.9.2. Eine Regelung, wie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen, die Flughöhe, Fluggeschwindigkeit, Windrichtung und -stärke berücksichtigt, müsste sehr detailreich sein und wäre daher unpraktikabel in Anwendung und Kontrolle. Aufgrund der Komplexität in der praktischen Anwendung dieser vier Komponenten wäre darüber hinaus die nötige Voraussetzung, die Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, nicht mehr gegeben (s. dazu auch unter II.3.10.2).3.9.2. Eine Regelung, wie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen, die Flughöhe, Fluggeschwindigkeit, Windrichtung und -stärke berücksichtigt, müsste sehr detailreich sein und wäre daher unpraktikabel in Anwendung und Kontrolle. Aufgrund der Komplexität in der praktischen Anwendung dieser vier Komponenten wäre darüber hinaus die nötige Voraussetzung, die Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, nicht mehr gegeben (s. dazu auch unter römisch zwei.3.10.2).

3.9.3. Zum Vorbringen betreffend die Regelung des§ 24d LFG wird auf die Begründung unter II.3.10.4. verwiesen3.9.3. Zum Vorbringen betreffend die Regelung des Paragraph 24 d, LFG wird auf die Begründung unter römisch zwei.3.10.4. verwiesen.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Beschwerdeführers (I.5.4.) wird auf die Begründung unter II.3.8.2. verwiesen.Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Beschwerdeführers (römisch eins.5.4.) wird auf die Begründung unter römisch zwei.3.8.2. verwiesen.

3.10. 150 m Mindestabstand zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten (Auflage h)

3.10.1. Unter Zugrundelegung der Begründung unter II.3.7.1. zu den Anforderungen an Pilot und Lufttüchtigkeit des uLFZ geht das Bundesverwaltungsgericht auch in diesem Fall von einer Regelung im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt aus, dass bei der Durchführung von Flügen ein Mindestabstand von 150 m zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten einzuhalten ist.3.10.1. Unter Zugrundelegung der Begründung unter römisch zwei.3.7.1. zu den Anforderungen an Pilot und Lufttüchtigkeit des uLFZ geht das Bundesverwaltungsgericht auch in diesem Fall von einer Regelung im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt aus, dass bei der Durchführung von Flügen ein Mindestabstand von 150 m zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten einzuhalten ist.

3.10.2. Darüber hinaus hat die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung aufgrund ihrer Fachexpertise überzeugend ausgeführt (I.7.7.), dass sie die Abstände fix festgelegt habe, da die Berechnung der Wurfparabel sehr komplex sei und daher realistischerweise nicht davon ausgegangen werden könne, dass dies permanent berechnet werde. Darüber hinaus überfordere es die Mehrzahl der Betreiber, was die belangte Behörde auch aufgrund der erfolgten Rückmeldungen festgestellt habe, abhängig von Flughöhe, Geschwindigkeit und Windgeschwindigkeit laufend den notwendigen Abstand zu berechnen und würde dies die Vollziehbarkeit der Bescheidauflagen, z.B. durch

die Luftfahrtaufsicht oder Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, erheblich erschweren. Dies untermauert die Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts, dass die nötige Voraussetzung, die Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, aufgrund der Komplexität in der Anwendung nicht gegeben wäre (s. auch II.3.9.2.).3.10.2. Darüber hinaus hat die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung aufgrund ihrer Fachexpertise überzeugend ausgeführt (römisch eins.7.7.), dass sie die Abstände fix festgelegt habe, da die Berechnung der Wurfparabel sehr komplex sei und daher realistischerweise nicht davon ausgegangen werden könne, dass dies permanent berechnet werde. Darüber hinaus überfordere es die Mehrzahl der Betreiber, was die belangte Behörde auch aufgrund der erfolgten Rückmeldungen festgestellt habe, abhängig von Flughöhe, Geschwindigkeit und Windgeschwindigkeit laufend den notwendigen Abstand zu berechnen und würde dies die Vollziehbarkeit der Bescheidaufgaben, z.B. durch die Luftfahrtaufsicht oder Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, erheblich erschweren. Dies untermauert die Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts, dass die nötige Voraussetzung, die Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, aufgrund der Komplexität in der Anwendung nicht gegeben wäre (s. auch römisch zwei.3.9.2.).

3.10.3. Der Beschwerdeführer regt weiters ein Abstellen der Flugerlaubnis darauf an, ob in einem besiedelten Gebiet Personen aufhältig sind oder nicht (I.5.5.) und auf die Anzahl der Personen, die sich dort in einer bestimmten Entfernung um den Multikopter im Freien befinden. Als besiedeltes Gebiet definiert der LBTH 67 einen Siedlungsbereich mit primären Gebäuden (z.B. Wohnhäuser, Schulen, Geschäfte, Büros), der im Wesentlichen als Wohn-, Gewerbe- oder Erholungsgebiet genutzt wird. Da Personen jedoch nicht nur im Freien gefährdet werden können, sondern zB auch durch ein außer Kontrolle geratenes uLFZ, das durch ein offenes Fenster fliegt, und überdies in solchen Gebieten generell von einem erhöhten Personenaufkommen auszugehen ist, genügt die vom Beschwerdeführer angeregte Auflage für das Bundesverwaltungsgericht nicht den Anforderungen im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt. Dies gilt umso mehr für ein dicht besiedeltes Gebiet iSd LBTH 67.3.10.3. Der Beschwerdeführer regt weiters ein Abstellen der Flugerlaubnis darauf an, ob in einem besiedelten Gebiet Personen aufhältig sind oder nicht (römisch eins.5.5.) und auf die Anzahl der Personen, die sich dort in einer bestimmten Entfernung um den Multikopter im Freien befinden. Als besiedeltes Gebiet definiert der LBTH 67 einen Siedlungsbereich mit primären Gebäuden (z.B. Wohnhäuser, Schulen, Geschäfte, Büros), der im Wesentlichen als Wohn-, Gewerbe- oder Erholungsgebiet genutzt wird. Da Personen jedoch nicht nur im Freien gefährdet werden können, sondern zB auch durch ein außer Kontrolle geratenes uLFZ, das durch ein offenes Fenster fliegt, und überdies in solchen Gebieten generell von einem erhöhten Personenaufkommen auszugehen ist, genügt die vom Beschwerdeführer angeregte Auflage für das Bundesverwaltungsgericht nicht den Anforderungen im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt. Dies gilt umso mehr für ein dicht besiedeltes Gebiet iSd LBTH 67.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass der Beschwerdeführer lediglich das Einsatzgebiet "unbesiedelt" beantragt hatte, dem die belangte Behörde entsprochen hat, und ist das Vorbringen hinsichtlich einer Flugerlaubnis über besiedeltem Gebiet schon aus diesem Grund hinfällig.

3.10.4. Zum Vorbringen betreffend § 24d LFG hat die belangte Behörde aufgrund ihrer Fachexpertise ausgeführt, dass dieser nicht von einer Gefährdung ausgehe, weil der Grenzwert von 79 Joule nicht überschritten werde. Dieser Wert entspreche einem Wert, der für einen Menschen gerade noch nicht tödlich sei. Daraus folge, wenn dieser Wert auch nur minimal überschritten werde, dass das Gefährdungspotenzial signifikant höher sei, was nach Ansicht der belangten Behörde die Festlegung von Mindestabständen im Sinne der Sicherheit rechtfertige.3.10.4. Zum Vorbringen betreffend Paragraph 24 d, LFG hat die belangte Behörde aufgrund ihrer Fachexpertise ausgeführt, dass dieser nicht von einer Gefährdung ausgehe, weil der Grenzwert von 79 Joule nicht überschritten werde. Dieser Wert entspreche einem Wert, der für einen Menschen gerade noch nicht tödlich sei. Daraus folge, wenn dieser Wert auch nur minimal überschritten werde, dass das Gefährdungspotenzial signifikant höher sei, was nach Ansicht der belangten Behörde die Festlegung von Mindestabständen im Sinne der Sicherheit rechtfertige.

Der Beschwerdeführer ist dieser Ausführung hinsichtlich des Grenzwerts von 79 Joule nicht entgegengetreten und besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Grund, an dieser Beurteilung durch die belangte Behörde zu zweifeln, weswegen sich durch die Bescheidaufgabe kein Widerspruch zu der Regelung in § 24d LFG ergibt und dies, wie die belangte Behörde zu Recht ausgeführt hat, ebenfalls für die Festlegung von Mindestabständen spricht. Dies gilt ebenfalls als Begründung für das weitere Vorbringen des Beschwerdeführers unter I.2.7. Der Beschwerdeführer ist dieser Ausführung hinsichtlich des Grenzwerts von 79 Joule nicht entgegengetreten und besteht für das Bundesverwaltungsgericht kein Grund, an dieser Beurteilung durch die belangte Behörde zu zweifeln, weswegen sich

durch die Bescheidaufgabe kein Widerspruch zu der Regelung in Paragraph 24 d, LFG ergibt und dies, wie die belangte Behörde zu Recht ausgeführt hat, ebenfalls für die Festlegung von Mindestabständen spricht. Dies gilt ebenfalls als Begründung für das weitere Vorbringen des Beschwerdeführers unter römisch eins.2.7.

3.10.4. Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Beschwerdeführers zur Ungleichbehandlung mit Modellflugzeugen (II.7.7.) wird auf die Begründung unter II.3.8.2. verwiesen.3.10.4. Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Beschwerdeführers zur Ungleichbehandlung mit Modellflugzeugen (römisch zwei.7.7.) wird auf die Begründung unter römisch zwei.3.8.2. verwiesen.

3.11. Flugverbot, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Zugtiere, Wild oder Weidevieh beunruhigt oder gefährdet werden könnten (Auflage i)

Der Beschwerdeführer moniert das Wort "beunruhigen". Das Bundesverwaltungsgericht ist jedoch der Ansicht, dass Zugtiere, Wild oder Weidevieh durch ein uLFZ nicht nur nicht gefährdet werden sollen, oder (wie der Beschwerdeführer vorschlägt) keine Angst- oder Schreckreaktionen zeigen sollen, sondern es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch geboten ist, diese Tiere nicht zu beunruhigen (vgl. die Definition unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/beunruhigen>, mit einer Bedeutung von "beunruhigen" ua. im Sinn von "in Unruhe versetzen, unruhig werden").Der Beschwerdeführer moniert das Wort "beunruhigen". Das Bundesverwaltungsgericht ist jedoch der Ansicht, dass Zugtiere, Wild oder Weidevieh durch ein uLFZ nicht nur nicht gefährdet werden sollen, oder (wie der Beschwerdeführer vorschlägt) keine Angst- oder Schreckreaktionen zeigen sollen, sondern es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch geboten ist, diese Tiere nicht zu beunruhigen vergleiche die Definition unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/beunruhigen>, mit einer Bedeutung von "beunruhigen" ua. im Sinn von "in Unruhe versetzen, unruhig werden").

Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgericht bedarf es, im Gegensatz zum Vorbringen des Beschwerdeführers (s. I.2.8.), genau derselben Fähigkeiten um abzuschätzen, ob Tiere durch ein uLFZ Angst- oder Schreckreaktionen zeigen wie für die Abschätzung, ob sie in Unruhe versetzt oder unruhig werden und ist diese dem Piloten eines uLFZ zumutbar. Das Bundesverwaltungsgericht kann daher keine Unbestimmtheit dieser Auflage erkennen.Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgericht bedarf es, im Gegensatz zum Vorbringen des Beschwerdeführers (s. römisch eins.2.8.), genau derselben Fähigkeiten um abzuschätzen, ob Tiere durch ein uLFZ Angst- oder Schreckreaktionen zeigen wie für die Abschätzung, ob sie in Unruhe versetzt oder unruhig werden und ist diese dem Piloten eines uLFZ zumutbar. Das Bundesverwaltungsgericht kann daher keine Unbestimmtheit dieser Auflage erkennen.

3.12. Landung bei Annäherung von Luftfahrzeugen (Auflage I)

3.12.1. Für das Bundesverwaltungsgericht besteht kein Zweifel, dass es gerade aufgrund der erforderlichen Minimierung jeder möglichen Gefährdung für die Luftfahrt, im vorliegenden Fall praxisrelevant insbesondere für Sportflugzeuge und Helikopter, unumgänglich ist, eine umfassende Regelung in diesem Zusammenhang zu erlassen. Dies hat die belangte Behörde im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt durch die Bescheidaufgabe, dass das uLFZ "bei Annäherung von Luftfahrzeugen [...] unverzüglich zu Boden zu bringen" ist, getan.

3.12.2. Die belangte Behörde hat aufgrund ihrer Fachexpertise in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar dargelegt, dass die Geschwindigkeit der Annäherung von bemannten Luftfahrzeugen (für den Piloten eines uLFZ) schwierig abzuschätzen sei. Darüber hinaus sähen Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge oft sehr ähnlich zu bemannten Luftfahrzeugen aus und sei es für die bemannte Luftfahrt - auch zur Berücksichtigung ihrer Ausweichregelungen - daher schwierig zu unterscheiden, ob das Gerät kleiner oder nur sehr weit weg sei. Dieser Aussage ist der Beschwerdeführer nicht entgegengetreten und gibt es für das Bundesverwaltungsgericht keinen Anlass, an dieser Beurteilung durch die belangte Behörde zu zweifeln. Die gegenständliche Auflage wurde daher im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu Recht erlassen.

3.12.3. Eine Auflage, wie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen, die vorsehe, dass "der Drohnenpilot die Höhe so stark reduziere, dass keine Gefährdung bestehe, wenn er erkenne, dass sich ein Flugzeug nähert" (I.7.9.) wäre aufgrund ihrer Unbestimmtheit und ihres subjektiven Elements keinesfalls geeignet, die nötige Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, da der Pilot eines Flugzeuges oder Helikopter einerseits dennoch nicht wüsste, ob es sich um ein uLFZ oder weit entferntes Flugzeug handle und er die Ausweichregelung zu befolgen habe sowie andererseits dieser Sicherheitsaspekt vollkommen in die subjektive Beurteilung des Piloten des uLFZ abgegeben würde.3.12.3. Eine Auflage, wie vom Beschwerdeführer vorgeschlagen, die vorsehe, dass "der Drohnenpilot die Höhe so stark reduziere,

dass keine Gefährdung bestehe, wenn er erkenne, dass sich ein Flugzeug nähere" (römisch eins.7.9.) wäre aufgrund ihrer Unbestimmtheit und ihres subjektiven Elements keinesfalls geeignet, die nötige Sicherheit der Luftfahrt sicherzustellen, da der Pilot eines Flugzeuges oder Helikopter einerseits dennoch nicht wüsste, ob es sich um ein uLFZ oder weit entferntes Flugzeug handle und er die Ausweichregelung zu befolgen habe sowie andererseits dieser Sicherheitsaspekt vollkommen in die subjektive Beurteilung des Piloten des uLFZ abgegeben würde.

3.12.4. Den vom Beschwerdeführer als undefiniert monierten Begriff der "Annäherung" hat die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung mit "Eindringen in den Sichtbereich" klargestellt und ist dem seitens des Bundesverwaltungsgerichts angesichts der unter II.3.12.2. dargestellten Gegebenheiten nicht entgegen zu treten.3.12.4. Den vom Beschwerdeführer als undefiniert monierten Begriff der "Annäherung" hat die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung mit "Eindringen in den Sichtbereich" klargestellt und ist dem seitens des Bundesverwaltungsgerichts angesichts der unter römisch zwei.3.12.2. dargestellten Gegebenheiten nicht entgegen zu treten.

3.13. Aufstellung eines Windstärkemessgerätes (Auflage p)

Gemäß den Ausführungen der belangten Behörde, denen der Beschwerdeführer nicht entgegen getreten ist, wird für jedes unbemannte Luftfahrzeug vom Hersteller im Datenblatt ein maximaler Bodenwind angegeben, bei welchem gewährleistet ist, dass das Gerät noch sicher betrieben werden kann. Die belangte Behörde hat weiter ausgeführt, dass die permanente Aufstellung eines Windstärkemessgerätes dazu dient, dem Betreiber auf schnelle und einfache Weise den momentan vorherrschenden Wind anzuzeigen, was nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts ohne Zweifel dazu beitragen kann, dem Piloten eines uLFZ eine Abschätzung des sicheren Betriebs seines Geräts zu ermöglichen. Auch kann das Bundesverwaltungsgericht die Argumentation der belangten Behörde nachvollziehen, dass Human-Factors-Prinzipien verdeutlichen, dass jede Ablenkung des Betreibers eines uLFZ (wie zB das Heraussuchen, Einschalten und Positionieren eines portablen Windstärkemessgerätes) eine Ablenkung und damit ein erhöhtes Risikopotential darstelle.

Im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt kann das Bundesverwaltungsgericht dem Vorbringen des Beschwerdeführers daher nicht folgen, dass es in der Beurteilung des Piloten des uLFZ liegen solle, ob ein solches aufgestellt werde und wäre die von ihm vorgeschlagene Auflage, dass lediglich bei Windgeschwindigkeiten, die so deutlich spürbar seien, dass sie Zweifel auslösen könnten, ob ein sicherer Flug gestartet werden könne, mittels eines Windmessgerätes unmittelbar vor dem Start die Windgeschwindigkeit zu messen sei (I.5.6.), einerseits zu unbestimmt und andererseits, insbesondere aufgrund der subjektiven Elemente "spürbar" und "Zweifel" nicht objektivierbar. Einer Risikominimierung im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt wäre damit nicht Rechnung getragen.Im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt kann das Bundesverwaltungsgericht dem Vorbringen des Beschwerdeführers daher nicht folgen, dass es in der Beurteilung des Piloten des uLFZ liegen solle, ob ein solches aufgestellt werde und wäre die von ihm vorgeschlagene Auflage, dass lediglich bei Windgeschwindigkeiten, die so deutlich spürbar seien, dass sie Zweifel auslösen könnten, ob ein sicherer Flug gestartet werden könne, mittels eines Windmessgerätes unmittelbar vor dem Start die Windgeschwindigkeit zu messen sei (römisch eins.5.6.), einerseits zu unbestimmt und andererseits, insbesondere aufgrund der subjektiven Elemente "spürbar" und "Zweifel" nicht objektivierbar. Einer Risikominimierung im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt wäre damit nicht Rechnung getragen.

Das weitere Vorbringen, dass neben der Aufstellung des Windmessgerätes die Regelung getroffen werden müsste, dass man in bestimmten Zeitabständen die Windgeschwindigkeit auch ablesen müsse, hält das Bundesverwaltungsgericht für nicht zielführend bzw. ergibt sich dies sinnerfassend aus der bereits vorhandenen Auflage. So ist es auch beim Lenken eines KfZ erforderlich, nicht nur eine Geschwindigkeitsanzeige zu haben, sondern auch regelmäßig einen Blick darauf zu werfen.

Das Bundesverwaltungsgericht kann nachvollziehen, dass es aufgrund der unterschiedlichen Windverhältnisse am Boden und in höherer Lage für den Piloten eines uLFZ ohnehin notwendig sei, wie der Beschwerdeführer vorbrachte, das Wetter zu beobachten und die Wetterlage vorab zu studieren; dennoch spricht dies nicht gegen das Erfordernis der Aufstellung eines Windstärkemessgerätes, das dem Piloten zusätzliche aktuelle Informationen zumindest über den Bodenwind gibt.

3.14. Betriebsaufzeichnungen (Auflage r):

Das Bundesverwaltungsgericht kann dem Vorbringen des Beschwerdeführers, dass die Wortfolge, dass der Betreiber

"ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen" in seinen Betriebsaufzeichnungen festzuhalten hat, unklar sei, nicht folgen. Diese sind aufgrund des Wortlauts nur "gegebenenfalls" festzuhalten und betreffen, wie die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung näher ausgeführt hat (I.7.10.) Vorkommnisse, die über § 136 LFG hinausgehen, dh Vorkommnisse wie zB technische Zwischenfälle ohne Gefährdung. Das Bundesverwaltungsgericht kann dem Vorbringen des Beschwerdeführers, dass die Wortfolge, dass der Betreiber "ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen" in seinen Betriebsaufzeichnungen festzuhalten hat, unklar sei, nicht folgen. Diese sind aufgrund des Wortlauts nur "gegebenenfalls" festzuhalten und betreffen, wie die belangte Behörde in der mündlichen Verhandlung näher ausgeführt hat (römisch eins.7.10.) Vorkommnisse, die über Paragraph 136, LFG hinausgehen, dh Vorkommnisse wie zB technische Zwischenfälle ohne Gefährdung.

3.15. Aus den dargelegten Gründen (II.3.7. bis II.3.14.) wurden die angefochtenen Auflagen von der belangten Behörde zu Recht erlassen. 3.15. Aus den dargelegten Gründen (römisch zwei.3.7. bis römisch zwei.3.14.) wurden die angefochtenen Auflagen von der belangten Behörde zu Recht erlassen.

3.16. Damit war der Beschwerde aufgrund der ausgeführten Überlegungen hinsichtlich des angefochtenen Spruchpunkts "Betriebszeiten" stattzugeben, die Befristung der Bewilligung anzupassen und die Beschwerde im Übrigen als unbegründet abzuweisen.

Zu B) Unzulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen. Gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, insbesondere betreffend die Auslegung des Begriffs "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt", noch fehlt es an einer Rechtsprechung (vgl. VwGH 20.03.2002, 99/03/0251; VwGH 15.09.1999, 98/03/0320; VwGH 28.02.1996, 93/03/0053); weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, insbesondere betreffend die Auslegung des Begriffs "im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt", noch fehlt es an einer Rechtsprechung (vergleiche VwGH 20.03.2002, 99/03/0251; VwGH 15.09.1999, 98/03/0320; VwGH 28.02.1996, 93/03/0053); weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Auflage, Austro Control, Befristung, Berechnung, Bescheidabänderung, Bewilligung, Bewilligungsantrag, Gleichheitsgrundsatz, hoheitliche Aufgaben, mündliche Verhandlung, Sicherheit, Spruchpunkt - Abänderung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2018:W249.2169178.1.00

Zuletzt aktualisiert am

30.05.2018

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at