

# **BGer 2C\_284/2025 vom 20. März 2026**

Bundesgericht, 2026-03-20, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_2C\\_284\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_2C_284_2025)

FR: TF 2C\_284/2025 du 20 mars 2026

IT: TF 2C\_284/2025 del 20 marzo 2026

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Das Bundesgericht prüft seine Zuständigkeit und die weiteren Eintretensvoraussetzungen von Amtes wegen ( Art. 29 Abs. 1 BGG ) und mit freier Kognition (vgl. BGE 150 II 346 E. 1.1; 146 II 276 E. 1).

### **E. 1.1**

Die frist- ( Art. 100 Abs. 1 BGG ) und formgerecht ( Art. 42 BGG ; vgl. aber E. 1.3 hiernach) eingereichte Eingabe betrifft eine Angelegenheit des öffentlichen Rechts ( Art. 82 lit. a BGG ) auf dem Gebiet des Luftfahrtrechts ( Art. 83 BGG ) und richtet sich gegen ein verfahrensabschliessendes ( Art. 90 BGG ) Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ( Art. 86 Abs. 1 lit. a BGG ). Der Beschwerdeführer ist bereits im bundesverwaltungsgerichtlichen Verfahren als Partei beteiligt gewesen und dort mit seinen Anträgen nicht durchgedrungen. Ausserdem ist er durch das angefochtene Urteil in seinen schutzwürdigen Interessen besonders berührt, da die Vorinstanz den Entzug der Fluglizenz des Beschwerdeführers für die Dauer von zwei Monaten bestätigt. Er ist somit zur Erhebung des Rechtsmittels legitimiert ( Art. 89 Abs. 1 BGG ).

### **E. 1.2**

Soweit der Beschwerdeführer beantragt, es sei festzustellen, dass ihm die Fluglizenz nicht zu entziehen sei und nicht entzogen werden könne, handelt es sich um ein Feststellungsbegehren. Feststellungsbegehren sind im bundesgerichtlichen Verfahren zulässig, sofern an der Feststellung ein schutzwürdiges Interesse besteht und dieses nicht ebenso gut mit einem Leistungsbegehren gewahrt werden kann (vgl. BGE 151 II 884 E. 2.2.1; 126 II 300 E. 2c). Diese Voraussetzungen sind vorliegend nicht erfüllt: Der Beschwerdeführer begründet seinen Aufhebungsantrag ebenso mit der Unrechtmässigkeit des Entzugs der Fluglizenz. Folglich stellt er bereits ein (zulässiges) Leistungsbegehren, das auf dasselbe Ergebnis abzielt. Das Feststellungsbegehren erweist sich als unzulässig.

### **E. 1.3**

Im Weiteren verlangt der Beschwerdeführer, es sei die Rechtmässigkeit der Ernennung des Richterkollegiums, das für die Behandlung des vorliegenden Falls bei Vorinstanz zuständig gewesen sei, auf "die eine oder andere Weise" zu überprüfen. Der Beschwerdeführer tut bloss dar, ein Mitglied des Spruchkörpers sei während des vorinstanzlichen Verfahrens ersetzt worden. Es ist weder dargetan, weshalb sich eine solche Überprüfung aufdrängt, noch ist offenkundig, gestützt auf welche Rechtsgrundlage der Beschwerdeführer eine solche Überprüfung verlangt (vgl. Art. 42 Abs. 2 BGG ). Die Geltendmachung eines Ausstandsgrunds gegen den in der Beschwerde erwähnten neu eingesetzten Richter des Bundesverwaltungsgericht kann mit dem Antrag - insbesondere im Lichte der Begründung - jedenfalls nicht erblickt werden. Mangels Begründung ist auf den Antrag nicht einzutreten.

#### **E. 1.4**

Im Übrigen erweist sich die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten als zulässig, weshalb auf sie einzutreten ist, soweit sie die Überprüfung des Entzugs der Fluglizenz für zwei Monate betrifft.

#### **E. 2**

Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen im bundesgerichtlichen Verfahren nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt ( Art. 99 Abs. 1 BGG ).

##### **E. 2.1**

Nur weil die Vorinstanz nicht der rechtlichen Auffassung der beschwerdeführenden Person gefolgt ist, gibt das angefochtene Urteil noch keinen Anlass, neue Beweismittel zuzulassen. Dazu müsste die Vorinstanz materielles Recht derart angewendet haben, dass bestimmte Sachumstände neu und erstmals - durch das vorinstanzliche Urteil - rechtserheblich würden (vgl. Urteile 2C\_344/2022 vom 29. März 2023 E. 3.1; 2C\_582/2020 vom 10. Dezember 2020 E. 3). Tatsachen und Beweismittel, die bereits im vorinstanzlichen Verfahren ohne Weiteres hätten vorgebracht werden können respektive deren Vorbringen die beschwerdeführende Person versäumt hat, stellen keine zulässigen, unechten Noven dar (vgl. BGE 143 V 19 E. 1.2; Urteil 2C\_584/2024 vom 12. Juni 2025 E. 2.3). Echte Noven sind dagegen in jedem Fall unzulässig. Folglich bleiben Tatsachen und Beweismittel unberücksichtigt, die erst nach dem angefochtenen Urteil entstanden sind und somit nicht durch dieses veranlasst worden sein können (vgl. BGE 143 V 19 E. 1.2; 133 IV 342 E. 2.1).

##### **E. 2.2**

Vorliegend reicht der Beschwerdeführer vor Bundesgericht sowohl in seiner Beschwerde als auch in der Replik vom 29. August 2025 diverse neue Beweismittel ein, die nach dem angefochtenen Urteil vom 7. April 2025 entstanden sind. Diese Beweismittel sind echte Noven und im bundesgerichtlichen Verfahren folglich unbeachtlich. Soweit der Beschwerdeführer unechte Noven - namentlich auch eine E-Mail vom 7. März 2022 - einreicht und damit die "neuen Schummeleien des BAZL" sowie die "unrechtmässigen Handlungen des BAZL" darlegen möchte, fehlt es an der Massgeblichkeit für den Ausgang des vorliegenden Verfahrens (vgl. auch E. 7.3.1 hiernach). Es kann demnach dahingestellt bleiben, ob es sich um zulässige, unechte Noven handelt.

#### **E. 3**

Mit der Beschwerde kann namentlich die Verletzung von Bundes- und Völkerrecht gerügt werden ( Art. 95 lit. a und lit. b BGG ). Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an ( Art. 106 Abs. 1 BGG ), wobei es - unter Berücksichtigung der allgemeinen Rüge- und Begründungspflicht ( Art. 42 Abs. 2 BGG ) - grundsätzlich nur die geltend gemachten Vorbringen prüft, sofern allfällige weitere rechtliche Mängel nicht geradezu offensichtlich sind (vgl. BGE 147 I 73 E. 2.1 ; 142 I 135 E. 1.5). Der Verletzung von verfassungsmässigen Rechten geht das Bundesgericht nur nach, falls eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und ausreichend begründet worden ist ( Art. 106 Abs. 2 BGG ; vgl. BGE 147 II 44 E. 1.2; 143 II 283 E. 1.2.2). Diese qualifizierte Rüge- und Begründungsobliegenheit nach Art. 106 Abs. 2 BGG verlangt, dass in der Beschwerde klar und detailliert anhand der Erwägungen des angefochtenen Entscheids dargelegt wird, inwiefern verfassungsmässige Rechte verletzt worden sein sollen (vgl. BGE 149 I 105 E.

2.1 ; 143 I 1 E. 1.4).

#### **E. 4**

Die Gesetzgebung über die Luftfahrt ist laut Art. 87 BV Sache des Bundes.

##### **E. 4.1**

Die Benützung des Luftraums über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen dieses Gesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet (vgl. Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt [Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0]). Das schweizerische Recht über die Luftfahrt 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 der Abkommensbereiche sowie der im Anhang zum Luftverkehrsabkommen genannten Verordnungen und Richtlinien sollen die europäischen Regeln auch in der Schweiz direkt angewendet werden (vgl. Art. 1 Abs. 2 und Art. 32 LVA; BGE 151 II 475 E. 4.1; 144 II 376 E. 9.4.1; 138 II 42 E. 3.1).

##### **E. 4.2**

Die in Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen (Flugsicherheit) aufgeführte 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 vom 25. November 2011, S. 1) sowie die in Ziffer 5 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen (Flugverkehrsmanagement) aufgeführte Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (ABl. L 281 vom 13. Oktober 2012, S. 1) sind demnach in der Schweiz anwendbar. Die darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen national einer Regelung auf formeller Gesetzesstufe (vgl. BGE 151 II 475 E. 4.3 i.f.; 138 II 42 E. 3.1).

##### **E. 4.3**

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ist für die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz zuständig (vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 LFG ). 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 kann das BAZL laut Art. 92 lit. a LFG , unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens, den zeitweiligen oder dauernden Entzug oder eine Einschränkung des Geltungsbereiches von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen verfügen (vgl. auch Urteil 2C\_200/2024 vom 21. Juli 2025 E. 2.2).

#### **E. 5**

Der Beschwerdeführer bestreitet die Zuständigkeit des Bundesamts.

##### **E. 5.1**

Der Beschwerdeführer führt aus, der vorliegend massgebende Vorfall habe sich auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein zugetragen. Die Vorinstanz habe die Sachumstände für die Beurteilung der Zuständigkeiten offensichtlich unrichtig festgestellt.

Die liechtensteinischen Behörden seien für die Einleitung und Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens zuständig. Das (verwaltungs-) strafrechtliche Verfahren habe Vorrang vor dem Verwaltungsverfahren. Das Bundesamt könne deshalb nicht ein von Verwaltungsstrafverfahren unabhängiges Verwaltungsverfahren betreffend den Entzug der Fluglizenz durchführen. Soweit das Bundesamt für die Durchführung des Verwaltungsverfahrens zuständig sei, hätte es den Ausgang des von den liechtensteinischen Behörden durchzuführenden Verwaltungsstrafverfahrens abwarten müssen, bevor es den Entzug der Fluglizenz verfügen könne.

### **E. 5.2**

Vorab ist festzuhalten, dass der Gegenstand des vorliegenden Verfahrens nur das Verwaltungsverfahren bildet, das zur Anordnung des Entzugs der Fluglizenz für zwei Monate geführt hat. Nicht vom vorliegenden Verfahren erfasst, ist das vom Bundesamt geführte Verwaltungsstrafverfahren, ein allfälliges Strafverfahren der Behörden des Fürstentums Liechtenstein oder das vom Beschwerdeführer auf Strafantrag hin eröffnete Strafverfahren gegen die Mitarbeitenden des Bundesamts. Soweit der Beschwerdeführer die Zuständigkeiten infrage stellt, ist daher lediglich zu prüfen, ob das Bundesamt für die Einleitung und Durchführung des Verwaltungsverfahrens betreffend den Fluglizenzentzug zuständig ist. Die vom Beschwerdeführer behaupteten Unzuständigkeiten in den anderen (Straf-) Verfahren ist vorliegend nicht zu beurteilen.

### **E. 5.3**

Wie die Vorinstanz zutreffend erwägt, ist es für das Verwaltungsverfahren in tatsächlicher Hinsicht nicht ausschlaggebend, ob der infrage stehende Helikopterflug unter der Rheinbrücke zwischen Sennwald und Ruggell hindurch über dem Staatsgebiet der Schweiz oder des Fürstentums Liechtenstein stattgefunden hat. Die Anwendung der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung erfolgt gemäss dem Notenaustausch 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) auch auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein durch die zuständigen schweizerischen Behörden (Ziffer I Abs. 1), wobei als Aufgabe der eidgenössischen Behörde namentlich die Anordnung administrativer, flugpolizeilicher Massnahmen und der flugpolizeilichen Überwachung des liechtensteinischen Flugwesens in Verbindung mit den örtlichen Organen der Flugpolizei genannt wird (Ziffer I Abs. 3). Demnach ist das Bundesamt für die Einleitung des Verwaltungsverfahrens zuständig gewesen.

### **E. 5.4**

Zu prüfen verbleibt, ob das Bundesamt das Verwaltungsverfahren erst hat abschliessen und die verwaltungsrechtliche Massnahme des Lizenzentzugs erlassen dürfen, nachdem ein (verwaltungs-) strafrechtliches Verfahren durchgeführt und abgeschlossen worden sei, wie der Beschwerdeführer vorträgt.

#### **E. 5.4.1**

Der Bundesgesetzgeber hat sich zur Frage des Vorrangs der Verfahren ausdrücklich geäußert und eine spezifische Regel aufgestellt. Art. 92 LFG sieht vor, dass das Bundesamt 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"; "independentemente dall'apertura e dal risultato di qualsiasi procedimento penale"). In der

Botschaft begründet der Bundesrat die Regelung damit, dass es sich um Massnahmen handle, die im Interesse der öffentlichen Sicherheit getroffen werden müssten (vgl. Botschaft vom 29. März 1945 des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Luftfahrt, BBl 1945 I 341, S. 369).

#### **E. 5.4.2**

Somit kann das Bundesamt Massnahmen unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens verfügen. Aufgrund des klaren Wortlauts der Regelung in Art. 92 LFG besteht für eine analoge Anwendung der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Strassenverkehrsrecht somit kein Raum. Dort gilt, dass die Verwaltungsbehörde, sofern ein Strafverfahren eingeleitet worden ist, mit dem Erlass einer administrativen Massnahme grundsätzlich zuwarten muss, bis ein rechtskräftiges Strafurteil vorliegt, soweit der Sachverhalt oder die rechtliche Qualifikation des infrage stehenden Verhaltens für das Verwaltungsverfahren von Bedeutung ist (vgl. BGE 119 Ib 158 E. 2c/bb; Urteil 1C\_498/2024 vom 20. März 2025 E. 3.1.1; vgl. auch Urteil 2C\_684/2023 vom 4. November 2024 E. 4.1.2).

#### **E. 5.4.3**

Im Grundsatz gilt demnach, dass das Bundesamt eine verwaltungsrechtliche Massnahme anordnen kann, ohne vorher zwingend den Ausgang eines parallel geführten, (verwaltungs-) strafrechtlichen Verfahrens abwarten zu müssen. Da Art. 92 LFG eine "Kann-Bestimmung" ist, liegt es im pflichtgemäss auszuübenden Ermessen des Bundesamts, ob es ausnahmsweise und im Einzelfall dennoch den Ausgang eines (Verwaltungs-) Strafverfahrens abwartet (zum pflichtgemäss auszuübenden Ermessen siehe BGE 149 I 146 E. 3.4.1; 147 V 194 E. 6.3). Dass das Bundesamt sein Ermessen nicht pflichtgemäss ausgeübt hat, ist indes weder offensichtlich noch wird dies vom Beschwerdeführer begründet geltend gemacht.

#### **E. 5.5**

Das Bundesamt ist folglich, wie die Vorinstanz zu Recht erwägt, gemäss Art. 92 LFG nicht nur zum Erlass der hier zu beurteilenden Verwaltungsmassnahme zuständig, sondern auch berechtigt gewesen, die Massnahme am 26. Juli 2022 zu verfügen. Die Vorinstanz hat entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers keine im Zusammenhang mit den Zuständigkeiten bedeutsamen Sachumstände offensichtlich unrichtig festgestellt.

#### **E. 6**

Der Beschwerdeführer rügt eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung im Zusammenhang mit der ihm zur Last gelegten Unterquerung der Rheinbrücke zwischen Sennwald und Ruggell.

#### **E. 6.1**

Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz vor, den Sachverhalt einseitig zugunsten des Bundesamts gewürdigt sowie wesentliche Sachumstände, die zu seinen Gunsten sprechen, ausser Acht gelassen zu haben. Die Vorinstanz verletze den Untersuchungsgrundsatz. Sie stütze sich bloss auf die Schlussfolgerungen der Inspektoren und Beamten des Bundesamts ab. Während der Untersuchung seien zwischenzeitlich zwei Rheinbrücken verwechselt worden. Die vorinstanzliche Würdigung, wonach die Brücken nur etwa vier Kilometer Luftlinie auseinanderlägen, sage nichts zur Ähnlichkeit der Brücken und der Umgebung bei den Brücken aus. Im Weiteren sei auch die vorinstanzliche Feststellung falsch, wonach der

Beschwerdeführer keine Massnahmen ergriffen habe, um sicherzustellen, dass sich in der Umgebung und unter der Brücke keine Hindernisse befunden hätten. Der Beschwerdeführer kenne die Region sehr gut. Im Übrigen bestätige die Tatsache, dass der Helikopter beim Unterfliegen der Brücke nicht auf Hindernisse gestossen sei, das Fehlen von Hindernissen.

## **E. 6.2**

Seinem Urteil legt das Bundesgericht den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat ( Art. 105 Abs. 1 BGG ). Der festgestellte Sachverhalt kann nur erfolgreich gerügt sowie berichtigt oder ergänzt werden, wenn er offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann ( Art. 97 Abs. 1 BGG ; Art. 105 Abs. 2 BGG ; vgl. BGE 149 II 337 E. 2.3 ; 142 I 135 E. 1.6). Die Sachverhaltsfeststellung oder die Beweismittelwürdigung erweist sich als willkürlich, wenn das Gericht den Sinn und die Tragweite eines Beweismittels offensichtlich verkennt, wenn es ohne sachlichen Grund ein wichtiges und entscheidungswesentliches Beweismittel unberücksichtigt lässt oder wenn es auf der Grundlage der festgestellten Tatsachen unhaltbare Schlussfolgerungen zieht. Dass die gezogenen Schlüsse nicht mit der eigenen Darstellung der beschwerdeführenden Partei übereinstimmen, belegt keine Willkür (vgl. BGE 144 II 281 E. 3.6.2; 140 III 264 E. 2.3). Rügt die beschwerdeführende Partei eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsfeststellung, haben ihre Vorbringen den Anforderungen von Art. 106 Abs. 2 BGG zu genügen (vgl. BGE 148 V 366 E. 3.3 ; 147 I 73 E. 2.2).

## **E. 6.3**

Der wesentliche, von der Vorinstanz festgestellte Sachverhalt bestreitet der Beschwerdeführer nicht. Auf den für das Bundesgericht verbindlich festgestellten Sachverhalt ist vorab einzugehen, bevor auf die punktuelle Kritik des Beschwerdeführers - namentlich an den zugrundeliegenden Inspektionsberichten und an der Berücksichtigung zwei anderer, früherer Vorfälle - eingegangen wird (vgl. E. 6.4 ff. hiernach).

### **E. 6.3.1**

Die Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz gründen auf einer Videoaufzeichnung, die ein Passant am 24. Dezember 2021 vom Helikopterflug des Beschwerdeführers gemacht hat. 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 unter den Verfahrensbeteiligten unbestritten, dass die Aufzeichnung den Helikopterflug des Beschwerdeführers vom 24. Dezember 2021 zeigt. Im Weiteren erstellt die Vorinstanz den rechtserheblichen Sachverhalt teilweise aufgrund der Selbstanzeige des Beschwerdeführers vom 26. Dezember 2021. Letzterer 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."

Die Vorinstanz stützt ihre Feststellungen bezüglich des Sachverhalts sowie ihre Beurteilung des Flugs des Beschwerdeführers ferner auf den Bericht von zwei Inspektoren der Sektion Sicherheit Flugbetrieb, Flugbetrieb Helikopter (SBHE) des Bundesamts vom 22. Januar 2022 sowie auf die ergänzende Aktennotiz vom 4. April 2022 eines weiteren Inspektors der SBHE des Bundesamts (vgl. E. 7.2.1-7.2.3 des angefochtenen Urteils).

#### **E. 6.3.2**

Gestützt auf diese Grundlage stellt die Vorinstanz den folgenden rechtserheblichen Sachverhalt fest: Der Beschwerdeführer sei am 24. Dezember 2021 zweimal mit einem Helikopter des Typs R22 nach autorotationsähnlichen Manövern mit erheblicher Geschwindigkeit unter der Rheinbrücke Sennwald-Ruggell hindurchgeflogen und habe anschliessend eine Umkehr-Aufziehkurve in geringer Höhe über die Brücke durchgeführt. Die Distanz zwischen der Unterkante der Brückenplatte und der Wasseroberfläche habe etwa 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 (vgl. E. 7.3.5 des angefochtenen Urteils). Unbestritten sei weiter, dass er mindestens einmal, nämlich vor der ersten Unterquerung der Brücke, ein autorotationsähnliches Manöver durchführt habe. Bei einer Autorotation werde der Hauptrotor des Helikopters nur durch die von unten nach oben durchströmende Luft angetrieben, womit es möglich sei, den Helikopter ohne Antrieb durch den Motor zu landen (vgl. E. 7.3.1 des angefochtenen Urteils). Es könne offenbleiben, ob der Beschwerdeführer auch vor dem zweiten Unterfliegen der Brücke ein autorotationsähnliches Manöver ausgeführt habe, da in der rechtlichen Beurteilung davon ausgegangen werde, dass der Beschwerdeführer nur ein solches Manöver durchgeführt habe (vgl. E. 7.3.2 des angefochtenen Urteils). Im Weiteren sei 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 hindurchgeflogen sei (vgl. E. 7.3.3 des angefochtenen Urteils). Der Beschwerdeführer habe in seiner E-Mail vom 26. Dezember 2021 ausgeführt, er habe das Manöver "ohne lange zu überlegen" ausprobiert. Dies lasse klar darauf schliessen, dass er vor der Unterquerung keine besonderen Vorkehrungen getroffen habe (vgl. E. 7.3.4 des angefochtenen Urteils).

#### **E. 6.4**

Zunächst ist festzuhalten, dass der pauschal vorgetragene Umstand, dass der Beschwerdeführer die Region sehr gut kenne und er beim Unterqueren der Brücke auf keine Hindernisse gestossen sei, der vorinstanzlichen Beweiswürdigung, wonach er vor der Unterquerung der Brücke keine besonderen Vorkehrungen getroffen habe, nicht entgegensteht. Wie bereits im vorinstanzlichen Verfahren macht der Beschwerdeführer sodann geltend, der Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022 sei fehlerhaft, da er die falsche Brücke betreffe. Eine offensichtlich unrichtige Sachverhaltsermittlung kann der Vorinstanz jedoch nicht vorgeworfen werden (vgl. E. 7.2.3 des angefochtenen Urteils). Sie hält zutreffend fest, dass das Bundesamt diesen Mangel des Inspektionsberichts vom 22. Januar 2022 durch die Aktennotiz vom 4. April 2022 behoben habe. Darin sei der Inspektor zum Schluss gekommen, dass die Rheinbrücken Haag-Bendern und Sennwald-Ruggell einen vergleichbaren Zwischenraum aufwiesen, weshalb die Schlussfolgerungen aus dem Inspektionsbericht, der die Rheinbrücke Haag-Bendern betroffen habe, auf die Rheinbrücke Sennwald-Ruggell übertragen werden könnten. Die vorinstanzliche Beweiswürdigung, wonach die beiden Rheinbrücken vergleichbar seien, auch wenn einzelne Unterschiede

bezüglich Masten und Leitungen bestünden, ist vor diesem Hintergrund ohne Weiteres haltbar. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers schliesst die Vorinstanz nicht gestützt auf die blosse Distanz von etwa vier Kilometer Luftlinie auf die Ähnlichkeit der beiden Rheinbrücken. Die Kritik des Beschwerdeführers am Inspektionsbericht vom 22. Januar 2022, an der Aktennotiz vom 4. April 2022 sowie betreffend die Verwechslung der Rheinbrücken ist unbegründet.

#### **E. 6.5**

Der Beschwerdeführer beanstandet sodann, dass die Vorinstanz sein Gesuch vom 3. Dezember 2022 abgewiesen hat, mit dem das Bundesamt zur Einreichung des E-Mail-Verkehrs im Zusammenhang mit der Erneuerung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses verpflichtet werden soll. Die Vorinstanz stellt fest, der E-Mail-Verkehr habe die periodische Erneuerung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses des Beschwerdeführers im Januar 2022 betroffen. Es bestehe kein Bezug zum Verfahren um Erlass verwaltungsrechtlicher Massnahmen aufgrund des Vorfalls vom 24. Dezember 2021. Der Beschwerdeführer zeigt vor Bundesgericht nicht hinreichend auf, weshalb die Vorinstanz den Sachverhalt diesbezüglich offensichtlich unrichtig festgestellt hätte. Zwar gilt nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, dass sich das Akteneinsichtsrecht auf sämtliche verfahrensbezogenen Akten bezieht, die geeignet sind, Grundlage des Entscheids zu bilden. Die Akteneinsicht ist demnach auch zu gewähren, wenn die Ausübung des Akteneinsichtsrechts den Entscheid in der Sache nicht zu beeinflussen vermag (vgl. BGE 144 II 427 E. 3.1.1; 132 V 387 E. 3.2). Der Beschwerdeführer zeigt indes nicht im Rahmen einer hinreichend begründeten Rüge der Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV auf (vgl. Art. 106 Abs. 2 BGG), dass das Dossier betreffend die Erneuerung des medizinischen Tauglichkeitszeugnisses Gegenstand des vorliegenden Verfahrens hätte sein müssen.

#### **E. 6.6**

Der Beschwerdeführer kritisiert ferner, die Vorinstanz habe Dokumente bezüglich zwei weiteren Vorfällen, in welche der Beschwerdeführer als Helikopterpilot verwickelt gewesen sei, nicht beachtet. Diese beiden Vorfälle betreffen Unregelmässigkeiten bei den Eintragungen im Tech Log (Logbuch) eines Helikopters und um eine Aussenlandung im Schutzgebiet B.\_\_\_\_\_. Der Beschwerdeführer lässt indes ausser Acht, dass bereits das Bundesamt in der Verfügung vom 26. Juli 2022 den Lizenzentzug nur mit der Unterquerung der Rheinbrücke Sennwald-Ruggell begründet hat. Die beiden anderen Vorfälle sind nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung gewesen und das Bundesamt hat die beiden weiteren Vorfälle ausdrücklich nicht zur Beurteilung herangezogen. Die Vorinstanz erwägt zutreffend, dass die Führung des Verwaltungsverfahrens in der Verantwortung der zuständigen Behörde liegt. Diese 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, für welche Vorkommnisse sie ein Verwaltungsverfahren eröffnet (vgl. auch Urteile 2C\_597/2024 vom 16. September 2025 E. 6.3.3, zur Publikation vorgesehen; 2C\_561/2022 vom 23. April 2024 E. 7.4.1 f.). Da das Bundesamt lediglich den Vorfall der Unterquerung der Rheinbrücke untersucht hat, ist auch die Vorinstanz nicht gehalten gewesen, die Dokumente bezüglich der beiden anderen Vorfälle beizuziehen und zu beachten. Diese Dokumente stellen nicht Teil des rechtserheblichen Sachverhalts dar, womit die Vorinstanz auch den Untersuchungsgrundsatz von Art. 12 VwVG (SR 172.021) nicht verletzt hat.

## **E. 6.7**

Nach dem Gesagten ist die vorinstanzliche Sachverhaltsermittlung nicht als offensichtlich unrichtig zu beanstanden. Diese erweist sich für das Bundesgericht als verbindlich (vgl. Art. 105 Abs. 1 BGG ).

## **E. 7**

Der Beschwerdeführer beanstandet den Entzug seiner Fluglizenz für zwei Monate. Die Voraussetzungen für einen Lizenzentzug seien nicht erfüllt.

### **E. 7.1**

Der Beschwerdeführer stellt sich auf den Standpunkt, er habe mit der Unterquerung der Rheinbrücke zwischen Sennwald und Ruggell keine konkrete Gefahr geschaffen. Es bestehe keine Rechtsgrundlage, die das Unterqueren einer Brücke mit dem Helikopter verbiete. Zwischen dem Vorfall am 24. Dezember 2021 und dem angefochtenen Urteil vom 7. April 2025, so der Beschwerdeführer weiter, lägen mehr als dreieinhalb Jahre. Er habe bis heute 2'400 zusätzliche Flugstunden Flugerfahrung, davon 1'000 Flugstunden in Schulungsflügen als Instruktor. Diese Aspekte hätten bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit des Lizenzentzugs keine Beachtung gefunden. Dem Entzug der Fluglizenz für zwei Monate fehle es an einer Rechtsgrundlage und dieser sei nicht verhältnismässig.

### **E. 7.2**

Gemäss Art. 1 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) richten sich die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge in erster Linie nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (lit. a; vgl. auch E. 4.2 hiervoor) und ergänzend nach der vorliegenden Verordnung (lit. b).

#### **E. 7.2.1**

Luftfahrzeuge dürfen nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise betrieben werden, sodass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden (vgl. SERA.3101 der Durchführungsverordnung [EU] Nr. 923/2012). Bei Sichtflügen gelten sowohl am Tag als auch in der Nacht die Mindestflughöhen gemäss SERA.5005 lit. f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (vgl. Art. 28 VRV-L ; vgl. auch SERA.3105 der Durchführungsverordnung [EU] Nr. 923/2012). Die Mindestflughöhe für Sichtflüge beträgt 300 Meter beziehungsweise 150 Meter über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 Meter beziehungsweise 150 Meter zum Luftfahrzeug (vgl. SERA.5005 lit. f der Durchführungsverordnung [EU] Nr. 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 (vgl. SERA.5005 lit. f der Durchführungsverordnung [EU] Nr. 923/2012; vgl. auch Art. 28 Abs. 2 lit. b, lit. d und lit. f VRV-L ).

#### **E. 7.2.2**

Der Kommandant eines Luftfahrzeuges hat alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen des Luftfahrzeughalters zu wahren (vgl. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges [SR 748.225.1]). Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant (vgl. Art. 3 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges).

### **E. 7.3**

Es liegt auf der Hand, dass, wie die Vorinstanz dem Bundesamt folgend anführt, die Unterquerung einer Brücke mit einem Helikopter in jedem Fall mit einer gesteigerten Gefahr verbunden ist.

#### **E. 7.3.1**

Unabhängig davon, wie schnell der Beschwerdeführer genau unter der Brücke hindurchflog, hatte er nach der verbindlichen Feststellung der Vorinstanz dabei lediglich je ca. 3.5-4.5 Meter Abstand zum Wasser und zur Brückenunterseite. Der Beschwerdeführer bestreitet nicht, dass unter diesen Umständen bereits eine Windböe, ein geringer Steuerimpuls oder eine kleine Veränderung der Luftströmung genügt hätte, um zu einem Zusammenstoss des Helikopters oder von Teilen des Helikopters mit dem Wasser oder der Brücke zu führen. Bereits im Falle einer Berührung des Helikopters mit dem Wasser, dem Flussbett oder der Brücke bestand, wie die Vorinstanz zutreffend erwägt, eine konkrete Gefahr für Leib und Leben - d. h. für ihn selbst, für Personen in den Fahrzeugen auf der Brücke oder Fussgänger am Flussufer - sowie eine konkrete Gefahr für Sachen Dritter (Helikopter, Brücke, Fahrzeuge etc.) durch vom Helikopter weggeschleuderte Teile. Bei einer Kollision des Helikopters insbesondere mit der Brücke wäre die Gefahr zudem ungleich höher gewesen. Im vorliegenden Fall schuf der Beschwerdeführer entgegen seiner Auffassung eine konkrete Gefahr, da sich zum Zeitpunkt der Unterquerung unbestrittenermassen mindestens eine Person in der Nähe der Brücke befand. Soweit der Beschwerdeführer unter Einreichung der E-Mail vom 7. März 2022 darzutun versucht (vgl. E. 2.2 hiervor), er habe keine konkrete Gefahr geschaffen, ist er nicht zu hören. Der Umstand, dass die Bundesanwaltschaft keine Untersuchung wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB einleitete, vermag die vorliegende Beurteilung nicht infrage zu stellen. In die Beurteilung einzubeziehen ist zudem, dass der Beschwerdeführer nicht nur einmal, sondern zweimal unter der Brücke hindurchflog. Die Schlussfolgerung der Vorinstanz, dass der Beschwerdeführer den Helikopter durch die zwei Unterquerungen der Brücke in riskanter Weise manövrierte, sodass Menschenleben und Sachen Dritter gefährdet waren, ist nicht zu beanstanden.

#### **E. 7.3.2**

Erschwerend kommt hinzu, dass der Beschwerdeführer nach den verbindlichen vorinstanzlichen Feststellungen keine besonderen Vorkehrungen traf, um die konkret geschaffene Gefahr zu reduzieren (vgl. E. 6.4 hiervor). Sein Vorbringen, er kenne die Region sehr gut, ändert nichts daran, dass er nicht abklärte, wie sich die Situation konkret präsentierte. Wie die Vorinstanz zu Recht hinweist, hätte er allfällige temporäre Installationen, Seile, Angelleinen oder nicht ohne Weiteres sichtbare Leitungen unter der Brückenplatte erst spät oder gar nicht wahrgenommen, was das Risiko der Flüge unter der Brücke hindurch erhöhte. Nach der Unterquerung der Brücke zog der Beschwerdeführer den Helikopter überdies 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 zu Recht ausführt, zudem 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. Die Vorinstanz stellt in diesem Zusammenhang im Übrigen unbestrittenermassen fest, dass auf der Videoaufzeichnung denn auch zu sehen sei, dass ein

Auto in dem Moment auf die Brücke gefahren sei, als der Beschwerdeführer den Helikopter nach der Unterquerung in die Höhe gezogen habe. Dies spricht ebenso dafür, dass der Beschwerdeführer eine konkrete Gefahr schuf.

### **E. 7.3.3**

Nach dem Dargelegten ist nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanz zum Schluss gekommen ist, der Beschwerdeführer habe am 24. Dezember 2021 mit dem zweimaligen Unterfliegen der Rheinbrücke Sennwald-Ruggell gegen die Vorschriften von SERA.3101 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 verstossen, wonach Luftfahrzeuge nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise betrieben werden dürfen, sodass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

### **E. 7.4**

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 lit. f der Durchführungsverordnung (EU) 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 des Bundesamts lag ebenfalls nicht vor. Der Beschwerdeführer hielt 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 lit. f der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 darstellt. Im Weiteren wahrte der Beschwerdeführer durch die Gefährdung des gemieteten Helikopters auch die Interessen des Luftfahrzeughalters nicht und verletzte damit seine Pflichten als Kommandant gemäss Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges.

### **E. 7.5**

Nach dem Gesagten liegen mehrere Verletzungen der Vorschriften des Luftfahrtrechts im Sinne von Art. 92 LFG vor. Das Bundesamt ist damit veranlasst und berechtigt gewesen, gegen den Beschwerdeführer Massnahmen nach diesem Artikel zu ergreifen. Das Vorbringen des Beschwerdeführers, es fehle an einer Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Massnahme, ist nicht zu hören.

#### **E. 7.5.1**

Der Beschwerdeführer bestandet vor Bundesgericht den Lizenzentzug als solchen nicht. Er stellt sich lediglich auf den Standpunkt, für die Anordnung einer Massnahme bestehe kein Raum, da ihm kein Fehlverhalten vorgeworfen könne. Dass dem Beschwerdeführer ein Fehlverhalten zur Last gelegt werden kann, wurde soeben dargelegt (vgl. E. 7.3 f. hiervor). Der Entzug der Fluglizenz im Sinne eines Warnungsentzugs ist geeignet, den Beschwerdeführer von der Begehung weiterer Regelverstösse abhalten. Mit dem zweimaligen Unterfliegen einer niedrigen Brücke hat der Beschwerdeführer grundlegende Verkehrs- und Betriebsregeln mehrfach vorsätzlich verletzt und damit gegen elementare Gebote zur Wahrung der Flugsicherheit verstossen.

#### **E. 7.5.2**

Wie die Vorinstanz zutreffend erwägt, liegt kein leichtes Fehlverhalten vor. Angesichts der Schwere des Fehlverhaltens und der konkret geschaffenen Gefahr erweist sich die Entzugsdauer von zwei Monaten trotz des bisher ungetrübten Leumunds als

verhältnismässig. Dass der Beschwerdeführer bis heute weitere 2'400 Flugstunden, davon 1'000 Flugstunden als Instruktor, absolviert habe, ändert, wie bereits die Vorinstanz zutreffend erwogen hat, daran nichts. Die vorinstanzliche Verhältnismässigkeitsprüfung erweist sich als bundesrechtskonform. Soweit der Beschwerdeführer mit dem Hinweis, zwischen dem Vorfall am 24. Dezember 2021 und dem angefochtenen Urteil vom 7. April 2025 lägen mehr als dreieinhalb Jahre, das Beschleunigungsgebot ansprechen will (vgl. dazu BGE 151 II 475 E. 12), fehlt es an einer hinreichend begründeten Rüge der Verletzung von Art. 29 Abs. 1 BGG (vgl. Art. 106 Abs. 2 BGG ). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Beschwerdeführer nicht nur vor Bundesgericht (vgl. Bst. C.a f. hiervor), sondern auch bei der Vorinstanz um Sistierung des Verfahrens ersucht hat (vgl. Bst. B.b f. hiervor).

#### **E. 7.6**

Im Lichte des Gesagten ist das vorinstanzliche Urteil zu bestätigen. Dass das Bundesamt für den Vorfall vom 24. Dezember 2021 einen zweimonatigen Entzug der Fluglizenz angeordnet hat, ist nicht zu beanstanden.

#### **E. 8**

Im Ergebnis erweist sich die Beschwerde als unbegründet, weshalb sie abzuweisen ist, soweit darauf eingetreten wird.

Diesem Verfahrensausgang entsprechend trägt der Beschwerdeführer die Gerichtskosten ( Art. 66 Abs. 1 BGG ). Parteientschädigungen sind nicht geschuldet ( Art. 68 Abs. 1 und Abs. 3 BGG ).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.