jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Bvwg Erkenntnis 2020/1/20 W249 2223191-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.01.2020

Entscheidungsdatum

20.01.2020

Norm

B-VG Art. 133 Abs4
LFG §141 Abs3
LFG §24f
LFG §24f Abs1
LFG §24f Abs2
LFG §24f Abs3
LFG §24h
LFG §74
LFG §9 Abs2
VwGVG §24 Abs1
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

Spruch

W249 2223191-1/11E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

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

A)

I. Der Beschwerde wird gemäß § 24f LFG insofern stattgegeben, dass der Spruchpunkt "Betriebszeiten" des angefochtenen Bescheides 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 Luftfahrzeuges am nächsten gelegen ist."

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

"Die Bewilligung gilt für ein Jahr ab Zustellung dieser Entscheidung."

III. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

B)

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

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Genehmigungsverfahren der belangten Behörde

1.1. Am XXXX beantragte XXXX (im Folgenden "Beschwerdeführer") bei der XXXX ; im Folgenden "belangte Behörde") die Erteilung einer Betriebsbewilligung für ein unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1.

1.2. Mit dem Bescheid vom XXXX , Zl. XXXX , entschied die belangte Behörde über den Antrag des Beschwerdeführers wie folgt:

"Ihrem Antrag vom XXXX 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:

Geltungsbereich: Kategorie C/Einsatzgebiet III: im dicht besiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

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

Betriebszeiten: Montag bis Freitag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit sowie Samstag von 08:00 bis 14:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch an Sonn- und Feiertagen bzw. jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET). Die Berechnung des jeweiligen Dämmerungsbeginns nach BCMT und ECET ist aufgrund der Zeitangaben jenes, in den im Luftfahrthandbuch Österreich (Part I GEN 2.7) zur jeweils aktuellen Fassung angegebenen Tabellen, angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des unbemannten Luftfahrzeugs am nächsten gelegen ist.

Zweck: Film- und Fotoaufnahmen

Pilot: XXXX , geb. XXXX

Umfang der Erlaubnis: Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der Ordnungszahl XXXX bis zu einer maximalen Betriebsmasse von 5 kg bis zu einer maximalen Höhe von 150 m über Grund, in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten.

Die Bewilligung wird unter Vorschreibung folgender Auflagen erteilt:

-

Der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges darf bis einschließlich Einsatzgebiet III (dicht besiedeltes Gebiet) erfolgen. Als dicht besiedelte Gebiete gelten räumlich geschlossene Besiedlungsgebiete (vergleichbar mit dem Ortskern einer typischen Marktgemeinde oder Bezirkshauptstadt).

-

Während des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeuges ist zwischen Flugbereich und unbeteiligten Personen ein Abstand einzuhalten, welcher zumindest der Flughöhe entspricht. Als unbeteiligte Personen gelten all jene Personen, die zum Zwecke des Fluges nicht erforderlich sind bzw. einer Teilnahme am Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges - nach Information durch den Betreiber über Risiken und Sicherheitsvorkehrungen - nicht explizit zugestimmt haben.

Sollten dennoch Personen in diesen Bereich eindringen, ist das unbemannte Luftfahrzeug sofort zu landen:

Der Pilot hat deshalb mit dem unbemannten Luftfahrzeug - im für ihn einsehbaren Gelände - von Personen (darunter fallen keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen, siehe dazu unten) einen Mindestabstand, welcher zumindest der Flughöhe entspricht, einzuhalten, oder sofort zu landen.

Aus dem gleichen Grunde hat der Pilot mit dem bewilligten unbemannten Luftfahrzeug von Gelände - das er von seinem Pilotenstandplatz aus nicht vollständig einsehen kann - einen Mindestabstand, welcher zumindest der Flughöhe entspricht, einzuhalten, außer er stellt in diesem eine zweite Person als Beobachter so auf, dass diese dort

aufhältige bzw. in diesen uneinsehbaren Bereich eindringende Personen warnen kann. Zudem muss der Beobachter mit dem Piloten in Sicht- oder Sprechverbindung stehen, um ein sofortiges Landen veranlassen zu können, falls Personen in den Mindestabstand zum unbemannten Luftfahrzeug eindringen.

-

Während des Betriebes des unbemannten Luftfahrzeuges ist zwischen Flugbereich und Menschenansammlungen oder Orten mit vermehrtem Passantenaufkommen ein Abstand einzuhalten, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

-

Sollten Umstände eintreten, die die oben angeführten Sicherungsmaßnahmen betr. die Mindestabstände von vornherein nicht ermöglichen, haben die Flüge zu unterbleiben.

-

Der Betrieb ist nur innerhalb der in den Betriebsunterlagen festgelegten Betriebsgrenzen (Masse, Schwerpunkt, Zuladung, Einsatzhöhe, Wind, Niederschlag, Temperatur, Sichtbedingungen, etc.) zulässig und bilden diese einen integralen Bestandteil dieses Spruches.

Allenfalls nach anderen rechtlichen Vorschriften erforderliche öffentlich- oder privatrechtliche Bewilligungen, Genehmigungen, Zustimmungen oder Erlaubnisse werden durch diesen Bescheid weder ersetzt noch berührt.

Die Nichteinhaltung des Spruches, der Auflagen und Bedingungen dieses Bescheides sowie von sonstigen luftfahrtrechtlichen Vorschriften führt zum sofortigen Widerruf der erteilten Betriebsbewilligung durch die Austro Control GmbH.

Gebühr: [...]"

2. Gegen den Bescheid vom XXXX erhob der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom XXXX fristgerecht Beschwerde. Darin brachte er insbesondere vor, den Bescheid wegen der rechtswidrig eingeschränkten Flugzeiten anzufechten und beantragte eine zeitliche Beschränkung wie im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.05.2018, W249 2169178-1, in dem die Flugzeiten täglich ab nach Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis vor Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) festgelegt worden waren. Darüberhinausgehende zeitliche Einschränkungen seien nicht im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich und somit rechtswidrig, insbesondere, da das gegenständliche unbemannte Luftfahrzeug (uLFZ) keinen gesundheitsschädlichen Lärm erzeuge.

Weiters verwies der Beschwerdeführer darauf, dass im angefochtenen Bescheid kein Ausspruch über den angeregten Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde durch die belangte Behörde erfolgt sei, obwohl sie dies gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG bereits tunlichst aufgrund des Ergebnisses der vorzunehmenden Interessensabwägung (kein öffentliches Interesse an der Ausübung des Bewilligungsbescheides im bescheidmäßigen Umfang, aber ein schwerer Schaden für den Beschwerdeführer in der Zeit, in der über die Beschwerde noch nicht entschieden worden sei) aufzunehmen gehabt hätte; das Ergebnis der Ermessenserwägung könne nach Ansicht des Beschwerdeführers nur zu einer Aberkennung der aufschiebenden Wirkung führen.

3. Die belangte Behörde legte die Beschwerde und den Verwaltungsakt dem Bundesverwaltungsgericht mit Schreiben vom XXXX , hg. eingelangt am XXXX , vor.

4. Mit Mitteilung vom XXXX ersuchte der bevollmächtigte Vertreter des Beschwerdeführers um Auskunft darüber, wann von der belangten Behörde die erhobene Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht weitergeleitet worden sei, um einen Fristsetzungsantrag einbringen zu können.

5. Mit Verfügung des Geschäftsverteilungsausschusses vom XXXX wurde die gegenständliche Rechtssache der Gerichtsabteilung W157 abgenommen und der Gerichtsabteilung W249 neu zugewiesen.

6. Mit Eingabe vom XXXX übermittelte der Vertreter des Beschwerdeführers eine Stellungnahme an das Bundesverwaltungsgericht, in der erneut der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde gefordert wurde. Begründet wurde das Anliegen damit, dass die belangte Behörde nicht über den dazu gestellten Antrag des Beschwerdeführers im Behördenverfahren entschieden habe. Da diese ab der Vorlage der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht nicht mehr entscheiden dürfe, entspreche eine solche Nicht-Entscheidung über den

Ausschluss der aufschiebenden Wirkung - aufgrund der gleichartigen Auswirkungen - einer abweisenden Entscheidung darüber. Es liege damit eine planwidrige Gesetzeslücke vor, weil der Gesetzgeber auf die Möglichkeit vergessen habe, dass eine Behörde eine Entscheidung über eine Aberkennung der aufschiebenden Wirkung auch unterlassen könne. Daher sei von einer analogen Anwendung der im § 13 Abs. 4 VwGVG vorgesehenen unverzüglichen Entscheidungspflicht des Bundesverwaltungsgerichtes auszugehen.

7. Diese Stellungnahme wurde der belangten Behörde im Rahmen des Parteiengehörs vom Bundesverwaltungsgericht am XXXX übermittelt.

8. Am XXXX fand eine mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, an der eine Vertreterin der belangten Behörde sowie der Vertreter des Beschwerdeführers teilnahmen. Dabei wurde zuerst das Ersuchen auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde thematisiert, wobei in der Folge drei E-Mails des Vertreters des Beschwerdeführers i.G. an die erkennende Richterin gesendet wurden.

Des Weiteren wurden insbesondere die im angefochtenen Bescheid festgelegten Betriebszeiten angesprochen. Die belangte Behörde führte dazu aus, dass es sich im gegenständlichen Fall um eine Bewilligung der Kategorie C handle (nicht Kategorie A wie in dem vom Beschwerdeführer genannten BVwG-Erkenntnis W249 2169178-1/14E). Kategorie C bedeute, dass es sich einerseits um einen anderen Copter, andererseits aber auch um ein höherbesiedeltes Gebiet handle. Die Kategorien seien eine Kombination aus Betriebsmasse eines Copters und dem Einsatzgebiet. Im LBTH finde sich diesbezüglich eine grafische Darstellung. Durch die Revision 3 des LBTH habe sich an der verfahrensgegenständlichen Einstufung hinsichtlich Kategorie und Einsatzgebiet nichts geändert.

Die Auflage sei erlassen worden, da in diesem Einsatzgebiet mit dem Copter näher an unbeteiligte Personen herangeflogen werden dürfe, was sich aus dem Einsatzgebiet mit dichter Besiedelung ergebe und sich somit eine Störung der unbeteiligten Personen ergebe, was im unbesiedelten Gebiet natürlich nicht der Fall sei. Für die Sicherheit der Luftfahrt sei es allerdings nicht relevant. Es sei jedoch für die Sicherheit der unbeteiligten Personen relevant. Wenn sich jemand ständig von dem fliegenden Copter gestört fühle und Lärmbeschwerden erhebe, werde es dem Copter-Betreiber auch nicht angenehm sein. Die belangte Behörde räumte aber ein, dass eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung durch den gegenständlichen Copter nicht vorliege. Zu den Zeiten, zu denen die ggstl. Flugverbote durch die Auflage ausgesprochen worden seien, sei mit vermehrtem Passantenaufkommen im Einsatzgebiet zu rechnen, sodass insgesamt eine höhere Gefährdung von unbeteiligten Personen bestehe.

Letzteres wurde vom Vertreter des Beschwerdeführers in Zweifel gezogen, dass nämlich in besiedeltem Gebiet, für das die gegenständliche Bewilligung beantragt worden sei, am Samstagnachmittag mehr Passantenaufkommen vorliege als z.B. unter der Woche, wenn die Menschen zur Arbeit gingen. Im Übrigen wurde auf die bereits eingebrachten Schriftsätze verwiesen.

Zum Thema der Befristung brachte die belangte Behörde vor, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bewilligung bei einer Erstbewilligung diese grundsätzlich auf ein Jahr ausgestellt worden sei, wie auch im gegenständlichen Fall.

Der Vertreter des Beschwerdeführers wiederholte sein Vorbringen, eine Verlängerung bis zum XXXX zu beantragen.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen

1.1. Der Beschwerdeführer stellte am XXXX einen Antrag gemäß§ 24f LFG auf Erteilung einer Betriebsbewilligung für sein unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1, Kategorie C, und zwar einen Hexacopter des Typs "Umbrella 750" mit der Seriennummer 005 und einer maximalen Betriebsmasse von 4,99 kg, für das Einsatzgebiet "dicht besiedelt" zum Zwecke der Erstellung von Luftbildaufnahmen. Diese Bewilligung wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der belangten Behörde vom XXXX unter Bedingungen, einer Befristung und Auflagen (vgl. Pkt. I.1.2.) erteilt.

1.2. Der Beschwerdeführer ist zum Betrieb des beantragten unbemannten Luftfahrzeuges gemäß den Erfordernissen des LBTH 67, Pkt. 4.3.4.3 befähigt. Das beantragte unbemannte Luftfahrzeug entspricht den Anforderungen des LBTH 67, Pkt. 4.3.4.1 und 4.3.4.2. sowie den entsprechenden Anlagen zum LBTH 67 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 Pkt. II.1.1. gründen sich auf den Verwaltungsakt, der dem Bundesverwaltungsgericht vorliegt, und sind nicht strittig.

2.2. Die Feststellungen unter Pkt. II.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 Pkt. 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 XXXX 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 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG), BGBl. I Nr. 10/2013, entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Da eine Senatsentscheidung in den einschlägigen Bundesgesetzen nicht vorgesehen ist, 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.

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.

Zu A)

3.2. Gesetzliche Grundlagen

3.2.1. Die im verfahrensgegenständlichen Fall relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz - LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 92/2017, 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

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 Zwecken

betrieben werden.

(2) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 dürfen nur mit Bewilligung der XXXX oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b 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

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 XXXX oder der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b 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.

(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.

(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 XXXX 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."

3.2.2. Der Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (LBTH 67), Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1, idF Revision 3 vom 31.01.2019, lautet auszugsweise wie folgt:

"1 Zweck

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

2 Geltungsbereich

Dieser LBTH gilt für alle uLFZ 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 Geräte mit einer maximalen Bewegungsenergie von bis zu 79 Joule gemäß§ 24d LFG sind von diesem LBTH ausgenommen.

* ULFZ mit einer Betriebsmasse von mehr als 150 kg fallen in die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).

* Der Landesverteidigung dienende uLFZ sind von diesem LBTH ausgenommen.

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

* Der LBTH gilt nicht für uLFZ 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.

3 Inkrafttreten

Dieser LBTH tritt mit 01.01.2014 in Kraft. Die Revision 1 des LBTHs tritt mit 01.08.2015 in Kraft. Die Revision 2 des LBTHs tritt mit 01.11.2018 in Kraft. Die Revision 3 des LBTHs tritt mit 01.02.2019 in Kraft.

[...]

4.2.1.2 Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 (§ 24f Abs. 1 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.

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 uLFZ der Klasse 1 zu qualifizieren und für den Betrieb eine Bewilligung der ACG erforderlich.

[...]

4.3.1 Kategorisierung

Aus dem folgenden Bewertungsschema, welches neben der Masse des uLFZ auch das Umgebungsprofil mit Bebauungsgrad und Bevölkerungsdichte berücksichtigt, ergeben sich die Anforderungen je nach Kategorie des uLFZ.

[...]

4.3.1.2 Einsatzgebiet

Die Kategorisierung des Einsatzgebietes ergibt sich aus der Bevölkerungsdichte und des Bebauungsgrades, über welchem das uLFZ betrieben wird. Finden sich im Fluggebiet unterschiedliche Profile, ist für die Kategorisierung das höherwertige Umgebungsprofil ausschlaggebend. Bei der Durchführung von Flügen ist zu höherwertigen Einsatzgebieten ein Abstand einzuhalten, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

Einsatzgebiet I - Unbesiedeltes Gebiet

Der Betrieb des uLFZ erfolgt ausschließlich über unbesiedeltem Gebiet, welches maximal eine sekundäre Bebauung (z.B. Lagerhallen, Silos, Strohtristen) 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 keine unbeteiligten Personen aufhalten. Als unbeteiligte Personen gelten all jene Personen, die zum Zwecke des Fluges nicht erforderlich sind bzw. einer Teilnahme am Betrieb des uLFZ - nach Information durch den Betreiber über Risiken und Sicherheitsvorkehrungen - nicht explizit zugestimmt haben.

Einsatzgebiet II - 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 III - Dichtbesiedeltes Gebiet

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

Der Betrieb von uLFZ über Menschenansammlungen bedarf besonderer Betrachtung und ist nur mit gesonderter Bewilligung im Einzelfall möglich. Menschenansammlungen sind Häufungen von Personen auf engem Raum, wie sie typischerweise bei Veranstaltungen wie Sportereignissen, Konzerten, Festivals, Hochzeiten, Betriebsfeiern, Demonstrationen etc. vorkommen.

Der Betrieb von uLFZ über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegelände bedarf ebenfalls einer gesonderten Bewilligung im Einzelfall.

[...]

4.3.4 Betriebsbewilligung für unbemannte Luftfahrzeuge der Kategorie

C

4.3.4.1 Technische Anforderungen

* Für uLFZ der Kategorie C werden die Lufttüchtigkeitsforderungen gemäß Anlage C angewendet. Die Übereinstimmung mit diesen Forderungen hat der Betreiber selbstständig zu prüfen und zu bestätigen. In Einzelfällen kann es erforderlich sein, in die Unterlagen zur Prüfung der Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsforderungen Einsicht zu nehmen und das Luftfahrzeug physisch zu prüfen.

* Eine detaillierte Betriebssicherheitsanalyse gemäß Anlage F ist vorzulegen.

* Die Lärmgrenzwerte nach Anlage N müssen nachweislich eingehalten werden.

* Eine Checkliste zur Vorflugkontrolle ist zu erstellen.

4.3.4.2 Betriebliche Anforderungen

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

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

4.3.4.3 Pilotenanforderungen

* Das Mindestalter beträgt 16 Jahre.

* Die erforderlichen luftfahrtrechtlichen Kenntnisse sind durch Vorlage eines gültigen Luftfahrerscheins (ausgenommen Fallschirmspringer- und Hänge- bzw. Paragleiterschein) oder eine bestandene Prüfung über die für einen sicheren Betrieb benötigten Themenkreise aus dem Gegenstand Luftrecht nachzuweisen. Diese Prüfung ist in elektronischer Form bei der ACG abzulegen. Die relevanten Themengebiete aus dem Gegenstand Luftrecht sind der auf der Homepage der ACG veröffentlichten Beispielprüfung zu entnehmen und umfassen die Kenntnis über relevante Gesetzte, die Luftraumstruktur in Österreich, luftfahrtübliche Abkürzungen und allgemeine Pflichten als Pilot eines uLFZ.

* Ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis oder eine Führerscheintauglichkeitsuntersuchung nicht älter als 5 Jahre ist vorzulegen.

* Im Einzelfall kann ein Nachweis der praktischen Fertigkeiten des Piloten (je nach Einsatzzweck und verwendetem uLFZ) erforderlich sein.

4.3.4.4 Einzureichende Dokumente

* Antrag auf Betriebsbewilligung

* Versicherungsbestätigung bzw. -absichtserklärung

* Kopie amtlicher Lichtbildausweis

* Beschreibung des uLFZ und der verbauten Komponenten (inkl. Steuerung), Betriebsgrenzen, Fotos des uLFZ (Dreiseitenansicht), Bestätigung der Übereinstimmung mit der Bauvorschrift nach Anlage C, Checkliste zur Vorflugkontrolle

* Betriebssicherheitsanalyse nach Anlage F

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

* Nachweis der luftfahrtrechtlichen Kenntnisse und Tauglichkeit der eingesetzten Piloten

[...]

4.4 Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1

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

* Der Bewilligungsbescheid ist im Original oder in Kopie beim Betrieb des uLFZ durch den Piloten mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen.

* Um eine eindeutige Identifikation des uLFZ gewährleisten zu können, muss das von der ACG mit der Betriebsbewilligung ausgegebene Datenschild mit dem uLFZ dauernd fest und sichtbar verbunden sein. Das Ändern des Datenschildes und das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen das Datenschild ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden kann, ist nicht zulässig. Vor jedem Betrieb ist das Datenschild auf Lesbarkeit, Beschädigung oder Verlust zu kontrollieren und gegebenenfalls bei der ACG ein neues Datenschild anzufordern.

* Eine aufrechte Haftpflichtversicherung, die den Anforderungen des§ 164 LFG entspricht, ist erforderlich.

* Vor Aufnahme des Betriebes sind vom Piloten alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten sowie die Luftraumstruktur und die zum Zeitpunkt des Einsatzes des uLFZ herrschenden meteorologische Bedingungen einzuholen.

* Der Betrieb des uLFZ ist nur innerhalb der Betriebsgrenzen (Masse, Schwerpunkt, Zuladung, Einsatzhöhe, Wind, Niederschlag, Temperatur, Sichtbedingungen, Tag/Nacht etc.) zulässig.

* Vor Aufnahme und während des Betriebs des uLFZ ist die Windstärke mittels eines entsprechenden Messgerätes zu prüfen. Bei Witterungsbedingungen, welche die Sicherheit des unbemannten Luftfahrzeuges beeinträchtigen können, ist der Flugbetrieb einzuschränken oder gegebenenfalls ganz einzustellen.

* 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 Pilot des uLFZ darf nicht unter Alkohol-, Medikamenten- oder Drogeneinfluss stehen oder sonstigen Beeinträchtigungen, welche den sicheren Betrieb des uLFZ gefährden, unterliegen.

* Es hat während des gesamten Fluges ununterbrochen ungehinderte, direkte Sichtverbindung vom Piloten zum unbemannten Luftfahrzeug ohne technische Hilfsmittel zu bestehen. Ausschließlich die direkte ungehinderte Sichtverbindung darf für die Entscheidung über die Flugführung genutzt werden. Das Erkennen der Fluglage muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein.

* Beim Betrieb des uLFZ ist auf weiteren Luftverkehr zu achten. Das uLFZ hat anderen Luftfahrzeugen stets auszuweichen, wobei das uLFZ gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Nachrang hat. Bei Annäherung von Luftfahrzeugen ist das uLFZ unverzüglich zu Boden zu bringen.

* Flughöhe, -geschwindigkeit und der Abstand zu Personen und Gebäuden ist jedenfalls so zu wählen, dass Personen oder Sachen nicht gefährdet werden.

* Der Betrieb ist nicht gestattet, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Tiere beunruhigt oder gefährdet werden könnten.

* Die Steuerung des uLFZ darf ausschließlich von ortsfesten Standorten erfolgen.

* Die Flugführung darf ausschließlich mit einer auf Grund des Telekommunikationsgesetzes 2003 (TKG 2003,BGBl. I Nr. 70/2003 idgF) generell bewilligten Funkfernsteuerungsanlage erfolgen. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich solange einzustellen, bis die Störquelle eindeutig ermittelt und eine dauerhafte die Sicherheit gewährleistende Lösung umgesetzt wurde.

* Der automatische Betrieb (z.B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Pilot jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung eingreifen kann. Das unbemannte Luftfahrzeug muss über eine Failsafe-Funktion zur Absicherung eines Fernsteuerungsausfalls (Autoland) sowie über ein GPS-Modul für Positionsstabilisierung (Position Hold) verfügen.

* Der Betreiber hat die Meldepflichten gemäß§ 136 LFG (Vorfallsmeldungen) einzuhalten.

* Der Betreiber hat Betriebsaufzeichnungen zu führen, welche zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Einsatzes, den Namen des Piloten, den Ort des Fluges (inkl. Postleitzahl) sowie ggf. Besonderheiten, Vorkommnisse und Betriebsstörungen enthalten. Die Aufzeichnungen sind (auch nach Ablauf der Befristung der Betriebsbewilligung)

mindestens zwei Jahre aufzubewahren und der XXXX auf Verlangen vorzulegen.

* Der Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeuges der Kategorie D hat Checklisten zu führen, welche alle notwendigen Wartungsarbeiten und Überprüfungen vor jedem Flug beinhalten, um sicherzustellen, dass sich das unbemannte Luftfahrzeug in einem einwandfreien Zustand befindet. Die Wartungschecklisten sind (auch nach Ablauf der Befristung der Betriebsbewilligung) mindestens zwei Jahre aufzubewahren und der XXXX auf Verlangen vorzulegen.

4.5 Weitere Bewilligungen und Bestimmungen

Die von der ACG gemäß § 24f LFG und LBTH 67 ausgestellte Betriebsbewilligung stellt ausschließlich die luftfahrtbehördliche Bewilligung gemäß LFG dar. Darüber hinaus können für den Betrieb des uLFZ weitere luftfahrtrechtliche Bewilligungen erforderlich sein:

* Der Betrieb von uLFZ der Klasse 1 in Höhen von 150 m über Grund aufwärts oder unter Umständen, unter denen mit einem Überfliegen der Bundesgrenzen gerechnet werden muss, bedarf gemäß § 18 Abs. 1 LVR 2014 einer gesonderten Bewilligung durch ACG.

* Gemäß § 18 Abs. 4 LVR 2014 ist der Betrieb von uLFZ der Klasse 1 innerhalb eines Umkreises von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt von unkontrollierten Flugplätzen nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig. Innerhalb von Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen ist gemäß § 24f Abs. 6 LFG eine Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport erforderlich.

* Innerhalb von Kontrollzonen ist der Betrieb von uLFZ der Klasse 1 gemäß § 18 Abs. 5a LVR 2014 nur mit Zustimmung der in Betracht kommenden Flugverkehrskontrollstelle zulässig. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann den Betrieb des uLFZ aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt jederzeit untersagen.

* Innerhalb von militärischen Kontrollzonen, militärischen Flugplatzverkehrszonen und militärischen Nahkontrollbezirken ist gemäß § 18 Abs. 7 LVR 2014 vor Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges die Zustimmung der örtlich zuständigen Militärflugleitung einzuholen.

* In den gemäß Anhang B der LVR 2014 festgelegten zivilen Flugbeschränkungsgebieten Wien (LO R 15), Neusiedler See (LO R 16) und Rheindelta (LO R 18) ist der Betrieb von uLFZ nur mit gesonderter Bewilligung der ACG zulässig. Im Flugbeschränkungsgebiet Seibersdorf (LO R 1) ist der Betrieb von uLFZ nicht erlaubt.

* In den gemäß Anhang D der LVR 2014 festgelegten militärischen Flugbeschränkungsgebieten ist für den Betrieb von uLFZ eine gesonderte Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung bzw. der zuständigen Militärflugleitung erforderlich.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass für den Betrieb des uLFZ noch weitere Rechtsvorschriften zu beachten bzw. Bewilligungen oder Zustimmungen erforderlich sein können (z.B. fernmeldebehördliche Bewilligungen, Zustimmung des Grundstückseigentümers für Start/Landung, gewerberechtliche Bewilligung, Datenschutz, Natur- und Umweltschutz).

[...]"

3.2.3. Die im verfahrensgegenständlichen Fall relevanten Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge lauten auszugsweise:

"Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält detaillierte Bestimmungen für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme sowie für das Personal, darunter auch für Fernpiloten und an diesem Betrieb beteiligte Organisationen."

"Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139.

Außerdem gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "unbemanntes Luftfahrzeugsystem" (unmanned aircraft system, UAS):

ein unbemanntes Luftfahrzeug sowie die Ausrüstung für dessen Fernsteuerung;

2. "Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems (UAS-Betreiber)" (unmanned aircraft system operator, UAS operator): eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere UAS betreibt oder zu betreiben gedenkt;

[...]"

"Artikel 21

Anpassungen von Genehmigungen, Erklärungen und Zeugnissen

(1) UAS-Betreibern erteilte Genehmigungen, Zeugnisse über die Kompetenz von Fernpiloten und Erklärungen von UAS-Betreibern oder gleichwertige Dokumente, die auf der Grundlage nationaler Vorschriften ausgestellt wurden, bleiben bis 1. Juli 2021 gültig.

[...]"

3.3. Zu Spruchpunkt A) I.: Betriebszeiten

3.3.1. 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 Freitag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit sowie Samstag von 08:00 bis 14:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch an Sonn- und Feiertagen bzw. jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET)" vorgeschrieben und vorgebracht, dass die Auflage erlassen worden sei, da im gegenständlichen Einsatzgebiet "dichtbesiedelt" mit dem Copter näher an unbeteiligte Personen herangeflogen werden dürfe, und sich somit eine Störung der unbeteiligten Personen ergebe. Für die Sicherheit der Luftfahrt sei dies zwar nicht relevant, jedoch für die Sicherheit der unbeteiligten Personen. Zudem wurden die Möglichkeit der Belästigung von Personen bzw. Störung durch Lärm geltend gemacht, jedoch eingeräumt, dass eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung durch den gegenständlichen Copter nicht vorliege. Zu den Zeiten, zu denen die ggstl. Flugverbote durch die Auflage ausgesprochen worden seien, sei jedoch mit vermehrtem Passantenaufkommen im Einsatzgebiet zu rechnen, sodass insgesamt eine höhere Gefährdung von unbeteiligten Personen bestehe.

3.3.2. Das Bundesverwaltungsgericht verweist dazu auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes 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 ergangenen 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.

Aus diesen höchstgerichtlichen Erkenntnissen geht hervor, dass der VwGH in seiner bisherigen Rechtsprechung zur Sicherheit der Luftfahrt auf "drohende Gefahren" abgestellt hat, etwa gesundheitsgefährdende Immissionen, worunter eine allfällige generelle Belästigung oder Lärmbelästigung von Personen nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht zu subsumieren ist. Dass das verfahrensgegenständliche unbemannte Luftfahrzeug keinen gesundheitsgefährdenden Lärm iSd VwGH-Rechtsprechung erzeugt, ergibt sich daraus, dass es die Voraussetzungen der Anlage N der LBTH 67 erfüllt und wurde dies von der belangten Behörde selbst in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht bestätigt.

3.3.3. Die dargelegte 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 Bundesverwaltungsgerichtes 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 unbemannten Luftfahrzeuges 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.3.3.2. dargestellte VwGH-Rechtsprechung, die betreffend die Sicherheit der Luftfahrt auf "drohende Gefahren" abgestellt, ausschlaggebend ist.

3.3.4. Unstrittig ist vorliegend, dass das verfahrensgegenständliche unbemannte Luftfahrzeug die Lärmgrenzwerte nach Anlage N des LBHT 67 einhält und keinen gesundheitsgefährdenden Lärm erzeugt (vgl. auch die Aussage der Vertreterin der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung vom 16.01.2019, VP S. 4). Daher lässt sich aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes eine Beschränkung der Betriebszeiten aus Gründen von Lärm vor dem Hintergrund der unter II.3.3.2. und II.3.3.3. dargestellten VwGH-Rechtsprechung im vorliegenden Fall nicht unter das "Interesse der Sicherheit der Luftfahrt" subsumieren.

3.3.5. Darüber hinaus ist im verfahrensgegenständlichen Fall zu berücksichtigen, dass zwar eine Bewilligung für das Einsatzgebiet III "dichtbesiedelt" erteilt wurde, jedoch die Auflagen erlassen wurden, dass zwischen Flugbereich des unbemannten Luftfahrzeuges und unbeteiligten Personen ein Abstand einzuhalten ist, welcher zumindest der Flughöhe entspricht, andernfalls das unbemannte Luftfahrzeug sofort zu landen ist. Auch zwischen dem Flugbereich und Menschenansammlungen oder Orten mit vermehrtem Passantenaufkommen ist ein Abstand einzuhalten, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

Eine Begründung, warum ein Betreiben des unbemannten Luftfahrzeuges während der von der belangten Behörde vorgeschriebenen Betriebszeiten im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt (und von unbeteiligten Personen) ohne spezifische Gefahren möglich ist, zu den von der belangten Behörde nicht erlaubten Zeiten jedoch nicht, erschließt sich dem Bundesverwaltungsgericht daher nicht. Auch die Aussage, dass zu den ausgeschlossenen Zeiten mit einem vermehrten Personenaufkommen zu rechnen sei, kann nicht nachvollzogen werden, da im "dichtbesiedelten Gebiet" bereits gemäß der Definition im LBTH der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges in diesem Fall über einem räumlich geschlossenen Besiedlungsgebiet (vergleichbar mit dem Ortskern einer typischen Marktgemeinde oder Bezirkshauptstadt) erfolgt, dh in diesem Gebiet stets mit einem erhöhten Personenaufkommen (im Unterschied zum unbesiedelten Gebiet des Einsatzgebietes I) zu rechnen ist. Das von der belangten Behörde vorgebrachte Argument, dass zu den nicht von der Bewilligung umfassten Zeiten mit einem erhöhten Passantenaufkommen zu rechnen sei - das darüber hinaus auch unbelegt blieb - und sich daraus eine erhöhte Gefährdungssituation ergebe, greift auch insofern nicht, da von solchen Orten mit vermehrtem Passantenaufkommen schon bereits aufgrund der erlassenen Bescheidauflage ein Abstand mit dem unbemannten Luftfahrzeug einzuhalten ist, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m. Darüber hinaus ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen über Menschenansammlungen bereits gemäß dem LBTH, Pkt. 4.3.1.2. nur mit gesonderter Bewilligung im Einzelfall möglich, wobei unter Menschenansammlungen Häufungen von Personen auf engem Raum, wie sie typischerweise bei Veranstaltungen wie Sportereignissen, Konzerten, Festivals, Hochzeiten, Betriebsfeiern, Demonstrationen etc. vorkommen, zu verstehen sind. Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes wird bereits mit den erlassenen Bescheidauflagen und der Regelung des LBTH in Verbindung mit der im gegenständlichen Spruch vorgenommenen Einschränkung der Betriebszeit dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt hinreichend Genüge getan und ist eine darüberhinausgehende Beschränkung der Betriebszeiten daher nicht mehr mit dem Interesse der Sicherheit der Luftfahrt begründbar.

3.3.6. Gemäß § 24f Abs. 1 LFG werden unbemannte 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, wie es die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid vorgenommen hat, 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.).

§ 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.

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

3.3.7. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen war der Beschwerde in diesem Punkt stattzugeben und die Betriebszeit des gegenständlichen unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 mit nach BCMT bis vor ECET an sieben Tagen die Woche ohne Unterscheidung hinsichtlich Sonn- und Feiertagen festzulegen.

3.4. Zu den Spruchpunkten A) II. und III.: Befristung

3.4.1. Der Vertreter des Beschwerdeführers brachte im Schreiben vom XXXX sowie in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vor, dass die Gültigkeit der angefochtenen Betriebsbewilligung entsprechend Artikel 21 der EU-Verordnung 2019/947 bis zum XXXX auszuweiten sei.

Die belangte Behörde hatte zur Befristung im angefochtenen

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at