



25.02.2016

Wichtige neue Entscheidung

Luftverkehrsrecht: Auswirkung einer strafgerichtlichen Verurteilung auf die luftsicherheitsrechtliche und flugbetriebliche Zuverlässigkeit eines Inhabers einer Lizenz für Luftfahrzeugführer

§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG, § 7 LuftSiG, § 18 Abs. 2 Satz 1, Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftPersG

Widerruf der Feststellung der luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit des Inhabers einer Privatpilotenlizenz

Keine Anwendung des Maßstabes des § 18 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftPersG hierauf
Übernahme der Feststellungen des Strafurteils

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 26.01.2016, Az. 8 ZB 15.470

Leitsatz:

In einem rechtskräftigen Strafurteil getroffene Feststellungen dürfen der Entscheidung über die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit ohne weitere Ermittlungen zugrunde gelegt werden, soweit nicht gewichtige Anhaltspunkte für deren Unrichtigkeit sprechen.

Hinweis: Diese Entscheidung wird gleichzeitig auf unserer Internetseite eingestellt.

www.landesanwaltschaft.bayern.de

Orientierungssätze:

1. § 18 Abs. 2 Satz 1 LuftPersG enthält lediglich einen deklaratorischen Hinweis auf die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsprüfung nach § 7 LuftSiG, § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alternative 2 LuftVG, die dem Schutz vor äußeren Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs dient (sog. „security“, vgl. § 1 LuftSiG) (Rn. 34).
2. In Abgrenzung hierzu („ferner“) erfasst der Zuverlässigkeitsmaßstab des § 18 Abs. 2 Satz 2 LuftPersV den hiervon zu trennenden Anwendungsbereich der flugbetrieblichen Sicherheit, d.h. der Sicherheit im Hinblick auf Gefahren, die dem Luftverkehr immanent sind (sog. „safety“, § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alternative 1 LuftVG) (Rn. 34).
3. Die Regelbeispiele des § 18 Abs. 2 Satz 2 LuftPersG, insbesondere auch die dort in Satz 2 Nr. 1 Buchst. a) und b) normierten „Untergrenzen“ zuverlässigkeitsausschließender Strafzumessungen, haben dementsprechend für die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG, § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alternative 2 LuftVG, § 18 Abs. 2 Satz 1 LuftPersG keine Relevanz (Rn.34). Schon nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG sind im Rahmen der „security“ (Alternative 2; „keine ... Zweifel bestehen“) strengere Anforderungen zu stellen, als im Rahmen der sog. „safety“ (Alternative 1; „keine Tatsachen vorliegen, ... die unzuverlässig erscheinen lassen“) (Rn. 25).

Hinweise:

Der Fall gab dem Senat Gelegenheit, sich zu den Auswirkungen strafgerichtlicher Verurteilungen auf die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit zu äußern. Der Kläger – ein beruflich in herausgehobener Stellung tätiger Inhaber einer Lizenz für Privatpiloten – war wegen mittelbarer Fallbeurkundung im Zusammenhang mit der Rückerstattung von € 418,- Umsatzsteuer zu einer Geldstrafe von 120 Tagessätzen verurteilt worden. Ihm wurde daraufhin die Feststellung der luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit widerrufen.

Den klägerischen Einwand, die verhängte Strafe bleibe unterhalb der Schwelle des § 18 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftPersV (wortidentisch zur bis 23.12.2014 gegolten habenden Regelung des § 24 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftVZO), hat der Bayerische Verwal-

tungsgerichtshof aus den in den Orientierungssätzen wiedergegebenen Erwägungen nicht gelten lassen. Er bezieht sich hierbei auf die bisherige Rechtsprechung (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 12.11.2010, Az. 12 N 71.10, juris Rn. 5; BayVGh, Urteil vom 31.07.2007, Az. 8 B 06.953, juris Rn. 16, 18), die nunmehr als gefestigt und unbestritten gelten kann.

Die im Leitsatz wiedergegebenen Erwägung (Rn. 21) stellt einen allgemeinen Grundsatz dar, der nicht auf das Luftsicherheitsrecht beschränkt ist (vgl. z.B. BayVGh, Beschluss vom 19.10.2015, Az. 11 C 15.1987, juris Rn. 13, zur Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis).

Maßstab für die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 Abs. 1 LuftSiG ist, ob sich bei einer Gesamtwürdigung des Einzelfalls aus den zugrunde liegenden Umständen Bedenken dahingehend ergeben, der Betroffene könne aus eigenem Antrieb oder in einem Zusammenwirken mit fremden Manipulationen die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen (Rn. 15). Der Verwaltungsgerichtshof teilt die erstinstanzliche Beurteilung, wonach das geahndete Verhalten auf eine – luftsicherheitsrechtlich relevante – persönliche Schwäche bzw. einen Charaktermangel hinweist; das geahndete Verhalten belege, dass der Kläger trotz des für seine Verhältnisse und seine soziale Stellung relativ geringen finanziellen Vorteils willen, für sich oder einen Dritten bereit sei, gesetzliche Vorgaben zu missachten (Rn. 20).

Niese
Oberlandesanwalt

8 ZB 15.470
W 6 K 13.541

*Großes Staats-
wappen*

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

In der Verwaltungsstreitsache

**** . ** . ***** *****
***** * , ***** *****
***** * , ***** *****

- ***** -

*****.
***** ** . ***** & *****
***** * , ***** *****

gegen

Freistaat Bayern,

vertreten durch:

Landesanwaltschaft Bayern,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

- Beklagter -

wegen

luftrechtlicher Zuverlässigkeitsprüfung,

hier: Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts Würzburg vom 14. Januar 2015,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,
durch den Vizepräsidenten des Verwaltungsgerichtshofs Dr. Allesch,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Bauer,
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Frieser

ohne mündliche Verhandlung am **26. Januar 2016**
folgenden

Beschluss:

- I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.
- II. Der Kläger hat die Kosten des Antragsverfahrens zu tragen.
- III. Der Streitwert für das Antragsverfahren wird auf 10.000 Euro festgesetzt.

Gründe:

I.

- 1 Die Beteiligten streiten um den Widerruf der Feststellung der luftrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers.
- 2 Der Kläger ist Inhaber einer Lizenz für Privatflugzeugführer (JAR-FCL PPL (A)). Mit Urteil des Amtsgerichts Erding vom 13. Dezember 2011 wurde er wegen mittelbarer Falschbeurkundung zu einer Geldstrafe von 120 Tagessätzen à 60,-- Euro verurteilt.
- 3 Die Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern – widerrief mit Bescheid vom 14. Juni 2013 die Feststellung der luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit des Klägers.
- 4 Das Verwaltungsgericht Würzburg hat die hiergegen erhobene Klage mit Urteil vom 14. Januar 2015 abgewiesen.
- 5 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Gerichts- und Behördenakten verwiesen.

II.

- 6 Der Antrag auf Zulassung der Berufung bleibt ohne Erfolg. Die geltend gemachten Zulassungsgründe sind nicht gegeben.

- 7 1. Der vom Kläger gerügte Verfahrensmangel im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO ist schon nicht in einer den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO genügenden Weise dargelegt und liegt darüber hinaus auch nicht vor.
- 8 Eine Verletzung der Aufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1 VwGO) ist nur dann hinreichend dargelegt, wenn substantiiert dargetan wird, hinsichtlich welcher tatsächlicher Umstände der Aufklärungsbedarf bestanden hat, welche für geeignet und erforderlich gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht gekommen wären und welche tatsächlichen Feststellungen bei der Durchführung der vermissten Sachverhaltsaufklärung voraussichtlich getroffen worden wären (stRspr; vgl. BVerwG, B.v. 8.7.2009 – 4 BN 12.09 – juris Rn. 7). Darüber hinaus setzt die geltend gemachte Verletzung der Pflicht zur Amtsermittlung die Darlegung voraus, dass die unterbliebene Aufklärung – hier also die unterbliebene Anordnung des persönlichen Erscheinens des Klägers zum Zwecke seiner persönlichen Einvernahme – in dem Verfahren rechtzeitig gerügt worden ist (BVerwG, B.v. 25.1.2005 – 9 B 38.04 – juris Rn. 25; BayVGh, B.v. 11.5.2009 – 10 ZB 09.634 – juris Rn. 11). Daran fehlt es hier. Wie sich aus dem Sitzungsprotokoll über die mündliche Verhandlung des Erstgerichts vom 10. Dezember 2014 ergibt, hat der Bevollmächtigte des Klägers im erstinstanzlichen Verfahren – und das trotz des protokollierten Hinweises des Gerichts zum unterbliebenen Erscheinen seines Mandanten – eine Vertagung und persönliche Anhörung des Klägers weder förmlich beantragt noch angeregt.
- 9 Die Notwendigkeit der persönlichen Anhörung und damit der Anordnung des persönlichen Erscheinens des Klägers gemäß § 85 Abs. 1 Satz 1 VwGO musste sich dem Gericht auch nicht aufdrängen. Nach den Ausführungen in der Zulassungsbeurteilung hätte das Verwaltungsgericht bei einer persönlichen Einvernahme des Klägers Kenntnis von dessen Werdegang, seiner beruflichen und gesellschaftlichen Verantwortung, seiner jahrelangen Teilnahme am Luftverkehr ohne jegliche Vorkommnisse sowie von dem Umstand erlangt, dass der Kläger das von ihm genutzte Fluggerät selbst entworfen und hergestellt hat. Diese Kenntnis hätte nach dem Vortrag der Klägerseite dazu geführt, dass das Gericht die Zweifel an der Zuverlässigkeit des Klägers als widerlegt angesehen hätte. Diese Begründung lässt jedoch außer Acht, dass es dem Prozessbevollmächtigten des Klägers trotz dessen Abwesenheit in der mündlichen Verhandlung ohne Weiteres möglich gewesen wäre, diese nach Auffassung des Klägers für ihn günstigen Umstände dem Gericht vorzutragen. Die Aufklärungsrüge dient nicht dazu, Versäumnisse eines Verfahrensbeteiligten in der Vorinstanz zu rügen. Im Übrigen waren die meisten dieser Fakten dem Verwaltungsgericht bereits aus den vorliegenden schriftsätzlichen Ausführungen im Verwaltungs-

und Gerichtsverfahren bekannt und wurden von ihm auch in die Gesamtwürdigung eingestellt (vgl. auch unten unter II. 2), ohne dass sich der Klägervortrag hiermit auseinandersetzt.

- 10 Sollte das Vorbringen in der Zulassungsbegründung darauf zielen, dass diese Umstände das Erstgericht nur im Zusammenhang mit einem persönlichen Eindruck vom Kläger von dessen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeit überzeugt hätten, fehlt es schon an einer entsprechenden Darlegung. Darüber hinaus musste das Verwaltungsgericht die persönliche Einvernahme des Klägers nicht für erforderlich halten, sondern konnte dessen luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit auf der Grundlage der Feststellungen im Verwaltungsverfahren, in der Strafgerichtsakte und aufgrund des Vorbringens der Beteiligten im gerichtlichen Verfahren beurteilen. Dessen ungeachtet stand es dem Kläger frei, an der mündlichen Verhandlung teilzunehmen und dem Gericht darüber hinaus einen persönlichen Eindruck von seiner Person zu vermitteln. Der Einwand, er habe hierzu keine Ladung erhalten, greift nicht durch. Der Kläger verkennt insoweit, dass er durch die Zustellung der Ladung zur mündlichen Verhandlung vom 6. Oktober 2014 – bei dem im angefochtenen Urteil angegebenen Datum „5. Dezember 2013“ handelt es sich um ein offenkundiges und im Übrigen nicht entscheidungsrelevantes Schreibversehen – an seinen Bevollmächtigten ordnungsgemäß geladen war (§ 67 Abs. 6 Satz 5, § 56 Abs. 1 VwGO). In dieser Ladung, deren Erhalt der Klägerbevollmächtigte mit Empfangsbekanntnis bestätigt hat (Bl. 34 der Akte des Verwaltungsgerichts), war gemäß § 102 Abs. 2 VwGO auch ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten ohne diesen verhandelt und entschieden werden kann. Dass der Kläger dennoch davon abgesehen hat, an der mündlichen Verhandlung teilzunehmen bzw. im Falle einer nicht vermeidbaren Verhinderung rechtzeitig eine Vertagung des Verhandlungstermins zu beantragen (§ 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 227 Abs. 1 ZPO), begründet keine Verletzung der Aufklärungspflicht des Gerichts, sondern stellt vielmehr eine Obliegenheitsverletzung des Klägers dar, mit der der Zulassungsantrag nicht begründet werden kann. Dementsprechend liegt auch keine Verletzung des Gebots eines fairen Verfahrens vor.
- 11 2. Der klägerische Vortrag vermag auch keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung des Verwaltungsgerichts im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zu begründen.
- 12 Der Einwand, das Urteil des Verwaltungsgerichts sei bereits wegen des behaupteten Aufklärungsmangels, also der unterbliebenen gerichtlichen Anordnung des persönlichen Erscheinens des Klägers, unrichtig, greift nicht durch. Ernstliche Zweifel an der

Richtigkeit einer Entscheidung können zwar auch aus der unzureichenden Ermittlung und Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts resultieren (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 21. Aufl. 2015, § 124 Rn. 7b m.w.N.). Entsprechend obigen Ausführungen ist ein Aufklärungsmangel durch das Erstgericht jedoch nicht ersichtlich.

- 13 Auch im Übrigen hat der Kläger rechtliche oder tatsächliche Umstände, aus denen sich eine hinreichende Möglichkeit ergibt, dass die angefochtene Entscheidung des Erstgerichts unrichtig ist, mit seinem Zulassungsvorbringen nicht aufgezeigt.
- 14 Zuverlässig im Sinne des § 7 Abs. 1 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) ist nur derjenige, der die Gewähr bietet, jederzeit das ihm Mögliche zum Schutze der Sicherheit des Luftverkehrs zu tun (Meyer in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juni 2013, § 7 LuftSiG Rn. 34 m.w.N.). Entsprechend den allgemeinen Regeln des Rechts der Gefahrenabwehr können umso strengere Anforderungen an die Zuverlässigkeit gestellt werden, je schutzwürdiger die Rechtsgüter sind, die gefährdet werden können, und je höher der mögliche Schaden ist. Wenn, wie bei Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, hochrangige Güter wie das Leben und die Gesundheit zahlreicher Menschen gefährdet werden, kann bereits die geringe Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Schadens ausreichen (so bereits BVerwG, U.v. 15.7.2004 – 3 C 33.03 – BVerwGE 121, 257/263 zur früheren, durch § 7 LuftSiG ersetzten Regelung des § 29d LuftVG). Daher ist im Rahmen der Prüfung nach § 7 Abs. 1 LuftSiG ein strenger Maßstab anzulegen und die Zuverlässigkeit schon bei relativ geringen Zweifeln zu verneinen (BVerwG, U.v. 15.7.2004 a.a.O. S. 262; BayVGh, B.v. 14.7.2015 – 8 ZB 13.1666 – juris Rn. 8 m.w.N.; vgl. auch § 5 Abs. 1 Satz 1 LuftSiZÜV).
- 15 Danach erweist sich die rechtliche Beurteilung des angefochtenen Bescheids durch das Erstgericht aufgrund der hier vorliegenden Gesamtumstände als zutreffend. Das Verwaltungsgericht hat die Zweifel an der persönlichen Zuverlässigkeit des Klägers mit dessen Verurteilung wegen mittelbarer Falschbeurkundung zu 120 Tagessätzen und den sich hieraus ergebenden Bedenken an der charakterlichen Festigkeit des Klägers begründet. Eine strafrechtliche Verurteilung ist jedenfalls Anlass, die luftrechtliche Zuverlässigkeit des Betroffenen infrage zu stellen (BVerwG, U.v. 11.11.2004 – 3 C 8.04 – BVerwGE 122, 182/188). Wie der Kläger in der Zulassungsbegründung selbst einräumt, ist es nicht erforderlich, dass die Verfehlung einen speziellen luftverkehrsrechtlichen Bezug hat (BayVGh, U.v. 12.7.2007 – 20 CS 05.1674 – juris Rn. 9 m.w.N.; OVG SH, B.v. 28.6.2007 – 1 M 100/7 – juris Rn. 5; OVG RhPf, B.v. 5.2.2008 – 8 B 10001/08 – juris Rn. 17). Maßgeblich für die Zuver-

lässigkeit i.S.d. § 7 Abs. 1 LuftSiG ist vielmehr, ob sich bei einer Gesamtwürdigung des Einzelfalls aus den zugrunde liegenden Umständen Bedenken dahingehend ergeben, der Betroffene könne aus eigenem Antrieb oder in einem Zusammenwirken mit fremden Manipulationen die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen (BVerwG, U.v. 15.7.2004 – 3 C 33.03 – BVerwGE 121, 257/265; U.v. 11.11.2004 a.a.O. S. 188).

- 16 Aufgrund der hier vorliegenden Umstände ist es rechtlich nicht zu beanstanden, dass das Verwaltungsgericht Zweifel daran hat, ob der Kläger die erforderliche Zuverlässigkeit im dargestellten Sinne aufweist. Dass es im Rahmen der Urteilsbegründung fälschlich davon ausging, das vom Kläger gegen die strafrechtliche Verurteilung eingelegte Rechtsmittel sei von vornherein auf das Strafmaß beschränkt gewesen, ist dabei ohne Belang. Denn das Verwaltungsgericht hat seine Begründung nicht hierauf gestützt, sondern in diesem Zusammenhang vielmehr maßgeblich darauf abgestellt, dass dieses Strafurteil durch die Rechtsmittelrücknahme rechtskräftig ist. Auch der Hinweis, dass nicht nachvollziehbar ist, warum der Kläger die im Verwaltungsverfahren vorgebrachten Einwendungen gegen die strafrechtliche Verurteilung nicht in einem Rechtsmittelverfahren vor dem Strafgericht klären lassen, bezieht sich nicht auf die vermeintliche Beschränkung des Rechtsmittels auf das Strafmaß, sondern vielmehr auf die unstreitig erfolgte Rechtsmittelrücknahme durch den Kläger.
- 17 Entgegen dem Klägervorbringen hat das Erstgericht die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit des Klägers auch nicht pauschal wegen dessen strafrechtlicher Verurteilung verneint, sondern die im Strafurteil getroffenen Feststellungen, aber auch die Einlassung des Klägers hierzu sowie die weiteren von ihm angeführten Umstände, wie seine berufliche und soziale Stellung und seine bisherige beanstandungsfreie Pilotenlaufbahn, gewürdigt. Das Erstgericht kommt aufgrund dieser hier vorliegenden Umstände im Rahmen einer Gesamtwürdigung zu dem Schluss, dass die der Verurteilung zugrunde liegenden Tatsachen eine charakterliche Schwäche des Klägers aufzeigen. Aufgrund dessen hat es das Gericht als zweifelhaft erachtet, ob dieser fähig und bereit ist, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen.
- 18 Hiergegen ist nichts zu erinnern. Der Einwand, die Argumentation des Verwaltungsgerichts sei widersprüchlich, greift nicht durch. Entgegen der Darstellung in der Zulassungsbegründung hat das Erstgericht nicht gerügt, dass es durch das Ausbleiben des Klägers in der mündlichen Verhandlung an einer Gesamtwürdigung seiner Persönlichkeit gehindert gewesen sei. Vielmehr hat das Gericht in seiner Entscheidung lediglich darauf hingewiesen, dass der Kläger nicht die Möglichkeit genutzt hat, durch

eine persönliche Einlassung dem Gericht einen möglicherweise günstigeren Eindruck zu vermitteln, der die nach Aktenlage bestehenden Zweifel an seiner luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit gegebenenfalls hätte ausräumen können. Dessen ungeachtet sah sich das Gericht, wie oben (unter II.1) ausgeführt, zu Recht in der Lage, aus dem im Strafurteil rechtskräftig festgestellten Verhalten des Klägers und dessen Vorbringen hierzu im Verwaltungs- und Gerichtsverfahren die gebotene Gesamtwürdigung des Einzelfalls vorzunehmen.

- 19 Zweifel an deren Richtigkeit vermögen auch die weiteren Ausführungen in der Zulassungsbegründung nicht hervorzurufen. Das Erstgericht weist zutreffend darauf hin, dass die Verurteilung des Klägers wegen mittelbarer Falschbeurkundung zu 120 Tagessätzen, die deutlich über der Eintragungsgrenze des § 32 Abs. 2 Nr. 5 a BZRG liegt, hinreichend gewichtig ist, um bereits bei einmaliger Begehung Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen zu wecken (Meyer in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juni 2013, § 7 LuftSiG Rn. 39). Auch die Beurteilung, dass das darin geahndete Verhalten auf eine persönliche Schwäche bzw. einen Charaktermangel des Klägers hinweist, der von luftsicherheitsrechtlicher Relevanz ist, ist rechtlich nicht zu beanstanden.
- 20 Entgegen dem Zulassungsvorbringen gebietet der Umstand, dass es sich hier um ein Urkundsdelikt handelt, keine andere Beurteilung. Nach den Feststellungen des strafgerichtlichen Urteils des Amtsgerichts Erding vom 13. Dezember 2011 hat der Kläger mit seinen Angaben dazu beigetragen, dass seiner aus China stammenden Kollegin die beim Erwerb einer wertvollen Herrenarmbanduhr entrichtete Mehrwertsteuer erstattet wurde, obwohl sie diese Uhr bei der Ausfuhrkontrolle am Flughafen nicht bei sich führte und nach anfänglichem Leugnen einräumen musste, dass diese beim Kläger verblieben war. Aus diesen Gesamtumständen ergibt sich, dass die Verurteilung des Klägers zwar aufgrund eines Urkundsdelikts erfolgte, das jedoch einen vermögensrechtlichen Hintergrund hat. Ungeachtet der Frage, ob die ausbezahlte Mehrwertsteuererstattung in Höhe von 418 Euro dem Kläger oder seiner Kollegin zugutekommen sollte, belegt das geahndete Verhalten, dass der Kläger trotz des für seine Verhältnisse und seine soziale Stellung relativ geringen finanziellen Vorteils für sich oder einen Dritten bereit ist, gesetzliche Vorgaben zu missachten.
- 21 Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, dass das Erstgericht von diesen Feststellungen ausgegangen ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürfen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte den Sachverhalt, der in einem rechtskräftigen strafgerichtlichen Urteil festgestellt wurde, ihren Entscheidungen ohne weitere Ermittlungen zugrunde legen, soweit nicht gewichtige Anhaltspunkte für des-

sen Unrichtigkeit sprechen (BVerwG, B.v. 28.9.1981 – 7 B 188.81 – Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 60 m.w.N.; B.v. 13.9.1988 – 1 B 22.88 – Buchholz 402.24 § 24 AuslG Nr. 12; B.v. 21.7.2008 – 3 B 12.08 – NVwZ 2009, 398/399 m.w.N.; BayVGH, B.v.24.9.2015 – 22 ZB 15.1722 – juris Rn. 10 m.w.N.; Kopp/Schenke, VwGO, 21. Aufl. 2015, § 86 Rn. 5 m.w.N.; Geiger in Eyermann, VwGO, 14. Aufl. 2014, § 86 Rn. 15 m.w.N.; Rixen in Sodan/Ziekow, VwGO, 4. Aufl. 2014, § 86 Rn. 37 m.w.N.). Dass dieser Grundsatz auch allgemein im Recht des Luftverkehrs Anwendung findet, belegt die Regelung des § 18 Abs. 2 LuftPersV, der die strafrechtliche Verurteilung als Voraustatbestand vorsieht (BayVGH, U.v. 31.7.2007 – 8 B 06.953 – VGH n.F. 60, 226/234; vgl. auch OVG NW, B.v.15.6.2009 – 20 B 148/09 – juris Rn. 17; Meyer in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juni 2013, § 7 LuftSiG Rn. 39).

- 22 Danach muss der Kläger die im Urteil des Amtsgerichts Erding vom 13. Dezember 2011 getroffenen Feststellungen gegen sich gelten lassen, weil diese jedenfalls nicht offensichtlich unrichtig und nachvollziehbar begründet sind. Die Einlassung des Klägers, der behauptet, die Uhr sei nur versehentlich bei ihm verblieben und mittlerweile von ihm an die Kollegin nach China geschickt worden, ist dagegen, wie das Verwaltungsgericht ausführlich dargelegt hat, zumindest nicht ohne Weiteres in sich schlüssig und lebensnah. Das Erstgericht verweist zu Recht darauf, dass der Kläger im Verfahren wechselnde Angaben zum Geschehensablauf gemacht hat. So belegt dessen angebliche Anwesenheit beim Uhrenkauf keine fehlerhafte Darstellung des Erstgerichts, sondern die ursprüngliche, später fallen gelassene Einlassung des Klägers. Dessen Darstellung des Geschehens erklärt auch nicht, weshalb die Kollegin bei der Ausfuhrkontrolle zunächst fälschlich behauptet hat, die Uhr befinde sich in ihrem Reisegepäck. Außerdem weist das Verwaltungsgericht zutreffend darauf hin, dass auch der Verbleib der Belege, der Verpackung, der Garantieerklärung und der Gebrauchsanleitung für die Uhr beim Kläger nicht nachvollziehbar ist und dieser weder den behaupteten E-Mail-Verkehr mit seiner Kollegin zur angeblich erfolgten Übersendung der Uhr nach China noch einen Nachweis darüber, dass diese tatsächlich erfolgt ist, vorgelegt hat.
- 23 Dem ist der Kläger im Zulassungsvorbringen nicht substantiiert entgegengetreten. Vielmehr rügt er pauschal, dass das Erstgericht seinem Vorbringen nicht weiter nachgegangen sei, ohne sich mit dessen ausführlicher Begründung auseinanderzusetzen. Damit wird er den Anforderungen an die Darlegungspflicht des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO nicht gerecht. Überdies ist es nicht Aufgabe des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, den Strafprozess neu aufzurollen. Dem Kläger stand es frei, die Richtigkeit des Strafurteils im Rechtsmittelverfahren vor dem Strafgericht klären zu lassen. Hiervon hat er nach seinem eigenen Vortrag aus wirtschaftlichen Erwä-

gungen und wegen der ungewissen Erfolgsaussichten der Berufung abgesehen.

- 24 Der Einwand, das Erstgericht habe sich lediglich mit der Frage der charakterlichen und persönlichen Eignung des Klägers auseinandergesetzt, ohne die sich hieraus ergebenden Auswirkungen auf die Belange der Luftsicherheit zu prüfen, greift ebenfalls nicht durch. Vielmehr hat das Verwaltungsgericht auch die Frage näher erörtert, inwieweit sich das durch diesen Vorfall zutage tretende Persönlichkeitsbild des Klägers auf die Belange der Luftsicherheit auswirkt. In diesem Zusammenhang legt das Gericht dar, die hierdurch aufgezeigte charakterliche Schwäche lasse befürchten, dass der Kläger seine Pflichten im Luftverkehr materiellen Interessen nachordnen könnte. Diese Beurteilung ist auch unter Berücksichtigung des Klägervorbringens in der Zulassungsbegründung rechtlich nicht zu beanstanden. Im Hinblick auf die getroffenen Feststellungen sind die Zweifel des Erstgerichts daran, ob der Kläger stets bereit ist, die Rechtsordnung zu respektieren und die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz des Luftverkehrs jederzeit über seine Individualinteressen bzw. die Interessen Dritter zu stellen, jedenfalls nachvollziehbar. Entsprechend obigen Ausführungen ist es im Hinblick auf die Besonderheiten des Schutzobjekts „Luftverkehr“ und den mit dem § 7 Abs. 1 LuftSiG verfolgten Schutzzweck (vgl. BT-Drs. 15/2361, S. 14, 16 f.) gerechtfertigt, strenge Anforderungen an die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit zu knüpfen (BVerwG, U.v. 14.4.2011 – 3 C 20.10 – BVerwGE 139, 323 Rn. 22 m.w.N.). Danach kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Verwaltungsgericht überzogene Anforderungen an die persönliche Zuverlässigkeit des Klägers gestellt hat.
- 25 Hieraus ergibt sich zugleich, dass sich die behauptete Unrichtigkeit des Urteils auch nicht mit dem Einwand begründen lässt, die Verurteilung des Klägers durch das Amtsgericht Erding erfülle die Voraussetzungen des früheren § 24 Abs. 2 Nr. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) – der mit Wirkung zum 24. Dezember 2014 durch den insoweit wortgleichen § 18 Abs. 2 Satz 2 Nr.1 der Verordnung über Luftpersonal (LuftPersV) ersetzt wurde – nicht. Die Landesadvokatur hat insoweit zu Recht darauf hingewiesen, dass sich diese Regelung auf die flugbetriebliche Zuverlässigkeit im Hinblick auf Gefahren, die dem Luftverkehr immanent sind, bezieht (sog. „Safety“). Sie zielt aber nicht auf die Sicherheit des Luftverkehrs vor Angriffen vor äußeren Gefahren (sog. „Security“), die Gegenstand der Zuverlässigkeitsprüfung nach § 7 LuftSiG sind (BayVGH, U.v. 31.7.2007 – 8 B 06.953 – VGH n.F. 60, 226/228; OVG Berlin-Bbg., B.v. 12.11.2010 – 12 N 71.10 – juris Rn. 5; OVG NW, B.v. 15.6.2009 – 20 B 148/09 – juris Rn. 23; OVG RhPf, B.v. 5.2.2008 – 8 B 10001/08 – juris Rn. 18; Meyer in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juni 2013, § 7 LuftSiG Rn. 34 a). Die äußere Sicherheit des Luftverkehrs kann nicht nur durch das unmittel-

bare Handeln eines Piloten selbst, sondern auch dadurch gefährdet werden, dass dieser als Teilnehmer am Luftverkehr, der Zugang zu den Sicherheitsbereichen und Kenntnis von den Betriebsabläufen und Sicherungsmaßnahmen eines Flughafens hat, Dritten mit oder ohne Wissen im Hinblick auf deren wahre Motive bei der Überwindung der relevanten Sicherheitsvorkehrungen in irgendeiner Weise behilflich ist. Dementsprechend ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 LuftVG, dass insoweit strengere Anforderungen an die Zuverlässigkeitsprüfung zu stellen sind als im Hinblick auf flugbetriebstechnische Gefahren (BVerwG, U.v. 14.4.2011 – 3 C 20.10 – BVerwGE 139, 323 Rn. 22).

- 26 Zweifel an der Richtigkeit der angegriffenen Entscheidung ergeben sich auch nicht aus den vom Kläger vorgebrachten unionsrechtlichen oder verfassungsrechtlichen Bedenken.
- 27 Ein Verstoß gegen Unionsrecht steht hier nicht inmitten; vielmehr dient die Einführung des Luftsicherheitsgesetzes gerade der Anpassung der deutschen Gesetzeslage an Unionsrecht (vgl. BT-Drs. 15/2361 S. 14), konkret an die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 (ABl EG Nr. L 355 S. 1) zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (Europäische Luftsicherheitsverordnung). Dort ist zwar eine Überprüfung von Privatpiloten nicht vorgesehen, doch steht es den Mitgliedstaaten nach Art. 6 Satz 1 der Europäischen Luftsicherheitsverordnung frei, Maßnahmen anzuwenden, die strenger sind als die in der Verordnung vorgesehenen. Dass der Kläger rügt, dass sich der deutsche Gesetzgeber für eine strengere Regelung entschieden hat, stellt danach kein Problem des Gemeinschaftsrechts dar, sondern er macht damit einen Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG geltend (vgl. hierzu auch BVerwG, U.v. 14.4.2011 – 3 C 20.10 – BVerwGE 139, 323 Rn. 31).
- 28 Eine Verletzung des Gleichbehandlungsgebots ist jedoch ebenso wie ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 1 GG nicht zu erkennen. Die Verfassungsmäßigkeit des § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG ist vom Bundesverfassungsgericht in formeller und materieller Hinsicht umfassend und bindend bestätigt worden (BVerfG, B.v. 4.5.2010 – 2 BvL 8/07, 2 BvL 9/07 – BVerfGE 126, 77/98 ff.; Nichtannahmebeschluss vom 4.8.2009 – 1 BvR 1726/09 – NVwZ 09, 1429/1430). Danach bestehen auch im vorliegenden Fall im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz und die durch Art. 2 Abs. 1 GG geschützte Handlungsfreiheit des Klägers keine rechtlichen Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheids.
- 29 Dem steht auch nicht entgegen, dass der Kläger lediglich im Hinblick auf das Straf-

urteil vom 13. Dezember 2011 strafrechtlich in Erscheinung getreten ist und im Übrigen auch im Laufe seiner langjährigen Pilotenlaufbahn keinen Anlass zu Beanstandungen gegeben hat. Entsprechend obigen Ausführungen war die Verurteilung des Klägers hier ausreichend gewichtig, um eine aktuelle Neueinschätzung seiner luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit durch das Luftamt erforderlich zu machen. Nachdem die Verurteilung erst am 18. Juni 2012 in Rechtskraft erwachsen ist, kann auch der Umstand, dass der Kläger seitdem nicht mehr straffällig geworden ist, nicht zu einer Neubeurteilung der angefochtenen Entscheidung führen. Der relativ kurze straffreie Zeitraum bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Bescheidserlasses reicht nicht aus, um die aus den Gesamtumständen seiner Verurteilung begründeten Zweifel auszuräumen, er könne (erneut) eigene Interessen oder Interessen Dritter über die Interessen der Allgemeinheit und der Rechtsordnung stellen.

30 Auch die verantwortungsvolle Tätigkeit des Klägers als N***** und als stellvertretender Vorsitzender des E***** ist nicht geeignet, die Richtigkeit der Feststellungen des Erstgerichts infrage zu stellen. Vielmehr beinhalten diese Aufgaben eine gewisse Vorbildfunktion, welche den Kläger jedoch nicht von dem im Strafurteil vom 13. Dezember 2011 sanktionierten Verhalten abgehalten hat. Demzufolge hat das Verwaltungsgericht zu Recht ausgeführt, dass die berufliche und gesellschaftliche Stellung des Klägers die bestehenden Zweifel an seiner luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeit nicht auszuräumen vermögen. Dass der Kläger ein Luftfahrzeug mit hohen Sicherheitsstandards selbst gebaut hat, ist in diesem Zusammenhang ohne Belang; dieser Umstand sagt nichts darüber aus, ob er hinreichend charakterlich gefestigt ist, gegebenenfalls seine persönlichen Belange im Interesse der Luftsicherheit hintanzustellen.

31 2. Die Berufung ist auch nicht wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechts-sache im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen.

32 Der Zulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache dient in erster Linie der Rechtseinheit und der Fortentwicklung des Rechts. Er erfordert deshalb, dass die im Zulassungsantrag dargelegte Rechts- oder Tatsachenfrage für die Entscheidung der Vorinstanz von Bedeutung war, auch für die Entscheidung im Berufungsverfahren erheblich und bisher höchstrichterlich oder durch die Rechtsprechung des Berufungsgerichts nicht geklärt ist sowie eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung aufweist (Happ in Eyermann, VwGO, 14. Aufl. 2014, § 124 Rn. 5 f.).

33 Soweit die Zulassungsbegründung die Frage für klärungsbedürftig hält, ob die Re-

gelbeispiele des § 24 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 – 4 LuftVZO a.F. (bei der in der Zulassungsbegründung vom 11. Februar 2015 gewählten Bezeichnung „VwGO“ handelt es sich offensichtlich um ein Schreibversehen) auch auf die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsprüfung des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alt. 2 LuftVG i.V.m. § 24 Abs. 2 Satz 1 LuftVZO a.F., § 7 LuftSiG von Relevanz sind, fehlt es schon an der hinreichenden Darlegung des Zulassungsgrundes, weil sich die Zulassungsbegründung nur unzureichend mit der einschlägigen obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung auseinandersetzt. Zudem ist diese Bestimmung, wie oben ausgeführt, mittlerweile außer Kraft getreten.

- 34 Aber auch im Hinblick auf die weitestgehend wortidentische Regelung des § 18 Abs. 2 Satz 2 LuftPersV sind die Voraussetzungen für eine Zulassung nach §§ 124a Abs. 1 Satz 1, 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO unabhängig von der Frage der Darlegungspflicht nicht gegeben. Abgesehen davon, dass jedenfalls die Regelung des § 18 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 – 4 LuftPersV ohnehin nicht einschlägig und damit nicht entscheidungserheblich ist, ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des § 18 Abs. 2 LuftPersV, konkret aus der Gegenüberstellung des im Satz 1 der Regelung enthaltenen (deklaratorischen) Hinweises auf die luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeitsprüfung des § 7 LuftSiG einerseits und der im Satz 2 „ferner“ in Bezug genommenen flugbetriebstechnischen Sicherheit andererseits, dass diese Bestimmungen unterschiedliche Anwendungsbereiche erfassen (vgl. auch BayVGh, U.v. 31.7.2007 – 8 B 06.953 – VGh n.F. 60, 226/228; OVG Berlin-Bbg, B.v. 12.11.2010 – OVG 12 N 71.10 – juris Rn. 5; OVG NW, B.v. 15.6.2009 – 20 B 148/09 – juris Rn. 23; OVG RhPf, B.v. 5.2.2008 – 8 B 10001/08 – juris Rn. 18; Meyer in Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Juni 2013, § 7 LuftSiG Rn. 34 a). Weiterhin ist, wie oben ausgeführt, in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt, dass im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alt. 2 LuftVG i.V.m. § 7 LuftSiG strengere Anforderungen gestellt werden dürfen als im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alt. 1 LuftVG. Der vom Kläger behauptete Klärungsbedarf ist daher nicht gegeben; vielmehr ergibt sich hieraus ohne Weiteres, dass die Vorschrift des § 18 Abs. 2 Satz 2 LuftPersV keine Relevanz für die hier allein im Raum stehende, nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Alt. 2 LuftVG i.V.m. § 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG zu beurteilende luftsicherheitsrechtliche Zuverlässigkeit des Klägers hat.
- 35 Auch die in der Zulassungsbegründung aufgeworfene Frage, inwieweit Straftatbestände, welche in keinerlei Zusammenhang mit den Belangen der Luftsicherheit stehen, Zweifel an der Zuverlässigkeit i.S.d. § 7 LuftSiG begründen können, ist nicht entscheidungserheblich und damit nicht klärungsbedürftig, weil das Erstgericht, wie

oben ausgeführt, einen solchen Zusammenhang gerade – zu Recht – bejaht hat. Darüber hinaus wurde auch bereits dargelegt, dass nach der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung eine Verfehlung keinen speziell luftverkehrsrechtlichen Bezug haben muss (BayVGH, U.v. 12.7.2007 – 20 CS 05.1674 – juris Rn. 9 m.w.N.; OVG SH, B.v. 28.6.2007 – 1 M 100/7 – juris Rn. 5; OVG RhPf, B.v. 5.2.2008 – 8 B 10001/08 – juris Rn. 17) und im Rahmen einer Gesamtwürdigung des Einzelfalls festzustellen ist, ob Bedenken bestehen, dass der Betroffene aus eigenem Antrieb oder aufgrund fremder Manipulation die Sicherheit des Luftverkehrs beeinträchtigen könnte (BVerwG, U.v. 11.11.2004 – 3 C 8.04 – BVerwGE 122, 182/188 m.w.N.).

- 36 Da andere Zulassungsgründe schon nicht geltend gemacht worden sind, hat der Zulassungsantrag insgesamt keinen Erfolg.
- 37 3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO.
- 38 Die Streitwertfestsetzung ergibt sich aus § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 52 Abs. 1 GKG und orientiert sich an Ziffer 26.1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.
- 39 Mit Ablehnung des Zulassungsantrags wird das Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124 a Abs. 5 Satz 4 VwGO).

Dr. Allesch

Bauer

Frieser