

Bundessozialgericht  
-7/12/7 RAR 109/75-

I m N a m e n d e s V o l k e s

U r t e i l

in dem Rechtsstreit

.....

Kläger und Revisionskläger,

Prozeßbevollmächtigte:.....

g e g e n

.....

Beklagte und Revisionsbeklagte.

Der 7. Senat des Bundessozialgerichts hat ohne mündliche  
Verhandlung am 21. Juni 1977 für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers werden das Urteil des Landes-  
sozialgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom  
15. Oktober 1975 und das Urteil des Sozialgerichts Duis-  
burg vom 24. April 1972 sowie der Bescheid der Beklagten  
vom 26. Juli 1971 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides  
vom 20. September 1971 aufgehoben.

Die Beklagte wird verurteilt, die Teilnahme des Klägers  
an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische  
Prüfung zum Linienflugzeugführer zu fördern, der vom  
5. Juli 1971 bis zum 24. Dezember 1971 an der Fachschule  
für Verkehrsluftfahrt GmbH in M ..... stattgefunden  
hat.

Die Beklagte hat dem Kläger die Kosten des Rechtsstreits  
zu erstatten.



- 2 -

## G r ü n d e :

### I.

Die Beteiligten streiten darüber, ob die Beklagte verpflichtet ist, die Teilnahme des Klägers an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer zu fördern, der vom 5. Juli 1971 bis 24. Dezember 1971 an der Fachschule für Verkehrsluftfahrt GmbH in M. . . . . stattgefunden hat.

Der 1937 geborene Kläger legte 1959 seine Gesellenprüfung als Maschinenschlosser ab. In der Folgezeit war er bis März 1965 als Flugzeugmechaniker bei der Lufthansa tätig. Anschließend arbeitete er knapp drei Jahre als Betriebsleiter (Geschäftsführer) bei einer kleineren Industriefirma. In der Zeit von Februar 1968 bis Mai 1968 erwarb er den Luftfahrtschein für Berufsflugzeugführer der Klasse 2.

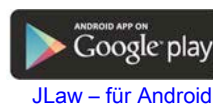
Danach war der Kläger von Juni bis Dezember 1968 als Flugeinsatzleiter und Flugzeugführer bei der G. . . . . GmbH u. Co KG in Hamburg und im Anschluß daran etwa sechs Monate als Operator beschäftigt. Vom 6. Mai bis 30. September 1969 war er als Flugfunklehrer und Flugzeugführer in Brasilien beschäftigt. Im Anschluß daran war er vorübergehend arbeitslos und danach bei einer Firma für Galvano-Technik beschäftigt. Am 1. Mai 1970 begann er bei der H. . . . . Flugzeugbau-GmbH ein Arbeitsverhältnis als Redakteur von Flughandbüchern. Vom 1. Juni 1970 bis 30. Juni 1971 betätigte er sich nebenher "freiberuflich" als Flugzeugführer für Rundflüge und Flugpassbeförderung auf Kurzstrecken. Außerdem war er in dieser Zeit auch als "praktischer freiberuflicher Fluglehrer für PPL und Theorielehrer für CPL II" bei der Fliegerschule Hans Joachim W. . . . . in Hamburg eingesetzt.

Vom 12. Oktober bis 13. November 1970 nahm er an einem

- 3 -



**JLaw - Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



- 3 -

Fluglehrer-Lehrgang teil, der vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein anerkannt war. Die Prüfung legte er am 4. Dezember 1970 ab. Eine Lehrberechtigung wurde ihm noch nicht erteilt, weil er noch drei Flugschüler unter Aufsicht eines damit beauftragten Fluglehrers auszubilden hatte.

Vom 5. Juli 1971 bis 24. Dezember 1971 nahm der Kläger an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung zum Linienflugführer (Airline-Transport-Pilot-Licence -ATPL-) an der Fachschule für Verkehrsluftfahrt GmbH in M teil. Fachliche Voraussetzung für die Zulassung zum Lehrgang war die Inhaberschaft des Berufsflugführerscheins Klasse 1 (Commercial Pilot Licence 1 - CPL 1) oder Klasse 2 (CPL 2) mit Instrumentenflugberechtigung (IFR). Der Kläger schloß den Lehrgang mit Erfolg ab und legte die behördliche Prüfung zum Linienflugzeugführer ab. Am 5. April 1972 wurde er bei der G GmbH & Co in Hamburg als Co-Pilot eingestellt. Diese Firma wurde in der Folge von einer anderen Fluggesellschaft übernommen. Der Kläger blieb aber in seinem Beschäftigungsverhältnis.

Am 17. März 1971 stellte der Kläger bei der Beklagten den Antrag, seine Teilnahme an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer in der Zeit vom 5. Juli bis 24. Dezember 1971 zu fördern. Die Beklagte lehnte diesen Antrag (Bescheid vom 26. Juli 1971; Widerspruchsbescheid vom 20. September 1971) mit der Begründung ab, bei einer Schulung in dieser Form handele es sich nicht um berufliche Fortbildung, sondern um Berufsausbildung. Das Sozialgericht (SG) hat die Klage abgewiesen (Urteil vom 24. April 1972).

Das Landessozialgericht (LSG) hat Beweise erhoben, insbesondere zu der Frage, wie sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt für Berufsflugzeugführer (Inhaber des Pilotenscheines CPL 2 einerseits und APTL andererseits) in den Jahren dar-



- 4 -

stellte, bevor der Kläger den hier streitigen Lehrgang besuchte und wie er sich in der Folgezeit entwickelte und wahrscheinlich entwickeln wird.

Das LSG hat mit Urteil vom 15. Oktober 1975 die Berufung des Klägers zurückgewiesen und ausgeführt:

Es könne dahingestellt bleiben, ob die Bildungsmaßnahme, deren Förderung begehrt werde, als Fortbildungs- oder Umschulungsmaßnahme zu werten sei. Der Anspruch des Klägers auf Förderung scheitere in jedem Falle daran, daß die Förderung nicht zweckmäßig erscheine (§ 36 AFG, § 8 der Anordnung des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für Arbeit (BA) über die individuelle Förderung der beruflichen Fortbildung und Umschulung vom 18. Dezember 1969, ANBA 1970 S. 85 - AFuU 1969 -). Zweckmäßig sei eine Förderung nach Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes nur, wenn der Erwerbstätige seine berufliche Beweglichkeit sichern oder verbessern oder beruflich aufsteigen wolle und durch die Teilnahme an der Maßnahme arbeitsmarkt- oder sozialpolitischen Bedürfnissen besser entsprochen werden könne, als das ohne die berufliche Fortbildung oder Umschulung möglich wäre.

Diese Voraussetzungen hätten im Falle des Klägers nicht vorgelegen, weil kein Bedarf an Flugzeugführern bestanden habe, zu dessen Befriedigung der Kläger mit der erworbenen Qualifikation hätte beitragen können, und zwar weder in den auf die Maßnahme folgenden Jahren noch überhaupt in überschaubarer Zeit. Es treffe zwar zu, daß bei einem Verwaltungsakt ohne Dauerwirkung nach allgemeiner Rechtsüberzeugung die Sach- und Rechtslage zugrunde zu legen sei, wie sie sich im Zeitpunkt der letzten (angefochtenen) Verwaltungsentscheidung darstelle, während bei einem Verwaltungsakt mit Dauerwirkung grundsätzlich der Zeitpunkt der letzten gerichtlichen Tatsachenverhandlung maßgebend sei. Im vorliegenden Falle bestehe indes insoweit eine Besonderheit, als § 36 AFG und § 8 AFuU 1969 ausdrücklich

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

- 5 -



**JLaw - Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
(mobile App)



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

- 5 -

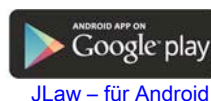
bestimmten, daß neben der Lage des Arbeitsmarktes auch dessen Entwicklung zu berücksichtigen sei. Diese Formulierung mache deutlich, daß die die Norm anwendende Verwaltung ebenso wie das entscheidende Gericht Erwägungen in seine Entscheidungen einbeziehen müsse, die die voraussichtliche künftige Lage des Arbeitsmarktes über den Abschlußzeitpunkt der Maßnahme hinaus betreffen und für die Verwertbarkeit der neuen Berufsqualifikation von Bedeutung seien. Die Verwaltung sei ebenso wie das Gericht befugt und verpflichtet, eine die arbeitsmarkt- (bzw. sozial-) politischen Bedürfnisse betreffende Prognose in Richtung auf die Zukunft zu stellen. Ziehe sich indes die Entscheidung der letzten Tatsacheninstanz, wie im vorliegenden Falle, über den Zeitpunkt der Beendigung der Maßnahme hinaus, dann obliege es dem Gericht, die bis dahin bekanntgewordenen Fakten in bezug auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes als weitere Erkenntnis-mittel mit in Betracht zu ziehen. Es handele sich dabei um die Berücksichtigung von Umständen, die auch zur Zeit der Verwaltungsentscheidung schon in die vom Gesetzgeber erwartete Vorausschau hätten einbezogen werden müssen, deren zutreffende Erkenntnis aber an der eingeschränkten menschlichen Prognosefähigkeit gescheitert sei. Es sei übereinstimmende Feststellung der sachkundigen, um Auskunft gebetenen öffentlichen Dienststellen und privaten Organisationen, daß nach einer Zeit ständigen Bedarfs seit Jahren (seit 1971) durchgehend ein Überangebot von Flugzeugführern bestehe. Dabei werde der Zeitpunkt, in dem eine Wende vom Bedarf zum Überangebot eingetreten sei, im allgemeinen mit dem wirtschaftlichen Zusammenbruch der P etwa im Oktober 1971 angenommen. Das sei auf die in Betracht kommende Maßnahme bezogen, etwa die Mitte des Lehrgangs gewesen. Im Sommer 1972 sei dann mit dem Zusammenbruch der Firma A eine große Zahl von Flugzeugführern stellungslos geworden, die bis heute keine neue Anstellung gefunden habe. In der Fol-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

- 6 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 6 -

gezeit sei die Lage unverändert geblieben. Anhaltspunkte für eine nennenswerte Besserung der Beschäftigungslage sei nicht erkennbar. Daß diese Entwicklung zunächst weder für den Antragsteller noch für den Maßnahmeträger noch für die Beklagte zuverlässig voraussehbar gewesen sei, sei nicht entscheidend. Die Regelung der §§ 36 AFG, 8 AFuU 1969 stelle insoweit nur auf die objektiven Umstände der Entwicklung ab. Die Ursachen, die zu der Wende auf dem Arbeitsmarkt geführt hätten, seien aus denselben Gründen rechtsunerheblich.

Mit der zugelassenen Revision rügt der Kläger eine Verletzung des § 36 AFG durch das LSG und führt hierzu im wesentlichen aus: Seine Förderung sei zweckmäßig gewesen.

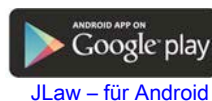
Bei dem angefochtenen Verwaltungsakt handele es sich um einen Verwaltungsakt ohne Dauerwirkung, bei dem nach allgemeiner Rechtsauffassung die Sach- und Rechtslage zugrunde zu legen sei, wie sie sich im Zeitpunkt der letzten angefochtenen Verwaltungsentscheidung darstelle. Zum Frühsommer des Jahres 1971 habe man aber davon ausgehen müssen, daß ein Bedarf an Flugzeugführern bestehe. Erst dann habe sich deutlich herausgestellt, daß es sich dabei um eine Fehlprognose gehandelt habe.

Der Kläger beantragt,

das angefochtene Urteil, das Urteil des Sozialgerichts Duisburg vom 24. April 1972 sowie die Bescheide der Beklagten vom 26. Juli 1971 und 20. September 1971 aufzuheben und die Beklagte zu verurteilen, die Teilnahme des Klägers an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer zu fördern, der vom 5. Juli 1971 bis 24. Dezember 1971 an der Fachschule für Verkehrsluftfahrt GmbH in M . . . . . stattgefunden hat.



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



- 7 -

Die Beklagte beantragt,  
die Revision zurückzuweisen.

Sie hält das angefochtene Urteil für zutreffend.

Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung  
durch Urteil ohne mündliche Verhandlung einverstanden  
erklärt (§ 124 Abs. 2 Sozialgerichtsgesetz -SGG-).

## II.

Die zulässige Revision des Klägers ist begründet. Der  
Kläger hat gegen die Beklagte einen Anspruch darauf, daß  
seine Teilnahme an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die  
theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer gefördert  
wird, der vom 5. Juli bis 24. Dezember 1971 an der Fach-  
schule für Verkehrsluftfahrt GmbH in Mülheim/Ruhr statt-  
gefunden hat.

Nach § 41 Abs. 1 AFG fördert die B A  
(BA) die Teilnahme an Maßnahmen, die das Ziel haben, beruf-  
liche Kenntnisse und Fertigkeiten festzustellen, zu erhalten,  
zu erweitern oder der technischen Entwicklung anzupassen oder  
einen beruflichen Aufstieg zu ermöglichen (Maßnahme der  
beruflichen Fortbildung), wenn die Maßnahme eine abge-  
schlossene Berufsausbildung oder eine angemessene Berufs-  
erfahrung voraussetzt. Bei dem Lehrgang zur Vorbereitung  
auf die theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer hat  
es sich nicht um Berufsausbildung, sondern um eine Maßnahme  
der beruflichen Fortbildung gehandelt.

Ausbildung i.S. des § 40 AFG ist stets nur die erste zum  
Abschluß führende Maßnahme der beruflichen Bildung. Alle  
späteren Schritte sind demgemäß nur als Fortbildung

- 8 -



- 8 -

oder Umschulung zu werten (BSGE 38, 174; SozR 4100 § 41 Nr. 12; BSGE 38, 274, 275; SozR 4100 § 47 Nr. 14; Beschluß vom 3. November 1976 - 7 S 4/76 -). Der Kläger hatte bereits seit langem einen auf dem Arbeitsmarkt verwertbaren Beruf; denn er war schon bisher nicht nur als Flugzeugführer, sondern auch als Flugzeugmechaniker tätig gewesen. Auch war für ihn die Teilnahme an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die Linienflugzeugführerprüfung keine Umschulung. Für die Unterscheidung von Fortbildung und Umschulung ist maßgebend, ob die in dem bisherigen Beruf erlernten Fertigkeiten in den angestrebten Beruf inhaltlich mit übernommen werden (Fortbildung) oder ob diese Fertigkeiten entweder nicht oder nur unwesentlich für die "andere geeignete berufliche Tätigkeit" i.S. des § 47 Abs. 1 AFG Bedeutung haben (Umschulung - BSG SozR 4100 § 41 Nr. 11 ). Der Kläger hatte bereits Mitte 1968 den Luftfahrerschein für Berufsflugzeugführer zweiter Klasse mit der Berechtigung für Instrumentenflüge erworben. Nach § 8 Abs. 2 der Prüfordnung für Luftpersonal vom 5. April 1967 (BGBl I 413) - LuftPersPO, die damals gültig war (die Verordnung über Luftpersonal - LuftPersV - vom 9.1.76 -BGBl I S. 53 - ist erst am 1. März 1976 in Kraft getreten) berechnete diese Lizenz neben der privaten Führung eines Flugzeuges zu der Tätigkeit im gewerbsmäßigen Luftverkehr als verantwortlicher oder zweiter Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster, auch zur Beförderung von Personen, soweit es sich um Rund- oder Gesundheitsflüge in der Umgebung des Startflugplatzes handelt. Sofern der Inhaber zur Ausübung des Flugfunkverkehrs in englischer Sprache berechtigt war, durfte er auch Personen, Post oder Fracht auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 5.700 kg befördern. Hatte der Inhaber die Instrumentenflugberechtigung, so konnte er auch als zweiter Flugzeugführer auf Flugzeugen der im Luftfahrerschein eingetragenen Muster bis zu einem höchstzulässigen Fluggewicht von 20.000 kg ein-

- 9 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 9 -

schließlich der Beförderung von Personen, Post oder Fracht eingesetzt werden. Die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer zweiter Klasse bildete demnach die Grundlage eines Berufes. Daran ändert sich weder deshalb etwas, weil die Anforderungen, die an den Berufsflugzeugführer gestellt werden, nicht unter dem Gesichtspunkt berufsregelnder Voraussetzungen geschaffen worden sind noch deshalb, weil die Lizenz als Berufsflugzeugführer gleichzeitig die Möglichkeit gibt, privat Flugzeuge zu führen. Entscheidend ist, daß die Berechtigung als Berufsflugzeugführer tätig zu werden, die Möglichkeit gibt, sich auf dem Arbeitsmarkt als Flugzeugführer anzubieten. Anders als die Beklagte meint, kann die Berufsflugzeugführerlizenz nicht dem Führerschein der Klasse 3 für Kraftfahrzeuge gleichgesetzt werden. Auch der Führerschein der Klasse 3 kann allerdings im Ausnahmefall die Grundlage einer beruflichen Tätigkeit bilden, etwa als Privatchauffeur. Die Regel ist heute jedoch, daß er zum privaten Gebrauch erworben wird, so daß die Kenntnisse und Fertigkeiten, die - ebenso wie bei der Berufsflugzeugführerlizenz - aus Gründen der öffentlichen Sicherheit für die Fahrberechtigung gefordert werden, typischerweise auf dem Arbeitsmarkt nicht gleichzeitig als Voraussetzungen eines Berufes angesehen werden. Das ist anders beim Erwerb der Berufsflugzeugführerlizenz. Sie wird im Normalfall nur von demjenigen erworben werden, der beabsichtigt, als Flugzeugführer beruflich tätig zu werden. Die aus Sicherheitsgründen geschaffenen Voraussetzungen für die Berechtigung, gewerblich ein Flugzeug zu führen, bilden damit gleichzeitig die Anforderungen an den Beruf des Flugzeugführers. Die in diesem Beruf des Berufsflugzeugführers 2. Klasse (CPL2) erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten nahm der Kläger auch in den neuen Beruf als Linienflugzeugführer mit. Nach § 14 der LuftPersPO waren Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis für Linienflugzeugführer die Erlaubnis für Berufsflugzeugführer zweiter oder erster Klasse, sodann die Instrumentenflugberechtigung, und weiter die Musterberechtigung

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



- 10 -

- 10 -

für ein mehrmotoriges Flugzeug mit mehr als 5.700 kg höchstzulässigem Fluggewicht und eine praktische Tätigkeit als Flugzeugführer. Die praktische Tätigkeit als Flugzeugführer mußte mindestens 1.200 Flugstunden, davon 400 Stunden im Linien- oder linienähnlichen Verkehr, innerhalb der letzten sieben Jahre vor Stellung des Antrages auf Erteilung der Erlaubnis umfassen. Gemäß § 15 Abs. 3 LuftPersPO konnten Bewerber, die an einem amtlich anerkannten Ausbildungslehrgang für Linienflugzeugführer teilnahmen und anschließend im Linien- oder linienähnlichen Luftverkehr als Flugzeugführer tätig wurden, die theoretische Prüfung am Schluß des Lehrgangs ohne den Nachweis der vollen Flugzeit ablegen. Die praktische Prüfung mußte in diesem Falle innerhalb von drei Jahren nach der theoretischen Prüfung abgelegt werden. Daran, daß die beruflichen Kenntnisse als Berufsflugzeugführer der Klasse 2 in den Beruf des Linienflugzeugführers übernommen wurden, ändert sich auch nichts dadurch, daß der Kläger die vollen Flugstunden zu der Zeit, als er die theoretische Prüfung zum Linienflugzeugführer ablegte, noch nicht abgeleistet hatte. Wenn die Beklagte in ihrem Runderlaß Nr. 98/71. 1 vom 29. Januar 1971 (Dienstblatt A der BA 1971, S. 309) ausführt, bei den Bildungsgängen der Flugzeugführer ließen sich die Bereiche der Berufsausbildung von denen der beruflichen Fortbildung nur schwer voneinander abgrenzen, nach gutachtlichen Äußerungen des Luftfahrtbundesamtes sei die Schulung zum Berufsflugzeugführer zweiter Klasse als Berufsausbildung anzusehen, weil dies die erste Stufe sei, auf der ein Flugzeugführer beruflich tätig werden könne, so findet das im Gesetz keine Grundlage (es kann sich z. B. auch um Umschulung oder Fortbildung handeln). Ebensowenig kann sich die Weisung auf das Gesetz berufen, die besagt, daß nach der Berufsausbildung zum Berufsflugzeugführer zweiter Klasse eine praktische Tätigkeit als Berufsflugzeugführer von mindestens 300 Flugstunden die Voraussetzung dafür ist, daß die Schulung zum Berufsflugzeug-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

- 11 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

fürer erster Klasse oder Linienflugzeugführer gefördert wird.

Fortbildung wird von der Beklagten nur dann gefördert, wenn die Maßnahme, an der der Bildungswillige teilnimmt, eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine angemessene Berufserfahrung voraussetzt. Nach dem insoweit eindeutigen Wortlaut des § 41 AFG kann die abgeschlossene Berufsausbildung oder angemessene Berufserfahrung nicht nur als eine auf den Teilnehmer bezogene subjektive Förderungsvoraussetzung begriffen werden. Sie muß vielmehr generell eine objektive Voraussetzung für die Teilnahme - also hinsichtlich aller Teilnehmer der betreffenden Maßnahme - sein, wenn diese als berufliche Fortbildung förderbar sein soll. Das ist ständige Rechtsprechung (vgl. u.a. BSG SozR 4100 § 41 Nr. 1; BSGE 36, 48 = SozR Nr. 1 zu § 41 AFG; SozR 4100 § 41 Nr. 21). Diese "objektiven Zugangsvoraussetzungen" wurden im vorliegenden Fall auch von der Fachschule für Verkehrsluftfahrt GmbH in M., bei der der Kläger seine Fortbildung durchführte, hinsichtlich aller Teilnehmer gefordert; denn wie das LSG festgestellt hat, war fachliche Voraussetzung für die Zulassung zum Lehrgang die Inhaberschaft des Flugzeugführerscheins CPL 1 oder CPL 2 mit Instrumentenflugberechtigung. Wer eine dieser Lizenzen besaß, hatte aber, wie bereits ausgeführt, eine abgeschlossene Berufsausbildung.

Beim Kläger liegen auch die persönlichen Förderungsvoraussetzungen vor. Der Kläger hatte eine die Beitragspflicht begründende Beschäftigung ausgeübt (§ 41 AFG), und seine Eignung und Neigung für den angestrebten Beruf (§ 36 AFG) stehen nicht in Frage.

Die Förderung der Teilnahme des Klägers an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung zum Linien-



- 12 -

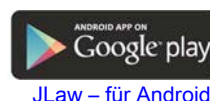
flugzeugführer ist zweckmäßig (§§ 36 AFG, 8 AFuU 1969). Der Begriff der Zweckmäßigkeit i.S. des § 36 AFG ist als unbestimmter Rechtsbegriff anzusehen, bei dessen Anwendung die Verwaltung einen Beurteilungsspielraum besitzt. Macht die BA von dem ihr bei der Anwendung von unbestimmten Rechtsbegriffen zustehenden Beurteilungsspielraum durch eine entsprechende Regelung im Rahmen des Satzungsrechts Gebrauch, so beschränkt sich die Kontrolle durch das Gericht darauf, ob die entsprechenden Satzungsbestimmungen von der Ermächtigung gedeckt sind. Durch den Inhalt eines in dieser Weise gesetzeskonformen Satzungsrechts wird der Beurteilungsspielraum der BA in dem dargestellten Sinne konkretisiert (BSG SozR 4100 § 36 AFG Nr. 7). Bei der Anwendung des § 36 AFG ist von § 8 der AFuU 1969 auszugehen. Zweckmäßig nach Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes ist gemäß dieser Vorschrift eine Förderung dann, wenn der Erwerbstätige seine berufliche Beweglichkeit sichern oder verbessern oder beruflich aufsteigen will und durch die Teilnahme an einer Maßnahme arbeitsmarkt- oder sozialpolitischen Bedürfnissen besser entsprochen werden kann, als dies ohne eine berufliche Fortbildung oder Umschulung möglich wäre. Zweifelhaft könnte die Zweckmäßigkeit im vorliegenden Falle deshalb sein, weil wie das LSG festgestellt hat, die Wende vom Bedarf zum Überhang bei dem Beruf des Flugzeugführers etwa im Oktober 1971 eingetreten ist. Auch im Runderlaß der Beklagten vom 29. Januar 1971 Nr. 98/71.1 - Dienstblatt A 1971, S. 309 -) hieß es noch, daß die zivilen Luftverkehrsgesellschaften in der Bundesrepublik einen erheblichen Bedarf an Berufsflugzeugführern erster Klasse und an Linienflugzeugführern hätten. Die arbeitsmarktpolitische Zweckmäßigkeit der Fortbildung in dieser Richtung werde deshalb generell anerkannt. Als der Kläger in der Mitte seines Lehrgangs war, änderte sich jedoch die Lage auf dem Arbeitsmarkt und es entstand, wie das LSG festgestellt hat, ein er-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

- 13 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

hebliches Überangebot von Flugzeugführern, ohne daß Anhaltspunkte für eine nennenswerte Besserung der Beschäftigungslage zu erkennen war. Zu Recht hat das LSG ausgeführt, daß bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit der Förderung nicht nur die Lage des Arbeitsmarktes, sondern auch seine Entwicklung zu berücksichtigen ist. Daraus geht hervor, daß auch solche Erwägungen in die Entscheidung über die Zweckmäßigkeit einbezogen werden müssen, die die voraussichtliche künftige Lage des Arbeitsmarktes über den Abschlußzeitpunkt der Maßnahme hinaus betreffen und für die Verwertbarkeit der neuen Berufsqualifikation von Bedeutung sind. Es ist also eine arbeitsmarktpolitische Prognose in Richtung auf die Zukunft zu stellen. Zieht sich die Entscheidung der letzten Tatsacheninstanz über den Zeitpunkt der Beendigung der Maßnahme hinaus, dann obliegt es dem Gericht, die bis dahin bekannt gewordenen Fakten in Bezug auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes als weitere Erkenntnismittel mit in Betracht zu ziehen; denn es handelt sich dabei um die Berücksichtigung von Umständen, die auch zur Zeit der Verwaltungsentscheidung schon in die vom Gesetzgeber erwartete Vorausschau hätten einbezogen werden müssen, deren zutreffende Erkenntnis aber an der eingeschränkten möglichen Prognosfähigkeit gescheitert ist. Hinsichtlich des Merkmals der Eignung eines Maßnahmeteilnehmers hat der Senat bereits entschieden, daß sie auch nach den von ihm während der Maßnahme erzielten Unterrichtsergebnissen beurteilt werden kann (BSGE 37, 163, 171; SozR 4100 § 42 Nr. 2; außerdem Urteil vom 24. September 1974 - 7 RAR 66/73 -). Die Berücksichtigung nachträglich eingetretener Tatsachen ist dort zwar damit begründet worden, daß es sich bei der Eignung um einen Umstand handele, der bei Beginn der Maßnahme ebenso vorliege wie im späteren Verlauf und der lediglich durch die späteren Ereignisse sicherer feststellbar geworden sei. Gleichzeitig hat der Senat jedoch darauf hingewiesen, daß



- 14 -

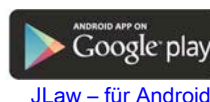
es wirklichkeitsfremd sei, einen Maßnahmeteilnehmer nicht als geeignet anzusehen, obwohl feststehe, daß er später die Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen habe. Das gleiche gilt für jede andere Prognose der Verwaltung, die sich bestätigt oder nicht bestätigt hat. Dort wo das Gesetz vorschreibt, eine Prognose zu stellen, verpflichtet es denjenigen, der die Entscheidung zu treffen hat, nach bestem Wissen erst zukünftig eintretende Tatsachen zu beurteilen. Wird durch den Zeitablauf die Möglichkeit verbessert, über diese zukünftigen Ereignisse zu urteilen, so kann an den neu hinzugekommenen Fakten, die die Prognosefähigkeit erhöhen oder gar dadurch überflüssig machen, daß aus der Feststellung zukünftiger Tatsachen die Feststellung gegenwärtiger Tatsachen wird, nicht vorübergegangen werden. Zu Recht hat es daher das LSG auf den Erkenntnisstand der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung abgestellt.

Daraus folgt aber noch nicht, daß die Förderung des Klägers im Jahre 1971 unzweckmäßig war. Zwar stellte sich nach 1971 heraus, daß der Arbeitsmarkt für Flugzeugführer überfüllt war. Zu beachten ist aber, daß die Zweckmäßigkeit einer Förderung bei der beruflichen Fortbildung nicht ohne weiteres in derselben Weise beurteilt werden kann wie bei der beruflichen Umschulung. Derjenige, der sich bereits in einem bestimmten Beruf befindet, hat andere und stärkere Gründe, sich in seinem Beruf auch dann fortzubilden, wenn dieser bereits übersetzt ist als derjenige, der erst in einen überfüllten Berufsbereich gelangen will. Gerade wenn in einem Beruf bereits eine gewisse Sättigung des Arbeitsmarktes eingetreten ist, kann es für den Einzelnen geraten erscheinen, seine Wettbewerbslage dadurch zu verbessern, daß er zusätzlich zu den bereits vorhandenen Kenntnissen weitere hinzu erwirbt, die es ihm ermöglichen, den Beruf, den er bereits hat, besser auszuüben. Ihm kann auch nicht entgegengehalten werden, es sei nicht Aufgabe der BA, durch Förderung von Bildungs-

- 15 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



- 15 -

maßnahmen den Wettbewerb zwischen Arbeitnehmern zu verstärken. Wie der Senat bereits ausgeführt hat (Urteil vom 22. September 1976 - 7 RAR 20/75 -), wird die für einen Arbeitsplatz erforderliche Qualifikation nicht durch die BA, sondern durch den Arbeitgeber bestimmt. Stehen z.B. für Arbeitsplätze, die auch durch Flugzeugführer der zweiten Klasse ausgefüllt werden können, solche der ersten Klasse oder gar Linienflugzeugführer zur Verfügung, so liegt es auf der Hand, daß diejenigen mit der besseren Ausbildung auch die höheren Chancen haben, einen Arbeitsplatz zu erwerben und zu behalten. Dieser Wettbewerb kann auch nicht ohne weiteres vom Gesichtspunkt der allgemeinen Wirtschaftsförderung her als unzweckmäßig bezeichnet werden, da die vorgeschriebenen Qualifikationen in einem Beruf jeweils Mindestvoraussetzungen darstellen und höhere Ausbildungen in der Regel auch zu einer besseren Erfüllung der Aufgaben des entsprechenden Berufes befähigen.

Fortbildung ist daher - anders als Umschulung - in der Regel auch bei eingeschränkten Aussichten in dem betreffenden Beruf zweckmäßig. Von der Zweckmäßigkeit ihrer Förderung nach Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes kann, wie der Senat bereits ausgeführt hat (Urteil vom 11. Mai 1976 - 7 RAR 127/74) regelmäßig ausgegangen werden. Der Kläger war, als er den Lehrgang zum Linienflugzeugführer besuchte, bereits Berufsflugzeugführer der Klasse 2. Nicht nur unter dem Gesichtspunkt eines beruflichen Aufstieges sondern auch aus dem Blickwinkel seiner verbesserten Konkurrenzlage als einfacher Berufsflugzeugführer mußte ihm daher der Erwerb weiterer Kenntnisse geraten erscheinen.

Zu beachten ist auch, daß es dem Kläger gelungen ist, eine Anstellung zu finden und zu behaupten. Dem Kläger könnte

- 16 -



- 16 -

die Unzweckmäßigkeit seiner Teilnahme an dem Lehrgang zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung als Linienflugzeugführer nur dann entgegengehalten werden, wenn es bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit im Sinne des § 36 AFG i.V.m. § 8 AFuU 1969 nicht auf die Zweckmäßigkeit seiner eigenen Förderung ankäme, sondern allein darauf, was für den Arbeitsmarkt allgemein günstig wäre. Als unzweckmäßig könnte die Teilnahme des Klägers an der Fortbildungsveranstaltung aufgrund der veränderten Arbeitsmarktlage nur dann angesehen werden, wenn im Vordergrund der individuellen Förderung nicht das individuelle Wohl des zu Fördernden stehen würde, sondern die Ausgeglichenheit des Arbeitsmarktes. Nur in diesem Falle könnte man dem Kläger entgegenhalten, daß zwar er eine Anstellung gefunden habe, daß er aber dennoch durch seine Fortbildung zum Linienflugzeugführer die Lage auf dem Arbeitsmarkt für Linienflugzeugführer verschärft habe, etwa damit, daß er einem anderen Bewerber die Stelle weggenommen habe. Eine solche Auslegung des § 36 AFG würde jedoch nicht seinem Sinn und Zweck entsprechen. Zwar gehört zu den Aufgaben der Beklagten nach den §§ 1 bis 3 AFG, Ziele zu fördern, die im allgemeinen Wohle liegen, so die Erhaltung eines hohen Beschäftigungsstandes, die Verbesserung der Beschäftigungsstruktur und die Förderung des Wachstums der Wirtschaft (§ 1 AFG). Nur in diesem Rahmen erwähnt das Gesetz auch die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und die Förderung der beruflichen Beweglichkeit der Erwerbstätigen. Daraus aber zu schließen, daß bei der individuellen Förderung der beruflichen Bildung das Interesse des Einzelnen den Interessen des Arbeitsmarktes untergeordnet ist, wäre verfehlt. Das ergibt sich insbesondere daraus, daß § 36 AFG gleichwertig neben dem Gebot, Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes zu berücksichtigen, vorschreibt, auf die berufliche Neigung des Antragstellers zu achten. So hat der Senat ausgeführt, daß der Zweck der Umschulung in erster Linie darin zu suchen ist, die berufliche Beweg-

- 17 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 17 -

lichkeit des Arbeitnehmers zu sichern und zu verbessern und daß dieses Ziel bereits regelmäßig dann erreicht wird, wenn der Bildungswillige in dem neuen Beruf, zusätzlich zu seinem bisherigen Beruf, eine auf dem Arbeitsmarkt verwertbare Beschäftigungsmöglichkeit erhalten hat. Für die Beurteilung, ob eine Förderung unter Berücksichtigung der Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes zweckmäßig erscheint, kommt es grundsätzlich auf die Verhältnisse in dem angestrebten Beruf an (BSGE SozR 4100 § 36 Nr. 4). Der Senat hat in dieser Entscheidung ausdrücklich die Befugnis der Beklagten verneint, den Arbeitsmarkt zu ordnen, insbesondere die Arbeitskräftefluktuation zwischen verschiedenen Berufen zu lenken. Der BA ist zwar das Recht eingeräumt, durch ihre Maßnahmen auf dem Arbeitsmarkt einzuwirken. Dies geschieht, soweit es sich um die Förderung der beruflichen Bildung handelt, aber dadurch, daß die BA den Bildungswilligen die Möglichkeit gibt, ihr eigenes Interesse zu verfolgen und dadurch, nämlich mittels Verbesserung der beruflichen Fähigkeiten und der beruflichen Mobilität, das Gesamtwohl zu fördern.

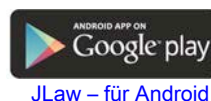
Richtig ist, daß sich die Berufsaussichten des Einzelnen im voraus nur unter Zugrundelegung der für den Arbeitsmarkt allgemein geltenden Daten beurteilen läßt. Die bei einem bestimmten Bildungswilligen möglicherweise vorhandenen Fähigkeiten, sich auch bei für den angestrebten Beruf ungünstiger Lage durchzusetzen, entziehen sich weitgehend der Beurteilung. Hat der Einzelne aber einen auf Dauer angelegten Arbeitsplatz gefunden, so kann das bei der nachträglichen Berichtigung der Prognose z.Zt. der letzten mündlichen Tatsachenverhandlung nicht unberücksichtigt bleiben.

Der Kläger hat im Laufe seines beruflichen Lebens bereits mehrere verschiedene Tätigkeiten ausgeübt. Auch das kann

- 18 -



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 18 -

nicht dazu führen, daß er wegen der eingeschränkten Nachfrage nach Flugzeugführern darauf verwiesen wird, etwa wieder in seinem Beruf als Flugzeugmechaniker zurückzukehren. Wie der Senat entschieden hat (Urteil vom 27. Januar 1977 - 7 RAR 16/75 -), liegt Fortbildung und nicht Umschulung auch dann vor, wenn der Bildungswillige mehrere Berufe gehabt hat und einer von ihnen die Grundlage für eine Fortbildung liefern kann. Entscheidend ist, ob die Fortbildung auf den beruflichen Kenntnissen und Fertigkeiten aufbauen kann. Handelt es sich aber bei der Weiterbildung des Klägers zum Linienflugzeugführer um eine Fortbildung, so ist er auch unter den Voraussetzungen der Fortbildung zu fördern, ohne daß ihm deshalb ein Nachteil erwachsen darf, weil er die Möglichkeit hätte, anstatt in einem überfüllten Beruf mit anderen Arbeitnehmern zu konkurrieren, in einen von ihm bereits ausgeübten Beruf zurückzukehren. Den Kläger deshalb schlechter zu stellen, weil er diese Möglichkeit hat, hieße, die Neigung unberücksichtigt zu lassen, die § 36 AFG zu beachten vorschreibt. Dies würde auf eine Lenkung des Arbeitsmarktes hinauslaufen, die der BA versagt ist.

- 19 -

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 19 -

Da somit die Voraussetzungen der Förderung vorliegen,  
sind die angefochtenen Urteile und Bescheide aufzuheben;  
der Klage ist stattzugeben.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 193 Abs. 1 SGG.

