

Ein Beauftragter für Luftaufsicht darf auch an einem nicht kontrollierten Flugplatz ein konkretes Startverbot aussprechen.

Angewandte Normen: § 27c, § 27e, § 27d, § 27f, § 29 Abs. 2, § 29 Abs. 1 und 2 LuftVG, § 28 Abs. 1 S. 1 LuftVO

Gerichte: **2. INSTANZ:** BayVGH München 20. Senat, Urt. v. 27.11.2001, Az.: 20 B 01.990

3. INSTANZ: BGH, Beschl. v. 17.04.2002, Az.: 3 B 36/02

Veröffentlicht in: ZLW 2003, 124-130 (nur 2. Instanz)

2. INSTANZ (VGH München):

Zum Sachverhalt:

Der Kläger zu 1 startete am 2. März 1999 um 10.54 Uhr, der Kläger zu 2 am 10. März 1999 um 15.55 Uhr vom Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene (Start- und Landebahnlänge: ca. 900 m) trotz eines vom Beauftragten für Luftaufsicht (Luftaufsichtsstelle am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene) wegen schwieriger Witterungs- und Sichtverhältnisse angeordneten Startverbots (und der Erklärung dessen sofortigen Vollzugs) mit weiteren Personen zu einem Flug nach Speyer bzw. nach Stuttgart. Der Beauftragte für Luftaufsicht stellte auf der Piste des Verkehrslandeplatzes jeweils Sichtweiten zwischen 300 m und 600 m fest, so dass ein Start nach den geforderten Sichtflugbedingungen nicht möglich sei. Ein Sichtkontakt vom Startpunkt 12 zum Startpunkt 30 (900 m Entfernung) sei nicht möglich gewesen.

Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene gehört zu den nicht kontrollierten Flugplätzen (und unterfällt somit nicht § 27 c Abs. 2 Nr. 1 LuftVG). Die Aufgaben der allgemeinen Luftfahrt werden dort von einem (vom Beklagten beliebigen) Beauftragten für Luftaufsicht wahrgenommen, der zugleich als Bediensteter der Stadt Coburg als Vertreter für die Platzhalterin tätig ist. Seit Oktober 2001 ist der Verkehrslandeplatz für das Instrumentenflugverfahren zugelassen (mit dem nunmehr sich anschließenden Luftraum F).

Bei den beiden am 2. März/10. März 1999 geflogenen Luftfahrzeugen handelte es sich um einmotorige Maschinen der Firma B... Flugservice GmbH, bei der die beiden Kläger als Piloten beschäftigt sind. Für beide Luftfahrzeuge (Typ TBM 700, amtl. Kennzeichen: ... und Typ Super KingAir, amtl. Kennzeichen: ...) gibt es bei Flügen der Kläger Ausnahmen über die Zulassung von Starts und Landungen für Zeiten, an denen die Luftaufsichtsstelle nicht besetzt ist bzw. der Beauftragte für Luftaufsicht sich nicht am Verkehrslandeplatz aufhält (Schreiben der Stadt Coburg vom 17.12.1998). Beide Luftfahrzeuge haben ein Abfluggewicht von mehr als 2,0 t. Die Stadt Coburg ist Platzhalterin/Betreiberin des Verkehrslandeplatzes Coburg-Brandensteinebene (Bescheide der Regierung von Mittelfranken Luftamt Nordbayern vom 29.12.1988 und vom 17.5.1994: Flugbetrieb nach VFR-

Bedingungen, höchstzulässige Flugmasse 2,0 t; bis 5,7 t, wenn die Platzhalterin die Zustimmung erteilt/vorherige Genehmigung PPR).

Die Wetterinformation des Deutschen Wetterdienstes staffelt die Sichtflugmöglichkeiten nach abgestuften Kriterien (Flugbetrieb möglich von Charly = C = Sichtweite am Boden 10 km und keine Wolken bis Mike = M = Sichtweite am Boden weniger als 3 km, mindestens jedoch 1,5 km und/oder Wolken unter 1000 ft, jedoch nicht unter 500 ft); nach Sichtflugregeln nicht mögliche Flüge sind gekennzeichnet mit X-PAY (X = geschlossen/ bei horizontaler Sichtweite am Boden von we-

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

niger als 1,5 km und/oder Wolken unter 500 ft).

Wegen der genannten Vorgänge im März 1999 leitete die Staatsanwaltschaft Coburg gegen die Kläger ein Ermittlungsverfahren ein. Das Landgericht Coburg verurteilte die Kläger im Berufungsverfahren (Urteil vom 19.12.2000) wegen einer vorsätzlichen Ordnungswidrigkeit nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 i. V. mit § 29 LuftVG (Zuwiderhandlung gegenüber im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Verfügungen). Einen Verstoß gegen § 60 Nr. 4 i. V. mit § 25 LuftVG (Starten außerhalb eines für das Luftfahrzeug genehmigten Flugplatzes) verneinte das Landgericht und hob das erstinstanzielle Urteil des Amtsgerichts Coburg (vom 18. Januar 2000) insoweit auf. Die amtlichen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 12. März bzw. 23. März 1999 gehen davon aus, dass am 2. März 1999 am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene um 11.54 Uhr zumindest zeitweise eine Sicht von weniger als 1000 m herrschte, ehe sich nach Durchzug der tiefsten Wolken wieder eine Sichtbesserung einstellen konnte; dies gilt auch für den 10. März 1999, wobei sich eine Sichtbesserung kaum vor 18.00 Uhr ergeben konnte. Beide Male wurde von der Luftberatungszentrale Süd des Deutschen Wetterdienstes das Gebiet am Verkehrslandeplatz in der Vorhersage der Sichtflugmöglichkeiten als für die allgemeine Luftfahrt geschlossen (= X) eingestuft.

Mit Schriftsatz vom 7. Oktober 1999 ließen die Kläger Feststellungsklage zum Verwaltungsgericht Ansbach erheben, das den Rechtsstreit an das Verwaltungsgericht Bayreuth verwies (Beschluss vom 21.10.1999). Sie beantragten festzustellen, dass die am 2. und 10. März 1999 den Klägern gegenüber ausgesprochenen Startverbote rechtswidrig waren. Zur Begründung trugen sie vor: § 29 Abs. 1 LuftVG ermächtigt den Beauftragten für Luftaufsicht nicht zur Untersagung eines Starts, wenn die volle Start- und Landbahn nach seiner Ansicht nicht einsehbar sei. Die Verantwortung bei der Feststellung der Flugsicht gemäß § 28

Abs. 1 LuftVO liege allein beim Führer des Luftfahrzeugs (und zwar aus dem Führerraum des im Flug befindlichen Luftfahrzeugs). Flugsicht sei nicht der Bodensicht gleichzusetzen. Auch bedeute wolkenfrei Fliegen nicht, dass das Luftfahrzeug vom jeweiligen Standpunkt des Betrachters durchgehend gesehen werden müsse. Bei den beiden Flügen im März 1999 sei während des gesamten VFR-Fluges (bis zum Beginn des IFR-Flugplanes/Übernahme durch Radar Nürnberg) Bodensicht gewährleistet gewesen. Im Übrigen seien Feststellungen meteorologischer Art, wie Bodensicht oder Wolkenuntergrenze, allein Sache des Deutschen Wetterdienstes und seines Flugwetterbetriebsdienstes, nicht aber des Beauftragten für Luftaufsicht am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene. Allein die Wetterbedingungen in Flugrichtung seien ausschlaggebend, nicht aber die in der Umgebung des Startflugplatzes. Bei Zweifeln über die Wetterbedingungen liege keine Offensichtlichkeit im Sinne der für die Luftaufsicht geltenden landesrechtlichen Regelungen vor, die Startverbote begründen könnten.

Mit Urteil vom 4. Oktober 2000 wies das Verwaltungsgericht die Klage ab. Rechtsgrundlage der beiden Startverbote sei § 29 Abs. 1 LuftVG; der Beauftragte für Luftaufsicht sei für deren Erlass zuständig gewesen (§ 29 Abs. 2 LuftVG). An Flugplätzen mit Flugverkehrskontrolle sei allein die Deutsche Flugsicherungsgesellschaft (DFS) mit der Bewegungslenkung im Luftraum und auf den Rollflächen betraut (§ 31 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 8 i. V. mit § 27 c LuftVG). Auf anderen Flugplätzen bleibe die Entscheidung dem Führer des Luftfahrzeugs überlassen (§§ 2, 3 LuftVO), jedoch seien Verfügungen der Luftaufsicht und Anordnungen des Platzhalters zu beachten (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO). Zur Gefahrenabwehr für den Luftverkehr sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung könne der Beauftragte für Luftaufsicht ausnahmsweise in die Bewegungslenkung eingreifen. Ausreichende Flugsicht könne nicht nur von einem im Luftfahrzeug sitzenden Piloten

festgestellt werden. Nach Einschätzung des Beauftragten für Luftaufsicht habe an den beiden Flugtagen eine Sichtweite von ca. 500 m bestanden. Gemäß § 28 Abs. 1 i. V. mit Anlage 5 zur LuftVO hätte die Flugsicht aber mindestens 1,5 km betragen müssen, um unter VFR-Bedingungen starten zu können. Die dennoch erfolgten Abflüge stellten eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 43 Nr. 31 LuftVO). Selbst bei möglicherweise größerer Sichtweite sei das Einschreiten des Beauftragten für Luftaufsicht nach den Grundsätzen der Anscheinsgefahr rechtmäßig gewesen. Feststellungen meteorologischer Art seien nicht allein dem Deutschen Wetterdienst vorbehalten.

Dem dagegen gestellten Antrag auf Zulassung der Berufung gab der Verwaltungsgerichtshof statt (Beschluss vom 21.6.2001). Im Zulassungsverfahren und im Berufungsverfahren tragen die Kläger vor: Wenn am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene die Luftaufsicht gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG nicht zuständig sei, könne sie hier auch keine Anordnungen i. S. von § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG treffen. Nur DFS-Fluglotsen und die der Fachaufsicht des DFS unterstehenden Regional-Fluglotsen hätten die Zuständigkeit für die Wahrnehmung von Aufgaben nach § 27 c Abs. 2 Nr. 1 LuftVG (u.a. Aufgabe der Bewegungslenkung). Das Erstgericht unterscheide nicht hinreichend zwischen Boden- und Flugsicht und komme daher in Anwendung des § 28 LuftVO zu unzutreffenden Ergebnissen. Eine Feststellung von Sichtverhältnissen durch Dritte (also nicht durch den Piloten) komme nur auf kontrollierten Plätzen in Betracht. Bodensicht habe nur Bedeutung für Flüge in Kontrollzonen (§ 28 Abs. 2 LuftVO). Solange das Luftfahrzeug noch nicht gestartet sei, müsse im Rahmen des § 28 Abs. 1 LuftVO von einer prognostizierten Flugsicht ausgegangen werden, was sich auch aus § 35 Abs. 1 LuftBO ergebe. Vom Tower des Verkehrslandeplatzes Coburg-Brandensteinebene könne zudem die Flugsicht am Abhebepunkt gar nicht beurteilt werden, da dieser ca. 900 m entfernt liege. Wegen der Ausrüstung beider

Maschinen habe sofort nach Abheben nach Instrumentenflugregeln weitergeflogen werden können, so dass es auf eine Flugsicht gar nicht ankomme. Dies gelte auch für den unkontrollierten Flugraum. Eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung habe daher zu keiner Zeit bestanden. Zudem erwäge der Beklagte am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene den Luftraum F einzurichten, der IFR-Starts stets erlaube. Auch sehe § 27 e und § 27 f. LuftVG für die Wetterbeobachtung nur geprüftes und damit geeignetes Fachpersonal (als Beauftragte für Luftaufsicht) vor. § 28 Abs. 1 Satz 2 LuftVO bestätige die Verantwortungszuweisung des § 3 Abs. 1 LuftVO an den Führer des Luftfahrzeuges. Es gehe nicht an, einem "Laien" wie dem Beauftragten für Luftaufsicht am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene mehr Einschätzungscompetenz zuzugestehen, als dem an Ausbildung und Erfahrung weit überlegenen Piloten. Der Tatbestand einer Anscheinsgefahr habe nicht vorgelegen.

Der Beklagte tritt der Berufung entgegen: § 29 LuftVG stelle eine Generalklausel dar. Das Einschreiten des Beauftragten für Luftaufsicht sei rechtmäßig, da bei den streitigen Startvorgängen die Voraussetzungen des § 28 Abs. 1 LuftVO nicht vorgelegen hätten. Die Luftfahrtbehörden könnten über die DFS hinaus bewegungslenkende Maßnahmen treffen. Die Kläger hätten gegen § 43 Nr. 31 i. V. mit § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVO verstoßen, was ein Einschreiten ähnlich dem Tatbestand des Art. 7 LStVG ermöglicht habe. Zumindest eine Anscheinsgefahr habe angenommen werden können. Die Führer der Luftfahrzeuge hätten nach § 3 Abs. 2 LuftVO die Vorschriften der Verordnung einzuhalten, andernfalls der Beauftragte für Luftaufsicht einzuschreiten habe. Nach Instrumentenflugregeln habe da Luftraum G - nicht gestartet werden dürfen. Bei den streitigen Startvorgängen hätten die Voraussetzungen für einen VFR-Flug vorliegen müssen. Die Eigenverantwortung der Führer der Luftfahrzeuge nach §§ 2, 3 LuftVO trete zurück, sobald eine Gefahr für

die öffentliche Sicherheit und Ordnung erkennbar sei.

Verwiesen wird auf die Dienstanweisungen des Bundesministers für Verkehr für die Luftaufsicht der Länder an Flugplätzen mit/ohne Flugverkehrskontrolle vom 4. Juni/5. November 1997, auf die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 20. Dezember 1977 (Organisation der Luftaufsicht in Bayern) mit der Dienstanweisung für das Luftaufsichtspersonal (Anlage 3) sowie auf die Anweisung des Luftamtes Nordbayern (in Kraft getreten am 1. September 1978) für die Wahrnehmung der Tätigkeit als Flugleiter auf Flugplätzen.

Verwiesen wird auf das Rechtsgutachten Prof. G... vom Mai 1999 und auf die vorliegenden Gerichts- und Verwaltungsakten.

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung bleibt ohne Erfolg.

1. Abhebend auf mögliche erneute Unstimmigkeiten zwischen den Klägern und dem Beauftragten für Luftaufsicht am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene im Zusammenhang mit Startvorgängen bei Schlechtwetterlagen, wie sie sich anlässlich der beiden Startvorgänge vom 2. und 10. März 1999 darstellten, und auf eine damit drohende Wiederholungsgefahr bestehen gegen die Annahme eines Feststellungsinteresses für die anhängig gemachte Fortsetzungsfeststellungsklage keine Bedenken. Dabei gelangt § 113 Abs. 1 Satz 4 VwGO entsprechend zur Anwendung, wenn luftverkehrsrechtliche Erlaubnisse oder Verbote sich (als Verwaltungsakte) bereits vor Klageerhebung erledigt haben, wie es mit der Ausführung der betroffenen Flugbewegungen regelmäßig der Fall ist (ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. etwa Urteil vom 22.12.1992 Nr. 20 B 92.332). Die Zulässigkeit der erhobenen Klage wird auch nicht durch die nunmehr im Oktober 2001 erfolgte Einrichtung des Instrumentenflugverfahrens (mit anschließendem Luftraum F) am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene in

Frage gestellt. Zwar können die Kläger mit den beiden von ihnen geflogenen Luftfahrzeugen infolge deren instrumentenflugtauglichen Ausrüstung auch bei Schlechtwetterlagen wie im März 1999 starten. Auszuschließen ist aber nicht, dass die Kläger in Einzelfällen auch mit nicht instrumentenflugtauglichen Luftfahrzeugen bei Schlechtwetter am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene zu starten beabsichtigen bzw. bei den von ihnen geflogenen Luftfahrzeugen der Autopilot ausfällt. In diesen - wohl nur mehr seltenen Fällen - könnte erneut eine Wiederholungsgefahr drohen, so dass weiterhin von einem Feststellungsinteresse der Kläger auszugehen ist.

2. § 29 Abs. 1 LuftVG enthält eine Aufgabenübertragung zum einen an die Luftfahrtbehörden und zum anderen an die für die Flugsicherung zuständige Stelle (Satz 1) sowie eine Befugnis zum Erlass von Einzelfallregelungen in Form einer Generalklausel (Satz 2). Nach § 31 Abs. 1 Satz 1 LuftVG werden, soweit nichts anderes bestimmt, die Aufgaben des Luftverkehrsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr (oder von einer von diesem bestimmten Stelle) wahrgenommen. Gemäß § 31 Abs. 2 LuftVG führen die Länder die nachfolgenden Aufgaben im Auftrag des Bundes aus; nach § 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG ist dies "die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht ... die für die ... Flugsicherung ... zuständigen Stellen ... ausüben". Die Aufgaben der Flugsicherung sind mit Wirkung vom 1. Januar 1993 der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) übertragen worden (als mit Exekutivbefugnissen Beliehene, § 31 b Abs. 1 LuftVG i.V.mit VO vom 11.11.1992, BGBl I 1928). Deren Aufgaben sind in § 27 c Abs. 2 LuftVG beschrieben, wozu insbesondere die Flugsicherungsbetriebsdienste gehören. Die von diesen ausgeübte Flugverkehrskontrolle findet an Flugplätzen statt, bei denen das Bundesministerium für Verkehr insbesondere aus Gründen der Sicherheit einen Bedarf anerkannt hat (§ 27 d Abs. 1 LuftVG). Hierzu zählt der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene nicht. Zuständig für die

dortige Ausübung der Luftaufsicht ist somit gemäß § 31 Abs. 2 LuftVG die Luftfahrtbehörde des Landes - hier: das Luftamt Nordbayern -, die sich geeigneter Personen (im Wege der Beleihung hoheitlicher Befugnisse, vgl. ausführlich Hofmann/Grabherr, LuftVG, RdNr. 24 zu § 29) als Hilfsorgane bedienen kann (§ 29 Abs. 2 LuftVG). Dies ist am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene der dortige Beauftragte für Luftaufsicht (als sogenannter Flugleiter, vgl. Giemulla/Schmid, LuftVG, Anm. 18 zu § 29; dies., LuftVZO, Anm. 16 zu § 45), daneben hat dieser noch die Befugnisse des Flugplatzhalters als sogenannter Platzwart wahrzunehmen (insoweit ist er Bediensteter und Vertreter der Stadt Coburg).

Die Beleihung des Beauftragten für Luftaufsicht befugt diesen auch zu bewegungslenkenden Anordnungen im Sinne eines Startverbots. Die Bestallung des Beauftragten für Luftaufsicht im Sinne von § 29 Abs. 2 LuftVG ist (gemäß dem Schreiben des Luftsamtes Nordbayern vom 9.10.1989) insbesondere auch nicht mit der Maßgabe beschränkt worden, dass er zum Erlass bewegungslenkender Maßnahmen nicht befugt wäre. Ordnet man in zutreffender Weise die Luftverkehrs-Ordnung dem Begriff der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (im Sinne von § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG) zu ("die Rechtsordnung als Ganzes ist Bestandteil der öffentlichen Sicherheit", Drews/Wacke/Vogel/Martens, Gefahrenabwehr, 9. Auflage, S. 232, 236), so befugen Verstöße hiergegen den Beauftragten für Luftaufsicht zum Einschreiten, zumal auch der Luftfahrzeugführer selbst gehalten ist, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten (§ 3 Abs. 2 LuftVO). Missachtet ein Luftfahrzeugführer daher die Bestimmung des § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVO, nämlich nur bei ausreichender Sicht zu starten, was bei einem VFR-Start eine Flugsicht von mindestens 1.500 m erfordert (vgl. die Anlage 5 zur LuftVO), so kommt es - aus der Sicht des Ordnungsgebers, der die Sichtweiten verbindlich vorgibt - zu einer schweren Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, die ein Einschreiten des Beauf-

tragten für Luftaufsicht erlaubt, wenn nicht gar unausweichlich macht.

2.1 Dem steht nicht entgegen, dass dem (verantwortlichen) Luftfahrzeugführer gemäß §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 LuftVO die Verantwortung für das Führen des Luftfahrzeugs am Boden und während des Fluges übertragen ist. Denn wie auch diese grundsätzlich alleinige ("nautische") Entscheidungsbefugnis eingeschränkt ist durch Vorgaben der Luftverkehrskontrolle an kontrollierten Flugplätzen und in kontrollierten Lufträumen, ist auch ein Luftfahrzeugführer an einem nicht kontrollierten Flugplatz verpflichtet, den vom Beauftragten für Luftaufsicht erlassenen Geboten und Verboten Folge zu leisten (§ 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO). Das Luftverkehrsrecht unterscheidet sich insoweit nicht von anderen Verkehrsordnungen, die von hoheitlichen Anordnungen gegenüber Verkehrsteilnehmern bestimmt sind.

2.2 Ebenso folgt aus § 28 Abs. 1 LuftVO keine generelle Unzuständigkeit des Beauftragten für Luftaufsicht für bewegungslenkende Maßnahmen. Das Vorbringen der Kläger zur Bodensicht und zur alleinigen Fähigkeit des Luftfahrzeugführers, die Flugsicht festzustellen, (§ 28 Abs. 1 Satz 2 LuftVO) ist unzutreffend. Unzweifelhaft unterfällt der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene allein § 28 Abs. 1 LuftVO, so dass es auf eine etwaige Bodensicht, auf die § 28 Abs. 2 LuftVO in Kontrollzonen, also an stärker frequentierten Flugplätzen abstellt, nicht ankommt. § 28 Abs. 1 LuftVO bestimmt aber nicht, dass die Flugsicht alleine und ausschließlich vom Luftfahrzeugführer festzustellen ist, wie es die Kläger für sich in Anspruch nehmen. Vielmehr kann auch der Beauftragte für Luftaufsicht das Bestehen oder Nichtbestehen der Flugsicht gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. dem Anhang 5 zur LuftVO feststellen und zwar im Wege einer prognostischen Abschätzung. Diese Prognose hatte an den beiden Tagen im März 1999 am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene darauf abzustellen, ob entsprechend den Sichtverhältnissen aus dem Tower oder aus der Position am Boden

(neben dem am Start sich befindlichen Luftfahrzeug) damit zu rechnen war, dass am ca. 600 m entfernten Punkt des Abhebens des Luftfahrzeugs aus dessen Führerraum die geforderte Flugsicht von 1,5 km gegeben war. Der Beauftragte für Luftaufsicht war zur Abklärung der Flugsicht insbesondere nicht gehalten, den Punkt des Abhebens des Luftfahrzeuges aufzusuchen und von dort aus über den Start zu befinden oder von dort nochmals zum Tower zurückzukehren (mit der Folge einer möglicherweise bereits wieder veränderten Flugsicht). Dabei erweist sich die Prognose vom Tower aus auch dann als zutreffend und rechtmäßig, wenn sich in 600 m Entfernung gegebenenfalls eine andere Sicht auftun sollte. Denn jeder Prognose liegt ein Unsicherheitsfaktor zugrunde. Jedenfalls gehen auch die Kläger nicht davon aus, dass am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene am Startpunkt bei Schlechtwetter stets andere Sichtverhältnisse herrschen als am 600 m entfernt liegenden Punkt, wo das Luftfahrzeug abhebt. Zur Bewältigung dieser Zweifelsfragen hat das Luftamt im Übrigen 1998 eine Art Faustregel eingeführt (Niederschrift vom 20.11.2001, S. 2): Flugsicht (1.500 m) ist jedenfalls dann nicht gegeben, wenn man vom Beginn der Startbahn nicht deren Ende (900 m) oder nicht einmal die Mitte (Windsack) sehen kann. Dies ist - wie schon die Entfernungsdifferenz ergibt - eine bloße Mindestanforderung, die die vorrangige Verantwortung des Piloten (s.u.) im Übrigen unberührt lässt. Sie ist auch gegenüber dem Einwand der Kläger nicht zu beanstanden, sie könnten sich durch vorheriges Anrollen an diesem Punkt ein besseres Bild von den Sichtverhältnissen am Startbahnende verschaffen: Dies ist einerseits fachlich nicht überzeugend, da Wolken bekanntlich nicht stabil sind und sich die Sichtverhältnisse bis zum eigentlichen Start wieder ändern können, und andererseits allzu deutlicher Ausdruck der Absicht, den Beauftragten für Luftaufsicht von jeder Aufsicht auszuschließen.

2.3 Dem Erlass der streitgegenständlichen Startverbote steht auch nicht entgegen, dass der Beauftragte für Luftaufsicht am Ver-

kehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene nicht speziell ausgebildet ist für Wetterbeobachtungs- und Wettermeldetätigkeiten im Sinne von § 27 f Abs. 1, Abs. 4 und 5 LuftVG. Flugwetterbetriebsdienste kommen an größeren - kontrollierten - Flugplätzen zum Einsatz; nur dort erfährt das Personal (wegen der erheblich stärkeren Verkehrsbelastung) eine entsprechende Ausbildung. Daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass an kleinen Flugplätzen - wie am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene - Wetterbeobachtung und Wetterüberwachung allein Sache des Luftfahrzeugführers ist. § 28 Abs. 1 LuftVO ist diese Beschränkung nicht zu entnehmen.

Im Regelfall wird somit der jeweilige Luftfahrzeugführer aus der ihm zugewiesenen Verantwortung heraus die ausreichende Flugsicht (im Sinne der Anlage 5 zu § 28 LuftVO) feststellen. Dies bedeutet aber nicht, dass der mit Exekutivbefugnissen beliehene Beauftragte für Luftaufsicht keinerlei Befugnisse hätte, den Bestimmungen des Luftverkehrsrechts Geltung zu verschaffen. Dieser Rechtsauffassung entspricht auch die Dienstanweisung für das Luftaufsichtspersonal an Flugplätzen im Bereich der Luftfahrtverwaltung in Bayern, wonach u.a. ein Start eines Luftfahrzeugs im Wege eines Startverbots zu verhindern ist, wenn die Wetterbedingungen am Flugplatz für den beabsichtigten Start offensichtlich nicht erfüllt sind; in Zweifelsfällen hat der Beauftragte für Luftaufsicht eine Hinweispflicht auf die Eigenverantwortung des Luftfahrzeugführers (Nr. 20.2 Buchst. c). Entsprechendes (Startverbot bei offensichtlichem Nichtvorliegen von Mindestwetterbedingungen) ist den (Muster-)Dienstanweisungen für die Luftaufsicht der Länder an Flugplätzen mit und ohne Flugverkehrskontrolle vom 4. Juni/5. November 1997 zu entnehmen (Nr. 18.1 Buchst. b bzw. Nr. 17.1 Buchst. b). Das Luftamt Nordbayern hat dementsprechend auch ihre Beauftragten für Luftaufsicht angewiesen (seit 1.9.1978).

3. Die Startverbote waren in den beiden konkreten Fällen nicht in rechtswidriger Weise verfügt worden. Dabei musste der

Senat zur Feststellung des Sachverhalts, also der damaligen Wetterbedingungen weder auf die von den Klägern benannten Zeugen zurückgreifen noch den damals handelnden Beauftragten für Luftaufsicht bzw. die von diesem herbeigerufenen Polizeibeamten (erneut) einvernehmen. Denn beide Gruppierungen würden Unterschiedliches bekunden. Die Kläger bzw. die Insassen des jeweiligen Luftfahrzeugs gehen davon aus, dass anders als am Start bei Abheben der Luftfahrzeuge (in ca. 600 m Entfernung vom Start) ausreichende Flugsicht gegeben war, während der Beauftragte für Luftaufsicht (und auch die Polizeibeamten) diese am Startpunkt nicht feststellen konnten. Der Senat vermag nicht auszuschließen, dass die Flugsicht an beiden Punkten möglicherweise unterschiedlich war. Kommt es aber für die beiden streitigen Fälle auf die prognostische Einschätzung des Beauftragten für Luftaufsicht vom Tower bzw. vom Startpunkt des Luftfahrzeuges an (siehe die obige "Fastregel"), so kann insoweit auf die beiden amtlichen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 12. bzw. 23. März 1999 über die Witterungsverhältnisse am 2. März 1999 gegen 11.54 Uhr und am 10. März 1999 gegen 15.55 Uhr am Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene, also zum Zeitpunkt der beiden streitgegenständlichen Startvorgänge, zurückgegriffen werden. Danach herrschte zu dieser Zeit an beiden Tagen eine Sicht von weniger als 1.000 m. Das Vorliegen der erforderlichen Flugsicht von 1.500 m wird deutlich verneint. Wenn im Gutachten diese Feststellungen durch die Einschränkung "zeitweise" relativiert werden, so heißt dies aber keinesfalls, dass die erforderliche Flugsicht von 1.500 m in beiden Fällen je erreicht worden wäre. Hiergegen spricht zusätzlich, dass die Flugberatungszentrale Süd des Deutschen Wetterdienstes das Gebiet, in dem der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene liegt, in der Vorhersage für die allgemeine Luftfahrt als "geschlossen" eingestuft hat. Waren somit die Mindestwetterbedingungen, die eine Flugsicht von 1.500 m möglich gemacht hätten, an beiden Tagen nicht

erreicht, so berechtigte dies den Beauftragten für Luftaufsicht zum Einschreiten. Die ausgesprochenen Startverbote waren daher rechtmäßig und verletzen die Kläger nicht in ihren Rechten.

4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO, ihre vorläufige Vollstreckbarkeit aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 ZPO. Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe gegeben ist.

Rechtsmittelbelehrung

... vom Abdruck wurde abgesehen ...

Anm: Der Streitwert wurde für 1. und 2. Instanz auf jeweils 20.000 DM festgesetzt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 GKG).

2. INSTANZ (BVerwG):

Gründe:

Die Rechtssache hat nicht die von der Beschwerde allein geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.

1. Ganz überwiegend erfüllt die Beschwerdebegründung bereits die Anforderungen an die Darlegung eines Revisionszulasungsgrundes im Sinne des § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO nicht. Hiernach ist erforderlich die - entweder ausdrückliche oder dem Vorbringen der Sache nach hinreichend deutlich zu entnehmende - Formulierung einer bestimmten, höchstrichterlich noch ungeklärten und für die Revisionsentscheidung erheblichen Rechtsfrage des revisiblen Rechts und außerdem die Angabe, worin die allgemeine, über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung bestehen soll (stRspr, vgl. etwa Beschluss vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - Buchholz 310 § 133 n.F. VwGO Nr. 26 m.w.N.). Eine solche Fragestellung enthält der gesamte Begründungsschriftsatz vom 6. Februar 2002 nicht.

Selbst wenn man das Vorbringen zugunsten der Kläger großzügig auslegt und in den Darlegungserfordernissen des § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO genügende Fragestellungen uminterpretiert, so nötigt auch dies nicht zur Durchführung eines Revisionsverfahrens, weil insoweit die Richtigkeit der vom Berufungsgericht vertretenen Rechtsansichten auf der Hand liegt:

2. Der Sache nach möchte die Beschwerde vermutlich geklärt wissen, ob die im Streitfall in Rede stehende Beleihung eines Beauftragten für Luftaufsicht diesen auch zu bewegungslenkenden Anordnungen im Sinne eines Startverbots befugt (S. 2 ff. der Beschwerdeschrift sowie S. 8 des angefochtenen Urteils) und ob ein solcher Beauftragter für Luftaufsicht insbesondere Erkenntnisse zur Flugsicht gewinnen und diese in Verfügungen umsetzen darf, wie der Verwaltungsgerichtshof angenommen hat (S. 9 des angefochtenen Urteils), was die Beschwerde als unzutreffend ansieht, weil ausschließlich auf die Sicht des Luftfahrzeugführers abzustellen sei (S. 5 ff. der Beschwerdebegründung).

a) Ausgangspunkt der mit der Beschwerde angegriffenen Darlegungen des angefochtenen Urteils ist die Annahme, bei dem im Streitverfahren in Rede stehenden Beauftragten für Luftaufsicht (sog. Flugleiter) handele es sich um eine andere Stelle bzw. andere geeignete Person im Sinne des § 29 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz - LuftVG -, welcher die Luftfahrtbehörden "diese Aufgaben" übertragen können; bei diesen Aufgaben kann es sich ersichtlich nur um die Aufgaben im Sinne des § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG handeln, was einschließt, dass diesen anderen Stellen bzw. Personen auch die rechtlichen Mittel zur Durchführung dieser Aufgaben (§ 29 Abs. 1 Sätze 2 und 3 LuftVG) zustehen. Von diesem rechtlichen Ansatz ausgehend hat das angefochtene Urteil angenommen, dass ein solcher Beauftragter für Luftaufsicht auch Verstößen gegen die Bestimmung des § 28 Abs. 1 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung - LuftVO - begegnen kann, indem er ein Startverbot verhängt, wenn bei nicht ausreichender Sicht im Sinne dieser Vorschrift gestartet werden soll.

aa) Diesen rechtlichen Ansatz versucht die Beschwerde im Ergebnis zu Unrecht und mit nur schwer nachvollziehbarer Begründung dadurch infrage zu stellen, dass es dem Verwaltungsgerichtshof ein unzutreffendes Verständnis von § 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG unterstellt; hiernach führen die Länder im Auftrage des Bundes unter anderem die Aufgabe aus, "die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht das Bundesministerium ... selbst, das Luftfahrtbundesamt oder die für die Flugplankoordination, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben".

Da im Streitfall unstreitig die Luftaufsicht durch die vorgenannten Institutionen nicht ausgeübt wird, namentlich "die Flugsicherung" (vgl. § 31 b LuftVG, Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens; Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Anteile ausschließlich vom Bund gehalten werden) auf dem in Rede stehenden Flughafen unstreitig nicht tätig geworden ist oder wird, bleibt unerfindlich, warum der nach Landesrecht befugte Beauftragte für Luftaufsicht nicht auch in Fragen der Bewegungslenkung (vgl. § 27 c Abs. 2 Nr. 1 Buchst. a LuftVG: Flugverkehrskontrolle

zur Überwachung und Lenkung der Bewegungen im Luftraum und auf den Rollflächen von Flugplätzen) zulässigerweise soll tätig werden können.

b) Nicht zum Erfolg führen kann auch das Vorbringen zur Frage, ob der Flugzeugführer oder der Beauftragte für Luftaufsicht - allgemein oder im konkreten Einzelfall - eine verbindliche Entscheidung über zureichende Sichtverhältnisse zu treffen befugt sind.

aa) Insoweit hat das Berufungsgericht mit nachvollziehbaren und einleuchtenden Gründen angenommen, aus § 28 Abs. 1 LuftVO folge nicht, dass Flugsichten allein und ausschließlich von Luftfahrzeugführern festzustellen seien.

bb) Dem setzt die Beschwerde, soweit die Darlegungen überhaupt nachvollziehbar sind, im Wesentlichen die Behauptung entgegen, aus der Formulierung des § 28 Abs. 1 Satz 2 LuftVO, wonach Flugsicht die Sicht in Flugrichtung aus dem Führerraum eines im Flug befindlichen Luftfahrzeugs ist, folge, dass in den in Rede stehenden Fällen beim Start und bei der prognostischen Bewertung der Sichtverhältnisse beim beabsichtigten Flug (ausschließlich) auf die Bewertung durch den Luftfahrzeugführer abzustellen sei, dem gemäß §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 LuftVO die Verantwortung für das Führen des Luftfahrzeugs am Boden und während des Fluges übertragen sei. Indessen trifft diese Annahme der Beschwerde ebenso wenig zu wie die vorstehend abgehandelte.

Damit, dass § 28 Abs. 1 Satz 2 LuftVO die Flugsicht in sinnvoller Weise an die Verhältnisse während eines Flugs und damit an die Sicht eines fliegenden Fahrzeugführers anknüpft, trifft die Bestimmung keine Entscheidung hinsichtlich der davon zu unterscheidenden Frage, wem eine naturgemäß nur prognostische Bewertung vor und während eines Startvorgangs anvertraut ist, ob später (beim Flug) die vorgenannten Sichtbedingungen voraussichtlich eintreffen werden, so dass es vertretbar erscheinen darf, einen Start durchzuführen. Zu diesem Zeitpunkt vor und während des Starts fehlt einem Flugzeugführer ebenso wie einer Flugsicherungsinstitution die tatsächliche Möglichkeit, die maßgebliche Flugsicht aus der eingenommenen Position

eines Fliegenden zu beurteilen; es gibt daher keinen zwingenden oder in der Natur der Sache liegenden Grund, die Einschätzung des Flugzeugführers als entscheidend anzusehen.

Auch und gerade in Fällen der hier in Rede stehenden Art, die dadurch gekennzeichnet sind, dass ein Flugplatz nicht über die für größere bzw. verkehrsreichere Flugplätze typischen Flugsicherungsmöglichkeiten verfügt, gehören daher die Prüfung der zu erwartenden Sichtverhältnisse und damit die Entscheidung über die Freigabe von Starts zu den Kernaufgaben der Flugsicherung im Sinn des § 27 c LuftVG, woraus folgt, dass sie mangels zuständiger anderer Institutionen durch den im Streitverfahren in Rede stehenden Beauftragten für Luftaufsicht durchzuführen sind.

Von einer weiteren Begründung sieht der beschließende Senat gemäß § 133 Abs. 5 Satz 2 VwGO ab.