

Die für einen Flug erforderliche Wetterinformation ist unmittelbar vor dem Flug einzuholen. Eine Erkundigung am Tag vor dem Flug reicht grundsätzlich nicht.

Mangelnde Einsichtsfähigkeit in das Unrecht einer Luftrechtverletzung gefährdet eine positive Prognose über die Eignung des Antragstellers.

Zur Frage, ob die seit dem Verkehrsverstoß verflossene Zeit bei der Entscheidung über die Zuverlässigkeit zu berücksichtigen ist.

Inzident: Hat die Behörde das Ruhen einer Lizenz angeordnet, darf der Inhaber der Lizenz trotzdem mit Fluglehrer oder mit Auftrag eines Fluglehrers im Wege praktischen Flugunterrichts Flugstunden absolvieren.

Angewandte Normen: §§ 3a Abs. 2, 26, 26a, 28 LuftVO, §§ 24 Abs. 2, 26 LuftVZO

Gericht: VG Aachen, Beschl. v. 18.06.2010, Az.: 2 L 516/09

Veröffentlicht in: –

Zum Sachverhalt:

Der Ast. (Privatpilot) hatte am Vorabend einen VFR-Flug von Merzbrück (Würselen) nach Würzburg vorbereitet (inkl. Wetter). Am nächsten Morgen flog er los, ohne die aktuellen Wetterdaten für den geplanten Flugverlauf noch einmal erneut einzuholen. Deshalb und weil er sich offenbar auf Metro VOR verließ – das aber in seinem Flugbereich (teilweise) nicht zur Verfügung stand – flog er in die sich aufstauenden Wolken im Gebiet des Taunus ein. Dabei verlor er teilweise die Orientierung und die Kontrolle über Kurs und Höhe und flog in den Luftraum C des Flughafens FFM ein (§ 28 Abs. 1 LuftVO – Einflug in Wolken im Luftraum C -), ohne zuvor die gemäß § 26 Abs. 1 LuftVO erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen und die nach § 26 a Abs. 2 LuftVO erforderliche Hörbereitschaft bzw. den Funkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle herzustellen. Im folgenden Flugverlauf gefährdete er eine andere Verkehrsmaschine (DLH 457), die zur Verhinderung einer Kollision zu einer Ausweichbewegung veranlasst wurde, und behinderte fünf weitere Verkehrsmaschinen, denen der Abbruch des Anfluges bzw. Ausweichkurse vorgegeben wurden, § 1 Abs. 1 LuftVO.

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

Die Behörde verweigert wegen der daraus resultierenden Unzuverlässigkeit (§ 24 II Nr. 3 LuftVZO) die uneingeschränkte Lizenzverlängerung.

Der Antragsteller geht im einstweiligen Rechtsschutz gegen die Anordnung der Landesluftfahrtbehörde vor, mit der sie das Ruhen seiner Motorsegler-Lizenz angeordnet hatte.

Aus den Gründen:

Der sinngemäße Antrag des Antragstellers, den Antragsgegner im Wege der einstweiligen Anordnung zu verpflichten, gemäß seinem Antrag vom 3.11.2009 seine Privatflugzeugführerlizenz (PPL(A) / Nr. xx) vom 14.6.1994 – zuletzt gültig bis zum 17.12.2009 – vorläufig zu verlängern, hat keinen Erfolg.

Nach § 123 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann das Gericht auf Antrag eine einstweilige Anordnung in Bezug auf den Streitgegenstand treffen, wenn ein Antragsteller glaubhaft macht, dass ihm ein Anspruch auf ein bestimmtes Handeln zusteht (Anordnungsanspruch), dieser Anspruch gefährdet ist und durch vorläufige Maßnahmen gesichert werden muss (Anordnungsgrund). Der Antragsteller hat den An-

ordnungsgrund und -anspruch glaubhaft zu machen, § 123 Abs. 3 VwGO i.V.m. §§ 920 Abs. 2, 294 der Zivilprozessordnung (ZPO).

Zweifelhaft ist bereits das Vorliegen eines Anordnungsgrundes, da es dem Antragsteller zumutbar sein dürfte, die gerichtliche Entscheidung in dem Klageverfahren – 2 K 794/08 – abzuwarten. Zwar ist dieses Klageverfahren nicht auf die begehrte Verlängerung, sondern auf Aufhebung der Ruhensanordnung vom 18. März 2008 bezüglich seiner Lizenz gerichtet, jedoch ist auch in diesem Verfahren voraussichtlich entscheidungserheblicher Streitpunkt die Frage der erforderlichen Zuverlässigkeit des Antragstellers nach § 24 Abs. 2 der Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) mit Blick auf den Vorfall vom 22. Juni 2007.

Eine besondere Dringlichkeit bzw. die Abwendung eines wesentlichen Nachteils hat der Antragsteller nicht glaubhaft gemacht. Insbesondere hat der Antragsteller nicht hinreichend dargetan, dass er auf die Lizenz dringend angewiesen ist, zumal er Rentner ist und seine fliegerische Tätigkeit nicht berufsmäßig ausübt oder im Rahmen einer beruflichen Tätigkeit benötigt. Im Übrigen erlischt auch eine zeitlich abgelaufene Lizenz nicht, sondern kann gemäß § 4 Abs. 3 der Verordnung über Luftpersonal (LuftPersV) i.V.m. § 26 LuftVZO erneuert werden, vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 22. Oktober 1982, Az.: 7 C 80/79; vorliegend ist darüber hinaus zu bedenken, dass noch vor Ablauf der Gültigkeitsfrist ein Verlängerungsantrag gestellt worden ist.

Ein Anordnungsgrund dürfte ferner nicht mit dem Vorbringen des Antragstellers glaubhaft gemacht sein, dass er auf Grund der abgelaufenen Lizenz nun nicht mehr fliegen darf und infolgedessen die Flugstunden für den erforderlichen Nachweis seiner Flugpraxis ggfs. nicht mehr erreichen kann bzw. auf Grund des Zeitablaufs von ihm zu einem späteren Zeitpunkt ggfs. die Ablegung von Prüfungen verlangt werden könnte, was wiederum mit hohen Kosten verbunden wäre. Zum einen hat der Antragsgegner darauf hingewiesen, dass dem Antragsteller die Absolvierung

praktischer Flugstunden auch weiterhin in Begleitung eines Fluglehrers oder mit erteiltem Auftrag eines Fluglehrers möglich ist. Zum anderen hat der Antragsteller die Unzumutbarkeit etwaiger Aufwendungen und Kosten nicht glaubhaft dargetan.

Ungeachtet dessen hat der Antragsteller jedenfalls seinen Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht. Gemäß § 26 a Abs. 1 Satz 1 LuftVZO müssen für eine Verlängerung oder Erneuerung einer Lizenz die Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 und 2 LuftVZO fortbestehen. Dazu gehört u.a., dass keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen, § 4 Abs. 1 Nr. 3 LuftVG i.V.m. § 24 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO. Nach § 24 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 LuftVZO besitzen Bewerber um eine Lizenz (hier: um die Verlängerung derselben) die erforderliche Zuverlässigkeit in der Regel nicht, die erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben, wenn diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Personen im Umgang mit Luftfahrzeugen von Bedeutung sind.

Nach der im Rahmen des Eilverfahrens vorzunehmenden summarischen Prüfung bestehen derzeit erhebliche Zweifel an der erforderlichen Zuverlässigkeit des Antragstellers, die einem Erfolg dieses Anordnungsbegehrens entgegenstehen. Nach Auffassung der Kammer hat der Antragsteller als verantwortlicher Luftfahrzeugführer des Fluges 22. Juni 2007 erheblich gegen luftverkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen. Dies ergibt sich für die Kammer nach Auswertung der von dem Luftfahrtbundesamt getroffenen Feststellungen, der Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Frankfurt/M., des Vorbringens der Antragstellers und des – nicht rechtskräftigen – Urteils des Amtsgerichts (AG) Langen vom 10.2.2010, Az.: 31 OWi-109 Js 51177/08. Die Kammer teilt nach dem jetzigen Erkenntnisstand und angesichts der Notwendigkeit, jetzt die Glaubhaftmachung des Anordnungsanspruchs beurteilen zu müssen, die Auffassung des AG Langen, dass der Antragsteller gegen die luftverkehrsrechtli-

che Vorschrift des § 3 a Abs. 2 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verstoßen hat, weil er die aktuellen Wetterdaten für den geplanten Flugverlauf unter Sichtflugbedingungen nicht noch einmal am Morgen vor dem Abflug erneut eingeholt hat und auf Grund dessen – bei gleichzeitiger Unkenntnis darüber, dass das Wettermeldegerät Metro VOR in dem Flugbereich (teilweise) nicht zur Verfügung stand – in die sich aufstauenden Wolken im Gebiet des Taunus eingeflogen ist. Dabei hat der Antragsteller teilweise die Orientierung und die Kontrolle über Kurs und Höhe verloren und ist in den Luftraum C (Sektor 1500 ft MSL – FL 100) des Flughafens Frankfurt/Main eingeflogen (§ 28 Abs. 1 LuftVO – Einflug in Wolken im Luftraum C), ohne zuvor die gemäß § 26 Abs. 1 LuftVO erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen und die nach § 26 a Abs. 2 LuftVO erforderliche Hörbereitschaft bzw. den Funkverkehr mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle herzustellen. Im folgenden Flugverlauf gefährdete er eine andere Verkehrsmaschine (DLH 457), die zur Verhinderung einer Kollision zu einer Ausweichbewegung veranlasst wurde, und behinderte fünf weitere Verkehrsmaschinen, denen der Abbruch des Anfluges bzw. Ausweichkurse vorgegeben wurden, § 1 Abs. 1 LuftVO. Die Kammer nimmt insoweit Bezug auf die Ausführungen des AG Langen in seinem Urteil vom 10. Februar 2010, in denen die Verstöße gegen die genannten luftverkehrsrechtlichen Vorschriften eingehend und nachvollziehbar gewürdigt sind. Ob diese Verstöße im Verhältnis von Tateinheit oder Tatmehrheit zueinander stehen, ist für die Beurteilung der Frage der Zuverlässigkeit im Rahmen des § 24 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 LuftVZO nicht entscheidend.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers handelt es sich vorliegend – auch angesichts der Auswirkungen auf den kommerziellen Flugverkehr im Umfeld des Großflughafens Frankfurt/Main – um einen erheblichen Verstoß und nicht lediglich um ein "Sekundenversagen" im Moment des Einflugs in die Wolken. Die Kammer geht nach Durchsicht der Ermittlungsakte, die u.a. die Feststellun-

gen und Aufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung einschließlich der polizeilichen Vernehmungen der Lotsen enthält, nicht davon aus, dass der zuständige Lotse "übertrieben reagiert" hat, sich vielmehr seiner Verantwortung für die eingetretene Gefahrenlage, die durch den fehlenden Funkkontakt verstärkt wurde, bewusst war. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Flughafen Frankfurt/Main um den größten und verkehrsreichsten Flughafen Deutschlands handelt. Im Ergebnis hat der Antragsteller angesichts der überschaubaren Flugstrecke von Merzbrück nach Würzburg über den Taunus und in Kenntnis der Lage des Flughafens Frankfurt fahrlässig die Ursache für diesen Vorfall gesetzt, da die Wetterverhältnisse einschließlich der Gefahr eines Wolkenstaus im Bereich Taunus vom Antragsteller genauer und aktueller hätten erkundet werden müssen.

Dem kann der Antragsteller nicht entgegenhalten, dass der Vorfall nunmehr fast drei Jahre zurückliegt und er seinen Angaben zufolge – unter Hinweis auf sein Flugbuch – in der Folgezeit ohne weitere Beanstandungen geflogen ist. Allein der Zeitablauf lässt die derzeit bestehenden Zweifel an der Zuverlässigkeit nicht in den Hintergrund treten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das diesbezügliche Bußgeldverfahren erst im Februar 2010 in ein bis heute noch nicht rechtskräftiges Urteil mündete und dieses Verfahren weiterhin im Rahmen der Prüfung des § 24 Abs. 2 LuftVZO von Bedeutung ist. **Ferner zeigen die Einlassungen des Antragstellers im Ordnungswidrigkeitsverfahren und in den gerichtlichen Verfahren, dass er eine erheblich Pflichtverletzung im Rahmen seiner Flugvorbereitung nach wie vor nicht anerkennt.** Eine günstige Prognose betr. die künftige Einhaltung der Pflichten eines Luftfahrzeugführers nach der LuftVO ist jedoch maßgeblich für die Beurteilung seiner Zuverlässigkeit, und zwar ungeachtet dessen, ob der Antragsteller bislang ohne Beanstandungen geflogen ist.

Der Antragsteller kann schließlich nicht mit Erfolg geltend machen, dass der Antragsgegner den Vorfall vom 22. Juni 2007 derzeit

nicht zu seinen Lasten im Rahmen der begehrten Verlängerung berücksichtigen dürfe, weil der Antragsgegner die aus diesem Grund erfolgte Ruhensanordnung vom 18. März 2008 nicht mit einer Anordnung des Sofortvollzuges versehen habe und durch die Versagung der Verlängerung nunmehr faktisch die Ruhensanordnung vollzogen werde. Die unterbliebene Anordnung des Sofortvollzuges führt rechtlich nicht dazu, dass der Antragsteller derzeit eine positive Bescheidung seines Verlängerungsantrages unter Außerachtlassung der vorgeworfenen Luftverkehrsverstöße beanspruchen kann. Das faktische Flugverbot ist vielmehr eine Folge des Zeitablaufes und der Befristung der Lizenz und nicht eines faktischen Vollzuges der Ruhensanordnung. Durch den Ablauf der Lizenz ist inzwischen eine neue Situation entstanden, auf Grund deren eine weitere – aber andere – Entscheidung zu treffen ist, für die die gesetzlichen Voraussetzungen im Falle einer positiven Bescheidung vorliegen müssen. Zwar ist die hier streitgegenständliche Frage der Zuverlässigkeit nach § 24 Abs. 2 LuftVZO und die Beurteilung des Vorfalles vom 22. Juni 2007 auch im Rahmen der Ruhensanordnung nach § 29 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 LuftVZO entscheidungserheblich. Dies schließt jedoch nicht aus, dass dieser Sachverhalt im Verlängerungsverfahren erneut zum Tragen kommt und sich rechtlich auswirkt.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Festsetzung des Wertes des Streitgegenstandes beruht auf §§ 53 Abs. 3 Nr. 1 i.V.m. § 52 Abs. 1 des Gerichtskostengesetzes in der Fassung vom 5. Mai 2004 und berücksichtigt Ziffer 26.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit von Juni 2004, der für ein Hauptsacheverfahren einen Streitwert von 7.500,- EUR vorsieht. Mit Rücksicht auf den vorläufigen Charakter dieses Verfahrens erscheint das Antragsinteresse in Höhe der Hälfte dieses Wertes ausreichend und angemessen berücksichtigt.