

Als ich Eberhard mein Thema benannt habe, wusste ich noch nicht, worauf ich mich einlasse. "**Neues aus der Rechtsprechung**". Ich dachte nämlich, da gäbe es eine Menge zu berichten. Aber die Ausbeute an Entscheidungen, die im Rahmen einer solchen Fluglehrerfortbildung von Interesse sein könnte, war doch eher übersichtlich.

Und ich glaube nicht, dass ich Euch für die Frage interessieren kann

- ob eine Gemeinde gegen die Erweiterung einer Betriebsgenehmigung für ein Segelfluggelände vorgehen kann¹⁾ oder
- ob die Klage eines Hubschrauberausbildungszentrums der Bundeswehr gegen die Genehmigung für drei Windenergieanlagen erfolgreich war.²⁾

Wenn ein Jurist recherchiert, dann sucht er zuerst und zuletzt in **JURIS**, der juristischen Datenbank, die praktisch alle veröffentlichten und auch zahlreiche nicht veröffentlichte Entscheidungen deutscher Gerichte enthält. Die Juris-GmbH, deren Anteile zu 50,01% dem Bund gehören,³⁾ wertet rund 600 Fachzeitschriften aus, nur damit Ihr mal hört, was wir Juristen für einen Papierberg produzieren.

Und wenn man ein Rechtsproblem oder einen Rechtsbereich nicht in Juris findet, dann kann man zwar noch nicht davon ausgehen, dass hierzu noch nie eine Entscheidung

1) VG Trier, 1 K 4887/16.TR vom 11.4.2017; OVG Rheinl.-Pfalz, 8 A 11914/17 vom 20.6.2018: Landesluftfahrtbehörde erweiterte die Genehmigung zum Windenschlepp um die Möglichkeit, auch F-Schlepps durchzuführen. Nachbargemeinde fühlte sich dadurch in ihrer Planungshoheit verletzt. Das VG Trier gab ihr Recht. Das OVG hob das Urteil auf und wies die Klage der Gemeinde ab. Gemeinden haben zwar das Recht, ihre Planziele zur Geltung zu bringen, wenn diese mit der Genehmigung(-serweiterung) kollidieren. Es gilt aber der Prioritätsgrundsatz, wonach Planungsziele, die die Gemeinde erst im Laufe des Genehmigungsverfahrens entwickelt, hintanstehen müssen. So lag der Fall hier. Man kann vermuten, dass die Gemeinde ihre Planungen nur deshalb angestellt hat, um so den Motorflugbetrieb zu verhindern. Das VG ist darauf reingefallen, das OVG nicht.

2) VG Hannover, 12 A 828/17, 06.12.2018; die Klage der Bundeswehr war erfolgreich!

3) 45,33% hält die franz. Verlagsgruppe Éditions Lefebvre Sarrut (ELS). Saarland hat 2,99% und der Rest ist "Streubesitz", Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Juris> (Stand 16.2.2019).

gefällt wurde. Aber man kann davon ausgehen, dass es keinen Zugriff darauf gibt. Soll heißen: Manche erstinstanzlichen Gerichte, insbesondere der Zivil- und Verwaltungsgerichtsbarkeit (also Amts-, Land- und Verwaltungsgerichte) haben sicherlich mit dem privaten Luftverkehr einiges zu tun. Aber leider werden diesbezügliche Entscheidungen kaum veröffentlicht oder auch nur in Juris eingestellt.

Trotzdem habe ich einige gerichtliche Entscheidungen gefunden, die mir der Erwähnung wert sind.

1.

Die Erste stammt vom BVerwG⁴⁾ und beschäftigt sich mit der Frage, ob **Fluglaternen Luftfahrzeuge** im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 11 LuftVG sind.

DER FALL

Der Kläger wollte 50 Fluglaternen des Typs "Glühwürmchen" in Leipzig aufsteigen lassen.

Die (früher zuständige) Landesdirektion Leipzig hatte aber eine "Fluglaternen-VO" für Sachsen erlassen, nach der das Steigenlassen von Fluglaternen im gesamten Gebiet von Leipzig verboten war. Allerdings durften die Ortspolizeibehörden Ausnahmegenehmigungen erteilen. Die Ortspolizeibehörde Leipzig (Beklagte) lehnte dies aber im konkreten Fall ab.

Darauf zog er vor Gericht, um dort gerichtlich feststellen lassen, dass er gar keine Genehmigung braucht, hilfsweise, dass die Behörde ihm eine Ausnahmegenehmigung hätte erteilen müssen.

Besonderheiten

4) BVerwG, Urteil vom 25.10.2017, Aktenzeichen: 6 C 44/16

Der Kläger machte geltend, **Fluglaternen seien Luftfahrzeuge, deshalb unterlägen sie dem Luftverkehrsrecht des Bundes**. Deshalb sei Landespolizeirecht gar nicht anwendbar und deshalb sei die Fluglaternenverordnung unwirksam.

Die Beklagte meinte dagegen, Fluglaternen seien keine Luftfahrzeuge, weil sie nicht während des Flugs gelenkt werden könnten. Fluglaternen nähmen nicht am Luftverkehr teil, sondern behinderten diesen.

LÖSUNG

Zunächst ein wenig juristische Allgemeinbildung: Die Gesetzgebungskompetenz, also das Recht und die Zuständigkeit, Gesetze zu erlassen, ist im Grundgesetz geregelt. Ohne auf die Einzelheiten einzugehen, steht das Recht der Gesetzgebung grundsätzlich den Ländern zu. Art. 70 Abs. 1 GG:

"Die Länder haben das Recht zur Gesetzgebung, soweit dieses Grundgesetz nicht dem Bunde Gesetzgebungsbefugnisse verleiht."

Wenn die Gesetzgebungskompetenz fehlt, ist das Gesetz unwirksam, also etwa wenn der Bund ein Gesetz erlässt, dass die Länder hätten beschließen müssen (und umgekehrt).

Das Gericht argumentiert wie folgt:

Ausweislich des § 1 Abs. 1 LuftVG ist Luftverkehr die Gesamtheit der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen im Luftraum, deren Aufstiege und Landungen sowie die dafür benötigten Anlagen.

Zur Erinnerung:

§ 1 LuftVG lautet wie folgt: **FOLIE**

Nur nebenbei: Ihr seht, dass z. Bsp. Motorsegler zwar Luftfahrzeuge, aber eben keine Flugzeuge sind. Warum betone ich das? Weil immer dann, wenn in einem deutschen Gesetz etwas (nur) für "Flugzeuge" geregelt ist, noch lange nicht davon ausgegangen werden kann, dass diese Regelung auch für die anderen Luftfahrzeuge, etwa für Motorsegler oder Segelflugzeuge gilt. Ein interessantes Beispiel dafür ist § 7 Abs. 1 und 2 LuftVO. Unfällen von Luftfahrzeugen (gleich welcher Art) muss der Lfz-Führer unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung melden (§ 7 Abs. 1 LuftVO). Schwere Störungen muss der Lfz.-Führer nur bei Flugzeugen, Drehflüglern, Ballonen und Luftschiffen melden (§ 7 Abs. 2 LuftVO). Wer also bspw. mit einem Motorsegler, UL oder Segelflugzeug eine schwere Störung hatte, muss diese Meldung nicht erstatten.

Ich komme darauf zurück

Was ein Lfz. ist, ergibt sich also aus § 1 Abs. 2 LuftVG.

Fluglaternen lassen sich eindeutig nicht unter die Nummern 1 bis 10 subsumieren.

Kommt deshalb der "Auffangtatbestand" Nr. 11 in Betracht?

Die Nummern 1 bis 10 zeichnen sich durch eine Gemeinsamkeit aus: bei allen genannten Fluggeräten kann das Flugverhalten gesteuert oder doch beeinflusst werden.

Wollte der Gesetzgeber also auch unter Nr. 11 nur Geräte subsumiert wissen, deren Flugverhalten sich zumindest beeinflussen lässt. So hatte zuvor noch das OVG argumentiert. Es kam deshalb zu dem Ergebnis: Fluglaternen werden **nicht gesteuert**, und damit **nicht betrieben**. Sie fallen daher auch nicht unter Nr. 11.

Das BVerwG widerspricht dem: »Der Begriff "betreiben" kann nach seinem Wortsinn nicht nur, wie das Oberverwaltungsgericht ohne weitere Begründung meint, im Sinne von Lenken oder Steuern, sondern auch im Sinne von In-Bewegung-setzen verstanden werden«. Das Gericht meint auch, dass nach dem Normzweck auch nicht steuerbare Fluggeräte unter den Auffangtatbestand fallen könnten.

[17] Aufgrund dessen erscheint fraglich, ob der Bundesgesetzgeber den Begriff des Luftfahrzeugs im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11 LuftVG auf lenkbare Fluggeräte beschränken wollte. Der Wortlaut der Regelung ist nicht eindeutig. Der Begriff "betreiben" kann nach seinem Wortsinn nicht nur, wie das Oberverwaltungsgericht ohne weitere Begründung meint, im Sinne von Lenken oder Steuern, sondern auch im **Sinne von In-Bewegung-setzen** verstanden werden. Hinzu kommt, dass dieser Begriff nach dem Satzbau des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11 LuftVG nicht eine Eigenschaft des Fluggeräts beschreibt, sondern sich auf die erreichbare Flughöhe bezieht.

[18] Dem Normzweck des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11 LuftVG als offengehaltener Auffangtatbestand zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs entspricht, dass grundsätzlich **auch nicht lenkbare Fluggeräte Luftfahrzeuge** sein können. Dies setzt voraus, dass ein solches Fluggerät bei der Benutzung des Luftraums Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs herbeiführt, die den Gefahren des Betriebs einer Luftfahrzeugart nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 10 LuftVG vergleichbar sind. Dies kann nur **aufgrund einer Gesamtwürdigung** beurteilt werden, die vor allem die erreichbare Distanz, Dauer, Höhe und Geschwindigkeit der Flüge, die Wetterabhängigkeit des Flugverlaufs und die möglichen Folgen von Unfällen, insbesondere von Kollisionen mit Luftfahrzeugen einbezieht (vgl. Giemulla, in: Giemulla/Schmid, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, § 1 Rn. 28 sowie Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, Kapitel 7 Rn. 12 f.; Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, § 1 Rn. 34).

[19] Nach diesem Maßstab erweist sich die Annahme des Oberverwaltungsgerichts, Fluglaternen seien keine Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 11 LuftVG, **im Ergebnis als richtig** (§ 144 Abs. 4 VwGO). In Bezug auf die Benutzung des Luftraums sind Fluglaternen mit keinem der Luftfahrzeuge vergleichbar, die in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 10 LuftVG aufgezählt sind. Fluglaternen unterscheiden sich nach Bauweise, Größe, Gewicht und Funktionsweise ganz erheblich von in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 LuftVG genannten Frei- und Fesselballons. Im Vergleich zu Flügen, die mit diesen Luftfahrzeugen möglich sind, fallen Laternenflüge nach der erreichbaren Distanz, der Dauer von höchstens rund 20 Minuten, der Höhe von höchstens 500 Metern und der ausschließlich windabhängigen Geschwindigkeit nicht ins Gewicht. Gefahren für die Luftfahrt können sich allenfalls daraus ergeben, dass der Leuchteffekt irritierende Wirkung auf die Führer von Luftfahrzeugen bei Starts und Landungen haben kann. Daher liegt es nahe, **Fluglaternen nicht als Luftfahrzeuge, sondern als fliegende ballonartige Leuchtkörper anzusehen**. Diese lösen – wie § 31 Abs. 2 Nr. 16 Buchst. h LuftVG belegt – nach der Einschätzung des Bundesgesetzgebers einen luftverkehrsrechtlichen Regelungsbedarf nur aus, wenn von ihnen Gefahren für den Luftverkehr ausgehen. Dementsprechend hat der Verord-

nungsgeber mögliche Irritationen aufgrund des Leuchteffekts zum Anlass genommen, den Aufstieg von Fluglaternen in der Umgebung von Flugplätzen während der Betriebszeiten zum Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs zu verbieten (§ 19 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b der Luftverkehrs-Ordnung).

Das Gericht kommt dann zum Ergebnis, dass die "Fluglaternen-VO" der Landesdirektion Leipzig rechtens war und weist die Klage ab.

2.

Ein zweites Urteil⁵⁾ erweist sich – allerdings erst bei näherem Hinsehen – als interessant. Es ging zwar um einen Hubschrauberunfall, aber in diesem Zusammenhang wollte ich auf einen Punkt hinweisen, der mir ungeheuer wichtig erscheint

DER FALL

Der beklagte Privatpilot eines gecharterten Hubschraubers vollzieht (Ende April 2012) nach 20minütiger Flugzeit eine Außenlandung, weil – so behauptet er – sein betagter Passagier über Übelkeit geklagt habe und er, der Beklagte, einen Herzinfarkt befürchtet habe. Beim Wiederstart nach wenigen Minuten kollidiert er mit einer Hochspannungsleitung. Der Hubschrauber erleidet Totalschaden. Die Eigentümerin des Hubschraubers verlangt Schadensersatz in Höhe von rund 300.000 Euro.

Besonderheiten:

- Der nächste reguläre Landeplatz lag 6,9 naut. Meilen entfernt (Flugzeit: 5 Min).
- Nach der Außenlandung steigen der Sohn und die Freundin des Beklagten hinzu. Der Beklagte behauptet, das sei nicht geplant, sondern spontan erfolgt. Freundin und Sohn

5) OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.11.2016, Aktenzeichen: I-24 U 40/16, 24 U 40/16

hätten die Landung mitbekommen und nachsehen wollen, ob etwas passiert sei.

- Der Wiederstart erfolgte nur wenige Minuten nach der Außenlandung, und zwar ohne behördliche Genehmigung. Der Beklagte trägt vor, ihm sei die Einholung nicht mehr möglich, weil die Behörde um 18:30 Uhr nicht mehr besetzt gewesen sei.
- Das Ermittlungsverfahren gegen den Kl. wurde von der StA gegen Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 3.000,00 € nach § 153a StPO eingestellt.

LÖSUNG

Das OLG Düsseldorf hat einen vertraglichen Anspruch auf Schadensersatz nach §§ 535, 280 Abs. 1 BGB i.V.m. Ziffer 8.3 des Chartervertrages angenommen.

Dort hatte sich der Kl. nämlich verpflichtet,

„beim Betrieb des Hubschraubers die gesetzlichen Bestimmungen (Luftverkehrsgesetz, Luftverkehrsverordnung etc.) ...⁶⁾ zu beachten.“

Hier ging es um § 25 LuftVG. **FOLIE.** Und diese Bestimmung wollte ich unbedingt in Erinnerung rufen und einige Punkte besonders hervorheben.

Grundsätzlich besteht in Deutschland Flugplatzzwang, § 25 Abs. 1 LuftVG. Das ist weitestgehend bekannt. Die Feinheiten in § 25 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 werden aber zuweilen übersehen.

FOLIE! NRN. 1 – 3 ERLÄUTERN!

Häufig unbekannt ist dabei, dass die Verletzung der Nrn. 2 und 3 "nur" eine **OWi** ist (§ 58 I Nr. 8a LuftVG) ist, ein Verstoß gegen Nr. 1 aber eine **Straftat** (§ 60 Abs. 1 Nr. 4 LuftVG).

Kein Flugplatzzwang besteht nach § 25 Abs. 2 LuftVG,

6) ... in der jeweils gültigen Fassung, behördliche Verfügungen, Anordnungen der Flugsicherung und/oder Flugplatzverwaltung(en) sowie die jeweiligen Betriebsvorschriften des Hubschraubers ...

- der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeugs nicht vorausbestimmbar ist (also insbesondere für Segelflugzeuge oder Ballone) oder
- die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Hilfeleistung bei einer Gefahr für Leib oder Leben einer Person erforderlich ist. Das gleiche gilt für den Wiederstart nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach einer Notlandung.

FOLIE

Das Gesetz scheint die Notlandung als **speziellen Fall** der Sicherheitslandung zu bewerten. So jedenfalls muss die Formulierung "... nach einer solchen Landung mit Ausnahme des Wiederstarts nach eine Notlandung." interpretiert werden.

Allerdings ist man sich einig, dass Sicherheitslandung und Notlandung zwei verschiedene Paar Schuhe sind.

Eine Notlandung

liegt vor, wenn die Fortsetzung des Fluges unmöglich geworden, die unverzügliche Landung also unumgänglich ist. Notlandungen sollten eigentlich nur bei plötzlich auftretenden technischen Defekten (z.B. Motorausfall) oder in solchen Fällen notwendig sein, bei denen der Pilot oder ein Fluggast den Flug aus gesundheitlichen Gründen nicht fortsetzen kann. Notlandungen sollten hingegen nicht wegen Treibstoffmangels oder wegen Wetterverschlechterungen erforderlich werden. Beides muss durch sorgfältige Flugvorbereitung vermieden werden. Allenfalls kann eine während des Fluges eintretende Tankleckage oder auf langen Flügen eine plötzliche, schwere und unvorhersehbare Wetterverschlechterung höchst ausnahmsweise eine Notlandung erzwingen.

Achtung! Entsteht bei einer Notlandung wegen Treibstoffmangels ein Personen- oder Sachschaden, so ist die Kaskoversicherung in der Regel berechtigt, den Versicherungsschutz zu versagen oder Regress beim Lfz.-Führer

zu nehmen, weil dieser **grob fahrlässig** gehandelt hat.⁷⁾ Außerdem droht dem Pilot ggf. eine Anklage wegen fahrlässiger Sachbeschädigung, fahrlässiger Körperverletzung usw., was mit Geld- oder sogar Freiheitsstrafe geahndet werden kann. Mit einem empfindlichen Bußgeld (im konkreten Fall 1.000,- DM)⁸⁾ muss aber auch der rechnen, der mit seinem Motorsegler wegen vorhersehbaren Benzinmangels ohne konkrete Gefährdung oder Schädigung notlanden muss.⁹⁾

Eine **Sicherheitslandung**

liegt vor, wenn der Flug zwar derzeit noch fortgesetzt werden könnte, aber sicher damit zu rechnen ist, dass in Kürze eine Notlandung erforderlich wird, bevor ein regulärer Landeplatz erreicht werden kann. Beispielsweise wäre eine Sicherheitslandung einzuleiten, wenn weitab eines Flugplatzes die **Öltemperatur ansteigt** und der **Öldruck fällt**. Hier muss der Pilot von Ölverlust ausgehen und mit einem Kolbenfresser mit Triebwerksstillstand rechnen. Er wird sich deshalb zu einer raschen Sicherheitslandung entschließen, um das Landegelände im Tiefflug überfliegen und auf Hindernisse absuchen zu können und bei der Landung notfalls durchstarten zu können. Er wird nicht so lange weiterfliegen, bis der Motor tatsächlich stehenbleibt, und er dann zur Notlandung gezwungen ist. Auch wenn beim Einfliegen in eine Schlechtwetterlage keine Umkehr mehr möglich ist, sollte man sich zur Sicherheitslandung entschließen.

Über die Frage, ob eine Sicherheitslandung erforderlich ist, entscheidet allein der verantwortliche Lfz.-Führer.

7) Hanseatisches Oberlandesgericht in Bremen, Urteil vom 25.4.2000, Az: 3 U 78/99, ZLW 2001/113; Oberlandesgericht München Urteil vom 23.1.1997, Az: 6 U 4241/95, VersR 1997/1270

8) Amtsgericht Münster, Urteil vom 8.3.1988, Az: 11 OWi 30 Js 216/87; NZV 1990/82

9) Näher Hirsch in VdL-Nachrichten, September 2003, S. 24

Neben den schon angedeuteten technischen Störungen kommen als weitere Gründe in Betracht: Treibstoffmangel, geistige oder körperliche Störungen eines Mitglieds der Besatzung oder eines der Fluggäste, Wetterverschlechterung.

Wie schon oben erwähnt, darf man nach einer Sicherheitslandung, ohne Zustimmung des Grundstückseigentümers oder Genehmigung der Luftaufsichtsbehörde einen **Wiederstart** durchführen. Selbstverständlich muss man dazu eine Startstreckenberechnung unter besonderer Berücksichtigung der Bodenverhältnisse vornehmen. Außerdem sollte man beim Wiederstart **alleine losfliegen** und – auch wenn's schwerfällt – seine Flugbegleiter am Boden zurücklassen, um das Gewicht und damit das Risiko zu reduzieren.

Einen Wermutstropfen haben aber auch die Sicherheitslandung und ein etwaiger Widerstart, selbst wenn beides schadensfrei verlaufen ist:

Nach § 7 Abs. 2 LuftVO dürfte der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung unverzüglich Meldung zu erstatten sein. Und dann könnte man, wenn sich herausstellt, dass die Landung wegen einer unsorgfältigen Flugvorbereitung notwendig war, evtl. doch noch zur Rechenschaft gezogen werden.

So, nun aber zum konkreten Fall:

Das OLG stellt fest, dass die Voraussetzungen für eine **Sicherheitslandung** nicht vorgelegen haben.

Rn. 62: Soweit der Beklagte hierzu vorgetragen hat, dass sein Passagier, der Zeugen A, während des Fluges über Übelkeit geklagt und gedroht habe, sich zu übergeben, kann dies – wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat – eine Sicherheitslandung nicht rechtfertigen. Vielmehr hätten über die bloße Übelkeit hinaus weitere Umstände hinzutreten müssen, die eine drohende Notlage, d.h. eine Gefahr für Leib oder Leben des

mitfliegenden Passagiers begründen können. Soweit der Beklagte auf das fortgeschrittene Alter seines Passagiers, das Risiko eines Herzinfarktes bzw. eine drohende Ohnmacht (GA 209, 210) verweist, hat der Beklagte dies indes nicht nachvollziehbar dargelegt. Aufgrund der Umstände, dass bereits nach wenigen Minuten ein Wiederstart mit dem Passagier möglich war und dieser nach dem Absturz als einziger Flugteilnehmer den Transport ins Krankenhaus abgelehnt hat (S. 50 der Ermittlungsakte), kann der Senat ausschließen, dass objektiv eine solche Gefahr bestanden hat. Der Beklagte hat auch nicht nachvollziehbar dargelegt, warum er subjektiv eine solche Gefahrenlage angenommen haben will. So hat er nicht erklärt, welches Verhalten des Zeugen A ihn die Gefahr eines Herzinfarkts bzw. einer drohenden Ohnmacht annehmen lies. Wenn er den Zeugen A jedoch wirklich als ernsthaft gefährdet angesehen hätte, hätte es zudem nahegelegen, den Flugplatz Stadt 5 anzusteuern, der vom Landeort nur 12,7 km entfernt liegt und in ca. 5 Flugminuten erreichbar gewesen wäre. Dorthin hätte er leichter einen Rettungswagen über Funk anfordern können als auf eine abgelegene Wiese.

Der Wiederstart war also unzulässig, der Beklagte hatte seine Pflichten aus dem Vertrag verletzt.

Die nächste Frage betrifft die sogenannte **Kausalität** zwischen Pflichtverletzung und Schaden. Der Schaden muss nämlich auf die Pflichtverletzung zurückzuführen sein.

Ich erwähne das für den Fall, dass Ihr selbst einmal in Regress genommen werdet, weil Ihr einen Fehler gemacht hat. Nehmen wir an, Ihr habt als Fluglehrer beim Tages-Erst-Check des Segelflugzeugs einen Mangel übersehen, mit dem man nicht hätte starten dürfen. Es kommt zum Unfall, allerdings nicht, weil sich dieser Mangel irgendwie ausgewirkt hätte, sondern weil der Schlepp-Pilot einen gravierenden Flugfehler begeht.

Der Beklagte hatte zwar bestritten, dass sein Unfall in irgendeinem Zusammenhang mit seinem Wiederstart erfolgt sei. Er sei längst in der Luft gewesen, der Startvorgang bereits abgeschlossen, als es zur Kollision gekommen sei. Das Gericht führt hierzu aus:

Rn. 66: Nach der Rechtsprechung ist der Ursachenzusammenhang zwischen einer Pflichtverletzung und einem darauf zurück zu führenden Schaden als erwiesen anzusehen, wenn ein typischer Geschehensablauf vorliegt, d.h. das Verhalten des Schädigers allgemein geeignet sein kann, den schädigenden Erfolg herbeizuführen, dieser Erfolg in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit der Vornahme der gefährlichen Handlung eingetreten ist und konkrete Anhaltspunkte für eine andere Ursache nicht ersichtlich sind (Vgl. BGH, Urteil vom 19.01.2010 – VI ZR 33/09, juris Rdnr. 13). Bei der Verletzung von Unfallverhütungsvorschriften wird die Typizität schon dann bejaht, wenn im Zusammenhang mit dem Verstoß gerade derjenige Schaden eingetreten ist, der mithilfe des Schutzgesetzes verhindert werden sollte (BGH, Urteil vom 25.01.1983 – VI ZR 212/80, juris Rdnr. 10; Urteil vom 08. Mai 1984 – VI ZR 296/82, VersR 1984, 775, 776).

Rn. 71: Ohne Erfolg bleibt insoweit der der Einwand des Beklagten, das Landgericht habe rechtsfehlerhaft verkannt, dass der Wiederstart ungeachtet der unterbliebenen Genehmigung an sich bereits geglückt und der Verstoß gegen die §§ 15 Abs. 1 LuftVO, 25 Abs. 1 LuftVG damit nicht für die spätere Kollision kausal gewesen sei. Denn – so der Beklagte – der Unfall habe sich nicht mehr in Zusammenhang mit dem Startmanöver, sondern vielmehr erst während der Flugphase ereignet.

Rn. 72: **Eine solche Aufspaltung des unmittelbaren Abhebens und der sich anschließenden zur Kollision mit der Hochspannungsleitung führenden Flugphase widerspricht der Lebenserfahrung.** Denn der Hubschrauber hatte offensichtlich noch nicht die übliche Flughöhe erreicht, was sich daraus ergibt, dass er sich **noch nicht oberhalb der Hochspannungsleitungen (10 m Höhe)** befand, so dass der Startvorgang noch nicht abgeschlossen war. Nach der eigenen Einlassung des Beklagten gegenüber der Polizei hat der Hubschrauber beim Außenstart keinen Auftrieb bekommen, war so gerade in der Lage, den seines Sohnes zu überfliegen (Seite 6, 52, 53, 73, 93 der Ermittlungsakte) und ist – während des Startvorgangs – direkt auf die Hochspannungsleitung zugeflogen, so dass ein abgeschlossener Startvorgang nicht anzunehmen ist. In diesem Fall kommt es nicht darauf an, ob der eigentliche Start gelungen ist, bis der Hubschrauber „airborne“ war; vielmehr hat sich dadurch, dass der Hubschrauber in engem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem ungenehmigten Außenstart in die Hochspannungsleitung geriet, gegen einen Baum prallte und abstürzte, die typische Gefahr verwirklicht, der durch das Verbots nach §§ 15 Abs. 1 LuftVO, 25 Abs. 1 LuftVG entgegengewirkt werden sollte. Dessen Sinn und Zweck ist es u.a., die Luftverkehrssicherheit und -ordnung, insbesondere die Sicherheit der Passagiere, der Besatzung und potentiell betroffener Dritter, sowie die allgemeine Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten (Vgl. BVerwG, Urteil vom 20.10.1993 – 11 C 43/92, juris Rdnr. 9; OVG Mannheim, Beschluss vom 23. Februar 1982 – 10 S 2605/81, NVwZ 1983, 619, 619; Erbs/Kohlhaas-Lampe, a.a.O., Rdnr. 2). Der Gesetzgeber hat danach Außenlandungen und -starts ganz bewusst von der vorherigen Einholung entsprechender behördlicher Genehmigungen abhängig gemacht, um Gefahrenlagen – wie die Kollision mit Hochspannungsleitungen - im nicht besonders gesicherten Bereich außerhalb von Flugplätzen zu vermeiden. Dementsprechend kommt es für die Erlaubniserteilung darauf an, ob ein hindernisfreier Abflugbereich vorliegt (S. 6 der Ermittlungsakte). Die Gefahr ergab sich vorliegend insbesondere aus den widrigen örtlichen Gegebenheiten, unter denen der Start erfolgte, nämlich der in Startrichtung abschüssigen Wiese, der nahegelegenen Wohnbebauung und der Freileitung in nur 10 m Höhe (S. 4 der Ermittlungsakte).

Der letzte Punkt gibt mir Gelegenheit, auf ein anderes wichtiges Thema zu sprechen zu kommen, und resultiert aus folgender Klausel im Charter-Vertrag:

„Eine Kaskoversicherung ist für den angemieteten Hubschrauber nicht abgeschlossen. Der Charterkunde wird in seinem Vertragsverhältnis jedoch so gestellt, als sei der Hubschrauber nach seinem Zeitwert versichert. Das bedeutet auch, dass er einen Selbstbehalt von 2.500,00 € je Schadenfall zu tragen hat.“

Nur nebenbei: Zu einer solchen Klausel sind Vermieter von Kraft- und Luftfahrzeugen nach der Rspr. verpflichtet, wenn das Fz. nicht vollkaskoversichert ist.

Auch aus der betr. Klausel konnte der Beklagte nichts für ihn Günstiges herleiten. Denn auch wenn der Hubschrauber vollkaskoversichert gewesen wäre, hätte die Versicherung hier nicht geleistet. Warum? Wegen § 81 Abs. 1 und 2 VVG. Ein Paragraph, den man sich merken sollte:

FOLIE:

Versicherungsvertragsgesetz

§ 81 Herbeiführung des Versicherungsfalles

(1) Der Versicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Versicherungsfall herbeiführt.

(2) Führt der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbei, ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen.

FOLIE: Exkursion Grobe Fahrlässigkeit

Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt, schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht anstellt und das nicht beachtet, was im konkreten Fall jedermann einleuchten musste.

Das Gericht nimmt vorliegend grobe Fahrlässigkeit an und verurteilt den Beklagten in Auslegung des § 81 II VVG zu 90% Schadensersatz.

3.

Der nächste Fall sollte alle diejenigen interessieren, die nicht nur Segelflugzeuge fliegen. Es geht um die Sicherheitsüberprüfung nach dem LuftSiG und Segelflugzeugführer brauchen das ja nicht (**FOLIE**), weil § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG nicht auf § 1 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG verweist. Aber die meisten von Euch haben Lizenzen, für die eine Sicherheitsüberprüfung nach dem LuftSiG nötig ist. Für die anderen dürfte der Fall trotzdem interessant sein.

DER FALL

Der Kläger ist Inhaber einer ATPL und führte seit 12 Jahren eine Flugschule für ATPL-Schüler. 2016 lehnte die zuständige Behörde seinen Antrag auf erneute Feststellung seiner persönlichen Zuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG aus Juni 2015 ab, da insoweit Zweifel bestünden. Mit seiner Klage vor dem VG München beantragte er, diesen Bescheid aufzuheben und die Beklagte zu verpflichten, seine Zuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG festzustellen.

Besonderheiten:

Im März 2013 war der Kläger vom Amtsgericht rechtskräftig wegen Steuerhinterziehung in drei tatmehrheitlichen Fällen zu einer Gesamt-Geldstrafe in Höhe von 700 Tagessätzen zu je 120,00 Euro verurteilt worden (84.000 €). Er hatte in den Jahren 2004 bis 2016 beim zuständigen Finanzamt keine Einkommenssteuererklärungen abgegeben und zu diesem Zweck vorgespiegelt, dass er seinen Wohnsitz zunächst nach Spanien, dann nach Österreich verlegt habe. Dadurch hinterzog er Steuer in Höhe von 135.437,00 Euro.

Der Kläger war uneingeschränkt geständig. Das amtsgerichtliche Urteil basierte auf einer Verständigung nach § 257 c der Strafprozessordnung (StPO).¹⁰⁾

Etwa ein Jahr nach seiner Verurteilung beantragte der neue Rechtsanwalt des Klägers (trotz Rechtskraft) die Fortsetzung der Hauptverhandlung, hilfsweise die Wie-

10) Sog. strafprozessualer Deal, der dann möglich ist, wenn der Angeklagte geständig ist und wenn er und die Staatsanwaltschaft einem Vorschlag des Gerichtes über die Höhe der Strafe zustimmen. Der Deal wird in Wirtschaftsprozessen häufig genutzt, um voraussichtlich überlange und komplexe Verfahren abzukürzen, und ist rechtsstaatlich durchaus bedenklich. Der Staat lässt den Deal unter engen Voraussetzungen zu, weil sonst erheblich mehr Richter eingestellt werden müssten.

deraufnahme des Verfahrens gegen das Urteil des Amtsgerichts aus März 2013. Dieses Urteil sei nichtig, der Kläger habe sich zur Sache nicht vollumfänglich eingelassen und auch kein Geständnis, wie § 257 c StPO es fordert, abgelegt. Er habe lediglich erklärt, in Spanien und in Österreich gewohnt zu haben und dort keine Steuern gezahlt zu haben. Er habe die Situation als psychisch sehr bedrückend empfunden und sich für ein Schuldeingeständnis entschieden, da er seine Frau und auch die anderen Zeugen habe schützen wollen.

Seinen Anträgen war letztendlich kein Erfolg beschieden.

Im Verwaltungsverfahren trägt der Kläger vor, kein Flugzeug mehr führen zu wollen. Die Feststellung der Zuverlässigkeit sei aber für die Führung seiner Firma erforderlich.

Deshalb beantragte er – hilfsweise – eine eingeschränkte Zuverlässigkeitsfeststellung nur für seine Tätigkeit als Leiter einer Flugschule. Auch diesen Antrag lehnte die Behörde aus Rechtsgründen ab (Rn. 22), weil es eine solche eingeschränkte Feststellung der Zuverlässigkeit nicht gebe.

LÖSUNG:

FOLIE: § 5 ABS. 1 SATZ 1 LUFTSiZÜV

Rn. 40: 2.2.2. Die Anforderungen an die Zuverlässigkeit i.S.v. § 7 Abs. 1 LuftSiG werden in § 5 Abs. 1 LuftSiZÜV konkretisiert. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 LuftSiZÜV ist die Zuverlässigkeit zu verneinen, wenn daran „Zweifel verbleiben“. Es ist also **nicht erforderlich, explizit eine Unzuverlässigkeit festzustellen; vielmehr genügen bloße Zweifel an der Zuverlässigkeit, um eine solche nicht (mehr) festzustellen**. Umgekehrt folgt daraus, dass zuverlässig im Sinne dieser Normen nur ist, wer die Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen; wegen des gerade beim Luftverkehr hohen Gefährdungspotenzials und der Hochrangigkeit der zu schützenden Rechtsgüter sind dabei **strenge Anforderungen** zu stellen – die **Zuverlässigkeit ist bereits dann zu verneinen, wenn an ihr auch nur geringe Zweifel bestehen** (BVerwG U.v. 15.7.2004 – 3 C 33/03 – BVerwGE 121, 257, Leitsatz 2, juris).

Rn. 41: **Eine strafrechtliche Verurteilung ist Anlass, die luftrechtliche Zuverlässigkeit des Betroffenen in Frage zu stellen. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Strafurteil oder lediglich ein Strafbefehl ergangen ist; auch ist nicht erforderlich,**

dass die Verfehlungen einen speziellen luftverkehrsrechtlichen Bezug haben.

Maßgeblich für die Beurteilung der Zuverlässigkeit i.S.d. LuftSiG ist vielmehr, ob sich bei einer Gesamtwürdigung des Einzelfalles aus den zugrunde liegenden Umständen Bedenken dahingehend ergeben, der Betroffene könne aus eigenem Antrieb oder aufgrund fremder Manipulationen die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen (BayVGh, B.v. 14.07.2015 – 8 ZB 13.1666 - juris).

Rn. 44: ... Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte dürfen den Sachverhalt, der in einem rechtskräftigen strafgerichtlichen Urteil festgestellt wurde, ihren Entscheidungen ohne weitere Ermittlungen zugrunde legen, soweit nicht gewichtige Anhaltspunkte für dessen Unrichtigkeit sprechen (BayVGh, B.v. 26.01.2016 – 8 ZB 15.470 – juris Rn. 21 m.w.N.).

Dass das Urteil auf einer Verständigung beruht, ändert nichts, ...

Rn. 46: Denn Gegenstand einer solchen Verständigung dürfen nach § 257c Abs. 2 StPO nur die Rechtsfolgen und nicht der Schuldspruch sein. Vielmehr besteht auch im Falle einer Verständigung die aus dem verfassungsrechtlich verankerten Schuldprinzip folgende Verpflichtung des Strafgerichts, von Amts wegen den wahren Sachverhalt zu erforschen. Dabei kann sich das Strafgericht zwar auf die geständige Einlassung des Angeklagten stützen, es muss aber von deren Richtigkeit überzeugt sein

Das Gericht begründet sodann, warum die amtsgerichtliche Verurteilung ausreicht, an der Zuverlässigkeit zu zweifeln:

Rn. 48. ... Der Kläger hat erheblich, sowohl im Hinblick auf die Höhe der hinterzogenen Steuern als auch im Hinblick auf den langen Tatzeitraum, gegen gesetzliche Vorschriften verstoßen, so dass Zweifel daran bestehen, ob der Kläger stets bereit sein wird, die Rechtsordnung zu respektieren und die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz des Flugverkehrs in Ausübung seiner Privatpilotenlizenz jederzeit über seine Individualinteressen zu stellen. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der BayVGh die Zuverlässigkeit bei einem Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten verneint hat, der wegen mittelbarer Falschbeurkundung im Zusammenhang mit der Rückerstattung von (lediglich) 418,00 Euro Umsatzsteuer zu einer Geldstrafe von (lediglich) 120 Tagessätzen verurteilt wurde (BayVGh, B.v. 26.01.2016 – 8 ZB 15.470 – juris). Auch das OVG Berlin-Brandenburg hat in einem ähnlich gelagerten Fall einer Verurteilung wegen Steuerhinterziehung zu einer Gesamtstrafe von 300 Tagessätzen zu je 100,00 Euro ebenfalls Zweifel an der Zuverlässigkeit des dortigen Antragstellers gehabt (OVG Berlin-Brandenburg, B.v. 12.10.2015 – OVG 6 S 24.15 – juris Rn. 3). Dieser Verurteilung lag der Vorwurf zugrunde, dass der dortige Antragsteller im Zeitraum von 2005 bis Anfang 2007 einen österreichischen Wohnsitz vorgetäuscht und dadurch Einkommenssteuer hinterzogen hat.

Wenn man sich mit dem Thema SERA beschäftigt, kann man trübsinnig werden. Ein Beispiel:

In der LuftVO war früher fast alles geregelt, was wir als Luftfahrer beim Fliegen wissen mussten. Seit 2015 hat man jedoch in die LuftVO die SERA eingearbeitet. Seitdem konnte man in der LuftVO sage und schreibe 70 Verweisungen auf die Sera finden.

Wir müssen jetzt also die 111-Seiten lange SERA beachten, wie auch die ca. 40-Seiten lange LuftVO

2017 hat man dann im Zusammenhang mit der Drohnenregelung auch den Paragraphen 12 LuftVO geändert. Er hieß früher:

§ 12 Ausweichregeln. Zuständig für die Genehmigung der von der Flugsicherungsorganisation vorgegebenen Mindestabstände zwischen Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen nach Anhang SERA.3210 Buchstabe d Nummer 4 Ziffer ii Buchstabe B der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Jetzt lautet er:

§ 12 Zuständige Behörde nach Anhang SERA.3210 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012. Zuständig für die Genehmigung der von der Flugsicherungsorganisation vorgegebenen Mindestabstände zwischen Fahrzeugen und rollenden Luftfahrzeugen nach Anhang SERA.3210 Buchstabe d Nummer 4 Ziffer ii Buchstabe B der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Merkwürdigerweise hat man aber den gleichzeitig neu eingeführten § 21f LuftVO wie folgt benannt:

§ 21f Ausweichregeln für unbemannte Fluggeräte.

Steuerer von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen haben dafür Sorge zu tragen, dass diese bemannten Luftfahrzeugen und unbemannten Freiballonen im Sinne von Anlage 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 ausweichen.

Bei der nächsten Änderung steht da bestimmt auch etwas Anderes.