

**Die Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherungsgesetz kann von der Lizenzbehörde auch dann verneint werden, wenn der Bewerber wegen allgemeiner Straftaten (hier: versuchter Betrug und Urkundenfälschung) verurteilt wurde, die keinerlei Zusammenhang mit dem Zweck des LuftSiG – Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen – aufweisen.**

**Das gilt – mit der Folge der Lizenzverweigerung – selbst dann, wenn der Bewerber die praktische Prüfung bereits abgelegt hat.**

Angewandte Normen: § 7 LuftSiG,  
§§ 4 Abs. 1 S. 2 Nrn. 3 und 4 LuftVG;  
§§ 46 Abs. 1 Nr. 1, 51 Abs. 1 BZRG

Gericht: VG Magdeburg, Urt. vom 23.01.2012, Az.: 1 A 382/10

Veröffentlicht in: unveröffentlicht

---

### **Zum Sachverhalt:**

Der Kläger begehrt die Feststellung seiner luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit.

Er ist Flugschüler und strebt den Besitz einer Lizenz für Privatluftzeugführer an. Aus diesem Grunde beantragte der Kläger mit Schreiben vom 19.07.2010 die Durchführung einer Zuverlässigkeitsprüfung für Luftfahrer durch die Luftsicherheitsbehörde. Die hierauf vom Beklagten angestellten Ermittlungen ergaben, dass der Kläger mit Strafbefehl des Amtsgerichts D-Stadt vom 04.05.2009, rechtskräftig seit dem 23.12.2009, wegen eines versuchten Betruges in Tateinheit mit Urkundenfälschung zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 50 Euro, verurteilt worden war.

Der Beklagte teilte mit Schreiben vom 02.09.2010 dem Kläger mit, er hege unter Berücksichtigung der Verurteilung des Klägers wegen versuchten Betruges in Tateinheit mit Urkunden-

fälschung Zweifel an der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers und gab ihm Gelegenheit, hierzu bis zum 24.09.2010 Stellung zu nehmen und die

bestehenden Zweifel an seiner Zuverlässigkeit auszuräumen. Von dieser Möglichkeit machte der Kläger mit Schreiben vom 08.09.2010 Gebrauch. In dem Schreiben führte er aus, die Verurteilung resultiere aus einer falschen Beratung eines privaten Arbeitsvermittlers und eigenen falschen Handeln. Das Verfahren sei abgeschlossen und er habe die Konsequenzen daraus gezogen. Es sei ihm klar, im Tatzeitpunkt nicht richtig gehandelt zu haben. Die Begehung der Tat tue ihm Leid. Er habe den Kontakt zu dem privaten Arbeitsermittler abgebrochen und träge seine Personalentscheidungen seitdem selbst.

Mit Bescheid vom 24.09.2010 stellte der Beklagte die Unzuverlässigkeit des Klägers aufgrund der Vorbe-

strafung fest, machte weiter Ausführungen zu deren Verwertbarkeit und Bedeutung für die Beurteilung der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit und ging auf die einzelnen Einwendungen des Klägers ein.

Am 07.10.2010 hat der Kläger Klage beim Verwaltungsgericht Magdeburg erhoben und trägt neben seinem Vorbringen bei der behördlichen Anhörung ergänzend vor: Das von ihm begangene Vergehen habe keinen unmittelbaren sicherheitsrelevanten Bezug zur Ausübung als Luftfahrer. Es müssten bei der Zuverlässigkeitsprüfung auch die einzelnen Umstände der Tat gesehen werden. Nicht alle Umstände der Tat seien dem Kläger anzulasten. Sein Arbeitsverhältnis sei äußerst problematisch gewesen. Auch müssten die Lebensumstände des Klägers gesehen werden. Er sei vor der abgeurteilten Tat nicht vorbestraft gewesen. Er sei in der Gastronomie tätig und sei schon aus diesem Grunde sehr besonnen im Umgang mit der Öffentlichkeit. Bei der Ausübung seines Berufs müsse er täglich

Waren kontrollieren und für die Gesundheit seiner Kunden eintreten. Er habe seit Jahren mehrere Arbeitnehmer beschäftigt. Er sei ein aktives Mitglied in der Gesellschaft und engagiere sich in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens. Außerdem seien die Tat und die Verurteilung des

Klägers schon längere Zeit bekannt und hätten auch dazu führen müssen, dass er nicht zur praktischen Prüfung zugelassen wird.

Der Kläger beantragt sinngemäß,

die Beklagte unter Aufhebung des Bescheides vom 24.09.2010 zu verpflichten, festzustellen, dass der Kläger zuverlässig im Sinne von § 7 LuftSiG ist.

Der Beklagte beantragt unter Verteidigung des angefochtenen Bescheides,

die Klage abzuweisen.

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhaltes und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die Gerichtsakte und den beigezogenen Verwaltungsvorgang des Beklagten verwiesen. Diese Unterlagen waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung und der Entscheidungsfindung.

### Aus den Gründen:

Die Klage hat keinen Erfolg.

Die Ablehnung des Antrages, die Zuverlässigkeit des Klägers nach § 7 LuftSiG festzustellen, mit Bescheid des Beklagten vom 24.09.2010 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Feststellung, er sei zuverlässig i. S. v. § 7 LuftSiG.

Gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG hat die Luftsicherheitsbehörde zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs die Zuverlässigkeit u. a. bei Luftfahrern i. S. d. § 4 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 1 - 3 und 5 LuftVG zu überprüfen. Nach § 7 Abs. 2 LuftSiG erfolgt die Überprüfung auf Antrag des Betroffenen.

Die einschlägigen Bestimmungen des LuftSiG sind mit dem GG zu vereinbaren. Insbesondere sind sie unbeschadet der fehlenden Zustimmung des Bundesrates zum Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherungsaufgaben ordnungsgemäß zustande gekommen.

Das Bundesverfassungsgericht selbst hat in seiner Entscheidung zur Verfassungswidrigkeit der sog. "Abschussermächtigung" vom 15.02.2006 (1 BvR 357/06; NJW 2006, 751) die Frage der Zustimmungspflichtigkeit des Luftsicherheitsgesetzes offen gelassen.

Gemäß Art. 87 d Abs. 2 GG bedarf es einer Zustimmung des Bundesrates, wenn durch Bundesgesetz Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung, die nach Art. 87 Abs. 1 Satz 1 GG primär in bundeseigener Verwaltung geführt werden, den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden. Das Luftsicherheitsgesetz überträgt in § 16 Abs. 2 LuftSiG den Ländern Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung, nämlich die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden, die in § 2 LuftSiG näher umschrieben sind. Allerdings oblagen bestimmte Luftsicherheitsaufgaben schon bisher nach dem Luftverkehrsgesetz den Ländern. Denn gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG a. F. war den Ländern bereits die Aufgaben der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs mit Zustimmung des Bundesrates als Auftragsangelegenheit übertragen worden. Im Rahmen dieser Aufgabenzuweisung waren die Länder seit jeher für die Überprüfung der Zuverlässigkeit eines bestimmten Personenkreises mit besonders sicherheitsrelevantem Bezug zuständig (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und § 29 d Abs. 1 Nr. 2 LuftVG a. F.). Durch

das Luftsicherheitsgesetz wurde lediglich der Kreis derjenigen Personen, die sich einer Überprüfung ihrer Zuverlässigkeit ohne konkreten Anlass unterziehen müssen, auf Luftfahrer im Sinne von § 4 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erweitert, ohne dass dadurch erstmals eine neuartige Aufgabe auf die Länder übertragen wurde. Allein die Erweiterung des periodisch zu überprüfenden Personenkreises stellt keine den Ländern neu übertragene Aufgabe dar. Mit dem Luftsicherheitsgesetz hat der Gesetzgeber im gesteigerten Bewusstsein von Nähe und Grad des Gefährdungspotentials lediglich weitergreifend und strenger ausgeformt, was in allgemeiner Weise bereits galt (VG Ansbach, U. v. 16.11.2007 – AN 10 K 07.00725 -, zitiert nach juris, Rdnr. 42 m. w. N., vgl. auch OVG NRW, U. v. 22.11.2007 – 20 38/05.AK -, zitiert nach juris, Rdnr. 32 – 39 mit weitergehender Begründung).

Aus Art. 84 Abs. 1 GG kann sich eine Zustimmungsbedürftigkeit des Luftsicherheitsgesetzes schon deshalb nicht ergeben, weil die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden von den Ländern im Auftrage des Bundes und nicht als eigene im Sinne des Art. 83 GG ausgeführt werden (vgl. § 16 Abs. 2 LuftSiG). Der Anwendungsbereich des Art. 84 Abs. 1 GG ist nicht eröffnet (vgl. VG Ansbach, U. v. 16.11.2007 a. a. O., zitiert nach juris, Rdnr. 43 m. w. N.).

Auch aus Art. 85 Abs. 1 GG ergibt sich keine Zustimmungspflichtigkeit. Demnach bedarf der Zustimmung des Bundesrates im Bereich der vorliegenden Auftragsverwaltung die Einrichtung der Behörden. In diese "Einrichtungsbefugnis" der Länder greift das Luftsicherheitsgesetz aber nicht ein, da es keine neuen Landesbehörden vorschreibt, sondern die Einrichtung und die Ausgestaltung der "Luftsicherheitsbehörden" bleibt in der Organisationshoheit der Länder (vgl. VG Ansbach, U. v. 16.11.2007 a. a. O., zitiert nach juris, Rdnr. 44 m. w. N.).

Auch soweit § 7 LuftSiG verfassungswidrig sein sollte, kann der Kläger von dem Beklagten keine Entscheidung verlangen, die auf einem verfassungswidrigen Gesetz beruht.

Soweit § 7 LuftSiG verfassungsgemäß ist, hat der Antrag des Klägers keinen Erfolg, weil der Beklagte zu Recht von der luftsicherungsrechtlichen Unzuverlässigkeit

des Klägers im Zeitpunkt seiner Entscheidung ausgegangen ist.

Zuverlässig i. S. d. § 7 LuftSiG, der die bisherige Regelung zu § 29 d LuftVG ersetzt (BT-Drs. 15/2361 zu § 7, 1. Absatz), ist nur, wer die Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen. Die Zuverlässigkeit im luftsicherungsrechtlichen Sinn ist bereits dann zu verneinen ist, wenn hieran auch nur geringe Zweifel bestehen, da das gerade beim Luftverkehr hohe Gefährdungspotential und die Hochrangigkeit der zu schützenden Rechtsgüter dies erfordert. Be-

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
**www.PilotUndRecht.de**

zugspunkt der Überprüfung der Zuverlässigkeit muss sein, ob Grund für die Annahme bestehe, beim Überprüfen sei aktuell oder künftig ein Verstoß gerade gegen die Anforderungen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten (vgl. VG Ansbach, U. v. 16.11.2007 a. a. O., zitiert nach juris, Rdnr. 26 m. w. N.).

Das der Verurteilung zugrunde liegende Verhalten des Klägers lässt berechtigt daran zweifeln, dass der Kläger die uneingeschränkte Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen. Der Kläger hat einen Gesetzesverstoß in der qualifizierten Form einer Straftat begangen, wodurch er gezeigt hat, dass er nicht fähig oder willens ist, auch die nicht strafbewehrte Rechtsordnung stets zu respektieren.

Der versuchte Betrug und die Urkundenfälschung können gemäß § 51 Abs. 1 BZRG bei der Beurteilung der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit berücksichtigt werden. Denn im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung über die luftsicherungsrechtliche Zuverlässigkeit des Klägers war die für die Verurteilung des Klägers gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 1 BZRG fünf Jahre betragende Tilgungsfrist noch nicht abgelaufen. Erst wenn die Eintragung über die Verurteilung im Register getilgt ist oder sie zu tilgen ist, dürfen die Tat und die Verurteilung dem Betroffenen im Rechtsverkehr nicht mehr vorgehalten werden und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden (§ 51 Abs. 1 BZRG).

Der vom Kläger begangene Betrugsversuch und die Urkundenfälschung stellen für die Bewertung der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit bedeutende Delikte dar. Zwar stehen – wie dem Kläger einzuräumen ist – diese beiden Straftatbestände in keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Luftverkehr.

Die Feststellung der Zuverlässigkeit ist nach der eindeutigen gesetzlichen Bewertung nicht erst dann möglich, wenn sich konkrete gewichtige Sicherheitsrisiken durch den Betroffenen positiv feststellen lassen. Da bereits geringe einschlägige Zweifel der Feststellung der Zuverlässigkeit entgegenstehen, ist sie vielmehr schon dann zu verneinen, wenn mit Blick auf ein strafbares Verhalten ausreichend begründete Anknüpfungspunkte auf charakterliche und persönliche Schwächen deuten, die sich auf die Luftsicherheit gefährdend auswirken können. Das gilt auch, wenn die Straftaten als solche in keinem Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen. Eine Gefährdung des Luftverkehrs kann ebenso dadurch eintreten, dass eine Person Dritten, sei es mit oder ohne Kenntnis der wahren Motive, zur Überwindung relevanter Sicherheitsvorgaben hilft (VG Düsseldorf, GB. v. 19.10.2011 – 6 K 4473/10 -, zitiert nach juris, Rdnr. 41 m. w. N.). Auch solche Straftaten wie Betrugsversuch und Urkundenfälschung, die keinen unmittelbaren Bezug zu luftsicherheitsrelevanten Vorgaben auf-

weisen, können Zweifel an der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit begründen. Denn eine Gefährdung des Luftverkehrs kann auch dadurch eintreten, dass eine Person, die Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen eines Flughafens oder die aufgrund ihrer Tätigkeit Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat, ihre Kenntnisse von Betriebsabläufen und Sicherheitsmaßnahmen an Außenstehende Dritte weitergibt oder diesen den Zutritt zum Flughafen ermöglicht, sei es mit oder ohne Kenntnis der wahren Motive der Dritten (VG Düsseldorf, GB. v. 19.10.2011 – 6 K 4473/10 -, zitiert nach juris, Rdnr. 57 m. w. N.).

Mit der Begehung des Betrugsversuchs und der Urkundenfälschung verfolgte der Kläger in seinem Umfeld das Ziel, für sich selbst einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu erlangen und das Vermögen eines anderen durch die Vorspiegelung falscher Tatsachen und die Erregung und Aufrechterhaltung eines Irrtums zu beschädigen. Er hat sich von seiner Tat auch nicht davon abhalten lassen, dass es sich beim Geschädigten um eine öffentliche Stelle handelte. Daraus durfte der Beklagte zu Recht den Schluss ziehen, dass der Kläger nicht nur die Unverletzlichkeit der Rechtsordnung, sondern auch der Einrichtungen des Staates nicht uneingeschränkt respektiert.

Dazu kommt die Täuschung durch den Gebrauch von unechten Urkunden im Rechtsverkehr. Der Kläger hat vier Rechnungen gefälscht. Daraus kann kein zufälliges oder durch besondere Umstände begünstigtes Handeln abgeleitet werden. Dieses Verhalten spricht vielmehr für eine geplante Begehung der Straftaten. Denn von der ersten Überlegung über das Fertigen der ersten Fälschung bis zum Einreichen von letztlich vier gefälschten Rechnungen muss eine gewisse Zeitspanne vergangen sein. Während dieser Zeitspanne war das Unrechtsbewusstsein des Klägers nicht stark genug ausgeprägt, um ihn von der Begehung der Straftaten abzuhalten.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite  
**www.PilotUndRecht.de**

Das Motiv des Klägers für die vom ihm begangenen Straftaten war das Verschaffen eines persönlichen Vorteils. Dabei hat er die Schädigung Dritter in Kauf genommen. Dieses Motiv kann sich jederzeit und auch außerhalb seines Umfeldes wieder einstellen. Bei den beabsichtigten

Vormögensvorteilen von 175,00 € bis 2.350,00 € handelt es sich um keine Bagatellobträge.

Der Kläger sieht offenbar eine gewisse Mitschuld bzw. Ursache für sein Fehlverhalten bei dem privaten Arbeitsvermittler. Es mag zutreffen, dass der dem Kläger von der Agentur vermittelte Arbeitnehmer nicht geeignet erschien und dessen Entlassung vor Ablauf des Zeitraums, von dem der Qualifikationszuschuss abhing, für den Kläger unumgänglich war. Allein die Möglichkeit, dass der Kläger sich durch die Aussicht auf persönliche Vorteile durch Dritte zu unrechtmäßigem Verhalten verleiten oder anstiften lassen könnte, ist in Bezug auf die Luftsicherheit sehr

bedenklich und weckt berechtigte Zweifel an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers.

Ausweislich der im gerichtlichen Verfahren verwertbaren Sachverhaltsermittlung des Beklagten ergaben sich jedoch keine Anhaltspunkte für Anstiftung, Mitwirkung oder sonstige Beteiligung anderer Personen. Vielmehr hat der Kläger die Tat selbst und allein begangen.

Positiv wirken sich die Einsichtigkeit des Klägers und seine Reue aus sowie der Umstand, Konsequenzen aus der begangenen Straftat gezogen zu haben. Zu seinem Gunsten ist hingegen nicht zu bewerten, das es sich um versuchten – und nicht um vollendeten – Betrug gehandelt hat. Denn das ist nicht der Verdienst des Klägers, sondern der Aufmerksamkeit bei der ARGE zu verdanken.

Diese Einzelumstände des vom Kläger begangenen strafbaren Verhaltens deuten auf eine charakterliche Schwäche des Klägers hin, die ihm die Notwendigkeit der Einhaltung bestehender Vorschriften sowie die Bedeutung und Hochrangigkeit wichtiger Rechtsgüter nicht bewusst werden lässt.

Die für den Kläger sprechenden Umstände (strafrechtliche Unvorbelastetheit, strafrechtliche Unauffälligkeit nach der Verurteilung, sowie berufliche und gesellschaftliche Aktivitäten des Klägers) vermögen die bestehen Zweifel an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers nicht auszuräumen. Denn bereits die einmalige Begehung eines Betrugsversuchs in Tateinheit mit Urkundenfälschung des Klägers begründet – wie bereits ausgeführt – erhebliche Zweifel an der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit. Wegen des mit dem Luftverkehr verbundenen außerordentlich hohen Gefährdungspotentials und des hohen Ranges der gefährdeten Rechtsgüter kann die für seine berufliche Tätigkeit erforderliche gewerbliche bzw. gaststättenrechtliche Zuverlässigkeit (§§ 4 Abs. 1 Nr. 1 GaststättenG, 35 Abs. 1 GewO) nicht mit der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit i. S. v. § 7 LuftSiG gleichgesetzt werden. Denn die luftsicherungsrechtliche Zuverlässigkeit fehlt bereits dann, wenn auch nur die geringsten Zweifel an der Rechtstreue des Betroffenen nicht ausgeräumt sind.

Mit der Ablehnung der Feststellung der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit setzt sich der Beklagte auch nicht in Widerspruch mit seinem bisherigen Verhalten. Denn die luftsicherungsrechtliche Zuverlässigkeit des Klägers war nicht Gegenstand der von ihm am 19.07.2010 abgelegten praktischen Prüfung. Diese Prüfung ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 LuftVG i. V. m. §§ 2, 1 LuftPersV eine Voraussetzung für die Erlaubnis zum Führen von Luftfahrzeugen. Die Gegenstände dieser Prüfung sind in §§ 2, 1 LuftPersV geregelt. Eine Zuverlässigkeitsprüfung i. S. v. § 7 LuftSiG ist in diesen Vorschriften nicht aufgeführt. Vielmehr erfolgt die Zuverlässigkeitsprüfung

außerhalb der praktischen Prüfung. Dafür, dass die Zuverlässigkeitsprüfung nicht Bestandteil der praktischen Prüfung ist, spricht auch, dass sie neben der Prüfung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 LuftVG in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, 2. Alt. LuftVG als weitere Voraussetzung für die Erlaubnis zum Führen von Luftfahrzeugen normiert ist. Wäre die luftsicherungsrechtliche Zuverlässigkeit bereits Bestandteil der Prüfung i. S. v. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 LuftVG so wäre ihre ausdrückliche Aufführung in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, 2. Alt. LuftVG nicht erforderlich.

Dafür, dass der Beklagte bei der Ablegung der praktischen Prüfung des Klägers nicht von dessen luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit i. S. v. § 7 LuftSiG ausgegangen ist, spricht, dass der Kläger noch am Tage der praktischen Prüfung auf den Hinweis des Prüfers die Durchführung der Zuverlässigkeitsprüfung beantragt hat.

Aber selbst dann, wenn der Beklagte bei der praktischen Prüfung von der luftsicherungsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers ausgegangen wäre, könnte der Kläger hieraus keinen Anspruch auf die von ihm begehrte Zuverlässigkeitsfeststellung ableiten. Denn die mit dem Luftsicherungsgesetz geschützte Interesse an der Sicherheit des Luftverkehrs (§ 1 LuftSiG) sind so gewichtig, dass sie etwaige gegenteilige Vertrauensschutzinteressen des Klägers überwiegen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus den §§ 167 VwGO, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Streitwertentscheidung hat ihre Grundlage in § 52 Abs. 2 GKG. Es ist der Auffangstreitwert zugrunde zu legen, weil nicht erkennbar ist, welche konkrete Bedeutung die Rechtsverfolgung für den Kläger hat.

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite  
**[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)**