

Die Pflicht, sich einer Zuverlässigkeitsprüfung nach dem LuftSiG zu unterziehen, gilt auch für Inhaber der unbefristet gültigen PPL(C) mit Klassenberechtigung RMS.

Angewandte Normen: § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG, §§ 4 Abs. 3, 4 Abs. 1 S 1 Nr. 3 LuftVG, § 29 Abs. 3 S 1 LuftVZO 2003

Gericht: VG Berlin, Urt. vom 06.10.2010, Az.: 13 K 65.10

Veröffentlicht in:

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Anordnung des Ruhens seiner Klassenberechtigung für Motorsegler.

Er erwarb im Jahre 1973 den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer nach den Regelungen der ICAO (Berechtigung zur Führung aller Segelflugzeugmuster im Alleinflug). Im Jahre 1979 wurde dem Kläger ein neuer Luftfahrerschein für Privatflugzeugführer (Registrierungsnummer 2015-NIOL) mit dem Beiblatt "C" ("Erlaubnis für Segelflugzeugführer") und im April 1985 nach Ausbildung im Motorsegelflug – PPL-B – ein weiteres Beiblatt "B" zum Luftfahrerschein ("Erlaubnis für Motorseglerführer") ausgestellt. Die Gültigkeit der Beiblätter "B" und "C" wurde auf Antrag des Klägers jeweils im Abstand von zwei Jahren verlängert, zuletzt im März 2003 bis zum 11. Februar 2005. Im Juni 1998 wurde in das Beiblatt "B" ergänzend die Berechtigung des Klägers zur Ausbildung von Motorseglerführern eingetragen.

Mit Datum vom 11. Februar 2005 stellte die Senatsverwaltung dem Kläger sodann einen unbefristet gültigen Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer PPL (C) mit der Lizenznummer 2634002015 aus, in den die unbefristete "Klassenberechtigung" für Segelflugzeuge und für Motorsegler sowie als sonstige Berechtigung die Ausbildung von Motorseglerpiloten eingetragen wurden.

Mit Schreiben vom 19.5.2005 forderte die Senatsverwaltung den Kläger auf, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung zu beantragen. Dem kam der Kläger nicht nach, sondern gestattete der Luftsicherheitsbehörde ledig-

lich, seine Akten bei der Luftfahrtbehörde einzusehen und ein polizeiliches Führungszeugnis einzuholen.

Hierauf ordnete die Senatsverwaltung mit für sofort vollziehbar erklärtem Bescheid vom 31.7.2006, zugestellt am 10.8.2006, das Ruhen der im Luftfahrerschein eingetragenen Klassenberechtigung für Motorsegler bis zur rechtskräftigen Entscheidung der Luftsicherheitsbehörde über die Zuverlässigkeit gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz – LuftSiG – an (Ziffer 1) und forderte den Kläger zur Aushängung des Luftfahrerscheins zur Aufbewahrung bis zum 21.8.2006 auf (Ziffer 2). Für die Zeit des Ruhens der Klassenberechtigung für Motorsegler werde dem Kläger ein Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer ohne diese Klassenberechtigung ausgestellt. Zur Begründung hieß es, es bestünden aufgrund des unterbliebenen Antrages Zweifel an der Zuverlässigkeit des Klägers. Die Anordnung des Ruhens der Klassenberechtigung werde als milderes Mittel ausgesprochen.

Hiergegen hat der Kläger am 5.9.2006 Klage erhoben. Sein Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes blieb erfolglos (VG Berlin, Beschluss vom 27.2.2007, VG 13 A 168.06).

Die Kammer hat das Verfahren mit Beschluss vom 16.6.2008 bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in den Verfahren 2 BvL 8.07 und 9.07 ausgesetzt und mit Beschluss vom 16.6.2010 fortgesetzt.

Der Kläger trägt im Wesentlichen vor: Wegen mangelnder Zuverlässigkeit könne allein eine Lizenz oder Erlaubnis (und die hierauf beruhenden Berechtigungen), nicht aber isoliert eine Klassenberechtigung widerrufen werden. Unabhängig hiervon sei geklärt, dass

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

sich Inhaber einer Altlizenz keiner Zuverlässigkeitsprüfung zu unterziehen hätten. Die ihm erteilte Erlaubnis für Segelflugzeugführer nebst der hierauf beruhenden Klassenberechtigung für Motorsegler sei jedoch unbefristet erteilt. Dies gelte auch dann, wenn man auf den Zeitpunkt der letztmaligen befristeten Verlängerung im Jahre 2003 abstelle, denn seine Lizenz sei gleichsam kraft Gesetzes in eine unbefristete Lizenz umgewandelt und die Ausstellung des unbefristet gültigen Luftfahrerscheins am 11.2.2005 lediglich deklaratorischer Art gewesen. Allein die Führer von Motorseglern, deren Klassenberechtigung nicht auf einer Segelfluglizenz, sondern auf einer Privatpilotenlizenz beruhe, hätten sich im Rahmen der Verlängerung dieser Lizenz einer Überprüfung nach § 7 LuftSiG zu unterziehen. Im Übrigen sei er in eingeschränktem Maße bereit gewesen, an der Überprüfung seiner Zuverlässigkeit mitzuwirken. Die Bandbreite der gesetzlich festgelegten Nachforschungen sei jedoch unverhältnismäßig, so dass er auch aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zur Beantragung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gehalten sei.

Der Kläger beantragt,

den Bescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 31.7.2006 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

Sie trägt im Wesentlichen vor: Die angegriffene Maßnahme habe auf die Ermächtigung des § 4 Abs. 3, Abs. 1 Nr. 3 LuftVG in Verbindung mit § 29 Abs. 1 LuftVZO gestützt werden können. Der Kläger sei kein Inhaber einer Altlizenz. Vielmehr seien auf ihn im Zeitpunkt der unbefristeten Verlängerung seiner Lizenz die Bestimmungen des LuftSiG anwendbar gewesen. Hieran ändere auch der Umstand nichts, dass die Senatsverwaltung über die Verlängerung der Lizenz trotz fehlender Zuverlässigkeitsprüfung entschieden habe.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage, über die gemäß § 6 Abs. 1 VwGO der Einzelrichter zu entscheiden hat, ist unbegründet. Der Bescheid des Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 31.8.2006 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger daher nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

Rechtsgrundlage der Ruhensanordnung sind § 4 Abs. 3 LuftVG in Verbindung mit § 29 Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 LuftVZO in der hier noch maßgeblichen Fassung vom 10.2.2003 (BGBl. I S. 182). Danach ist die Erlaubnis zu widerrufen und der Luftfahrerschein oder Ausweis einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Gemäß § 29 Abs. 3 Satz 1 LuftVZO a.F. kann an Stelle des Widerrufs auch das Ruhen der Lizenz auf Zeit angeordnet werden, wenn dies ausreicht, um die Sicherheit des Luftverkehrs aufrecht zu erhalten. Die Widerrufsmöglichkeit ist dabei nicht auf den Fall der nachträglichen Änderung der Sach- oder Rechtslage beschränkt, sondern besteht erst recht auch dann, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis bzw. der Lizenz von Anfang an nicht vorgelegen haben vgl.

(vgl.

BVerwG, Urteile vom 21.11.1986, 8 C 33/84, NVwZ 1987, S. 498 [499]

und vom 19.9.2000, 9 C 12.00, BVerwGE 112, 80 [85]).

So liegt der Fall hier, da sich der Kläger vor Erteilung seiner unbefristet gültigen Klassenberechtigung für Motorsegler vom 11.2.2005 einer Zuverlässigkeitsüberprüfung zu unterziehen gehabt hätte und ohne positiven Abschluss dieses Verfahrens von seiner luftsicherheitsrechtlichen Unzuverlässigkeit auszugehen ist. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Zu den Voraussetzungen der Erteilung einer Erlaubnis für Luftfahrer zählt nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG in der Fassung des Art. 2 Nr. 1 des Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben vom 11.1.2005 (BGBl. I S. 78) – LuftSiANRG –, dass keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen, und dass keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des

Bewerbers nach § 7 LuftSiG bestehen. Nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG, der mit dem Grundgesetz vereinbar ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 4.5.2010, 2 BvI 8.07 und 9.07), hat die Luftsicherheitsbehörde zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs die Zuverlässigkeit von Luftfahrern im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 LuftVG zu überprüfen. Da dem Kläger die Klassenberechtigung für Motorsegler erteilt worden ist, gehört er zu dem Personenkreis, für den das Gesetz durch Bezugnahme auf § 1 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG grundsätzlich die Durchführung einer Zuverlässigkeitsprüfung vorschreibt.

Der Anwendungsbereich des LuftSiG auf den Kläger ist hier auch nicht deshalb beschränkt, weil er über eine vor Inkrafttreten des LuftSiANRG erteilte Berechtigung verfügte und zweifelhaft ist, ob sich auch Alterlaubnisinhaber ohne konkreten Anlass einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG zu unterziehen haben

(vgl.

OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 1.1.2007, OVG 12 S 58.07;

VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 29.7.2008, 8 S 904.08, ZLW 2009, S. 721;

Bayerischer VGH, Urteil vom 3.3.2009, 8 BV 07.496; a.A. etwa OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 27.3.2006, 20 B 1985.05;

VG Darmstadt, Vorlagebeschluss vom 27.6.2007, 5 E 1495.06 (1), Rn. 17 m.w.N.).

Zwar verfügte der Kläger über eine vor dem Inkrafttreten des LuftSiG erteilte und letztmals am 3.3.2003 verlängerte Luftfahrererlaubnis. Soweit es die Berechtigung zum Führen von Motorseglern betraf, beruhte diese Erlaubnis jedoch auf § 31 der Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 13.2.1984 (BGBl. I S. 265) – LuftPersV a.F. Nach § 35 Abs. 3 Satz 1, § 5 Abs. 1 LuftPersV a.F. wurde diese Erlaubnis, ebenso wie diejenige für Segelflugzeugführer (vgl. § 41 Abs. 1 LuftPersV a.F.) mit einer Gültigkeitsdauer von jeweils 24 Monaten erteilt. Erst im Zuge der Änderung der LuftPersV a.F. durch Art. 2 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10.2.2003 (BGBl. I S. 182) wurde mit Wirkung vom 1.5.2003 (vgl.

Art. 4) die bislang gesondert geregelte Erlaubnis für Motorseglerführer als Klassenberechtigung zur Lizenz für Privatflugzeugführer oder für Segelflugzeugführer (vgl. § 3a, § 40a LuftPersV n.F.) ausgestaltet. Zugleich wurde in § 41 Abs. 1 Satz 1 LuftPersV n.F. neu geregelt, dass die Lizenz für Segelflugzeugführer unbefristet erteilt wird. Dies gilt in gleicher Weise für die im Luftfahrerschein eingetragene Klassenberechtigung für Reisemotorsegler, wobei § 41 Abs. 3 LuftPersV n.F. hierzu einschränkend regelt, dass die entsprechenden Rechte nur unter bestimmten, den Nachweis einer Mindestanzahl von Flugstunden betreffenden, Voraussetzungen "ausgeübt" werden dürfen. Diese unbefristete Erteilung erfolgte hier jedoch erst im Anschluss an den Ablauf der Gültigkeitsdauer der alten Erlaubnis des Klägers für Motorsegler am 11.2.2005. Da die unbefristete Verlängerung der Berechtigung des Klägers nach dem eindeutigen Wortlaut des § 41 Abs. 1 Satz 1 LuftPersV n.F. eine behördliche Regelung voraussetzt und die erteilten Lizenzen nicht schon durch Anordnung des Verordnungsgebers seit dem 1.5.2003 als unbefristet fortgelten, verfügte der Kläger im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Luftsicherheitsgesetzes am 15.1.2005 (vgl. Art. 9 LuftSiANG) lediglich über eine befristete Berechtigung. Es unterliegt aber keinem Zweifel, dass der Anwendungsbereich des LuftSiG jedenfalls nicht auf die Fälle der erstmaligen Erteilung einer Erlaubnis für Luftfahrer beschränkt ist, sondern auch die Verlängerung einer vor dem 11.1.2005 befristet erteilten Lizenz erfasst (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 29.7.2008, 8 S 904.08, a.a.O., Rn. 18; zu einem anders gelagerten Fall vgl. VG Cottbus, Beschluss vom 13.7.2010, VG 3 L 64.10).

Die Klassenberechtigung für Motorsegler hätte nicht ohne vorherige Durchführung einer Zuverlässigkeitsprüfung verlängert werden dürfen. Dies gilt ungeachtet des Umstandes, dass weder im Zeitpunkt der unbefristeten Verlängerung der Berechtigung am 11.2.2005 noch im Zeitpunkt der hierauf bezogenen Ruhensanordnung vom 31.7.2006 konkrete Anhaltspunkte gegen den Kläger vorlagen, die Zweifel an seiner luftsicher-

heitsrechtlichen Zuverlässigkeit zu wecken geeignet gewesen wären. Es ist auch nicht entscheidend, dass im Zeitpunkt der behördlichen Ruhensanordnung die nach § 17 LuftSiG vorgesehene Rechtsverordnung über die Einzelheiten des Widerrufs noch nicht erlassen war, sondern erst am 2.6.2007 in Gestalt der Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung vom 23.5.2007 (BGBl. I S. 947) – LuftSiZÜV – in Kraft getreten ist. Denn nach dem gesetzgeberischen Willen sollten bis zum Inkrafttreten der genannten Regelungen die noch auf der Grundlage des § 32 Abs. 2b LuftVG a.F. ergangene Verordnung zur Regelung des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf dem Gebiet des Luftverkehrs vom 8.10.2001 (BGBl. I S. 2625 – LuftVZÜV) gelten, soweit § 7 LuftSiG nicht ausdrücklich eine andere Regelung traf (vgl. BT-Drs. 15/2361, S. 22). Dadurch, dass § 7 LuftSiG bestimmte Personengruppen einer Zuverlässigkeitsprüfung unterzieht, brachte der Gesetzgeber ungeachtet der Ausgestaltung des Verfahrens als Antragsverfahren zum Ausdruck, dass diese Personen generell als unzuverlässig im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 3 Alt. 2 LuftVG anzusehen sind, soweit diese Prüfung nicht positiv abgeschlossen ist. Denn anderenfalls bliebe die Weigerung des Betroffenen, einen Antrag nach § 7 LuftSiG zu stellen und dadurch die Überprüfung seiner luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit zu ermöglichen, sanktionslos

(vgl.

Beschluss der Kammer im vorläufigen Rechtsschutzverfahren vom 27.2.2007, VG 13 A 168.06, Rn.15;

VG Darmstadt, Vorlagebeschluss vom 27.6.2007, 5 E 1495.06 (1), a.a.O., Rn. 25;

wohl auch OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 27.3.2006, 20 B 1985/05, Rn. 6).

Diese Auslegung wird nunmehr durch § 5 Abs. 1 Satz 2 LuftSiZÜV und § 24 Abs. 2 Satz 1 LuftVZO in der Fassung vom 10.7.2008 (BGBl. I S. 1229) bestätigt. Nach der letztgenannten Bestimmung liegt die Zuverlässigkeit von Bewerben um eine Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeugs nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes nicht vor, wenn die Zuverlässigkeit der Bewerber nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes nicht festgestellt worden ist. Nach § 5

Abs. 1 Satz 2 LuftSiZÜV verbleiben Zweifel an der Zuverlässigkeit auch dann, wenn der Betroffene die ihm nach § 7 Abs. 3 Satz 2 des Luftsicherheitsgesetzes obliegenden Mitwirkungspflichten nicht erfüllt hat. Allein die Bedenken des Klägers, ob das konkrete Verfahren der Zuverlässigkeitsüberprüfung mit seinem Recht auf informationelle Selbstbestimmung vereinbar ist, entbinden ihn nicht von der Obliegenheit, durch Antragstellung die Überprüfung seiner luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit zu ermöglichen. Denn diese Einwände betreffen die konkrete Ausgestaltung des Verfahrens und wären allein auf dieser nachfolgenden Ebene geltend zu machen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 4.5.2010, 2 BvL 8.07 und 9.07, a.a.O., Rn. 157).

Die Bestimmung des § 4 Abs. 3 LuftVG in Verbindung mit § 29 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 LuftVZO a.F. scheidet auch nicht deshalb als Rechtsgrundlage der angegriffenen Maßnahme aus, weil in § 4 Abs. 3 LuftVG von dem Widerruf einer "Erlaubnis" und in § 29 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 LuftVZO a.F. von dem Widerruf bzw. der Anordnung des Ruhens einer "Lizenz" die Rede ist, während es im vorliegenden Falle um eine im Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer eingetragene "Klassenberechtigung" für Motorsegler geht. Der in § 4 Abs. 3 LuftVG verwendete Begriff der Erlaubnis umfasst alle Erlaubnisse, Lizenzen, Berechtigungen und Genehmigungen, die zur Führung eines Luftfahrzeugs im Sinne von § 1 Abs. 2 LuftVG berechtigen. Der Wortlaut der Bestimmung bietet keine Veranlassung für eine einschränkende Auslegung. Der Gesetz- und Ordnungsgeber verwendet im Bereich des Luftverkehrs- und Luftsicherheitsrecht, bedingt durch zum Teil unterschiedliche Regelwerke, etwa die Joint Aviation Requirements (JAR), die in das nationale Recht umgesetzt worden sind und eine Anpassung der nationalen Vorschriften erforderlich machten (vgl. etwa § 109 Abs. 3 LuftVZO), keine einheitliche Terminologie für die verschiedenen Formen der Genehmigung zum Führen eines Luftfahrzeugs. So war die heutige Klassenberechtigung für Motorsegler, wie bereits dargestellt, nach der

Regelungskonzeption der LuftPersV vom 13.2.1984 neben der Erlaubnis für Privat- und Segelflugzeugführer noch als eigenständige "Erlaubnis" ausgestaltet, auch wenn ihre Erteilung durch Aushändigung des Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer in Verbindung mit einem "Beiblatt" erfolgte. Allein der Umstand, dass mit dem Inkrafttreten der LuftPersV vom 10.2.2003 und der Ausgestaltung der Genehmigung für das Führen von Motorseglern als Klassenberechtigung (vgl. auch § 5 der Zweiten Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal vom 24.1.2006). keine terminologische Anpassung der Bestimmung des § 4 Abs. 3 LuftVG erfolgte, zwingt nicht zu der Annahme, dass es seitdem an einer Rechtsgrundlage für die isolierte Aufhebung einer solchen Berechtigung fehlt. Im Gegenteil hat der Gesetzgeber, indem er in § 4 Abs. 1 Nr. 3 Alt. 2 LuftVG mit dem Verweis auf § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG, § 1 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG die luftsicherheitsrechtliche Unzuverlässigkeit des Führers eines Motorseglers zum Anknüpfungspunkt für einen Widerruf gemacht, die isolierte Aufhebbarkeit der hierauf bezogenen Klassenberechtigung gerade vorausgesetzt. Dies folgt auch aus § 29 Abs. 4 LuftVZO a.F., wonach die Absätze 1 bis 3 für die "besonderen Berechtigungen" und die nach näherer Maßgabe erteilten "Anerkennungen" ausländischer Lizenzen sinngemäß gelten.

Die auf § 29 Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 LuftVZO a.F. gestützte Ruhensanordnung ist schließlich auch nicht deshalb zu beanstanden, weil statt ihrer der Widerruf der Klassenberechtigung hätte ausgesprochen werden müssen. In diesem Zusammenhang bedarf es keiner Klärung der Frage, ob der Betroffene durch eine rechtswidrige Wahl der weniger einschneidenden Maßnahme überhaupt in seinen Rechten verletzt sein kann. Denn die Ruhensanordnung anstelle des Widerrufs erweist sich als rechtmäßig. Die Bestimmung des § 29 Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 LuftVZO a.F. setzt mit der Maßgabe, dass ein Ruhen der Lizenz lediglich "auf Zeit" angeordnet werden darf, zwar eine zeitliche Perspektive voraus, innerhalb derer mit der Wiedererlangung der

luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit noch gerechnet werden kann

(vgl.

OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 29.1.2010, 8 A 11008/09, NVwZ-RR 2010, S. 379 [381]).

Eine solche zeitliche Perspektive bestand hier jedoch, da es der Kläger durch einen nachträglichen Antrag auf Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfung selbst in der Hand hätte, die bestehenden Zweifel an seiner Zuverlässigkeit bei unterstelltem positiven Ausgang der Prüfung zu zerstreuen. Von einer endgültigen Weigerung des Klägers, wie sie im Termin zur mündlichen Verhandlung bekräftigt worden ist, musste die Behörde im Zeitpunkt ihrer Entscheidung am 31.7.2006 noch nicht ausgehen.

Die in Ziffer 2 des Bescheides angeordnete Aufforderung zur Aushändigung des Luftfahrerscheins umfasst sinngemäß dessen Einziehung: Sie findet ihre Rechtsgrundlage in § 29 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 3 LuftVZO a.F. Nach der letztgenannten Bestimmung ist der über die Lizenz ausgestellte Luftfahrerschein oder Ausweis für die Zeit des Ruhens der Lizenz in amtliche Verwahrung zu nehmen und im Falle der Beschränkung zu berichtigen oder durch einen neuen Luftfahrerschein oder Ausweis zu ersetzen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit hat seine Rechtsgrundlage in § 167 VwGO, §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Berufung ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 124 Abs. 2 Nr. 3 und Nr. 4 VwGO benannten Gründe vorliegt. Die Rechtssache hat insbesondere keine grundsätzliche Bedeutung. Denn der vorliegende Fall betrifft eine Sonderkonstellation innerhalb eines zeitlich eng begrenzten Rahmens, in welchem den Inhabern einer befristeten Erlaubnis für Motorsegler unmittelbar vor Inkrafttreten der LuftPersV n.F. zum 1. Mai 2003 eine weitere – letztmals befristete – Verlängerung dieser Erlaubnis erteilt.. Nur in diesen Fällen, in denen der Ablauf der Gültigkeitsdauer auf einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten des LuftSiANG am 15. Januar 2005 fiel, ergibt sich das Erfordernis einer

Zuverlässigkeitsüberprüfung vor unbefristeter Verlängerung, während die vor dem 15. Januar 2003 befristet verlängerten Altlizenzen für Motorsegler im Regelfall noch vor dem Inkrafttreten des LuftSiANG bereits als unbefristete Klassenberechtigung verlängert worden waren und die Inhaber dieser "Altlizenzen" damit nicht mehr dem Regime des LuftSiG unterfallen. Die Entscheidung hat damit keine über den Einzelfall weisende Bedeutung.

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird gemäß § 52 Abs. 1 des Gerichtskostengesetzes auf 7.500 Euro festgesetzt.