jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Beschluss 2021/1/22 Ra 2019/03/0081

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 22.01.2021

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)
10/07 Verwaltungsgerichtshof
40/01 Verwaltungsverfahren
92 Luftverkehr

Norm

AVG §59 Abs1
B-VG Art7 Abs1
LuftfahrtG 1958 §24c
LuftfahrtG 1958 §24f
LuftfahrtG 1958 §24f Abs3
VwGG §49
VwGG §59
VwRallg

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und den Hofrat Dr. Lehofer als Richter sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision des DI (FH) G E, MSc, in P, vertreten durch Dr. Thomas Gratzl, Rechtsanwalt in 4600 Wels, Pfarrgasse 15A, gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. März 2019, Zl. W179 2201454-1/13E, betreffend eine Angelegenheit nach dem Luftfahrtgesetz (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Der Revisionswerber hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von € 368,80 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1 Mit Antrag vom 5. Dezember 2017 suchte der Revisionswerber um Erteilung einer Betriebsbewilligung für ein (näher spezifiziertes) unbemanntes Luftfahrzeug (uLFZ) der Klasse 1, Kategorie A, gemäß § 24 f Luftfahrtgesetz (LFG) an.

2 Mit Bescheid vom 12. März 2018 erteilte die vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde dem Revisionswerber die Bewilligung zum Betrieb des uLFZ in einem näher genannten Umfang und unter Vorschreibung diverser Auflagen.

3 Gegen diesen Bescheid erhob der Revisionswerber Beschwerde. Mit Beschwerdevorentscheidung vom 14. Juni 2018 gab die belangte Behörde der Beschwerde insofern statt, als es den Spruch hinsichtlich der Betriebszeiten änderte. Im Übrigen wies es die Beschwerde als unbegründet ab. Mit Schriftsatz vom 2. Juli 2018 stellte der Revisionswerber einen Vorlageantrag.

4 Mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis hob das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) - nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung - die Beschwerdevorentscheidung vom 14. Juni 2018 wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde ersatzlos auf. Weiters gab es der Beschwerde teilweise statt und änderte den Spruch des Bescheides mit der Maßgabe ab, dass dieser nunmehr (vollständig) laute:

„Ihrem Antrag vom 05.12.2017 wird stattgegeben und die Betriebsbewilligung für das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 gemäß § 24f Luftfahrtgesetz (LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF) in folgendem Umfang erteilt:

Geltungsbereich:

Kategorie A/Einsatzgebiet I:

im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

Befristung:

Die Bewilligung gilt für zwei Jahre ab Rechtskraft dieser Entscheidung.

Betriebszeiten:

(...)

Zweck:

Luftbildaufnahmen

Pilot:

(...)

Umfang der Erlaubnis:

Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der Ordnungszahl 4 (DJI Mavic Pro) 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:

(...)

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

A) 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.

B) 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 vor Aufnahme des Fluges eintreten, die die oben angeführten Sicherungsmaßnahmen (zu den Mindestabständen von 50 m u 150 m) von vornherein nicht ermöglichen, haben die Flüge zu unterbleiben.

(...)

- Bei der Durchführung von Flügen ist zu höherwertigen Einsatzgebieten ein Abstand einzuhalten, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

- Der Betrieb ist nicht gestattet, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Tiere gefährdet, erschreckt oder aktiv belästigt werden.

(...)

- 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, außer der Pilot des unbemannten Luftfahrzeuges kann auf Grund der Entfernung zwischen dem eigenen unbemannten Luftfahrzeug und dem sich annähernden Luftfahrzeug

A) die Gefahr einer Kollision zwischen beiden Luftfahrzeugen (eines unbemannt) - mit absoluter Sicherheit - ausschließen, sowie zugleich

B) aus demselben Grund (Entfernung) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausschließen, dass der Pilot des sich annähernden Luftfahrzeugs das unbemannte Luftfahrzeug (bereits) sehen kann.

Die gerade genannten Voraussetzungen A) und B) müssen kumulativ erfüllt sein, um keine Landepflicht auszulösen, der Nachrang des unbemannten Luftfahrzeuges gilt jedenfalls weiterhin. Ist auf Grund der Entfernung davon auszugehen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges das unbemannte Luftfahrzeug sehen kann, ist jedenfalls sofort zu landen.

(...)

- Vor Aufnahme und während des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeuges 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 hat Betriebsaufzeichnungen zu führen, welche zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Einsatzes, den Namen des Piloten, Ort des Fluges (inkl. Postleitzahl) sowie jede Abweichung vom ordnungsgemäßen Regelbetrieb und Betriebsstörungen enthalten. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren und der ausstellenden Behörde auf Verlangen vorzulegen.

- Dieses Erkenntnis (inklusive Betriebsunterlagen) ist im Original oder in Kopie beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges durch den Piloten mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen.

(...)“

Im Übrigen wies das BVwG die Beschwerde als unbegründet ab. Die Revision an den Verwaltungsgerichtshof erklärte es für nicht zulässig.

5 Das BVwG führte in seiner Begründung - soweit für das gegenständliche Verfahren relevant - zusammengefasst aus, dass gemäß § 24f Abs. 3 LFG die Bewilligung insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen sei, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sei.

Zur festgelegten Befristung der Betriebsbewilligung führte das BVwG aus, dass die Bewilligungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 2 Z 1 und 2 LFG naturgemäß im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidungsfindung beurteilt würden und diese sachkundige Einschätzung nicht für immer Bestand haben könne. Immerhin habe jedes uLFZ eine produktspezifische Lebensdauer und es ändere sich der Stand der Technik fortwährend, genauso sei die geltende Rechtslage Änderungen unterworfen. Schon deshalb sei im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt eine Befristung der Bewilligung zum Betrieb eines uLFZ und im Falle eines Folgebewilligungsantrages eine Neubewertung notwendig. Die

Dauer der Befristung sei individuell zu bemessen. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden gänzlich neuen unionsrechtlichen Regelung des „Drohnenregimes“, deren Durchführungsregelungen die Anwendbarkeit der Verordnung (EU) 2018/1139 auslösen könnte, erscheine eine Befristung von zwei Jahren angemessen, um sodann eine Neubewertung des uLFZ zur neuen Rechtslage vorzunehmen.

Die Auflage zur Belästigung von Tieren sei in der im Spruch ersichtlichen Form in Übereinstimmung mit beiden Parteien neu gefasst worden. Die Erforderlichkeit dieser Auflage zeige sich schon an den behördlichen Ausführungen in der Beschwerdeverhandlung, wonach Fluchttiere, wie Pferde, insoweit erschreckt oder belästigt werden könnten, dass diese ihren Reiter abwerfen, seien doch vom Begriff der Sicherheit der Luftfahrt auch Personen am Boden mitumfasst.

Auch die Auflage zum Führen von Betriebsaufzeichnungen sei im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich, zumal sich die belangte Behörde durch die Überprüfung der Betriebsaufzeichnungen ein Bild vom Wohlverhalten des jeweiligen Piloten machen und dies zum Anlass nehmen könne, eine Bewilligung zu widerrufen oder bei der Folgebewilligung eine kürzere Frist auszusprechen. Daneben könne es für die sachverständige Behörde in der Beurteilung technischer Abweichungen erforderlich sein, zu erfahren, wie häufig dies vorgekommen sei.

Die Auflage, wonach ein Windstärkemessgerät aufzustellen sei, sei ebenso erforderlich im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, weil für jedes uLFZ vom Hersteller im Datenblatt ein maximaler Bodenwind angegeben werde, bei welchem gewährleistet sei, dass das Gerät noch sicher betrieben werden könne. Es sei damit unbedingt erforderlich, dass der Pilot beim Start als auch durchgängig während des Fluges zumindest die Bodengeschwindigkeit des Windes kenne. Hinzutrete, dass die Windstärke auch Einfluss auf die Akkulaufzeit und somit auf die maximale Flugdauer habe. Soweit der Revisionswerber die Windstärke „fühlen“ wolle, sei dies weder objektivierbar noch ausreichend determiniert.

Die in den Auflagen festgesetzten Mindestabstände dienten dazu, im Falle eines unvorhergesehenen Absturzes Personen- und Sachschäden zu verhindern, weshalb diese schon deshalb im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zwingend erforderlich seien. Dabei sei vom „worst case“ auszugehen, der darin bestehe, dass das uLFZ mit einer Eigengeschwindigkeit auf den Ort, von dem es Abstand halten solle, zufliege und der Wind in dieselbe Richtung wehe, sodass sich die Geschwindigkeitsvektoren der Eigengeschwindigkeit und der Windgeschwindigkeit im Falle eines Absturzes addierten. Bei solch einem „worst case“ dürfe die „Absturzparabel der Drohne“ - unabhängig von der Flughöhe - nicht im geschützten Bereich enden. Daher habe die Behörde die approximative (richtige) Rechenregel angewandt. Der Mindestabstand entspreche demgemäß grundsätzlich der Flughöhe, jedoch sei auch ein absoluter Mindestabstand festzulegen, weil sich aus dem geschützten Bereich Personen hinaus- oder auf die potentielle Absturzstelle zubewegen könnten. So sei die Auflage, wonach zu höherwertigen Gebieten ein Mindestabstand von 50 m einzuhalten sei, im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt unbedingt erforderlich, könne sich doch von einem höherrangigen Gebiet z.B. ein Kind mit einem Fahrrad hinaus und auf eine allfällige Absturzstelle zubewegen, zumal die Maximalgeschwindigkeit des gegenständlichen uLFZ rund 65 km/h betrage. Ebenso sei das Einhalten eines Mindestabstandes von 150 m zu Menschenansammlungen oder Orten mit vermehrtem Passantenaufkommen jedenfalls erforderlich, weil das Antizipieren möglicher Bewegungsrichtungen und -geschwindigkeiten von vielen Personen um einiges schwieriger sei und mehr Reaktionszeit bedürfe, als bei einzelnen oder wenigen Personen. Soweit sich im bewilligten unbesiedelten Gebiet vereinzelt Personen aufhalten, habe der Pilot von diesen einen Mindestabstand von 50 m einzuhalten und sei dies aus den gleichen Überlegungen, wie zuvor hinsichtlich Absturzparabel, „worst case“ und das plötzliche Hinbewegen der betroffenen Person zu einem allfälligen Absturzpunkt begründet, jedenfalls erforderlich. Allerdings sei hier zwischen für den Piloten einsehbarem und nicht einsehbarem Gelände zu unterscheiden. Da die Bewilligung für unbebautes Gebiet gelte, sei dieses im Regelfall einsehbar, zumal dem Revisionswerber ausschließlich erlaubt sei in direkter Sichtverbindung mit dem uLFZ zu fliegen. Deshalb sei die Auflage, beim Flug im einsehbaren Gebiet in Form des Abstandhaltens von 50 m zu vereinzelten Personen oder bei plötzlicher Verringerung des genannten Mindestabstandes sofort zu landen, eindeutig bestimmt und erforderlich. Wenn der Pilot das Gelände unter dem Flugbereich nicht in einem Umkreis von 50 m komplett einsehen könne, sehe er nicht, ob sich dort Personen aufhalten. Deshalb sei es im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich, dass zu einem solchen Gelände entweder ein Mindestabstand von 50 m eingehalten werde oder sich in jenem eine weitere Person als Beobachter aufhalte, der dort befindliche Personen vor der „Drohne“ warne und bei Unterschreitung des Mindestabstandes zu derselben über Sicht- oder Sprechverbindung zum Piloten das sofortige Landen veranlassen könne.

Zur Auflage betreffend das Mitführen des Erkenntnisses samt Betriebsunterlagen führte das BVwG aus, die Betriebsbewilligung sehe vor, dass der Betrieb nur innerhalb der in den Betriebsunterlagen festgelegten Betriebsgrenzen zulässig sei. Dies sei jedenfalls im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich und es könne die gesamte aktuelle Bewilligung somit nur in Zusammenschau mit den Betriebsunterlagen erkannt werden. Das verpflichtende Mitführen der Betriebsunterlagen ermögliche dem Piloten die festgelegten Betriebsgrenzen vor dem Start gegebenenfalls nochmals nachzulesen und sich im Falle einer Abweichung vom ordnungsgemäßen Regelbetrieb kundig zu machen. Die Bewilligung lege zudem fest, welche Personen als Piloten das uLFZ fliegen dürften und die Bewilligung sei auf Verlangen der Aufsichtsorgane des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen, weil bereits dadurch das Fliegen durch nichtberechtigte Personen erschwert werde. Das Mitführen der Bewilligung und der Betriebsunterlagen sei daher erforderlich im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt.

Zur Auflage der Landepflicht bei Annäherung von Luftfahrzeugen führte das BVwG - unter Bezugnahme auf ein als schlüssig erachtetes Sachverständigengutachten zum Thema Gefährdung von Hubschraubern durch „Drohnen“ - aus, dass sowohl die Gefahr einer Kollision mit einem Luftfahrzeug als auch die Irritation der Piloten eines Luftfahrzeuges im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt hintangehalten werden müsse, weshalb die Auflage zwingend erforderlich sei.

Schließlich kam das BVwG zum Ergebnis, dass keine Gleichheitswidrigkeit in der unterschiedlichen Behandlung von uLFZ und Flugmodellen vorliege. So habe der Gesetzgeber diese Differenzierung gerade im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt eingeführt und sei eine differenzierte Regelung unbemannter Geräte im LFG insbesondere in Anbetracht des unterschiedlichen Risikopotentials verschiedener Betriebsarten sachlich gerechtfertigt.

6 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision mit dem Antrag, der Verwaltungsgerichtshof möge das angefochtene Erkenntnis des BVwG wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufheben und dem Revisionswerber Kostenersatz zusprechen.

7 Die belangte Behörde erstattete eine Revisionsbeantwortung und beantragte, der Revision keine Folge zu geben. Der Revisionswerber replizierte auf die Revisionsbeantwortung.

8 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichts die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

9 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

10 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichts gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

11 Der Revisionswerber bringt zur Zulässigkeit der außerordentlichen Revision vor, dass zur Bestimmung des § 24f LFG, insbesondere zur Frage, ob die im Erkenntnis angeführten Argumente für die Auflagen und die Befristung die notwendige Erforderlichkeit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt begründen könnten, höchstgerichtliche Rechtsprechung fehle. Die Befristung der Betriebsbewilligung sei ebenso wie die gerügten Auflagen nicht erforderlich im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt.

12 Mit diesem Vorbringen wird die Zulässigkeit der Revision nicht dargetan:

13 Entgegen dem Revisionsvorbringen hat sich der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 21. Mai 2019, Ra 2018/03/0074, bereits mit der Frage der Erforderlichkeit von Befristungen und Auflagen im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gemäß § 24f Abs. 3 LFG auseinandergesetzt, weshalb von fehlender Rechtsprechung nicht die Rede sein kann.

14 Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits klargestellt, dass der Begriff der Sicherheit der Luftfahrt weit zu verstehen ist, indem er nicht nur die Sicherheit des Luftverkehrs, sondern auch die Sicherheit von Personen und Sachen auf der Erde umfasst. Angesichts der mit der gesetzlichen Regelung des § 24f LFG offensichtlich bezweckten Gefahrenabwehr bzw. Gefahrenvermeidung ist auch hier ein solch weites Begriffsverständnis zugrunde zu legen.

Erforderlich nach diesem Verständnis dieser Bestimmung sind daher all jene Bedingungen, Befristungen bzw. Auflagen, welche die Sicherstellung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt bezwecken bzw. zur Hintanhaltung einer Beeinträchtigung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt dienen (vgl. VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074, mwN).

15 Soweit sich der Revisionswerber im gegenständlichen Fall zunächst gegen die angeordnete Befristung der Bewilligung wendet, vermag er eine Rechtswidrigkeit nicht aufzuzeigen. Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits festgehalten, dass eine Befristung - wie die hier angeordnete - der Sicherstellung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt dient und nicht über den Rahmen zulässiger Befristungen gemäß § 24f LFG hinausgeht (vgl. erneut VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074). Soweit der Revisionswerber in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit der amtswegigen Überprüfung verweist, weshalb eine Befristung nicht erforderlich sei, ist dem entgegenzuhalten, dass allfällige Alternativen zur Überprüfung der Erteilungsvoraussetzungen an der Erforderlichkeit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nichts zu ändern vermögen (vgl. erneut VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074).

16 Das Vorbringen des Revisionswerbers zur Erforderlichkeit und Bestimmtheit der vorgeschriebenen Auflagen ist ebenso wenig zielführend. Ob eine in einem Bescheid beigefügte Auflage im Sinne des § 59 Abs. 1 AVG ausreichend bestimmt ist, bemisst sich nach den Umständen des Einzelfalls. Die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Ausreichende Bestimmtheit einer Auflage ist dann anzunehmen, wenn ihr Inhalt für den Bescheidadressaten objektiv eindeutig erkennbar ist (vgl. erneut VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074, mwN).

17 Davon ausgehend vermag das Vorbringen in der Revision, wonach die Verwendung des Gattungsbegriffes „Tier“ in der Auflage zum Flugverbot bei Gefährdung von Tieren zu umfassend sei, keine Bedenken gegen die ausreichende Bestimmtheit der Auflage aufzuzeigen. Aus der Sicht des jeweiligen Piloten eines uLFZ ist nämlich eindeutig erkennbar, dass diese Auflage den Schutz von Tieren vor Gefährdungen durch den Betrieb eines uLFZ bezweckt und somit unzweifelhaft lediglich Tiere umfasst, welche durch den Betrieb eines uLFZ typischerweise in Unruhe versetzt, erschreckt oder aktiv belästigt werden können - wie dies beispielsweise bei Fluchttieren der Fall ist -, hingegen Insekten gerade nicht davon umfasst sein sollen.

18 Soweit sich der Revisionswerber gegen die Erforderlichkeit und Bestimmtheit der Auflage zum Führen von Betriebsaufzeichnungen wendet, ist dem entgegenzuhalten, dass das BVwG in seiner Begründung eine Erforderlichkeit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt ausreichend darlegt, nämlich, dass sich die Behörde dadurch ein Bild vom Wohlverhalten des Piloten machen könne, um gegebenenfalls eine Bewilligung zu widerrufen bzw. eine kürzere Befristung auszusprechen. Auch diese Auflage bezweckt somit eine Gefahrenvermeidung und ist daher im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt auch erforderlich. Zum Zweck der Überprüfbarkeit der Betriebsaufzeichnungen kann - entgegen dem Revisionsvorbringen - auch kein Zweifel daran bestehen, dass als „Ort des Fluges“ der jeweilige Einsatzort des uLFZ möglichst präzise zu umschreiben ist und sich nicht bloß in der Angabe der Ortschaft nach der Postleitzahl erschöpfen kann.

19 Zum Vorbringen des Revisionswerbers, wonach die Auflage betreffend das Aufstellen eines Windstärkemessgeräts sowie die Auflagen betreffend die Einhaltung von Sicherheitsabständen nicht im Interesse der Sicherheit erforderlich seien, genügt es darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof bereits klargestellt hat, dass alle diese Auflagen den Schutz von Personen, die sich (allfällig) im Nahebereich des gegenständlichen uLFZ aufhalten oder sich dorthin begeben, bezwecken und somit im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sind (vgl. erneut VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074). Soweit der Revisionswerber in diesem Zusammenhang auf eine künftige EU-Regelung verweist, nach welcher kein Mindestabstand eingehalten werden müsse, ist festzuhalten, dass das BVwG seine Entscheidung an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten hat (vgl. etwa VwGH 24.9.2020, Ra 2019/03/0048 bis 0051; 23.10.2019, Ra 2019/03/0058, jeweils mwN). Inwiefern diese künftige Rechtslage „wie ein Sachverständigengutachten gewertet“ werden könne, ist nicht nachvollziehbar.

20 Soweit der Revisionswerber darüber hinaus eine Gleichheitswidrigkeit darin erkennen will, dass für Flugmodelle und uLFZ unterschiedliche Regelungen in den §§ 24c und 24f LFG getroffen werden, erweist sich dieses Vorbringen ebenfalls als nicht zielführend, weil sich der Verwaltungsgerichtshof mit derartigen Bedenken bereits

auseinandergesetzt und dazu ausgeführt hat, dass durch die differenzierten Regelungen der §§ 24c ff LFG den dadurch bedingten unterschiedlichen rechtlichen Erfordernissen Rechnung getragen wird, weshalb ein gleichheitswidriger Inhalt nicht erblickt werden kann (vgl. wiederum VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074, mwN).

21 Dem Revisionsvorbringen, wonach die Auflage der Landepflicht bei Annäherung von Luftfahrzeugen nicht erforderlich sei, ist entgegenzuhalten, dass nach der hg. Rechtsprechung auch diese Auflage vor dem Hintergrund des weiten Begriffs der Sicherheit der Luftfahrt jedenfalls erforderlich ist (vgl. erneut VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074), um - wie das BVwG ausreichend begründend darlegte - die Gefahr einer Kollision mit einem Luftfahrzeug sowie einer Irritation der Piloten des Luftfahrzeuges hintanzuhalten. Eine bloße Reduzierung der Flughöhe, wie vom Revisionswerber vorgebracht, wäre hingegen für die bezweckte Gefahrenvermeidung nicht ausreichend, zumal die Bewegung von Luftfahrzeugen, wie beispielsweise Einsatzhubschraubern, für den Piloten eines uLFZ nicht hinreichend antizipierbar ist. Auch eine mangelnde Bestimmtheit der Auflage ist nicht ersichtlich, hat das BVwG im gegenständlichen Fall doch die Auflage zur Landepflicht durch die Nennung von zwei näher genannten Voraussetzungen konkret determiniert.

22 Schließlich geht auch die Auflage betreffend die Mitführungspflicht des Erkenntnisses samt Betriebsunterlagen nicht über den Rahmen des § 24f Abs. 3 LFG hinaus. Wie das BVwG zutreffend ausgeführt hat, kann dadurch im Zuge einer Kontrolle durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sofort festgestellt werden, ob die jeweilige Person zum Betrieb des uLFZ berechtigt ist und die festgelegten Betriebsgrenzen eingehalten werden. Diese Auflage bezweckt somit jedenfalls eine Sicherstellung des Interesses der Luftfahrt und ist damit als erforderlich im Sinne des § 24f Abs. 3 LFG anzusehen. Eine bloß nachträgliche Möglichkeit der Feststellung einer eventuellen Rechtswidrigkeit, würde dem Zweck der Gefahrenvermeidung hingegen nicht ausreichend entsprechen.

23 Im Übrigen ist abschließend darauf hinzuweisen, dass die vorgeschriebenen Auflagen zum Teil wortident in der Verordnung LBTH 67, in der hier anzuwendenden Fassung Revision 3, enthalten sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung bereits klargestellt, dass es bei Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz - bzw. hier die Verordnung - unmittelbar verpflichtet, keiner Bescheidauflage bedarf. Die bloße Wiedergabe von Vorschreibungen, die bereits durch das Gesetz bzw. durch die Verordnung festgelegt sind, kann daher nicht als Auflage, sondern idR als bloße Rechtsbelehrung angesehen werden (vgl. VwGH 7.8.2018, Ra 2018/02/0046; 25.8.2010, 2008/03/0150; 29.1.2008, 2006/05/0187, jeweils mwN). Im gegenständlichen Fall finden sich die vom Revisionswerber gerügten Auflagen zum Flugverbot bei einer Gefährdung von Tieren, zum Aufstellen eines Windstärkemessgeräts und zum Führen von Betriebsaufzeichnungen (fast) wortident in Punkt 4.4. der LBTH 67 wieder, welche gemäß § 24h LFG von den Haltern der uLFZ der Klasse 1 zu beachten und einzuhalten ist. Diese „Auflagen" können sohin lediglich als Rechtsbelehrung angesehen werden. Inwiefern der Revisionswerber durch diese Wiederholung des Regelungsinhalts der LBTH 67 beschwert sein sollte, ist jedoch nicht ersichtlich (vgl. idS VwGH 3.6.1997, 97/06/0055).

24 In der Revision werden somit keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revision war daher zurückzuweisen.

25 Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG, insbesondere § 51 VwGG, in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014. Hinsichtlich des Ausmaßes des zuerkannten Ersatzes - hier: für Schriftsatzaufwand - ist auf das Antragsprinzip gemäß § 59 VwGG, wonach ziffernmäßig verzeichnete Kosten nur in der beantragten Höhe zuzusprechen sind, zu verweisen (vgl. VwGH 7.9.2020, Fr 2020/04/0002, mwN; 29.4.2015, Ro 2014/03/0071).

Wien, am 22. Jänner 2021

Schlagworte

Anzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2 Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Rechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen VwRallg6/4

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2021:RA2019030081.L00

Im RIS seit

01.03.2021

Zuletzt aktualisiert am

01.03.2021

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at