

TE Bwvg Erkenntnis 2020/4/15 W249 2169178-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.04.2020

Entscheidungsdatum

15.04.2020

Norm

B-VG Art133 Abs4

LFG §24

LFG §24c

LFG §24f

LFG §24f Abs1

LFG §24f Abs2

LFG §24f Abs3

LFG §24h

LFG §9 Abs2

LVR 2014 §3

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

VwGVG §28 Abs5

Spruch

W249 2169178-1/39E

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 der Durchführung mündlicher Verhandlungen am XXXX , XXXX und XXXX zu Recht:

A)

I. In Erledigung der Beschwerde werden folgende Auflagen des Spruches des angefochtenen Bescheides ersatzlos behoben:

o „Um eine eindeutige Identifikation des unbemannten Luftfahrzeuges gewährleisten zu können, muss das von der XXXX mit der Betriebsbewilligung ausgegebene Datenschild mit der Ordnungszahl XXXX 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 verboten. Ist das Datenschild nicht mehr dauernd gut lesbar, so ist dem Bewilligungsinhaber auf Antrag ein neues Datenschild auszufolgen.“

o „Der Betrieb über Menschenansammlungen oder feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen ist nur mit einer gesonderten Bewilligung im Einzelfall möglich.“

o „Es ist jedenfalls eine Flughöhe, -geschwindigkeit und ein Abstand zu Gebäuden so einzuhalten, dass es möglich ist im Notfalle zu landen, ohne Personen oder Sachen auf der Erde zu gefährden.“

o „Der Betrieb ist nicht gestattet, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Zugtiere, Wild oder Weidevieh beunruhigt oder gefährdet werden könnten.“

o „Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 gemäß § 18 Abs. 4 Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014, BGBl. II Nr. 297/2014 idgF) ist innerhalb von Sicherheitszonen bei kontrollierten Flugplätzen nur mit gesonderter Bewilligung der XXXX und innerhalb von Sicherheitszonen bei unkontrollierten Flugplätzen sowie innerhalb eines Umkreises von 2500 m um den Flugplatzbezugspunkt eines Flugplatzes ohne Sicherheitszone nur mit Zustimmung des Flugplatzbetriebsleiters zulässig.“

o „Es hat während des gesamten Fluges ununterbrochen ungehinderte, direkte Sichtverbindung vom Piloten zum unbemannten Luftfahrzeug 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.“

o „Beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges ist auf weiteren Luftverkehr zu achten. Das unbemannte Luftfahrzeug hat anderen Luftfahrzeugen stets auszuweichen, wobei das unbemannte Luftfahrzeug gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Nachrang hat. Bei Annäherung von Luftfahrzeugen ist das unbemannte Luftfahrzeug unverzüglich zu Boden zu bringen.“

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

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

o „Vor Aufnahme des Betriebes sind vom Piloten alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten und die zum Zeitpunkt des Einsatzes des unbemannten Luftfahrzeuges herrschenden meteorologische Bedingungen und Luftraumverhältnisse einzuholen.“

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

o „Der Betrieb ist nur innerhalb der in den Betriebsunterlagen festgelegten Betriebsgrenzen (z.B. max. Einsatzhöhe, max. Bodenwind) zulässig.“

o „Der Betreiber hat Betriebsaufzeichnungen zu führen, welche zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Einsatzes, den Namen des Piloten, 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.“

o „Dieser Bescheid (inklusive der Betriebsanweisung) ist im Original oder in Kopie beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges durch den Piloten mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen.“

II. Darüber hinaus wird in teilweiser Stattgabe der Beschwerde gemäß§ 24f LFG der Spruch des angefochtenen Bescheides mit den nachstehenden Maßgaben geändert (Änderungen unterstrichen), sodass der Spruch des angefochtenen Bescheides – unter Berücksichtigung von Spruchpunkt I. – nun vollständig wie folgt lautet:

„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 A/Einsatzgebiet I:

im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

Befristung: Die Bewilligung gilt ab Zustellung dieser Entscheidung bis zum XXXX .

Betriebszeiten: 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.

Zweck: Private Foto- und Videoaufnahmen

Piloten: XXXX , geb. XXXX

XXXX , geb. XXXX

Umfang der Erlaubnis: Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der Ordnungszahl XXXX (XXXX) 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 ausschließlich im Einsatzgebiet I (unbesiedeltes Gebiet) erfolgen.

? 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.

Sollten 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 die eigens formulierte Auflage) einen Mindestabstand von 50 m 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 von 50 m 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 50 m Mindestabstand zum unbemannten Luftfahrzeug eindringen.

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

? Sollten Umstände eintreten, die die oben angeführten Sicherungsmaßnahmen nicht ermöglichen, haben die Flüge zu unterbleiben.

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

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 XXXX .

Gebühr: Für die Erteilung dieser Bewilligung wird gemäß §§ 1 und 3 Abs 1 der XXXX Gebührenverordnung (XXXX) nach Tarifpost 59 lit a und 92 lit a eine Gebühr von EUR XXXX (zuzüglich 20% Umsatzsteuer) vorgeschrieben. Dieser Betrag ist innerhalb von 14 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Bescheides zu bezahlen.“

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 (XXXX ; im Folgenden „belangte Behörde“) die Verlängerung seiner am XXXX erteilten 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 A/Einsatzgebiet: im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

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

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: XXXX , geb. XXXX

XXXX , geb. XXXX

Umfang der Erlaubnis: Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der Ordnungszahl XXXX) 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 vom Beschwerdeführer folgende Auflagen (manche davon auch nur zum Teil) im Zuge des Beschwerdeverfahrens angefochten wurden (vgl. 2. Verhandlungsprotokoll, Seite 3f; eine Nummerierung der Auflagen wurde in der mündlichen Verhandlung vom XXXX hinzugefügt, vgl. 1. Verhandlungsprotokoll, Seite 3f):

„[...]

[Aufgabe 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.

[...]

[Aufgabe 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.

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

[...]

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

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

[...]

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

[...]

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

[...]

[Auflage 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.

[Auflage s.] Dieser Bescheid (inklusive der Betriebsanweisung) ist im Original oder in Kopie beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges durch den Piloten mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen.“

1.3. Gegen den Bescheid vom XXXX erhob der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom XXXX fristgerecht Beschwerde, wobei dieser „insoweit angefochten [wurde], als er eine rechtswidrige Befristung bis XXXX und mehrere rechtswidrige Auflagen bzw. Einschränkungen enthält“.

In der Beschwerde führte der Beschwerdeführer seine Bedenken insbesondere zu den Punkten Befristung (Spruchpunkt „Befristung“), Betriebszeiten (Spruchpunkt „Betriebszeiten“), Mindestabstand zu besiedelten Gebieten (Auflage h.), Abstand zu Orten mit vermehrtem Passantenaufkommen und Menschenansammlungen (Auflage e.), Flugverbot bei Personen im 50 m-Umkreis (Auflage d.) und bei temporärem Aufenthalt von mehr als nur vereinzelt Menschen im Einsatzgebiet (Auflage b.), Windstärkenmessung (Auflage p.) und Belästigung von Tieren (Auflage i.) aus; weiters wurde die Verfassungsmäßigkeit des Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweises Nr. 67 (LBTH 67) in Frage gestellt (vgl. für nähere Ausführungen auch W249 2169178-1/14E, Pkt. I.2.).

1.4. Die belangte Behörde legte dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde und den Verwaltungsakt mit Schreiben vom XXXX, hg. am XXXX eingelangt, vor und erstattete eine Stellungnahme, in der sie zu verschiedenen Beschwerdepunkten Stellung nahm (s. auch W249 2169178-1/14E, Pkt. I.3.).

2. Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht

2.1. Die Stellungnahme der belangten Behörde in der Beschwerdevorlage wurde dem Beschwerdeführer am XXXX im Rahmen des Parteiengehörs vom Bundesverwaltungsgericht übermittelt.

2.2. Am XXXX übersendete der Beschwerdeführer dazu eine Mitteilung (s. auch W249 2169178-1/14E, Pkt. I.5.).

2.3. Die Stellungnahme des Beschwerdeführers wurde der belangten Behörde am XXXX im Rahmen des Parteiengehörs zugeschickt. Es erfolgte keine Äußerung.

2.4. Am XXXX 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.

In der mündlichen Verhandlung wurde das Begehren des Beschwerdeführers dahingehend präzisiert, „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 der Verordnung LBTH 67“ gefordert (s. auch W249 2169178-1/14E, Pkt. I.7.).

Der Prüfungsumfang wurde einvernehmlich auf die Spruchpunkte „Befristung“ und „Betriebszeiten“, die Anregung einer verfassungsrechtlichen Prüfung des 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.

2.5. Mit Erkenntnis vom 09.05.2018, W249 2169178-1/14E, entschied das Bundesverwaltungsgericht über die Beschwerde des Beschwerdeführers: In Spruchpunkt I. wurde der Beschwerde gemäß § 24f LFG insofern stattgegeben,

dass der Spruchpunkt „Betriebszeiten“ des angefochtenen Bescheides nunmehr zu lauten habe: „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 dem im Luftfahrthandbuch Österreich zur jeweils aktuellen Fassung angegebenen Tabellen, angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des unbemannten Luftfahrzeugs am nächsten gelegen ist.“ In Spruchpunkt II. wurde angeordnet, dass der Spruchpunkt „Befristung“ des angefochtenen Bescheides nunmehr zu lauten habe: „Die Bewilligung gilt für zwei Jahre ab Zustellung dieser Entscheidung.“ Im Übrigen wurde die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

2.6. Gegen dieses Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes erhob der Beschwerdeführer am XXXX eine außerordentliche Revision. Er bemängelte die Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67 im Hinblick auf die Verletzung des Gleichheitssatzes und der Überschreitung des in § 24 LFG eingeräumten Verordnungsspielraumes, weiters den Spruchpunkt „Befristung“ und die Auflagen b., d., e., h., l. und p.

Die Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67 im Hinblick auf die Kundmachungsform, der Spruchpunkt „Betriebszeiten“ sowie die Auflagen i. und r. blieben unbekämpft.

2.7. Mit Entscheidung vom 21.05.2019, Ra 2018/03/0074, hob der Verwaltungsgerichtshof das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.05.2018 wegen der Rechtswidrigkeit seines Inhaltes auf. Aus der Begründung des Verwaltungsgerichtshofes ergibt sich, dass das Höchstgericht lediglich die Unbestimmtheit der Auflage d. monierte.

2.8. Mit Schreiben vom XXXX, hg. am XXXX eingelangt, rückübermittelte der Verwaltungsgerichtshof die Akten zum Verfahren an das Bundesverwaltungsgericht.

3. Fortgesetztes Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht

3.1. Mit Eingabe vom XXXX übermittelte der Beschwerdeführer eine Stellungnahme an das Bundesverwaltungsgericht, in der er um Ausschluss der aufschiebenden Wirkung seiner Beschwerde ansuchte.

3.2. Am XXXX langte eine weitere Stellungnahme des Beschwerdeführers ein, in der nunmehr auch die Auflage s. angefochten wurde.

Dabei wurde im Wesentlichen Folgendes vorgebracht:

3.2.1. Fragen der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

Der LBTH 67 sei inzwischen durch die belangte Behörde geändert worden: So werde das unbesiedelte Gebiet nun als „Einsatzgebiet I“ bezeichnet, und die vorgeschriebene Verpflichtung zur Einholung einer Erlaubnis des Grundstückseigentümers bei Start und Landung sei daraus entfernt worden; „überraschenderweise“ sehe der Verwaltungsgerichtshof dies in seiner Entscheidung – ohne eine nachvollziehbare Begründung – anders.

Weiters wiederholte der Beschwerdeführer seine Einwände gegen den LBTH 67 betreffend den im § 24h LFG eingeräumten Verordnungsspielraum. Es dürften dort von der belangten Behörde keine Regelungen, die mit dem sicheren Betrieb zusammenhängen, sondern nur betreffend die Lufttüchtigkeit eines unbemannten Luftfahrzeuges erlassen werden. Eine Verordnung zum Verhalten im Luftverkehr sei nur dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik gemäß § 124 LFG vorbehalten.

Der vom Höchstgericht definierte Begriff „Erforderlichkeit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt“ bedürfe einer kritischen Analyse, denn nicht alles, was der Sicherheit der Luftfahrt diene, sei bereits erforderlich. Die Frage der Erforderlichkeit sei eine Rechtsfrage, die in vielen Fällen nur durch Fachexperten entschieden werden könne; eine solche Kompetenz werde bei der belangten Behörde in Frage gestellt. Die Definition des Verwaltungsgerichtshofes erscheine nur dann richtig, wenn damit die Vermeidung einer andernfalls existierenden Gefahr gemeint sei. Angewendet auf die Befristungspraxis der belangten Behörde liege keine tatsächliche Gefahr vor, die es hintanzuhalten gelte, denn diese könne auch ohne Befristungen die Erteilungsvoraussetzungen prüfen.

3.2.2. Befristung der Bewilligung

Es wurde außerdem beantragt, die Betriebsbewilligung XXXX (bzw. XXXX, s. Verhandlungsprotokoll vom XXXX, S. 4) festzulegen, da ab diesem Zeitpunkt die Notwendigkeit einer nationalen Betriebsbewilligung aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 entfalle.

3.2.3. Betriebszeiten

Im neuen Erkenntnis sei nach Ansicht des Beschwerdeführers zu verdeutlichen, dass nur ein gesundheitsschädlicher Lärm die eingeschränkten Betriebszeiten der belangten Behörde rechtfertigen könne und dieser Grundsatz für alle Einsatzgebiete gelte. Die belangte Behörde interpretiere nämlich, dass dieser Grundsatz nicht in besiedelten Gebieten gelte.

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

Es sei unklar, was zum Einsatzgebiet gehöre bzw. wie dieses abgegrenzt werde. Falls der 50 m-Abstand überhaupt als aus Sicherheitsgründen erforderlich angesehen werde, werde beantragt, dass als Einsatzgebiet immer nur ein Bereich im Ausmaß von 50 m rund um das unbemannte Luftfahrzeug gesehen werde.

Gegen die Erforderlichkeit eines 50 m-Abstandes würden jedoch schon grundsätzlich zwei Argumente sprechen:

? Argument 1: Es könne keinen Unterschied machen, wenn mit eingeschalteter Kamera ein solcher Abstand eingehalten werden müsse, mit ausgeschalteter Kamera (= Behandlung als Modellflugzeug) jedoch nicht. Den Schutzbehauptungen der belangten Behörde werde widersprochen. Modellflugzeuge seien gefährlicher als unbemannte Luftfahrzeuge wegen ihres schnelleren Betriebes. Bei problematischer Wetterlage wäre das Fliegen von unbemannten Luftfahrzeugen alleine schon wegen der Windgeschwindigkeit und damit der wackeligen Videos nicht sinnvoll. Die Fachkompetenz der belangten Behörde, die ihr abgesprochen werde, habe dies offensichtlich nicht erkannt.

? Argument 2: Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sehe nur einen 30 m-Abstand zu Einzelpersonen bei unbemannten Luftfahrzeugen der Unterkategorie A2 vor. Die Verordnung sei zwar erst mit dem XXXX gültig, sei aber wie ein Gutachten von zahlreichen internationalen Sachverständigen zu sehen und ausreichendes Indiz dafür, dass ein größerer Abstand als 30 m aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich sei.

Daher werde zumindest beantragt, als Einsatzgebiet immer nur einen Bereich im Ausmaß von 30 m rund um das unbemannte Luftfahrzeug zu definieren.

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

Es werde dazu beantragt, falls die Auflage nicht bereits ersatzlos aufzuheben sei (s. Argument 1 zur Auflage b.), den Sicherheitsabstand aufgrund der Argumentation 2 zur Auflage b. auf 30 m zu reduzieren.

3.2.6. 150 m Mindestabstand zu Menschenansammlungen und zu Orten mit erhöhtem Passantenaufkommen (Auflage e.)

Diese Auflage sei aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich. Eine vergleichbare Bestimmung fehle nämlich in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 für die Unterkategorie A2.

3.2.7. 150 m Mindestabstand zu besiedelten und dicht besiedelten Gebieten (Auflage h.)

Der Mindestabstand sei nicht nur aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich, sondern auch rechtswidrig, weil selbst der LBTH 67 in Pkt. 4.3.1.2. nur einen Abstand vorschreibe, der der Flughöhe, mindestens jedoch 50 m entspreche. Es werde daher beantragt, diese Auflage ersatzlos entfallen zu lassen, weil auch in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 dieser Abstand für die Unterkategorie A2 nicht gefordert werde.

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

Es sei nicht klar, was unter „beunruhigt“ zu verstehen sei. Aufgrund dieser Bestimmungsschwierigkeiten dieser Auflage werde beantragt, die Auflage so zu formulieren, wie im Erkenntnis vom 29.03.2019 mit der Ausnahme, dass der Sammelbegriff „Tiere“ nicht verwendet werde.

3.2.9. Landung bei Annäherung von Luftfahrzeugen (Auflage l.)

Es erstaune, dass die Auflage gemäß dem Verwaltungsgerichtshof trotz ihres eindeutigen Wortlautes einfach uminterpretiert werden dürfe (Begriff „Sichtbereich“, Begriff „Fokus“ usw.). Aufgrund dieses Interpretationsspielraumes könne jedoch nicht mehr erforderlich sein, ein unbemanntes Luftfahrzeug zu landen, wenn das sich nähernde

Flugzeug die Position des unbemannten Luftfahrzeuges überflogen habe und sich bereits wieder entferne. Aufgrund der Annäherungsgeschwindigkeit könne auch nur selten ein unbemanntes Luftfahrzeug rechtzeitig landen.

Der Beschwerdeführer beantragte daher, die Auflage derart zu ändern, dass, sollte sich ein Luftfahrzeug dem unbemannten Luftfahrzeug so nähern, dass aufgrund der Flughöhe und der Flugrichtung eine Kollision nicht ausgeschlossen werden könne, die Flughöhe des unbemannten Luftfahrzeuges so deutlich abzusenken sei, dass eine Kollisionsgefahr nicht mehr gegeben sei. Sollte ein Hubschrauber durch sein Flugverhalten eine wahrscheinliche Landung im Umkreis von 500 m um den Flugbereich des unbemannten Luftfahrzeuges erkennen lassen, müsse das unbemannte Luftfahrzeug einen Mindestabstand von 300 m zum Hubschrauber einhalten und wenn möglich unverzüglich landen oder zumindest so nahe in Bodennähe schweben, dass ein Hubschrauberpilot eine Kollisionsgefahr mit dem unbemannten Luftfahrzeug ausschließen könne.

3.2.10. Windmessgerät (Auflage p.)

Für den gegenständlichen Quadkopter empfehle der Hersteller eine maximale Windgeschwindigkeit von 36 km/h. Daher solle die Auflage so abgeändert werden, dass vor dem Start und regelmäßig während des Fluges die Windstärke mit einem Windstärkemessgerät nur zu prüfen sei, wenn aufgrund der Wettervorhersage für das geplante Fluggebiet mit Windgeschwindigkeiten über 30 km/h zu rechnen sei. Mangels Gefahr eines zu starken Windes bestehe nämlich keine Notwendigkeit für eine Windstärkenmessung.

3.2.11. Betriebsaufzeichnungen (Auflage r.)

Abgesehen von der Aufzeichnungspflicht für Betriebsstörungen und ungewöhnliches Flugverhalten könne eine solche Aufzeichnungsführung für ordnungsgemäße Flüge nicht erforderlich sein. Auch in anderen EU-Mitgliedsstaaten würden vergleichbare Aufzeichnungen nicht gefordert werden, dies sei „wieder einmal“ österreichische Bürokratie. Derartige Aufzeichnungen seien wegen ihrer Verifikationsmöglichkeit auch sinnlos.

3.2.12. Mitführung des Genehmigungsbescheides durch den Piloten (Auflage s.)

Die Auflage sei rechtswidrig, da diese aus Sicherheitsgründen nicht notwendig sei. Der Beschwerdeführer könne sich die wenigen einfachen Auflagen merken, und er sei mit dem Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges vertraut. Es gebe außerdem keine gesetzliche Regelung, die vorschreibe, dass eine Betriebsbewilligung wie ein Auto-Führerschein mitgeführt werden müsse; eine solche Auflage sei wiederum nur zulässig, wenn aus Sicherheitsgründen erforderlich. Dem Beschwerdeführer werde ein rechtswidriges Verhalten unterstellt, wenn mit der Mitführung verhindert werden solle, dass eine unberechtigte Person mit dem unbemannten Luftfahrzeug fliege. Außerdem könne die Polizei auch im Nachhinein feststellen, ob ein Flug rechtswidrig gewesen sei.

3.3. Mit Schreiben vom XXXX tätigte der nicht-anwaltliche, bevollmächtigte Vertreter des Beschwerdeführers Ausführungen betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der gegenständlichen Beschwerde.

3.4. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom XXXX , W249 2169178-1/30Z, wurde der Anregung des Beschwerdeführers auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung seiner Beschwerde nicht stattgeben.

3.5. Am XXXX fand eine weitere mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, an der der nicht-anwaltliche, bevollmächtigte Vertreter des Beschwerdeführers (Vorlage einer Vollmacht „für das gesamte Verfahren vor dem BVwG“ vom XXXX) sowie eine Vertreterin der belangten Behörde teilnahmen. Es wurde vom Beschwerdeführer beantragt, den Spruchpunkt „Befristung“ dahingehend zu ändern, „die Erteilung einer Bewilligung bis XXXX [zu befristen], weil Art. 21 der Durchführungsverordnung vorsieht, dass nationale Bewilligungen bis dahin gültig sind“.

Der Prüfumfang wurde einvernehmlich auf die Spruchpunkte „Befristung“ und „Betriebszeiten“, die Anregung einer verfassungsrechtlichen Prüfung des LBTH 67 sowie die Auflagen b. (letzter Satz), d., e., h., i., l., p., r. und s. festgelegt.

Dazu wurde zusammengefasst vorgebracht:

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

Die belangte Behörde führte aus, dass die Auflage in nunmehrigen Bescheiden umformuliert worden sei und legte die entsprechende Formulierung vor.

3.5.2. Mitführung des Genehmigungsbescheides durch den Piloten (Auflage s.)

Nach Ansicht der belangten Behörde sei die Auflage notwendig, um bereits während eines Fluges diesen vor Ort und Stelle kontrollieren zu können und nicht erst im Nachhinein.

Der Vertreter des Beschwerdeführers argumentierte, dass man den Bescheidinhalt mündlich mitteilen und dieser im Nachhinein überprüft werden könne.

3.5.3. Fragen der Verfassungsmäßigkeit des LBTH 67

Laut der belangten Behörde seien die Einsatzgebiete „unbebaut“ und „unbesiedelt“ zu einem Einsatzgebiet zusammengelegt worden. Es seien auch jene Auflagen, die in allen Bescheiden gleich gewesen seien, in den LBTH 67 aufgenommen worden.

3.5.4. Befristung der Bewilligung

Die belangte Behörde stelle Bewilligungen nunmehr bis längstens XXXX befristet aus, dies aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947. Eine solche Befristung sei notwendig, um die regelmäßige Überprüfung der Erteilungsvoraussetzungen sowie einen Überblick über die in Verwendung stehenden unbemannten Luftfahrzeuge sicherzustellen. Der genannte Zeitraum ermögliche einen sicheren Betrieb nach nationalen Bestimmungen bis zum Inkrafttreten der europäischen Neuregelung des „Drohnenregulativs“ und eine Neubewertung gemäß der neuen Rechtslage hinsichtlich Pilotenqualifikationen sowie betrieblichen und technischen Voraussetzungen nach Ablauf der Befristung.

3.6. Am XXXX fand eine weitere mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, an der der nicht-anwaltliche, bevollmächtigte Vertreter des Beschwerdeführers teilnahm; die belangte Behörde erschien unentschuldigt nicht.

Dabei wurde von der erkennenden Richterin insbesondere auf die sich aus der Revision 3 des LBTH 67 ergebenden rechtlichen Konsequenzen anhand der höchstgerichtlichen Judikatur verwiesen (s. Verhandlungsprotokoll S. 3 f).

Der Vertreter des Beschwerdeführers monierte erneut die von der belangten Behörde vorgenommene Befristung im angefochtenen Bescheid und führte zur Auflage s. an, dass es der Polizei an einer Rechtsgrundlage fehle, Drohnenpiloten während des Fluges eines unbemannten Luftfahrzeuges zu kontrollieren.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen

1.1. Der Beschwerdeführer stellte am XXXX einen Antrag gemäß § 24f LFG auf Verlängerung seiner Betriebsbewilligung zur OZ XXXX für sein unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1, Kategorie A, und zwar einen Quadcopter des Typs „XXXX mit der Seriennummer XXXX und einer maximalen Betriebsmasse von 1,3 kg, für das „Einsatzgebiet II: unbesiedelt“ zum Zwecke privater Foto- und Videoaufnahmen. Diese Bewilligung wurde dem Beschwerdeführer mit Bescheid der belangten Behörde vom XXXX, Zl. XXXX, unter Bedingungen, einer Befristung und Auflagen (vgl. Pkt. I.1.2.) 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.

1.3. 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.

[...]

4.3.1.2 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, 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 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.

[...]

4.3.2 Betriebsbewilligung für unbemannte Luftfahrzeuge der Kategorie A

4.3.2.1 Technische Anforderungen

? Die Komponenten (z.B. Servos, Empfänger, Fluglageregler, Akkus, Motoren) müssen dem Stand der Technik entsprechen.

4.3.2.2 Betriebliche Anforderungen

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

4.3.2.3 Pilotenanforderungen

? Das Mindestalter beträgt 16 Jahre.

? Der Bewilligungsinhaber (Betreiber) hat die Befähigung der eingesetzten Piloten sicherzustellen.

4.3.2.4 Einzuzureichende Dokumente

? Antrag auf Betriebsbewilligung

? Versicherungsbestätigung bzw. -absichtserklärung

? Kopie amtlicher Lichtbildausweis

? Im Einzelfall kann die Einreichung weiterer Dokumente (zB Beschreibung des uLFZ und der verbauten Komponenten) erforderlich sein.

[...]

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 (Vorfallemeldungen) 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:

[...]

? 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.

[...]

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. Entscheidungsgegenstand

3.3.1. Das Bundesverwaltungsgericht gab in seiner die gegenständliche Angelegenheit betreffende Entscheidung vom 09.05.2018, W249 2169178-1/14E, der Beschwerde des Beschwerdeführers insoweit Folge, als der Spruchpunkt „Betriebszeiten“ des angefochtenen Bescheides abgeändert wurde. Es kam auch zu einer Anpassung des Spruchpunktes „Befristung“ des bekämpften Bescheides. Die von der belangten

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at