

Das LuftSiG ist im Hinblick auf die Zuverlässigkeitsprüfung in § 7 unbedenklich.

Angewandte Normen: §§ 4 Abs. 1 und 3, 31 Abs. 2 LuftVG, §§ 6, 7 LuftSiG

Gericht: VG Minden, Urt. v. 08.03.2007, Az.: 7 K 185/06

Veröffentlicht in:

Zum Sachverhalt:

Der am ... geborene Kläger erwarb im Jahre 1991 erstmals einen Luftfahrerschein für Privatluftfahrzeugführer.

Am 10.10.2003 verlängerte die Beklagte den "Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer" des Klägers mit den Berechtigungen für Segelflugzeuge, Segelflugzeuge mit Hilfsantrieb und der Klassenberechtigung für Reisemotorsegler sowie der Berechtigung (Lehrberechtigung) zur praktischen Ausbildung von Segelflugzeugführern und der Berechtigung zum Schleppen anderer Luftfahrzeuge oder anderer Gegenstände ohne Fangschlepp hinter Motorseglern auf unbefristete Zeit. Allein die Erlaubnis zur Ausbildung von Segelflugzeugführern befristete die Beklagte auf den 09.10.2005.

Nachdem der Kläger die Beklagte im Juli 2005 um Auskünfte zur "Umsetzung" des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) gebeten hatte, forderte die Beklagte den Kläger per E-mail am 04.08.2005 auf, den Antrag auf Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) im Sinne des § 7 Abs. 2 Satz 1 LuftSiG zu stellen. Gleichzeitig wies sie darauf hin, dass die Weigerung zur Durchführung der ZÜP Zweifel an der Zuverlässigkeit begründe. In einem derartigen Fall sei die Fluglizenz zu widerrufen.

Ergänzend führte die Beklagte unter dem 05.08.2005 aus, dass es eine Durchführungsverordnung zum neuen LuftSiG noch nicht gebe. Hinsichtlich des Verfahrens der ZÜP griffen deshalb ergänzend die Verwaltungsverfahrensgesetze der Länder. Das Bundesministerium des Innern (BMI) habe für die Zeit bis zum Inkrafttreten einer

Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung eine einheitliche Verfahrensweise dahingehend vorgeschlagen, dass im Falle der Weigerung zur Durchführung einer ZÜP Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen bestünden, denn die Bejahung der Zuverlässigkeit setze eine Überprüfung im Sinne des § 7 LuftSiG zwingend voraus. Weil es zudem noch an einer Ermächtigungsgrundlage für eine Gebührenerhebung fehle, würden die Mitteilungen über das Ergebnis der ZÜP mit dem Zusatz versehen:

"Die Gebührenerhebung für diese Entscheidung erfolgt durch gesonderten Bescheid."

Bislang sei für eine Zuverlässigkeitsüberprüfung eine Gebühr von 15 bis 25 EUR festgesetzt worden.

Unter dem 24.08.2005 forderte die Beklagte den Kläger auf, den Antrag auf Durchführung der ZÜP nunmehr bis zum 01.09.2005 zu stellen. Am 26.09.2005 beantragte der Kläger die Verlängerung seiner Lehrberechtigung.

Mit Ordnungsverfügung vom 29.09.2005 widerrief die Beklagte die dem Kläger erteilten

Erlaubnisse für Motorsegler im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG. Gleichzeitig forderte sie den Kläger zur Abgabe des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer binnen einer Woche nach Zustellung der Verfügung auf und drohte ein Zwangsgeld von 500 EUR an. Die sofortige Vollziehung der Verfügung wurde angeordnet. Ferner setze die Beklagte Kosten von 30 EUR für den Bescheid fest.

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

Am 10.10.2005 erhob der Kläger Widerspruch gegen diese Verfügung. Zur Begründung führte er aus, dass das LuftSiG nicht ordnungsgemäß zustande gekommen sei. Zudem verstoße § 7 LuftSiG gegen die Grundrechte. In seinem Fall sei die getroffene Entscheidung auch unverhältnismäßig. Schließlich sei der Bescheid ohne die nach § 17 LuftSiG erforderliche Verordnung erlassen worden.

Zwischenzeitlich (20.10.2005 oder 10.11.2005) verlängerte die Beklagte den Luftfahrerschein des Klägers für Segelflzeuge auf unbefristete Zeit und die Lehrberechtigung auf den 09.10.2008. Die widerrufenen Berechtigungen für "Motorsegler" nahm sie nicht mehr in den Luftfahrerschein auf.

Am 17.10.2005 beantragte der Kläger beim erkennenden Gericht die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes. Ohne konkreten Anlass oder Anfangsverdacht würden Piloten mit der Einführung der ZÜP einem Terrorismusverdacht ausgesetzt. Es handele sich von daher um ein verfassungswidriges Sondergesetz. Es fehle an der Zustimmung des Bundesrates. Auch an der erforderlichen Durchführungsverordnung mangle es noch immer. Die Kosten für die von den Piloten zu beantragende Überprüfung seien völlig offen. Der Widerruf der Berechtigungen für Motorsegler treffe nicht nur ihn, sondern auch seinen Verein, für den er ehrenamtlich in vielfältiger Funktion tätig sei. Zudem gehe die Beklagte gegen andere Piloten nicht in gleicher Weise vor. §§ 7 LuftSiG und 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG wiesen keinen Bezug zur Anordnung einer ZÜP während der Laufzeit einer Lizenz auf. In ihnen sei nur von "Bewerbern" um eine Fluglizenz die Rede. Außerdem sei der Schluss von der Weigerung zur Antragstellung auf die Unzuverlässigkeit des Bewerbers/Piloten ungerechtfertigt. Eine solche Regelvermutung gebe es nicht, sie sei auch verfassungswidrig. Konkrete Anhaltspunkte für seine Unzuverlässigkeit existierten

nicht. Der Gleichbehandlungsgrundsatz werde verletzt. Ferner finde eine unzulässige Inländerdiskriminierung statt. Schließlich seien z.B. vorgesehene Arbeitgeberanfragen nicht in Einklang mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung zu bringen.

Mit Beschluss vom 07.11.2005 - 3 L 735/05 - stellte die 3. Kammer des erkennenden Gerichts die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Klägers gegen die Ordnungsverfügung der Beklagten vom 29.09.2005 wieder her bzw. ordnete sie hinsichtlich der weiter verfügbaren Zwangsgeldandrohung an. Auf die Beschwerde der Beklagten änderte das OVG NRW mit Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/06 - den erstinstanzlichen Beschluss und lehnte den vorläufigen Rechtsschutzantrag des Klägers ab.

Den Widerspruch des Klägers wies die Beklagte mit Widerspruchsbescheid vom 13.01.2006 insoweit zurück, als der Kläger die Aufhebung der Widerrufsentscheidung und des Herausgabeverlangens begehrte. Hinsichtlich der weiter verfügbaren Zwangsgeldandrohung stellte die Beklagte fest, dass sich der Widerspruch durch Rückgabe des Luftfahrerscheins erledigt habe.

Am 25.01.2006 hat der Kläger die vorliegende Klage erhoben. Er vertieft seinen bisherigen Vortrag und führt nochmals aus, dass dem LuftSiG die Bundesratszustimmung fehle. Von daher müsse das Gericht auch eine Vorlage an das BVerfG erwägen. Ferner könnten Maßnahmen gegen ihn nach dem LuftSiG nur bei Vorliegen einer konkreten Gefahr erfolgen (§ 3 LuftSiG). An einer solchen fehle es. Weil ihm am Verfahren der ZÜP keine Mitwirkungspflicht treffe, könne nicht von der Antragsverweigerung auf seine Unzuverlässigkeit geschlossen werden. Die jüngsten Änderungen des § 7 LuftSiG führten sog. Nachberichtspflichten ein, die mit dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung nicht mehr zu vereinba-

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

ren seien. Insoweit sei auch auf die jüngste Rechtsprechung des BVerfG zur sog. Rasterfahndung zu verweisen. Auf die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung könne die Beklagte die Gebührenfestsetzung nicht stützen, weil die Gebührenerhebung nur nach der in § 17 Abs. 2 LuftSiG vorgesehenen und somit als Rechtsgrundlage notwendigen Kostenverordnung erfolgen dürfe. An dieser Verordnung fehle es.

Der Kläger beantragt,

1. den Bescheid der Beklagten vom 29.09.2005 sowie den Widerspruchsbescheid vom 13.01.2006 mit Ausnahme der Zwangsgeldandrohung aufzuheben, ferner die im angefochtenen Bescheid enthaltene Kostenfestsetzung aufzuheben,

2. die Hinzuziehung eines Bevollmächtigten im Vorverfahren für notwendig zu erklären.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie beruft sich auf die Ausführungen im angefochtenen Bescheid und erklärt, dass für die Erteilung eines Luftfahrerscheins für Motorsegler regelmäßig eine Gebühr von 40 EUR festgesetzt werde.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird Bezug genommen auf den Inhalt der Gerichtsakte, der Gerichtsakte zum Verfahren 3 L 735/05 und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten.

Aus den Gründen:

Die Klage ist unbegründet.

Der Bescheid der Beklagten vom 29.09.2005 ist in seiner durch den Widerspruchsbescheid vom 13.01.2006 gewonnenen Gestalt rechtmäßig und verletzt den Kläger von daher nicht in seinen Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsgrundlage der Widerrufsentscheidung ist § 4 Abs. 3 i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Danach wird die Erlaubnis für Luftfahrer u.a. nur erteilt, wenn keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 LuftSiG bestehen. Wenn diese Voraussetzung nicht mehr vorliegt, ist die Erlaubnis zu widerrufen. Nach § 7 Abs. 1 LuftSiG hat die Luftsicherheitsbehörde die Zuverlässigkeit u.a. von Personen zu überprüfen, die wie der Kläger Luftfahrer im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 5 LuftVG (Motorsegler) sind.

Verfassungsrechtliche Bedenken an dieser mit dem Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben vom 11.01.2005 - BGBl. 2005, 78 f. - geschaffenen und zum 15.01.2005 in Kraft getretenen Neuregelung, die dazu führen könnten, dass der Tatbestand der von der Beklagten bemühten Widerrufsregelung nicht erfüllt ist, bestehen nicht.

Das Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben ist ordnungsgemäß zustande gekommen. Entgegen der Ansicht des Klägers bedurfte es nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Die Frage der Zustimmungsbedürftigkeit des LuftSiG ist vom BVerfG in seiner Entscheidung zur Verfassungswidrigkeit der sog. "Abschussermächtigung" vom 15.02.2006 - 1 BvR 357/06 -, BGBl. I 2006, 466 = NJW 2006, 751 = DVBl. 2006, 83 = DÖV 2006, 386, aus formalen Gründen nicht geprüft worden.

Allerdings bedarf es gemäß Art. 87 d Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates, wenn durch Bundesgesetz Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung, die primär in bundeseigener Verwaltung geführt werden (vgl. Art. 87 d Abs. 1 Satz 1 GG), den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden. Es steht außer Frage, dass es sich bei den in § 2 LuftSiG umschriebenen Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde um Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung im Sinne des Art. 87 d GG handelt,

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

vgl. dazu VG Braunschweig, Urteil vom 12.07.2006 - 2 A 303/05 -, die gemäß § 16 Abs. 2 LuftSiG - abgesehen von wenigen Ausnahmen - von den Ländern im Auftrage des Bundes ausgeführt werden.

Mit der Schaffung des LuftSiG - § 16 Abs. 2 - wurden den Ländern jedoch keine eine Zustimmungsbedürftigkeit auslösenden Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung übertragen. Denn gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG in der bis zum 14.01.2005 geltenden Fassung war den Ländern bereits die gesamte Aufgabe der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs mit Zustimmung des Bundesrates als Auftragsangelegenheit übertragen worden.

Vgl. zur Verfassungsmäßigkeit der Regelung BVerfG, Beschluss vom 28.01.1998 - 2 BvF 3/92 -, BVerfGE 97, 198 f. = BGBl. I 1998, 803 = ZBR 1998, 162 = NVwZ 1998, 495 = DÖD 1998, 199.

Insbesondere ist das Erfordernis der Zuverlässigkeit für Tätigkeiten im näheren oder weiteren Bereich des Luftverkehrs seit jeher anerkannt und gesetzlich fixiert (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und § 29 d LuftVG in der Neufassung vom 27.03.1999). Mit dem LuftSiG hat der Normgeber im gesteigerten Bewusstsein von Nähe und Grad des Gefährdungspotentials lediglich weiter greifend und strenger ausgeformt, was in allgemeiner Weise bereits galt.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/05 -; VG München, Urteil vom 28.09.2006 - M 24 K 06.2603; a. A. Bundesrat in BT-Drs. 15/3587 vom 14.07.2005; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, Stand: Mai 2006, LuftSiG, Einf., Rdnrn. 3 f.

Mit Blick auf die Frage der Zustimmungsbedürftigkeit des LuftSiG macht es keinen Unterschied, dass § 16 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG abweichend von § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG in der bis zum 14.01.2005 geltenden Fassung keine sog. "Antragslösung" für den Fall der "Rückübertrag" der Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden in bundeseigene Verwaltung - mehr - vorsieht, sondern

die Rückübertragung daran knüpft, dass dies zur Gewährung der bundeseinheitlichen Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen erforderlich ist.

Vgl. VG Frankfurt, Urteil vom 06.07.2006 - 12 E 3035/05 -; a. A. VG Braunschweig, Urteil vom 12.07.2006 - 2 A 303/05 -.

Das BVerfG,

vgl. Beschluss vom 28.01.1998 - 2 BvF 3/92 -, a.a.O.,

hat bereits entschieden, dass eine verfassungsrechtliche Kompetenzregelung, nach der bestimmte Angelegenheiten primär in bundeseigener Verwaltung geführt werden, jedoch nach gesetzgeberischer Entscheidung auch den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden können, einer Wiederherstellung der verfassungsrechtlichen Ausgangslage - Durchführung in bundeseigener Verwaltung - nicht per se entgegensteht. Zudem trifft die Entscheidung über die Übertragung von Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung auf die Länder als Bundesauftragsverwaltung der Bundesgesetzgeber (vgl. Art. 87 d Abs. 2 GG). Er kann sich von daher von Verfassungs wegen sogar für einen von Land zu Land unterschiedlichen Verwaltungsvollzug entscheiden.

Vgl. BVerfG, Urteil vom 28.01.1998 - 2 BvF 3/92 -, a.a.O.

Dann aber ist ein Land vor einem Entzug der ihm zur Ausführung übertragenen Aufgaben in bundeseigene Verwaltung - der Wiederherstellung des verfassungsrechtlichen Regelprogramms -

nicht gesondert geschützt. Der Aufgabe des Antragserfordernisses kommt mithin in diesem Zusammenhang keine entscheidungserhebliche Bedeutung zu. Ergänzend sei angemerkt, dass die nun gewählte "Bundesinitiativlösung" wie bereits ihre Vorläuferregelung kaum zu einem Verstoß gegen den Grundsatz der bundesstaatlichen Gleichheit der Länder führen dürfte.

Aus Art. 84 Abs. 1 GG kann sich eine Zustimmungsbedürftigkeit des LuftSiG schon deshalb nicht ergeben, weil die Aufgaben

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

der Luftsicherheitsbehörden von den Ländern im Auftrage des Bundes und nicht als eigene Angelegenheit 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 Frankfurt, Urteil vom 06.07.2006 - 12 E 3035/05 -; ferner Lerche in Maunz-Dürig, Grundgesetz Kommentar, Stand: Juni 2006, Band V, Art. 84, Rdnr. 2.

Auch aus Art. 85 Abs. 1 GG folgt eine Zustimmungspflichtigkeit des LuftSiG nicht. Nach dieser Regelung bedarf der Zustimmung des Bundesrates im Bereich der vorliegenden Auftragsverwaltung die Einrichtung der Behörden. Wie im Anwendungsbereich des Art. 84 Abs. 1 GG besitzen mithin die Länder die Befugnis zur Einrichtung der Behörden. Wird in diese Befugnis eingegriffen, bedarf es der Zustimmung des Bundesrates. In die "Einrichtungsbefugnis" der Länder greift das LuftSiG nicht ein.

Eine Einrichtungsregelung liegt zweifelsfrei dann vor, wenn ein Bundesgesetz neue Landesbehörden vorschreibt, darüber hinaus nach der Rechtsprechung des BVerfG aber auch dann, wenn das Bundesgesetz den näheren Aufgabenkreis einer Landesbehörde festlegt. Demgegenüber wird das Verfahren einer Landesbehörde geregelt, wenn das Gesetz verbindlich die Art und Weise sowie die Form der Ausführung eines Bundesgesetzes bestimmt. Das ist auch dann der Fall, wenn materiell-rechtliche Regelungen des Gesetzes nicht lediglich die Verwaltungsbehörden zum Handeln auffordern, sondern zugleich ein bestimmtes verfahrensmäßiges Verwaltungshandeln festlegen.

Vgl. BVerfG, Urteil vom 17.07.2002 - 1 BvF 1/01 - und 1 BvF 2/01 -, BGBl. I 2002, 3197 = BVerfGE, 105, 313 = NJW 2002, 2543 = DVBl. 2002, 1269.

Durch das LuftSiG werden keine neuen Landesbehörden vorgeschrieben. Allerdings bestimmt § 2 LuftSiG, dass die "Luftsicherheitsbehörde" die Aufgabe hat, Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne des § 1 LuftSiG abzuwehren. Ferner nimmt

sie insbesondere Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 7 vor, lässt nach § 8 Abs. 1 Satz 2 und § 9 Abs. 1 Satz 2 Luftsicherheitspläne zu, ordnet Sicherungsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber nach § 8 und der Luftfahrtunternehmen nach § 9 an und überwacht deren Einhaltung. Der verwandte Begriff der "Luftsicherheitsbehörde" hat dabei erkennbar nur die Funktion, die Behörde zu bezeichnen, die die Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt. Welche Behörde das ist, bleibt weiterhin der Organisationshoheit der Länder vorbehalten. Dieses rein "technische" Verständnis vom Begriff der Luftsicherheitsbehörde findet seine Stütze in dem Umstand, dass nach dem gesetzgeberischen Willen z. B. auch das Luftfahrtbundesamt Aufgaben einer Luftsicherheitsbehörde wahrnimmt (vgl. § 16 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG).

Ebenso VG Frankfurt, Urteil vom 06.07.2006 - 12 E 3035/05 -.

Auch der nähere Aufgabenkreis einer Landesbehörde wird durch das LuftSiG nicht festgelegt. Weder wird den Ländern durch das LuftSiG vorgegeben, nur eine (Landes-)Behörde zur Luftsicherheitsbehörde zu erklären, noch wird konkret bestimmt, welchen näheren Aufgabenkreis die vom Land eingerichteten Luftsicherheitsbehörden haben sollen. Dies bleibt wie die Einrichtung der Luftsicherheitsbehörde überhaupt in der Organisationshoheit der Länder. Das dem

auch tatsächlich so ist, zeigt die im klägerischen Schriftsatz vom 13.12.2006 - Blatt 50 der Gerichtsakte - enthaltene Auflistung der in den Ländern unterschiedlich bestimmten Zuständigkeiten.

Gegen die hier umstrittene und mit dem LuftSiG eingeführte ZÜP für Privatpiloten wie den Kläger ist auch unter dem Blickwinkel des materiellen Verfassungsrechts nichts zu erinnern.

Mangels "beruflicher" Nutzung seiner Fluglizenz ist für den Kläger der Schutzbereich des Art. 12 Abs. 1 GG schon vom Ansatz her nicht eröffnet. Die ZÜP nach dem LuftSiG für Privatpiloten hält dem danach allein anzuwendenden Maßstab der grundgesetz-

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

lich geschützten allgemeinen Handlungsfreiheit im Sinne des Art. 2 Abs. 1 GG stand. Die allgemeine Handlungsfreiheit wird unter anderem begrenzt durch die verfassungsmäßige Ordnung (vgl. Art. 2 Abs. 1 GG). Zu dieser zählt die allgemeine Rechtsordnung und damit auch das LuftSiG. Dieses stellt mit der Einführung der ZÜP - auch - für Privatpiloten eine verhältnismäßige Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit dar. Nach § 1 LuftSiG verfolgt der Gesetzgeber mit dem LuftSiG den legitimen Zweck des Schutzes vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen. Dabei soll die Erweiterung der Sicherheitsüberprüfung auf Privatpiloten bestehende Sicherheitslücken schließen und einen besseren Schutz auch auf Kleinflughäfen und der allgemeinen Luftfahrt gewährleisten.

Vgl. dazu Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 14.01.2004 BT.-Drs. 15/2361.

Diese gesetzgeberische Motivationslage ist vom Gericht nicht zu relativieren. Denn zum einen kommt dem Gesetzgeber hinsichtlich der Frage, welche Bedeutung einem Gefährdungspotential zukommt, dem er mit einer konkreten Regelung begegnen will, ein weit zu fassender Einschätzungs- und Gestaltungsspielraum zu, zum anderen ist der Rang der geschützten Rechtsgüter - Leib und Leben Dritter - besonders hoch und sind Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs für diese Rechtsgüter regelmäßig folgenschwer.

Dass Privatpiloten gemessen am gesetzgeberischen Zweck von vornherein jedwedes Gefährdungspotential abgesprochen werden müsste, ist nicht ernsthaft zu vertreten. Dementsprechend hat denn auch das OVG NRW,

vgl. Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/05 -,

ausgeführt, dass es schwerlich als im gesetzgeberischen Ausgleich von staatlicher Schutzpflicht und Freiheit der Entfaltung des Einzelnen verfehlt bezeichnet werden

könne, die Tätigkeit eines Piloten, auch die eines Piloten für Motorsegler, hinsichtlich des Gefährdungspotentials denjenigen Betätigungen gleich zu achten, die - ungeachtet der konkreten Art - in nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Verkehrsflughafens auszuführen sind, und für die eine entsprechende Überprüfung seit langem vorgesehen ist. Daraus folgt zugleich die grundsätzliche Geeignetheit der Maßnahme zur Erreichung des gesetzgeberisch verfolgten Zwecks.

Vgl. dazu auch VG München, Urteil vom 28.09.2006 - M 24 K 06.2603 -.

Dem steht nicht entgegen, dass der Gesetzgeber mit der Einführung der ZÜP Inhaber ausländischer Fluglizenzen nicht erreichen kann, denn es steht dem Gesetzgeber frei, Maßnahmen zum Schutz des Luftverkehrs auch dann zu ergreifen, wenn er damit nicht alle Sicherheitslücken schließen kann.

Vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 12.02.2007 - 11 TG 2192/06 -.

Handelt es sich bei der Tätigkeit eines Privatpiloten aber um eine Tätigkeit, der - wie ausgeführt - grundsätzlich ein Gefährdungspotential zugeordnet werden kann, so bestehen keine Bedenken daran, die Ausübung dieser Tätigkeit von persönlichen Charaktereigenschaften abhängig zu machen und diese zu überprüfen.

Vgl. dazu ebenfalls OVG NRW, Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/05 -.

Gegen den mit der Überprüfung der Zuverlässigkeit regelmäßig einhergehenden Ein-

griff in das verfassungsrechtlich geschützte "Recht auf informationelle Selbstbestimmung", also die aus dem Gedanken der Selbstbestimmung folgende Befugnis des Einzelnen, grundsätzlich selbst zu entscheiden, wann und innerhalb welcher Grenzen persönliche Lebenssachverhalte offenbart werden, ist nichts zu erinnern.

Vgl. grundsätzlich zum sog. Recht auf informationelle Selbstbestimmung BVerfG, Urteil vom 15.12.1983 - 1 BvR 209/83, u.a. -, BVerfGE 65, 1 = NJW 1984, 419 und

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

Beschluss vom 04.04.2006 - 1 BvR 518/02 -, BVerfGE 115, 320 = NJW 2006, 1939 = DVBl 2006, 899.

Es ist höchststrichterlich geklärt, dass der Einzelne Einschränkungen seines Rechts auf informationelle Selbstbestimmung im überwiegenden Allgemeininteresse hinnehmen muss. Diese Beschränkungen bedürfen nach Art. 2 Abs. 1 GG allerdings einer (verfassungsgemäßen) gesetzlichen Grundlage, aus der sich die Voraussetzungen und Beschränkungen klar und für den Bürger erkennbar ergeben müssen, um dem Gebot der Normenklarheit zu genügen. Ferner ist der allgemeine Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Mit den §§ 6 und 7 LuftSiG sind die erforderlichen bereichsspezifischen, klaren gesetzlichen Regelungen für die Erhebung, Speicherung und Weiterverarbeitung personenbezogener Daten gegeben. Diese genügen vor dem Hintergrund des dargestellten besonderen Allgemeininteresses an der Sicherheit des Luftverkehrs auch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wobei hier mit Blick auf die Gruppe der Privatpiloten von besonderer Bedeutung ist, dass die persönlichen Daten des Privatflugzeugführers nicht zwangsweise oder gar verdeckt von der Luftsicherheitsbehörde erhoben werden - dies verkennt der Kläger in seiner auf die Rechtsprechung des BVerfG zur Zulässigkeit einer Rasterfahndung,

vgl. Beschluss vom 04.04.2006 - 1 BvR 518/02 -, a.a.O.,

gestützten Argumentation -, sondern die Datenerhebung von der vorherigen persönlichen Entscheidung des Betroffenen abhängt, eine bestimmte Erlaubnis zu er- oder zu behalten. Dem Betroffenen bleibt mithin die Entscheidung darüber, ob er seine Freizeitbetätigung über die mit der Erhebung personenbezogener Daten einhergehenden Beeinträchtigungen stellt oder nicht.

So bereits OVG NRW, Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/05 -.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der den Widerruf der Erlaubnis regelnden Er-

mächtigungsgrundlage (§ 4 Abs. 3, Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG) sind erfüllt.

Es bestehen den Widerruf rechtfertigende Zweifel an der Zuverlässigkeit des Klägers nach § 7 LuftSiG. Allerdings ergeben sich solche nicht als Ergebnis einer abgeschlossenen ZÜP im Sinne des § 7 LuftSiG. Der Gesetzgeber setzt aber ganz offensichtlich für den Er- wie für den Behalt einer luftverkehrsrechtlichen Erlaubnis wie der hier umstrittenen die in einem besonderen Überprüfungsverfahren getroffene positive Feststellung der Zuverlässigkeit des Bewerbers voraus. Anders wäre der in § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG enthaltene Verweis auf den die ZÜP regelnden § 7 LuftSiG nicht erklärlich.

Im Ergebnis ebenso Hess. VGH, Beschluss vom 12.02.2007 - 11 TG 2192/06 -.

Insoweit ist es ohne Belang, dass der Gesetzgeber in § 7 Abs. 6 LuftSiG das Erfordernis der positiven Zuverlässigkeitsfeststellung nur für den von den Nrn. 1 - 3 und 5 des § 7 Abs. 1 Satz 1 LuftSiG erfassten Personenkreis ausdrücklich geregelt hat.

A.A. VG München, Urteil vom 28.09.2006 - M 24 K 06.2603 -.

Denn das Verbot, von seiner Fluglizenz weiter Gebrauch machen zu dürfen, ergibt sich für den Privatpiloten nicht aus § 7 Abs. 6 LuftSiG, sondern aus der auch hier umstrittenen Widerrufsentscheidung der Luftfahrtbehörde im Sinne des § 4 Abs. 3 LuftVG. Darauf weist der Hess. VGH zu Recht hin.

Vgl. Hess. VGH, Beschluss vom 12.02.2007 - 11 TG

2192/06 -.

An der danach erforderlichen positiven Feststellung der Zuverlässigkeit des Klägers im Sinne des § 7 LuftSiG fehlt es.

Dass ein Fall des § 7 Abs. 2 Satz 4 LuftSiG vorliegen könnte und deshalb eine ZÜP beim Kläger ohnehin nicht durchzuführen gewesen wäre, ist nicht zu erkennen.

Dem Kläger war auch nicht etwa wegen des Fehlens einer die ZÜP regelnden Verordnung im Sinne des § 17 Abs. 1 LuftSiG von vornherein unzumutbar, einen Antrag im

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

Sinne des § 7 Abs. 2 Satz 1 LuftSiG zu stellen, denn die Handhabung der ZÜP setzt in materieller Hinsicht nicht zwingend voraus, dass eine Verordnung konkretisierende Regelungen bietet.

Vgl. dazu OVG NRW, Beschluss vom 27.03.2006 - 20 B 1985/05 -.

Dies gilt jedenfalls dann, wenn wie hier die wesentlichen Vorgaben für die Durchführung der ZÜP im Gesetz unmittelbar, nämlich in den Abs. 2 bis 5 des § 7 LuftSiG geregelt sind.

Entsprechendes gilt hinsichtlich des Fehlens einer die mit der Durchführung der ZÜP verbundenen Kosten regelnden Verordnung im Sinne des § 17 Abs. 2 LuftSiG, denn die Beklagte hat den Kläger bereits mit Schreiben vom 05.08.2005 sinngemäß darauf hingewiesen, dass sich eine Kostenfestsetzung im Rahmen von 15 EUR bis 25 EUR, d.h. in nur geringer Höhe bewegen werde. Diesen mit dem Schreiben vom 05.08.2005 gesetzten Vertrauenstatbestand wird die Beklagte bei einer späteren, die Durchführung der ZÜP betreffenden Kostenfestsetzung zu beachten haben.

Bei dem Kläger handelt es sich auch um einen "Bewerber" im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG. Für die vom Kläger vertretene Auffassung, die ZÜP könne nur Erstbewerbern um eine Erlaubnis für Luftfahrer abverlangt werden, nicht aber Piloten, die wie er seit langem über eine Erlaubnis verfügten, findet sich kein Anhalt. Das Erfordernis einer erstmaligen ZÜP für alle Piloten folgt unmittelbar aus dem Umstand der Erweiterung des Anforderungskatalogs des § 4 Abs. 1 LuftVG durch Art. 2 Nr. 1 des Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben vom 11.01.2005.

Ein Ermessen stand dem Beklagten mit Blick auf die verfügte Widerrufsentscheidung nicht zu. § 4 Abs. 3 LuftVG sieht ein solches nicht vor. Auf evtl. wirtschaftliche Interessen seines Luftsportvereines kann sich der Kläger ohnehin nicht berufen.

Die Anordnung der Herausgabe des Luftfahrerscheins - mit den Eintragungen für Motorsegler - ist in der durch den Widerspruchsbescheid gefundenen Gestalt - Herausgabe innerhalb einer Woche nach Bestandskraft der Widerrufsentscheidung oder innerhalb einer Woche nach Vollziehbarkeit der Widerrufsentscheidung - rechtmäßig. Rechtsgrundlage für das Herausgabeverlangen ist insoweit jedenfalls die Regelung des § 52 Satz 1 VwVfG NRW. Wegen des insoweit intendierten Ermessens hatte die Beklagte weitergehende Ermessenserwägungen nicht anzustellen. Soweit der Kläger die Aufhebung der im angefochtenen Bescheid weiter verfügten Kostenfestsetzung begehrt, ist die Klage als Untätigkeitsklage zulässig, aber unbegründet.

Die Festsetzung der Kosten auf 30 EUR entspricht den gesetzlichen Vorgaben (vgl. Abschnitt IV Nr. 3 i. V. m. Abschnitt VII Nr. 38 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV). Der Vortrag des Klägers, die Kostenfestsetzung der Beklagten sei rechtswidrig, weil es an der in § 17 Abs. 2 LuftSiG vorgesehenen Verordnung fehle, geht ins Leere. Der Kläger übersieht, dass es hier nicht um die Kosten einer ZÜP, sondern um diejenigen einer Amtshandlung nach dem LuftVG geht.

Die Kostenentscheidung ergeht gemäß § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidungen über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruhen auf § 167 VwGO i. V. m. §§ 708 f. ZPO.

Wegen des Unterliegens des Klägers in der Hauptsache ist über den gemäß § 162 Abs. 2 Satz 2 VwGO gestellten Antrag nicht mehr zu entscheiden.

Die Zulassung der Berufung erfolgt gemäß § 124 a Abs. 1 Satz 1 VwGO i. V. m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO.

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