Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Entscheid angefochten beim BGer

Abteilung I
A-3993/2022

Urteil vom 7. April 2025

Besetzung

Richter Stephan Metzger (Vorsitz),
Richter Jérôme Candrian, Richterin Christine Ackermann,
Gerichtsschreiber Tobias Grasdorf.

Parteien

A._____,
vertreten durch
lic. iur. Philippe Renz, Rechtsanwalt,
Renz & Partners,
Beschwerdeführer,

gegen

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL,
Postfach, 3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

Entzug der Fluglizenz.

Sachverhalt:

A.
Am 26. Dezember 2021 informierte A._____ das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL darüber, dass er am 24. Dezember 2021 mit einem Helikopter zwei Mal unter einer Brücke über den Rhein hindurchgeflogen sei. Die zweite Unterquerung der Brücke war von einer Privatperson gefilmt worden und die Aufnahmen wurden am 26. Dezember 2021 auf einem Schweizer Medienportal publiziert. Das BAZL eröffnete in der Folge ein Verwaltungs- und ein Verwaltungsstrafverfahren gegen A._____.

B.
In einem Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 führten zwei Inspektoren des BAZL aus, A._____ habe am 24. Dezember 2021 zweimal die Rheinbrücke zwischen Sennwald und Ruggell unterflogen. Das Manöver sei als unüblich einzustufen und der Sicherheitsabstand zum Wasser und zur Brücke als klar ungenügend zu bewerten.

C.
Am 28. Januar 2022 informierte das BAZL A._____ per E-Mail über die Eröffnung des Verwaltungs- und des Verwaltungsstrafverfahrens. Gleichzeitig stellte ihm das BAZL die dazu vorliegenden Unterlagen zu.

D.
Am 4. Februar 2022 gewährte das BAZL A._____ schriftlich das rechtliche Gehör zu seinem Flug unter der Rheinbrücke hindurch sowie zu zwei weiteren Vorfällen, in die er als Helikopterpilot verwickelt war. Es führte aus, es prüfe den warnungsweisen Entzug aller Berechtigungen seiner Lizenz für eine Dauer von drei Monaten.

E.
Am 8. Februar 2022 ersuchte A._____ um Akteneinsicht. Am 8. März 2022 liess das BAZL A._____ die Akten elektronisch zukommen.

F.
Am 8. Februar 2022 und am 18. März 2022 äusserte sich A._____ gegenüber dem BAZL zum Vorfall vom 24. Dezember 2021 und zum Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022. Er führte insbesondere aus, der Bericht betreffe nicht die Brücke Sennwald-Ruggell, sondern die ca. 4 km davon entfernte Brücke Haag-Bendern. Der Bericht sei deshalb unbrauchbar.

G.
Das BAZL liess daraufhin in französischer Sprache eine Ergänzung zum Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 erstellen, datiert vom 4. April 2022, welche die Brücken Sennwald-Ruggell und Haag-Bendern vergleicht.

H.
Das BAZL stellte A._____ die Ergänzung vom 4. April 2022 am 5. April 2022 zu. Auf Aufforderung von A._____ überwies ihm das BAZL am 20. April 2022 zudem eine deutsche Übersetzung. Am 24. April 2022 nahm A._____ dazu Stellung.

I.
Am 24. April 2022 stellte A._____ Ausstandsbegehren gegen die zwei mit dem Verfahren betrauten Mitarbeitenden des BAZL. Mit Entscheid vom 12. Juli 2022 wies das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Ausstandsbegehren ab.

J.
Mit Verfügung vom 26. Juli 2022 entzog das BAZL A._____ die Fluglizenz inklusive aller Komponenten für die Dauer von zwei Monaten.

K.
Am 13. August 2022 reichte A._____ beim BAZL ein Gesuch um Wiedererwägung der Verfügung vom 26. Juli 2022 ein und beantragte deren Aufhebung.

L.
Am 10. September 2022 erhob A._____ (Beschwerdeführer) beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde. Er beantragt, die Verfügung des BAZL (Vorinstanz) vom 26. Juli 2022 sei aufzuheben und die Sache zur erneuten Untersuchung und Beurteilung bei neutralen Personen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

In prozessualer Hinsicht beantragt er die Vereinigung mit der gleichentags eingereichten Beschwerde gegen die Verfügung des UVEK vom 12. Juli 2022 bezüglich der Ausstandsbegehren (Verfahren A-3962/2022).

M.
Mit Verfügung vom 4. Oktober 2022 trat die Vorinstanz nicht auf das Wiedererwägungsgesuch des Beschwerdeführers vom 13. August 2022 ein.

N.
Am 31. Oktober 2022 reichte die Vorinstanz eine Vernehmlassung ein und am 3. Dezember 2022 der Beschwerdeführer seine Schlussbemerkungen. Gleichzeitig stellte der Beschwerdeführer mehrere Beweisanträge: So verlangte er die Vorlage der gesamten Akten der Verfahren bezüglich der zwei weiteren Vorfälle, in die er als Helikopterpilot verwickelt war, die Vorlage der Akten betreffend der von ihm bezüglich Mitarbeitende der Vorinstanz verlangten Disziplinarverfahren sowie sämtlicher Akten betreffend den vorliegenden Fall.

O.
Am 9. Januar 2023 führte die Vorinstanz zu den Beweisanträgen des Beschwerdeführers aus, sie habe alle für dieses Verfahren rechtsrelevanten Dokumente eingereicht. Die Beweisanträge des Beschwerdeführers seien deshalb abzuweisen.

P.
In seiner Eingabe vom 25. Januar 2023 stellte sich der Beschwerdeführer weiterhin auf den Standpunkt, die Vorinstanz habe nicht alle relevanten Dokumente eingereicht. Er informierte das Gericht zudem darüber, dass er einen Strafantrag gegen Mitarbeitende der Vorinstanz einreichen werde, und beantragte, das Verfahren sei bis zum Abschluss des Strafverfahrens zu sistieren.

Q.
Mit Zwischenverfügung vom 28. März 2023 wies das Bundesverwaltungsgericht das Begehren des Beschwerdeführers um Sistierung vom 25. Januar 2023 ab. Gleichzeitig stellte es eine Sistierung des Verfahrens bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Urteils im Beschwerdeverfahren A-3962/2022 (betreffend den Ausstand der mit der Verfahrensführung betrauten Mitarbeitenden der Vorinstanz) in Aussicht und gab den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen.

R.
Am 3. April 2023 stimmte der Beschwerdeführer der Sistierung zu und am 27. April 2023 verzichtete die Vorinstanz auf eine Stellungnahme.

S.
Mit Zwischenverfügung vom 1. Mai 2023 sistierte das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Urteils im Beschwerdeverfahren A-3962/2022.

T.
Mit Zwischenverfügung vom 13. August 2024 informierte das Bundesverwaltungsgericht die Verfahrensbeteiligten darüber, dass das Urteil in Sachen A-3962/2022 vom 1. März 2024 in Rechtskraft erwachsen sei und die Sistierung deshalb aufgehoben werde. Das Gericht forderte die Vorinstanz auf, sämtliche noch verbleibenden Akten einzureichen, sofern sie den Sachverhalt "Brücke Sennwald-Ruggell" beträfen.

U.
Am 27. August 2024 teilte die Vorinstanz mit, sie habe zusammen mit der Vernehmlassung vom 31. Oktober 2022 alle der angefochtenen Verfügung zugrundeliegenden Akten als amtliche Akten eingereicht. Entsprechend könne sie dem Gericht keine weiteren sachdienlichen Dokumente zustellen.

V.
Am 30. September 2024 reichte der Beschwerdeführer seine Schlussbemerkungen ein.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Beim angefochtenen Entscheid handelt es sich um eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG, die von einer Vorinstanz gemäss Art. 33 Bst. d VGG erlassen wurde. Da keine Ausnahme im Sinne von Art. 32 VGG vorliegt, ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der Beschwerde zuständig (Art. 31 VGG).

Das Verfahren richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.2 Der Beschwerdeführer hat sich am vorinstanzlichen Verfahren beteiligt und ist als Adressat der angefochtenen Verfügung sowohl formell als auch materiell beschwert, weshalb er zur Beschwerde legitimiert ist (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG).

1.3 Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG) ist somit einzutreten.

2.
Aus prozessökonomischen Gründen können einzelne, rechtlich oder sachlich zusammenhängende Verfahren – in sinngemässer Anwendung von Art. 24 BZP (SR 273) i.V.m. Art. 4 VwVG – vereinigt werden (vgl. bspw. Urteil des BVGer A-615/2023, A-660/2023 vom 10. Juli 2024 E. 1.1; ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER/MARTIN KAYSER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 3. Aufl. 2022, Rz. 3.17). Da im Verfahren A-3962/2022 am 1. März 2024 ein Urteil ergangen ist, ist der Antrag des Beschwerdeführers auf Vereinigung der beiden Verfahren hinfällig geworden.

3.
Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet im vorliegenden Verfahren mit voller Kognition: Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Verletzungen des Bundesrechts – einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens –, auf unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und auf Unangemessenheit (Art. 49 VwVG). Dabei muss sich das Gericht nicht mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen, sondern kann sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (vgl. statt vieler BGE 133 I 270 E. 3.1).

4.

4.1 Streitig und zu prüfen ist der von der Vorinstanz verfügte Entzug der Fluglizenz des Beschwerdeführers für zwei Monate.

4.2 Die Vorinstanz begründet den Entzug damit, dass der Beschwerdeführer am 24. Dezember 2021 zweimal mit einem Helikopter des Typs R22 nach autorotationsähnlichen Manövern mit erheblicher Geschwindigkeit unter der Rheinbrücke Sennwald-Ruggell hindurchgeflogen und anschliessend eine Umkehr-Aufziehkurve in geringer Höhe über die Brücke durchgeführt habe. Die Distanz zwischen der Unterkante der Brückenplatte und der Wasseroberfläche habe ca. 10-12 Meter betragen. Bei einer Profilhöhe des Helikopters von rund 3 Metern sei damit ober- und unterhalb des Helikopters ein Abstand von je rund 3.5-4.5 Meter verblieben.

Die Vorinstanz führt aus, das Unterfliegen einer Brücke sei per se riskant. Dies umso mehr, wenn über- und unterhalb des Luftfahrzeugs nur wenig Raum zur Verfügung stehe. Ob es wie von ihr berechnet 3.5 Meter oder wie vom Beschwerdeführer behauptet 4.5 Meter gewesen seien, sei

unerheblich. In beiden Fällen sei das Risiko sehr hoch, dass es zu einer Berührung mit der Brücke oder dem Boden komme. Bei der erheblichen Fluggeschwindigkeit hätte bereits ein minimaler Steuerimpuls, eine Windböe oder eine geringfügige Veränderung der Luftströmungsverhältnisse zu einer Kollision führen können. Das Risiko sei umso grösser gewesen, als der Beschwerdeführer nach eigenen Angaben spontan beschlossen habe, das Manöver durchzuführen und An- und Abflugweg sowie die Brücke nicht rekognosziert habe. Auch die Durchführung von autorotationsähnlichen Manövern in Richtung eines Flussbetts und unmittelbar vor einem Hindernis sei riskant: Bei einer technischen Störung wäre nur das Flussbett als Notlandeplatz in Frage gekommen. Indem er den Flugweg so gewählt habe, dass sich der Helikopter vor der Brücke nur wenige Meter über dem Flussbett befunden habe, habe er sich die Möglichkeit vergeben, im Notfall sicher wegsteigen oder an einem geeigneten Platz landen zu können. Mit der Unterquerung habe er ein grosses Gefährdungspotenzial geschaffen. Bei einer Berührung des Bodens oder der Brücke wären Menschen auf der Brücke und Passanten im Flussbett oder auf den Uferwegen aufgrund der durch die Luft fliegenden Teile gefährdet gewesen. Hinzu komme eine erhebliche Gefährdung des Strassenverkehrs, da Verkehrsteilnehmer auf der Brücke nicht damit rechnen würden, dass ein Luftfahrzeug von unten auftauche.

Mit dem Unterfliegen der Brücke habe der Beschwerdeführer nicht nur Menschenleben (sein eigenes und dasjenige von Passanten und Verkehrsteilnehmern) gefährdet, sondern auch die Brücke, den Helikopter und das die Brücke überquerende Fahrzeug. Er habe damit ein Luftfahrzeug vorsätzlich riskant betrieben und Menschenleben und Sachen Dritter gefährdet. Zudem habe er mit den beiden Flugmanövern die Mindestflughöhen missachtet. Mit der Gefährdung des gemieteten Luftfahrzeugs habe er schliesslich die Interessen des Luftfahrzeughalters nicht gewahrt und damit seine Pflichten als Kommandant verletzt.

4.3 Der Beschwerdeführer entgegnet in der Sache, er sei am 24. Dezember 2021 zweimal mit geringer Geschwindigkeit unter der Brücke hindurchgeflogen, habe jedoch nur vor der ersten Unterquerung ein Autorotationsmanöver durchgeführt. Das Unterqueren einer Brücke mit einem Helikopter sei nicht verboten. Die Route über den Rhein kenne er auswendig, da er dort viel fliege. Daher kenne er die Hindernisse. Zudem habe er bei der Einleitung des ersten Durchflugs geprüft, dass es keine Hindernisse gebe. Das Flussbett sei an dieser Stelle eine Fläche, die für eine Notlandung geeignet sei. Ein Autorotationsmanöver sei nichts anderes als ein

Landemanöver, das kurz über dem Boden gestoppt werde. Deshalb zählten solche Manöver als Landung. Auf die weiteren Vorbringen des Beschwerdeführers wird soweit relevant in den folgenden Erwägungen eingegangen.

5.

5.1 Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen des Luftfahrtgesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet (Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 [Luftfahrtgesetz, LFG, SR 748.0]).

Das schweizerische Luftrecht ist über das Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (Luftverkehrsabkommen, LVA, SR 0.748.127.192.68) in das europäische Regelungssystem eingebunden. Im Rahmen des Gegenstandes dieses Abkommens und der in dessen Anhang genannten Verordnungen und Richtlinien gelten die europäischen Regeln auch in der Schweiz (Art. 1 Abs. 2 und Art. 32 LVA). Die Bestimmungen der in Ziff. 3 respektive Ziff. 5 des Anhanges zum Luftverkehrsabkommen aufgeführten "Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt, ABl. L 311/1 vom 25.11.2011" und der "Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, ABl. L 281/1 vom 13.10.2012" sind demnach in der Schweiz anwendbar (vgl. BGE 138 II 42 E. 2.1 und E. 3.1).

5.2 Die Vorinstanz kann bei der Verletzung der Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes oder der von den zuständigen Behörden gestützt darauf erlassenen Verordnungen und weiteren Vorschriften oder der Bestimmungen einer zwischenstaatlichen Vereinbarung über die Luftfahrt, unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, Massnahmen verfügen, darunter den zeitweiligen Entzug von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen (Art. 92 LFG sowie ARA.GEN.355 Bst. a und b i.V.m. ARA.FCL.250 Bst. a Ziff. 5 der EU-Verordnung 1178/2011).

5.3 Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise betrieben werden, so dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden (SERA.3101 der EU-Durchführungsverordnung 923/2012).

Bei Sichtflügen gelten sowohl am Tag als auch in der Nacht die Mindestflughöhen gemäss SERA.5005 Bst. f der EU-Durchführungsverordnung 923/2012 (Art. 28 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 20. Mai 2015 [VRV-L, SR 748.121.11]). Die Mindestflughöhe für Sichtflüge beträgt 300 Meter beziehungsweise 150 Meter über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 Meter beziehungsweise 150 Meter zum Luftfahrzeug (SERA.3105 i.V.m. SERA.5005 Bst. f der EU-Durchführungsverordnung 923/2012). Ausnahmen sind soweit erforderlich insbesondere für Abflug und Landung möglich, zu Ausbildungszwecken ausserhalb von dicht besiedeltem Wohngebiet oder wenn sie von der zuständigen Behörde genehmigt wurden (SERA.5005 Bst. f der EU-Durchführungsverordnung 923/2012 und Art. 28 Abs. 2 Bst. b, d und f VRV-L).

5.4 Der Kommandant eines Luftfahrzeuges hat alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen des Luftfahrzeughalters zu wahren (Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960, SR 748.225.1).

6.

6.1 Der Beschwerdeführer macht geltend, die Vorinstanz habe aufgrund des Zeitpunktes des Erlasses der angefochtenen Verfügung gegen Bundesrecht verstossen.

6.2

6.2.1 Vorab ist festzuhalten, dass die Vorinstanz für das vorliegende Verwaltungsverfahren zuständig ist, unabhängig davon, ob der in Frage stehende Helikopterflug über Schweizer oder liechtensteinischem Territorium stattfand. Die Anwendung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung erfolgt nämlich auch auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden, hier die Vorinstanz (Ziff. I des Notenaustauschs vom 27. Januar 2003 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und der liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt, SR 0.748.095.14; vgl. auch die seit dem 11. April 2024 geltenden Art. 2 und 5 des Luftfahrtgesetzes vom 11. April 2024 des Fürstentums Liechtenstein, LGBl-Nr. 2024/224).

6.2.2 Erstens bringt der Beschwerdeführer vor, die Vorinstanz hätte die verwaltungsrechtliche Massnahme des Lizenzentzugs erst erlassen dürfen, nachdem ein verwaltungs*straf*rechtliches Verfahren durchgeführt und abgeschlossen worden sei. Er beruft sich dabei insbesondere auf die Rechtsprechung des Bundesgerichts bezüglich des Strassenverkehrsrechts, namentlich auf BGE 119 Ib 158.

6.2.3 Art. 92 LFG sieht vor, dass die Vorinstanz bei Verletzungen der luftfahrtrechtlichen Bestimmungen "unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens" Massnahmen verfügen kann ("indépendamment de l'introduction et du résultat de toute procédure pénale", "indipendentemente dall'apertura e dal risultato di qualsiasi procedimento penale"). Die Botschaft des Bundesrates zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt begründet diese Bestimmung damit, dass es sich um Massnahmen handle, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit getroffen werden müssten (Botschaft vom 29. März 1945, BBl 1945 I 341, S. 369).

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung bezüglich Administrativ- und Strafverfahren im Strassenverkehrsrecht zielt darauf ab, im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit zu vermeiden, dass derselbe Lebensvorgang zu voneinander abweichenden Sachverhaltsfeststellungen von Verwaltungs- und Justizbehörden führt und die erhobenen Beweise abweichend gewürdigt und rechtlich beurteilt werden. Deshalb sieht die Rechtsprechung vor, dass die Verwaltungsbehörde – sofern eine Anzeige an den Strafrichter bereits erfolgt oder mit einer solchen zu rechnen ist – grundsätzlich mit ihrem Entscheid zuzuwarten hat, bis ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt, soweit der Sachverhalt oder die rechtliche Qualifikation des in Frage stehenden Verhaltens für das Verwaltungsverfahren von Bedeutung ist (BGE 119 Ib 158 E. 2c/bb).

6.2.4 Die dargestellte bundesgerichtliche Rechtsprechung betrifft das Strassenverkehrsrecht. Das Bundesverwaltungsgericht hat in früheren Urteilen im Bereich des Führerausweisentzugs die Rechtsprechung des Strassenverkehrsrechts analog für das Luftfahrtrecht herangezogen (vgl. BVGE 2013/16 E. 4.2 f.). Zur Frage des Vorrangs des Verwaltungsstrafverfahrens hat der Gesetzgeber bezüglich des Luftfahrtrechts jedoch eine spezifische Regel aufgestellt: Nach Art. 92 LFG kann die Vorinstanz Massnahmen unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens verfügen. Dass diese Regel seit 1948 gilt, ändert nichts an ihrer Verbindlichkeit. Aufgrund des klaren Wortlauts von Art. 92 LFG kann

die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsrecht nicht analog auf das Luftfahrtrecht angewendet werden. Die Rechtsprechung zum Strassenverkehrsrecht kann auch nicht als Präzisierung des Art. 92 LFG bezeichnet werden, da sich das Bundesgericht soweit ersichtlich noch nie zu diesem Artikel des Luftfahrtgesetzes geäussert hat. Zwar sind Rechtseinheit und Rechtssicherheit auch bei der Verfolgung von Vorkommnissen im Luftfahrtbereich von Bedeutung: Auch hier ist eine Koordination von Verwaltungsverfahren und Strafverfahren wichtig. Ein weniger strikter Vorzug des Strafverfahrens als im Strassenverkehrsrecht rechtfertigt sich im Luftfahrtrecht jedoch insofern, als beide, straf- und verwaltungsrechtliches Verfahren grundsätzlich von der gleichen Behörde durchgeführt werden (vgl. BVGE 2013/16 E. 4.3.3). Die Koordination im Sinne von Rechtseinheit und Rechtssicherheit ist damit einfacher zu gewährleisten und die Gefahr divergierender Entscheide kleiner.

6.2.5 Von dem klaren Wortlaut von Art. 92 LFG ist deshalb hier nicht abzuweichen: Die Vorinstanz kann verwaltungsrechtliche Massnahmen anordnen, ohne vorher zwingend den Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens abwarten zu müssen. Sie war damit gemäss Art. 92 LFG nicht nur zum Erlass der hier zu beurteilenden Verwaltungsmassnahme zuständig, sondern auch berechtigt, die Massnahme am 26. Juli 2022 zu verfügen. Die Vorinstanz hat die Massnahme damit weder unrechtmässig noch – wie der Beschwerdeführer behauptet – überstürzt ausgesprochen.

6.2.6 Der Beschwerdeführer macht zudem geltend, nicht die Schweizer Behörden seien für das Strafverfahren zuständig, sondern die liechtensteinischen, da der Vorfall über liechtensteinischem Territorium stattgefunden habe. Die Vorinstanz verstosse damit gegen den Grundsatz der Beschleunigung des Verfahrens nach Art. 6 EMRK, da sie das Verwaltungsstrafverfahren nicht an die liechtensteinischen Behörden weitergeleitet habe. Da die Vorinstanz jedoch nicht verpflichtet war, vor dem Erlass der Verwaltungsmassnahme das Strafverfahren abzuwarten, und da das Verwaltungsstrafverfahren nicht Gegenstand des vorliegenden Beschwerdeverfahrens ist, hat die Zuständigkeit für ein allfälliges Strafverfahren keinen Einfluss auf das vorliegende Verfahren. Sie kann deshalb offenbleiben und eine Verletzung von Art. 6 EMRK liegt insofern nicht vor.

Schliesslich ist festzuhalten, dass der Beschwerdeführer aufgrund der unbestrittenen Zuständigkeit der Vorinstanz für das hier zu beurteilende Verwaltungsverfahren aus seinem Verweis darauf, dass die Vorinstanz in

anderen – nicht ihn betreffenden – Vorkommnissen über ausländischem Territorium nicht aktiv geworden sei, nichts zu seinen Gunsten ableiten kann.

6.3

6.3.1 Zweitens bringt der Beschwerdeführer vor, die zwei Mitarbeitenden der Vorinstanz, die die angefochtene Verfügung unterzeichneten, hätten diese nicht erlassen dürfen. Gegen sie sei zum Zeitpunkt des Erlasses ein Ausstandsverfahren im Gang gewesen.

6.3.2 Am 24. April 2022 stellte der Beschwerdeführer ein Ausstandsbegehren gegen die zwei mit dem hier zu beurteilenden Verfahren betrauten Mitarbeitenden der Vorinstanz. Das Generalsekretariat des UVEK wies das Ausstandsbegehren mit Verfügung vom 12. Juli 2022 ab (vgl. Sachverhalt Bst. I). Dagegen erhob der Beschwerdeführer am 10. September 2022 Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht.

Mit Urteil vom 1. März 2024 wies das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde gegen die Ablehnung des Ausstandsgesuchs ab (Verfahren A-3962/2022). Das Bundesverwaltungsgericht kam darin zum Schluss, dass der Beschwerdeführer keine ausstandsrelevanten Verfahrensfehler der Mitarbeitenden dargetan habe. Er habe auch kein anderes Verhalten oder keine anderen Umstände glaubhaft gemacht, die in einer Gesamtbetrachtung den Anschein der Befangenheit hätten begründen können. Das UVEK habe das Ausstandsbegehren deshalb zu Recht abgelehnt. Da der Beschwerdeführer gegen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 1. März 2024 keine Beschwerde beim Bundesgericht erhob, erwuchs das Urteil in Rechtskraft.

6.3.3 Das Ausstandsbegehren gegen die Mitarbeitenden der Vorinstanz wurde damit rechtskräftig abgewiesen und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Beschwerdeführer in seiner Eingabe an das Bundesverwaltungsgericht vom 30. September 2024 die Akten aus dem Beschwerdeverfahren bezüglich des Ausstands zu den Akten des vorliegenden Verfahrens reichte. Die Frage, ob die Mitarbeitenden der Vorinstanz befangen waren, ist entsprechend hier nicht mehr aufzugreifen.

Da das Ausstandsbegehren gegen die beiden Mitarbeitenden der Vorinstanz rechtskräftig abgelehnt wurde, geht die Behauptung des Beschwerdeführers fehl, die Mitarbeitenden hätten die angefochtene Verfügung nicht

erlassen dürfen: Die beiden Mitarbeitenden waren nicht befangen, weshalb sie berechtigt waren, die angefochtene Verfügung zu erlassen. Eine Verletzung von Art. 6 EMRK liegt entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers nicht vor.

7.

7.1 Der Beschwerdeführer macht in verschiedener Hinsicht geltend, die Vorinstanz habe den Sachverhalt nicht vollständig abgeklärt und nicht alle relevanten Dokumente zu den Verfahrensakten genommen (Art. 12 und 49 Bst. b VwVG).

7.2

7.2.1 Die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz beruht erstens auf einer Videoaufzeichnung, die ein Passant am 24. Dezember 2021 vom Helikopterflug des Beschwerdeführers gemacht hatte. Darauf ist zu sehen, wie ein Helikopter auf die Rheinbrücke zu- und unter ihr hindurchfliegt. Anschliessend zieht der Helikopter steil und in einer Kurve in die Höhe, überquert die Brücke und entfernt sich dem Rhein entlang. Es ist unbestritten, dass die Aufzeichnungen den Helikopterflug des Beschwerdeführers vom 24. Dezember 2021 zeigen.

7.2.2 Zweitens lässt sich der rechtserhebliche Sachverhalt teilweise aufgrund der Selbstanzeige des Beschwerdeführers vom 26. Dezember 2021 erstellen. Er führt darin aus:

> "Leider kam ich auf die unüberlegte Idee, bei einem möglichen Notverfahren einer Autorotation ins Flussbett unter der Brücke durchfliegen zu müssen, da ein Überfliegen der Brücke und das Ausfliegen aus dem Flussbett unmöglich wäre. Sogleich probierte ich dieses Procedere ohne lange zu überlegen aus, ohne jedoch eine wirkliche Autorotation (mit reduziertem Gas) zu vollziehen, sondern vielmehr den Anflugwinkel zum möglichen sicheren Aufsetzpunkt langsam zu verfolgen (mit 104% Drehzahl).
>
> Anschliessend drehte ich den Hubschrauber und vollzog das Gleiche ein zweites Mal."

7.2.3 Die Vorinstanz stützt ihre Feststellungen bezüglich des Sachverhalts sowie ihre Beurteilung des Flugs des Beschwerdeführers schliesslich auf den Bericht von zwei Inspektoren der Sektion Sicherheit Flugbetrieb, Flugbetrieb Helikopter (SBHE), vom 22. Januar 2022 sowie auf die ergänzende

Aktennotiz vom 4. April 2022 eines weiteren Inspektors des SBHE (vgl. Sachverhalt Bst. B und G–H).

Der Beschwerdeführer macht geltend, der Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 sei unbrauchbar, da er die falsche Brücke betreffe (vgl. Sachverhalt Bst. F–H). Festzuhalten ist jedoch, dass die Vorinstanz diesen Mangel des Berichts durch die Aktennotiz vom 4. April 2022 behob. Darin kam der Inspektor zum Schluss, dass die Brücken Haag-Bendern und Sennwald-Ruggell einen vergleichbaren Zwischenraum aufweisen, weshalb die Schlussfolgerungen aus dem Inspektionsbericht, der die Brücke Haag-Bendern betraf, auf die Brücke Sennwald-Ruggell übertragen werden können. Die Ausführungen zu den Videoaufnahmen und dem Helikopter im Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 sind ebenfalls verwertbar, da sie nicht die Brücke betreffen. Das gleiche gilt bezüglich der Umgebung der Brücke sowie möglicher Hindernisse und Personen im Umfeld der Brücke. Auch wenn einzelne Unterschiede bezüglich Masten und Leitungen bestehen, präsentieren sich diese beiden Brücken vergleichbar, zumal die Brücken nur ca. vier Kilometer Luftlinie auseinanderliegen. Auf den Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022, ergänzt durch die Aktennotiz vom 4. April 2022, kann damit abgestellt werden.

7.2.4 Der Beschwerdeführer macht darüber hinaus in seinen Eingaben wiederholt geltend, es müsse ein zweiter Inspektionsbericht existieren, den die Vorinstanz nicht zu den Akten genommen habe. Ohne einen solchen zweiten Bericht habe der Fall nicht beurteilt werden können. Dies ergebe sich daraus, dass sich in der ergänzenden Aktennotiz vom 4. April 2022 ein Foto der Sennwald-Ruggell-Brücke befinde, von dem unklar sei, woher es stamme. Die Vorinstanz verneint die Existenz eines zweiten Inspektionsberichts.

Es liegen keine Hinweise dafür vor, dass die Vorinstanz einen zweiten Inspektionsbericht anfertigen liess, den sie dem Beschwerdeführer vorenthielt. Ein solcher war auch nicht notwendig, da sich der rechtserhebliche Sachverhalt durch die vorliegenden Beweismittel rechtsgenügend feststellen lässt (vgl. E. 7.4) und die rechtliche Beurteilung des Sachverhaltes möglich ist (vgl. E. 8 und 9). Der Beschwerdeführer konnte zu allen rechtserheblichen Sachverhaltsermittlungen der Vorinstanz Stellung nehmen, insbesondere zum Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 und zur Aktennotiz vom 4. April 2022. Woher das für die Aktennotiz verwendete Foto stammt, ist in diesem Zusammenhang nicht relevant, zumal der Beschwerdeführer nicht geltend macht, das Foto sei falsch oder irreführend.

7.2.5 Der Beschwerdeführer bringt zudem vor, die Vorinstanz habe eine E-Mail zwischen dem Aero Medical Examiner Dr. med. B._____ und dem Leiter der Aeromedical Section der Vorinstanz, Dr. med. C._____, nicht zu den Akten genommen, obwohl darin der Vorfall vom 24. Dezember 2021 erwähnt werde.

Der E-Mail-Verkehr zwischen Dr. B._____ und Dr. C._____ betraf die periodische Erneuerung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses des Beschwerdeführers im Januar 2022 und nicht das hier zu beurteilende Verfahren zum Erlass verwaltungsrechtlicher Massnahmen aufgrund des Vorfalls vom 24. Dezember 2021. In dem E-Mail-Verkehr bezüglich der Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses kam der Vorfall vom 24. Dezember 2021 zwar zur Sprache. Dies jedoch nur, weil abzuklären war, ob der Vorfall einen Einfluss auf die medizinische Tauglichkeit des Beschwerdeführers hatte. Die Erneuerung des Tauglichkeitszeugnisses ist hier nicht Streitgegenstand. Der E-Mail-Verkehr trägt damit nichts zur Erstellung des für dieses Verfahren relevanten Sachverhalts bei, weshalb die Vorinstanz ihn zu Recht nicht zu den Akten nahm. Entsprechend war die Vorinstanz auch nicht verpflichtet, diese Dokumente dem Beschwerdeführer hier offenzulegen.

Das Gesuch des Beschwerdeführers vom 3. Dezember 2022, die Vorinstanz sei zur Vorlage der Akten betreffend des E-Mail-Verkehrs bezüglich der Erneuerung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses zu verpflichten, ist abzuweisen.

7.2.6 Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, die Vorinstanz habe Dokumente bezüglich zwei weiterer Vorfälle, in welche der Beschwerdeführer als Helikopterpilot verwickelt war, unrechtmässig aus den Akten des hier zu beurteilenden Verfahrens entfernt.

In ihrem Schreiben vom 4. Februar 2022, mit dem die Vorinstanz dem Beschwerdeführer das rechtliche Gehör gewährte, nahm sie Bezug auf drei Vorfälle: Neben dem Unterfliegen der Sennwald-Ruggell-Brücke ging es um Unregelmässigkeiten bei Eintragungen im Tech Log (Logbuch) eines Helikopters und um eine Aussenlandung im Schutzgebiet Rothenthurm. In der angefochtenen Verfügung begründete die Vorinstanz den Lizenzentzug jedoch nur mit dem Unterfliegen der Sennwald-Ruggell-Brücke. Die beiden anderen Vorfälle zog sie für dieses Verfahren nicht heran, wie sie in der angefochtenen Verfügung ausdrücklich festhielt.

Die Führung des Verwaltungsverfahrens liegt in der Verantwortung der zuständigen Behörde, hier der Vorinstanz. Sie entscheidet im Rahmen der rechtlichen Vorgaben darüber, welche Vorfälle sie untersucht und welche Schritte sie zu deren Abklärung unternimmt. Es liegt damit in ihrer Kompetenz, zu entscheiden, trotz der Eröffnung eines Verwaltungsverfahrens auf Massnahmen bezüglich untersuchter Vorkommnisse zu verzichten. Hier hat die Vorinstanz entschieden, bezüglich der Vorkommnisse "Logbuch" (in den Eingaben des Beschwerdeführers mit "[…]" bezeichnet) und "Landung Rothenthurm" auf administrative Massnahmen zu verzichten und nur die Unterquerung der Brücke weiterzuverfolgen (vgl. die Stellungnahme der Vorinstanz vom 9. Januar 2023, Ziff. II.1.). Die Vorinstanz war nicht verpflichtet, diese Entscheidung vor Erlass der angefochtenen Verfügung in einem formellen Akt festzuhalten. Der Beschwerdeführer macht denn auch keine konkrete Rechtsverletzung geltend und es ist nicht ersichtlich, inwiefern ihm aus der Entscheidung Nachteile erwachsen wären.

Es ist damit nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz nach der Entscheidung, bezüglich der Vorkommnisse "Logbuch" und "Landung Rothenthurm" keine Massnahmen zu ergreifen, die entsprechenden Akten aus dem Dossier des hier zu beurteilenden Verfahrens entfernte. Das Gesuch des Beschwerdeführers vom 3. Dezember 2022, die Vorinstanz sei zur Vorlage der Akten betreffend der Sachverhalte "Logbuch" und "Landung Rothenthurm" zu verpflichten, ist deshalb abzuweisen. Soweit die Vorinstanz diesbezügliche Akten bereits eingereicht hat, bleiben diese hier unbeachtlich. Das von der Vorinstanz weitergeleitete Gesuch des Beschwerdeführers vom 2. Januar 2023 um Einsicht in die Akten der Vorfälle "Logbuch" und "Landung Rothenthurm" betrifft damit keine das vorliegende Verfahren betreffende Akten und ist deshalb insoweit ebenfalls abzuweisen.

7.2.7 Allfällige Disziplinarverfahren, deren Einleitung der Beschwerdeführer über seinen Rechtsvertreter beim UVEK verlangte, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Wie die Vorinstanz zu Recht ausführt, handelt es sich bei einem Disziplinarverfahren um ein Instrument des Bundespersonalrechts, das nur das Verhältnis zwischen der Arbeitgeberin und ihren Angestellten betrifft, ohne dass Dritten eine Parteistellung zukommt. Nachdem das vom Beschwerdeführer eingeleitete Ausstandsverfahren rechtskräftig abgeschlossen wurde (vgl. E. 6.3), haben allfällige, intern geführte Disziplinaruntersuchungen gegen die verfügenden Mitarbeitenden oder weitere an dem Verfahren beteiligte Personen keinen Einfluss auf das vorliegende Verfahren. Das Gesuch des Beschwerdeführers vom

3. Dezember 2022, die Vorinstanz sei zur Vorlage der Akten betreffend der Disziplinarverfahren zu verpflichten, ist deshalb abzuweisen.

7.2.8 Schliesslich ersuchte der Beschwerdeführer in seiner Eingabe vom 3. Dezember 2022 das Bundesverwaltungsgericht darum, von der Vorinstanz sämtliche Aktenstücke des hier zu beurteilenden Verfahrens einzufordern.

Mit Zwischenverfügung vom 14. August 2024 forderte das Bundesverwaltungsgericht die Vorinstanz auf, alle noch verbleibenden Akten einzureichen, sofern sie den Sachverhalt "Brücke Sennwald-Ruggell" betreffen. Am 27. August 2024 teilte die Vorinstanz dem Bundesverwaltungsgericht mit, sie habe alle Dokumente, welche der angefochtenen Verfügung zu Grunde lägen, zusammen mit der Vernehmlassung als amtliche Akten eingereicht.

Es liegen keine konkreten Hinweise dafür vor, dass die Vorinstanz nicht alle das hier zu beurteilende Verfahren betreffenden Akten eingereicht hätte. Dem entsprechenden Gesuch des Beschwerdeführers wurde damit Genüge getan.

7.2.9 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Vorinstanz alle für den hier zu beurteilenden Vorfall relevanten Dokumente zu den Akten genommen hat und der Beschwerdeführer diese einsehen konnte.

7.3

7.3.1 Bezüglich des rechtserheblichen Sachverhalts ist unbestritten, dass der Beschwerdeführer am 24. Dezember 2021 mit einem Helikopter des Typs R22, Immatrikulation HB-ZOF, zwei Mal unter der Rheinbrücke Sennwald-Ruggell hindurchflog. Unbestritten ist weiter, dass er mindestens einmal, nämlich vor dem ersten Unterflug, ein autorotationsähnliches Manöver durchführte. Bei einer Autorotation wird der Hauptrotor des Helikopters nur durch die von unten nach oben durchströmende Luft angetrieben, womit es möglich ist, den Helikopter ohne Antrieb durch den Motor zu landen.

7.3.2 Umstritten ist demgegenüber, ob der Beschwerdeführer auch vor dem ersten Unterfliegen der Brücke ein autorotationsähnliches Manöver durchführte. Auf den Videoaufzeichnungen ist nur das Unterfliegen der Brücke, nicht jedoch das vorangehende Manöver zu sehen. Die Ausführungen des Beschwerdeführers in seiner E-Mail vom 26. Dezember 2021 lassen darauf schliessen, dass er zweimal ein autorotationsähnliches Manöver

durchführte und anschliessend jeweils unter der Brücke hindurchflog (vgl. oben E. 7.2.2). In der Beschwerde liess er dies jedoch durch seinen Rechtsvertreter verneinen. Letztlich kann offenbleiben, ob der Beschwerdeführer auch vor dem zweiten Unterfliegen der Brücke ein autorotationsähnliches Manöver ausführte, da in der rechtlichen Beurteilung davon ausgegangen wird, dass der Beschwerdeführer nur ein solches Manöver durchführte (vgl. E. 8).

7.3.3 Umstritten ist des Weiteren, wie schnell der Beschwerdeführer unter der Brücke hindurchflog. Die Vorinstanz geht von einer "erheblichen" Geschwindigkeit aus, der Beschwerdeführer von einer "geringen". Der Inspektionsbericht schliesst aufgrund der Bilder und des Tons in den Videoaufnahmen auf eine hohe Geschwindigkeit. Weiter führen die Inspektoren aus, für das direkt an die Brückenunterquerung anschliessende Aufziehmanöver sei eine gewisse Geschwindigkeit erforderlich. Diese Ausführungen von technisch qualifizierten Angestellten der Vorinstanz sind nachvollziehbar und überzeugend. Der Beschwerdeführer substantiiert demgegenüber seine Behauptung, er sei mit geringer Geschwindigkeit geflogen, nicht weiter, etwa mit der Angabe einer ungefähren Fluggeschwindigkeit. Insgesamt ist deshalb gestützt auf die Videoaufzeichnung und die Ausführungen der Experten davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer zumindest das zweite Mal mit einer erheblichen Geschwindigkeit unter der Brücke hindurchflog.

7.3.4 Ausserdem ist umstritten, ob und wie der Beschwerdeführer vor der Unterquerung die Brücke und die Umgebung auf allfällige Hindernisse überprüfte. Diesbezüglich führt der Beschwerdeführer in seiner E-Mail vom 26. Dezember 2021 aus, er habe das Manöver "ohne lange zu überlegen" ausprobiert. Dies lässt klar darauf schliessen, dass er vor der Unterquerung keine besonderen Vorkehrungen traf. Im Beschwerdeverfahren bringt der Beschwerdeführer sehr allgemein vor, er habe "bei der Einleitung des ersten Durchflugs" geprüft, dass es keine Hindernisse gebe. Er macht jedoch nicht geltend, er habe über die normale Sichtkontrolle beim Flug hinausgehende Aufklärungen vorgenommen, beispielsweise indem er zuerst über die Brücke geflogen wäre. Es ist damit davon auszugehen, dass der Beschwerdeführer keine besonderen Vorsichtsmassnahmen traf, bevor er unter der Brücke hindurchflog.

7.3.5 Nicht einig sind sich die Vorinstanz und der Beschwerdeführer auch bezüglich der Höhe der Brücke und des daraus resultierenden Platzes für den Helikopter bei der Unterquerung. Die Vorinstanz geht gestützt auf die

ergänzende Aktennotiz vom 4. April 2022 von einem Zwischenraum unter der Brücke am Tag des Vorfalls von insgesamt ca. 10 Meter aus. Der Beschwerdeführer behauptet demgegenüber, die Höhe habe 11.7 Meter betragen. Er stützt diese Aussage auf ein "lokales Ingenieur- und Vermessungsbüro", ohne dieses jedoch zu nennen oder dessen Bericht einzureichen. In der angefochtenen Verfügung bestreitet die Vorinstanz die Berechnungen des Beschwerdeführers bezüglich der Höhe der Brücke als falsch. Trotzdem geht sie zugunsten des Beschwerdeführers davon aus, dass der Raum zwischen der Unterkante der Brückenplatte und der Wasseroberfläche ca. 10-12 Meter betrug. Bei einer Profilhöhe des Helikopters im Flug von rund 3 Meter blieb damit zwischen Helikopter und Brücke respektive Wasseroberfläche im (unwahrscheinlichen) Idealfall bei exakt mittigem Flug ein Abstand von je ca. 3.5, im günstigsten Fall ein solcher von 4.5 Meter.

Der Beschwerdeführer bestreitet darüber hinaus, dass der Helikopter im Flug aufgrund der Neigung eine Profilhöhe von 3.5 Meter aufgewiesen habe. Die Vorinstanz geht in der angefochtenen Verfügung jedoch nicht von einer Profilhöhe im Flug von 3.5 Meter aus, sondern von 3 Meter. Unbestritten ist, dass der Helikopter im Stand eine Profilhöhe von 2.7 Meter aufweist.

7.4 Insgesamt hat die Vorinstanz den rechtserheblichen Sachverhalt damit richtig und vollständig abgeklärt (Art. 49 Bst. b VwVG). Eine Verletzung von Art. 12 VwVG liegt nicht vor, ebenso wenig ein Verstoss gegen Treu und Glauben (Art. 9 BV). Es liegt damit kein Grund vor, die Sache zur neuen Untersuchung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

8.

8.1 Vorab ist – übereinstimmend mit der Vorinstanz – festzuhalten, dass entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers das Unterfliegen einer Brücke mit einem Helikopter nicht bloss deshalb erlaubt ist, weil keine rechtliche Grundlage ein explizites Verbot vorsieht.

Dass – wie die Vorinstanz ausführt – ein Helikopterflug unter einer Brücke hindurch in jedem Fall mit einer gesteigerten Gefahr verbunden ist, ist nachvollziehbar: Unabhängig davon, wie schnell der Beschwerdeführer genau unter der Brücke hindurchflog, hatte er dabei lediglich je ca. 3.5–4.5 Meter Abstand zum Wasser und zur Brückenunterseite. Unter diesen Umständen hätte bereits eine Windböe, ein geringer Steuerimpuls oder

eine kleine Veränderung der Luftströmung genügt, um zu einem Zusammenstoss des Helikopters oder von Teilen des Helikopters mit dem Wasser oder der Brücke zu führen. Der Beschwerdeführer widerspricht dieser Beurteilung durch die Vorinstanz nicht. Bereits im Falle einer Berührung des Helikopters mit dem Wasser, dem Flussbett oder der Brücke bestand eine konkrete Gefahr für Leib und Leben (ihn selbst, Personen in Fahrzeugen, Fussgänger am Flussufer etc.) sowie für Sachen Dritter (Helikopter, Brücke, Fahrzeuge auf der Brücke) insbesondere durch vom Helikopter weggeschleuderte Teile. Bei einer Kollision des Helikopters insbesondere mit der Brücke wäre die Gefahr für Menschen und Sachen zudem ungleich höher gewesen. Im vorliegenden Fall handelte es sich zudem nicht bloss um eine abstrakte, sondern um eine konkrete Gefahr, da sich zum Zeitpunkt der Unterquerung mindestens eine Person – die filmende Privatperson – in der Nähe der Brücke befand. In die Beurteilung einzubeziehen ist zudem, dass der Beschwerdeführer – selbst nach seinen eigenen Angaben – nicht nur einmal, sondern zweimal unter der Brücke hindurchflog. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, dass der Beschwerdeführer den Helikopter durch die zwei Unterquerungen der Brücke fahrlässig oder vorsätzlich in riskanter Weise betrieb, so dass Menschenleben und Sachen Dritter gefährdet waren, ist damit nicht zu beanstanden.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Beschwerdeführer keine besonderen Vorkehrungen traf, um das Risiko zu minimieren, das die Unterflüge darstellten. Dass er, wie er geltend macht, "bei der Einleitung des ersten Durchflugs" prüfte, dass es keine Hindernisse gebe, stellt keine besondere Vorsicht dar, sondern entspricht lediglich den alltäglichen, minimalen Sorgfaltsmassnahmen. Daran ändert nichts, dass der Beschwerdeführer die Gegend gemäss eigenen Aussagen gut kannte. Es bleibt der Umstand, dass er nicht abklärte, wie sich die Situation konkret präsentierte. Allfällige temporäre Installationen, Seile, Angelleinen oder nicht ohne Weiteres sichtbare Leitungen unter der Brückenplatte hätte er deshalb erst spät oder gar nicht wahrgenommen, was das Risiko von Komplikationen bei den Flügen unter der Brücke hindurch erhöhte.

Ein zusätzliches Risiko ergab sich daraus, dass der Beschwerdeführer vor der Unterquerung der Brücke, über dem Rhein und in unmittelbarer Nähe der Brücke ein autorotationsähnliches Manöver durchführte. Dadurch ist der Beschwerdeführer ein zusätzliches Risiko eingegangen, da das Flussbett – im Falle eines tatsächlichen Notfalls während des Manövers – als Notlandeplatz aufgrund von Unebenheiten, des verschiedenartigen Untergrunds sowie verschiedener Hindernisse wenig geeignet gewesen wäre.

Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt – das Flussbett berge als Platz für eine Notlandung nicht mehr Risiken als 95 % der Fläche der Schweiz – überzeugt nicht. Nach der Unterquerung der Brücke zog der Beschwerdeführer den Helikopter zudem in geringem Abstand zur Brücke in einer steilen Umkehrkurve in die Höhe und flog über die Brücke. Das plötzliche Auftauchen eines Helikopters von unten birgt – wie die Vorinstanz zurecht ausführt – die Gefahr, dass Autofahrer oder andere Fahrzeugführer erschrecken oder abgelenkt werden und die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren. Entscheidend ist dabei vor allem, dass Fahrzeugführer nicht damit rechnen (und auch nicht damit rechnen müssen), dass beim Überqueren einer Brücke ein Helikopter von unten auftaucht. In diesem Sinne ist die Situation – entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers – nicht mit Autostrassen in der Nähe von Flughäfen vergleichbar. Auf der Videoaufzeichnung ist denn auch zu sehen, dass ein Auto in dem Moment auf die Brücke fuhr, als der Beschwerdeführer den Helikopter in die Höhe zog. Ob auf der Sennwald-Ruggell-Brücke wie vom Beschwerdeführer behauptet tatsächlich weniger Verkehr herrscht, als auf der Haag-Bendern-Brücke, und es sich dabei eher um Langsamverkehr handelt, macht keinen wesentlichen Unterschied: Während bei Autofahrern die Gefahr im Vordergrund steht, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, sind Fussgänger und Velofahrer stärker durch herumfliegende Teile gefährdet. Ein erhöhtes Risiko besteht deshalb bei einer für den Verkehr, inklusive Fussverkehr, offenen Brücke im einen wie im anderen Fall.

Insgesamt ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz zum Schluss kam, der Beschwerdeführer habe am 24. Dezember 2021 mit dem zweimaligen Unterfliegen der Sennwald-Ruggell-Brücke und dem davor durchgeführten autorotationsähnlichen Manöver gegen die Regel gemäss SERA.3101 der EU-Durchführungsverordnung 923/2012 verstossen.

8.2 Bei den beiden knapp über dem Boden durchgeführten Flügen unter der Brücke hindurch unterschritt der Beschwerdeführer klarerweise die Mindestflughöhe nach Art. 28 VRV-L und SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005 Bst. f der EU-Durchführungsverordnung Nr. 923/2012. Keiner der Ausnahmetatbestände war dabei erfüllt: Die Flüge unter der Brücke hindurch dienten weder dem Abflug oder der Landung noch Ausbildungszwecken und eine besondere Bewilligung der Vorinstanz lag ebenfalls nicht vor. Ob das autorotationsähnliche Manöver als Landung gilt oder nicht, kann offenbleiben, da das Unterfliegen der Brücke in keinem Fall als Landung angesehen werden kann. Der Beschwerdeführer hielt damit durch das zweimalige Unterfliegen der Brücke am 24. Dezember 2021 die

Mindestflughöhe nicht ein, was ein Verstoss gegen Art. 28 VRV-L und SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005 Bst. f der EU-Durchführungsverordnung Nr. 923/2012 darstellt.

8.3 Durch die Gefährdung des gemieteten Helikopters beim zweimaligen Unterfliegen der Brücke hat der Beschwerdeführer auch die Interessen des Luftfahrzeughalters nicht gewahrt und damit seine Pflichten als Kommandant nach Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges verletzt.

8.4 Nach dem Gesagten liegen mehrere Verletzungen der Vorschriften des Luftfahrtrechts im Sinne von Art. 92 LFG vor. Die Vorinstanz war damit berechtigt, gegen den Beschwerdeführer Massnahmen nach diesem Artikel zu ergreifen.

9.

9.1 Bezüglich des angeordneten Entzugs der Fluglizenz für zwei Monate führt die Vorinstanz aus, sie lehne sich zur Unterscheidung, Handhabung und Bemessung der Lizenzentzüge an die strassenverkehrsrechtlichen Regelungen an. Ein Warnungsentzug solle den Piloten von der Begehung weiterer Regelverstösse abhalten, also erzieherisch wirken. Für die Beurteilung, ob und für welche Dauer ein Warnungsentzug gerechtfertigt sei, seien insbesondere die Schwere des Verschuldens, die Gefährdung, der Leumund sowie die Massnahmeempfindlichkeit des Piloten zu berücksichtigen. Generell seien die öffentlichen Sicherheitsinteressen gegen die privaten Interessen der betroffenen Person abzuwägen.

Mit dem zweimaligen Unterfliegen einer tiefen Brücke habe der Beschwerdeführer grundlegende Verkehrs- und Betriebsregeln mehrfach vorsätzlich verletzt und damit gegen elementare Gebote zur Wahrung der Flugsicherheit verstossen. Er habe eine konkrete Gefährdung für Leib und Leben und das Eigentum Dritter geschaffen. Die Widerhandlung sei aufgrund ihres Risikopotentials mindestens als mittelschwer zu qualifizieren. Eine erzieherische Massnahme im Sinne eines Warnungsentzugs sei deshalb angezeigt.

Das öffentliche Interesse an einer erzieherischen Massnahme sei hoch einzuschätzen, da zusätzlich die Funktion des Beschwerdeführers als Fluglehrer ins Gewicht falle. Der fliegerische Leumund des Beschwerdeführers spreche nicht gegen ihn. Seine Massnahmeempfindlichkeit sei als gering einzuschätzen, da er hauptberuflich als Geschäftsleiter/CEO eines […]unternehmens tätig sei. Weil es sich um einen erstmaligen Warnungsentzug

handle, sei die Zeitdauer trotz der erschwerenden Faktoren verhältnismässig kurz zu bemessen.

9.2 Der Beschwerdeführer äussert sich im Beschwerdeverfahren weder zur Dauer des Entzugs seiner Fluglizenz noch zu deren Verhältnismässigkeit. Er gibt lediglich an, seit dem 24. Dezember 2021 1'600 Flugstunden absolviert zu haben.

9.3 Die Ausführungen der Vorinstanz zur Dauer des Entzugs sind sachlich begründet und nachvollziehbar und die Vorinstanz hat alle relevanten Faktoren in ihre Beurteilung einbezogen. Das Vergehen des Beschwerdeführers kann nicht als leicht bezeichnet werden, weshalb angesichts der erschwerenden Umstände und der mehrfachen Verletzung von Luftfahrtrecht trotz des bisher ungetrübten Leumunds ein Warnungsentzug von zwei Monaten angebracht und angemessen ist. Dass der Beschwerdeführer seither 1'600 Flugstunden absolviert hat, ändert daran nichts. Die Dauer von zwei Monaten entspricht dem erhöhten Risiko, das der Beschwerdeführer eingegangen ist.

Der zweimonatige Entzug der Fluglizenz erweist sich damit als angemessen für das in diesem Verfahren zu beurteilende Verhalten des Beschwerdeführers und deshalb als verhältnismässig. Daraus, dass die Vorinstanz dem Beschwerdeführer in ihrem Schreiben vom 4. Februar 2022 einen Entzug von drei Monaten angedroht hatte, lässt sich für den hier zu beurteilenden Entzug insofern u.a. nichts ableiten, als der dreimonatige Entzug nicht nur für das Unterfliegen der Brücke, sondern gleichzeitig auch für die Vorfälle "Landung Rothenthurm" und "Logbuch" angedroht worden war (vgl. Sachverhalt Bst. D und E. 7.2.6).

Dass die Vorinstanz für den Vorfall vom 24. Dezember 2021 einen zweimonatigen Entzug aussprach, ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden. Es liegt damit kein Grund vor, die Sache zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die Beschwerde ist somit abzuweisen.

10.

10.1 Bei diesem Ausgang des Verfahrens gilt der Beschwerdeführer als unterliegend. Er hat deshalb die auf Fr. 1'000.– festzusetzenden Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 1 ff. des Reglements über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der vom Beschwerdeführer in gleicher Höhe

bezahlte Kostenvorschuss wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

10.2 Eine Parteientschädigung steht dem Beschwerdeführer angesichts seines Unterliegens nicht zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG und Art. 7 Abs. 1 VGKE e contrario). Auch die Vorinstanz hat als Bundesbehörde keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 7 Abs. 3 VGKE).

(Dispositiv nächste Seite)

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten von Fr. 1'000.– werden dem Beschwerdeführer auferlegt. Der vom Beschwerdeführer bezahlte Kostenvorschuss in gleicher Höhe wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an den Beschwerdeführer, die Vorinstanz und das UVEK.

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Stephan Metzger	Tobias Grasdorf

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Handen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand:

Zustellung erfolgt an:

– den Beschwerdeführer (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Einschreiben)
– das Generalsekretariat des UVEK (Gerichtsurkunde)