

MARCUS SCHLADEBACH

---

# Luftrecht

2. Auflage



MOHR SIEBECK

MOHR SIEBECK LEHRBUCH

Mohr Siebeck Lehrbuch

Marcus Schladebach  
Luftrecht





Marcus Schladebach

# Luftrecht

2., vollständig aktualisierte Auflage

Mohr Siebeck

*Marcus Schladebach*, geboren 1972; Studium der Rechtswissenschaften in Berlin und San Antonio, Texas; 2000 Promotion; 2001 Zweites Juristisches Staatsexamen; 2002 LL.M. European Integration Law; 2002–12 Referent im Landes- und Bundesjustizministerium; 2013 Habilitation mit Lehrbefugnis für Öffentliches Recht, Europarecht, Völkerrecht, Luft- und Weltraumrecht; 2013–17 Lehrstuhlvertretungen in Kiel, Göttingen, Düsseldorf, Hagen und Potsdam; 2017 Inhaber der Professur für Öffentliches Recht, Medienrecht und Didaktik der Rechtswissenschaft an der Universität Potsdam.

1. Auflage 2007

2., vollständig aktualisierte Auflage 2018

ISBN 978-3-16-155867-2 / eISBN 978-3-16-156364-5

DOI 10.1628/978-3-16-156364-5

ISSN 2568-4566 / eISSN 2568-924X (Mohr Siebeck Lehrbuch)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2018 Mohr Siebeck Tübingen. [www.mohrsiebeck.com](http://www.mohrsiebeck.com)

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für die Verbreitung, Vervielfältigung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde Druck in Tübingen gesetzt, auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und gebunden.

Printed in Germany.

## Vorwort zur zweiten Auflage

Rund zehn Jahre nach dem Erscheinen der freundlich aufgenommenen ersten Auflage ist eine Neubearbeitung dieses Lehrbuchs erforderlich geworden. Zahlreiche Fortentwicklungen dieses immer noch am Anfang stehenden modernen Rechtsgebiets, zunehmende Rechtsprechungsaktivitäten gerade auf europäischer Ebene und nicht zuletzt neuere technische Entwicklungen in der Luftfahrt lassen eine Neuauflage geboten erscheinen. Nach wie vor wird mit dem Lehrbuch keine auf Vollständigkeit abzielende Darstellung angestrebt, die jedes Detail und jede Einzeldiskussion des Luftrechts behandelt. Vielmehr möchte das Buch dem interessierten Studierenden und dem mit der Materie befassten Praktiker eine auf das Wesentliche konzentrierte erste Orientierung bieten. Da das Luftrecht den Charakter eines Querschnittsrechtsgebiets aufweist, ist vor allem systematische Klarheit notwendig. Deshalb setzt das Lehrbuch auf eine betont didaktische Ausrichtung: Klare Begriffe, klare rechtssystematische Strukturen und eine dadurch ermöglichte Zuordnung aktueller Rechtsfragen bilden das Grundgerüst des vorliegenden Werks.

Für tatkräftige Unterstützung bei der Vorbereitung der zweiten Auflage bedanke ich mich bei meinen Lehrstuhlmitarbeiterinnen *Halab Salih*, *Marie Carnap*, *Lou Siebert*, *Marie-Christine Zeisberg* und *Sarah Hamou*. Ein großer Dank gilt darüber hinaus *Daniela Taudt* und *Jana Trispel* vom Verlag Mohr Siebeck für die hervorragende Betreuung.

Ich widme das Buch meinem 2005 verstorbenen Großvater *Heinz Guttmann*, der mein Interesse an Flugzeugen schon in frühester Kindheit geweckt hat.

Potsdam, Juli 2018

Marcus Schladebach



# Inhaltsübersicht

Vorwort . . . . .	V
Inhaltsverzeichnis . . . . .	IX
Einleitung . . . . .	1
<b>1. Teil: Grundlagen des Luftrechts . . . . .</b>	<b>3</b>
§ 1 Begriff und Systematik . . . . .	4
§ 2 Geschichte . . . . .	14
§ 3 Räumlicher Geltungsbereich: Der Luftraum . . . . .	25
<b>2. Teil: Öffentliches Luftrecht . . . . .</b>	<b>45</b>
§ 4 Internationales öffentliches Luftrecht . . . . .	46
§ 5 Europäisches öffentliches Luftrecht . . . . .	74
§ 6 Nationales öffentliches Luftrecht . . . . .	125
<b>3. Teil: Privates Luftrecht . . . . .</b>	<b>163</b>
§ 7 Internationales privates Luftrecht . . . . .	164
§ 8 Europäisches privates Luftrecht . . . . .	172
§ 9 Nationales privates Luftrecht . . . . .	188
<b>4. Teil: Luftstrafrecht . . . . .</b>	<b>203</b>
§ 10 Internationales Luftstrafrecht . . . . .	204
§ 11 Europäisches Luftstrafrecht . . . . .	209
§ 12 Nationales Luftstrafrecht . . . . .	211
<b>5. Teil: Perspektiven des Luftrechts . . . . .</b>	<b>225</b>
§ 13 Luftrechtspolitik . . . . .	226
§ 14 Luftrechtsstudium . . . . .	228
§ 15 Kontrollfragen . . . . .	230
Sachwortregister . . . . .	233





# Inhaltsverzeichnis

Vorwort . . . . .	V
Inhaltsübersicht . . . . .	VII
Allgemeine Literatur zum Luftrecht . . . . .	XXI
Abkürzungen . . . . .	XXIII
<b>Einleitung . . . . .</b>	<b>1</b>
<b>1. Teil: Grundlagen des Luftrechts . . . . .</b>	<b>3</b>
<b>§ 1 Begriff und Systematik . . . . .</b>	<b>4</b>
I. Begriff des Luftrechts . . . . .	4
1. Grundverständnis . . . . .	4
a) Internationaler Sprachgebrauch . . . . .	4
b) Abgrenzung zum Umweltrecht . . . . .	5
c) Luftfahrtrecht . . . . .	5
d) Luftrecht und Luftverkehrsrecht . . . . .	6
2. Begriffsdefinition . . . . .	6
a) Definition Meyers . . . . .	7
b) Eigene Definition . . . . .	7
II. Rechtsquellen des Luftrechts . . . . .	7
1. Regelungsebenen . . . . .	7
a) Internationales Recht . . . . .	7
b) Europarecht . . . . .	8
c) Nationales Recht . . . . .	9
2. Regelungsgegenstände . . . . .	10
a) Öffentliches Recht . . . . .	10
b) Privatrecht . . . . .	11
c) Strafrecht . . . . .	11
3. Systematik . . . . .	12

## X Inhaltsverzeichnis

III. Luftrecht als Rechtsgebiet . . . . .	13
1. Voraussetzungen . . . . .	13
2. Luftrecht . . . . .	13
<b>§2 Geschichte . . . . .</b>	<b>14</b>
I. Die Anfänge des Luftrechts . . . . .	14
1. Die These Pufendorfs . . . . .	14
2. Die Gebrüder Montgolfier . . . . .	14
3. Die Pariser Polizeiverordnungen, 1784/1819 . . . . .	15
4. Der deutsch-französische Krieg, 1870/71 . . . . .	15
5. Das deutsch-österreichische Abkommen über Militärballons . . . . .	16
II. Die Grundsatzdebatte ab 1900: Der Rechtsstatus des Luftraums . . . . .	16
1. Perspektivwechsel: Von der technischen Erfindung zum Recht . . . . .	16
2. Der Rechtsstatus des Luftraums . . . . .	18
a) Freiheit der Luft . . . . .	18
b) Prinzip der Lufthoheit . . . . .	18
c) Luftzonentheorie . . . . .	19
d) Zivilrechtliche Theorie . . . . .	19
III. Die Zeit des Ersten Weltkriegs . . . . .	20
1. Der Zeitraum von 1910–1914 . . . . .	20
2. Die Kriegszeit . . . . .	21
IV. Das Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919 . . . . .	22
V. Der Beginn des Fluglinienverkehrs . . . . .	23
VI. Der Beginn des Luftrechts in Deutschland . . . . .	23
<b>§3 Räumlicher Geltungsbereich: Der Luftraum . . . . .</b>	<b>25</b>
I. Der staatliche Luftraum . . . . .	25
1. Bedeutung und Begriff des Luftraums . . . . .	25
2. Abgrenzung des Luftraums . . . . .	26
a) Bedürfnis nach Abgrenzung . . . . .	26
(1) Luftraum als Staatsgebiet . . . . .	26
(2) Luftraum und Weltraum . . . . .	27
b) Horizontale Abgrenzung . . . . .	27
(1) Bedeutung des Seerechts . . . . .	27

(2) Küstenmeer . . . . .	28
(3) Inseln . . . . .	29
(4) Archipelstaaten . . . . .	30
(5) Ausschließliche Wirtschaftszone . . . . .	31
(6) Hohe See . . . . .	32
(7) Luftsicherheitszonen . . . . .	32
(8) Luftsperrgebiete . . . . .	35
c) Vertikale Abgrenzung . . . . .	36
(1) Erfordernis der Grenzbestimmung . . . . .	36
(2) Theorien zur Abgrenzung . . . . .	36
(3) Eigener Ansatz . . . . .	39
II. Der nichtstaatliche Luftraum . . . . .	41
1. Hohe See . . . . .	41
2. Polargebiete . . . . .	42
<b>2. Teil: Öffentliches Luftrecht . . . . .</b>	<b>45</b>
<b>§ 4 Internationales öffentliches Luftrecht . . . . .</b>	<b>46</b>
I. Das Chicagoer Abkommen von 1944 . . . . .	46
1. Ziele der Konferenz von Chicago . . . . .	46
2. Zentrale Streitfragen . . . . .	47
3. Wesentliche Ergebnisse . . . . .	47
a) Prinzip der Lufthoheit . . . . .	48
b) Verkehrsrechte . . . . .	48
(1) Multilaterales Konzept . . . . .	48
(2) Die Transitvereinbarung . . . . .	49
(3) Die Transportvereinbarung . . . . .	50
c) Internationale Zivilluftfahrt-Organisation . . . . .	52
d) Staatszugehörigkeit von Luftfahrzeugen . . . . .	52
II. Der Anwendungsbereich des Chicagoer Abkommens . . . . .	53
1. Zivilluftfahrzeuge und Staatsluftfahrzeuge . . . . .	53
a) Abgrenzung . . . . .	53
b) Begriff des Staatsluftfahrzeugs . . . . .	53
2. Planmäßiger Fluglinienverkehr und Gelegenheitsverkehr . . . . .	55
a) Planmäßiger Fluglinienverkehr . . . . .	55
b) Gelegenheitsverkehr . . . . .	55
III. Die bilateralen Luftverkehrsabkommen . . . . .	57
1. Erlaubnis nach Art. 6 CA . . . . .	58

## XII Inhaltsverzeichnis

2. Abschluss und Inhalt . . . . .	58
a) Formelle Aspekte . . . . .	58
b) Inhaltliche Aspekte . . . . .	59
3. Luftverkehr mit völkerrechtsähnlichen Subjekten . . . . .	60
a) Lufthoheit und De-facto-Regime . . . . .	60
b) Völkerrechtliche Konfliktlage . . . . .	61
c) Praktische Lösungen und Einwände . . . . .	61
IV. Der Schutz vor Luftraumverletzungen . . . . .	62
1. Begriff der Luftraumverletzung . . . . .	62
2. Luftraumverletzungen durch Zivilflugzeuge . . . . .	62
a) Abschuss über Sachalin, 1983 . . . . .	63
b) Reaktion des internationalen Luftrechts, 1984 . . . . .	63
c) Abschuss als Selbstverteidigungsrecht nach Art. 51 UN-Charta . . . . .	66
3. Luftraumverletzungen durch Militärflugzeuge . . . . .	68
a) Kollision über Karpathos, 2006 . . . . .	68
b) Völkergewohnheitsrecht als Rechtsgrundlage . . . . .	69
c) Abschuss von Militärflugzeugen . . . . .	70
V. Die International Civil Aviation Organization (ICAO) . . . . .	71
1. Zielsetzung . . . . .	71
2. Organe . . . . .	72
a) Versammlung . . . . .	72
b) Rat . . . . .	72
c) Generalsekretär . . . . .	73
<b>§ 5 Europäisches öffentliches Luftrecht . . . . .</b>	<b>74</b>
I. Die Kompetenz der EU für den Luftverkehr . . . . .	74
1. Kompetenzgrundlage . . . . .	74
2. Harmonisierung durch Sekundärrecht . . . . .	75
II. Die Betriebsgenehmigung für Luftverkehrsunternehmen . . . . .	76
1. Zielsetzung . . . . .	76
2. Genehmigungsvoraussetzungen . . . . .	76
a) Technische Leistungsfähigkeit . . . . .	76
b) Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit . . . . .	76
c) Persönliche Zuverlässigkeit . . . . .	77
d) Eigentum . . . . .	78
(1) Eigentum am Unternehmen . . . . .	78
(2) Eigentum an den Luftfahrzeugen . . . . .	78
e) Haftpflichtversicherung . . . . .	78

3. Genehmigungsanspruch . . . . .	79
4. Schwarze Liste . . . . .	79
a) Zielsetzung . . . . .	79
b) Vorgeschichte . . . . .	80
c) Aktuelle Schwarze Liste . . . . .	80
III. Die Vergabe von Start- und Landerechten (Slots) . . . . .	81
1. Begriff und Bedeutung . . . . .	81
2. Vergabeverfahren . . . . .	82
a) Anwendbarkeit . . . . .	82
b) Flughafenkoordinator . . . . .	83
c) Vorrechte bei der Slotvergabe . . . . .	84
3. Handel mit Slots . . . . .	85
IV. Regulierung von Flughafenentgelten . . . . .	85
1. Ausgangslage . . . . .	85
2. Flughafenentgeltrichtlinie . . . . .	85
a) Vorgeschichte . . . . .	85
b) Richtlinie 2009/12/EG . . . . .	86
3. Umsetzung in § 19b LuftVG . . . . .	86
a) Anforderungen an die Entgeltregulierung . . . . .	86
b) Aktuelle Fragen . . . . .	87
V. Code sharing . . . . .	88
1. Begriff und Bedeutung . . . . .	88
2. Wettbewerbsrechtliche Relevanz . . . . .	90
3. Verbraucherschutzrechtliche Relevanz . . . . .	91
VI. Beihilfenrecht . . . . .	92
1. Beihilfen und Luftverkehr . . . . .	92
2. Wesentliche Beihilfearten im Luftverkehr . . . . .	94
a) Umstrukturierungsbeihilfen . . . . .	94
b) Katastrophenbeihilfen . . . . .	95
c) Ansiedlungsbeihilfen . . . . .	95
VII. Schutz des Luftverkehrs vor äußeren Gefahren . . . . .	96
1. Ausgangslage . . . . .	96
2. Sicherheit am Flughafen . . . . .	97
a) Zielsetzung . . . . .	97
b) Kontrolle von Fluggästen und Handgepäck . . . . .	97
c) Sicherheitsprogramme . . . . .	98
3. Sicherheit im Flugzeug . . . . .	98
a) Cockpittüren . . . . .	98

## XIV Inhaltsverzeichnis

b) Sky Marshals . . . . .	99
4. Sicherheit durch Datenaustausch . . . . .	100
a) Datenschutzrechtlicher Konflikt . . . . .	100
b) EuGH-Urteil vom 30.5.2006 . . . . .	101
c) Gegenwärtige Fluggastdatenabkommen . . . . .	101
VIII. Umweltschutz im Luftverkehr . . . . .	102
1. Grundkonflikt . . . . .	102
2. Europarechtlicher Rahmen . . . . .	103
a) Primärrecht . . . . .	103
b) Sekundärrecht . . . . .	103
3. Umweltschutz durch Emissionshandel . . . . .	105
a) Verursachung von Emissionen . . . . .	105
b) Umweltpolitischer Rahmen . . . . .	106
c) Emissionshandel und Luftverkehr . . . . .	106
d) Moratorium bis 2020 . . . . .	108
4. Umweltschutz nach Art. 8 EMRK . . . . .	108
IX. Einheitlicher europäischer Luftraum . . . . .	110
1. Konzeption . . . . .	110
a) Ausgangslage . . . . .	110
b) Neue Luftraumstruktur . . . . .	110
2. Rechtsfragen . . . . .	111
3. Aktuelle Entwicklungen . . . . .	112
X. Europäisches Luftrecht in den Außenbeziehungen . . . . .	113
1. Europäischer Wirtschaftsraum . . . . .	113
2. Bilaterale Abkommen mit der Schweiz . . . . .	114
3. Bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten . . . . .	115
a) Ausgangslage . . . . .	115
b) EuGH-Urteil „Open Skies“ . . . . .	116
c) Konsequenzen . . . . .	117
(1) Bestehende Luftverkehrsabkommen . . . . .	117
(2) Neue Luftverkehrsabkommen . . . . .	117
4. European Common Aviation Area (ECAA) . . . . .	119
XI. Europäische Luftverkehrsorganisationen . . . . .	119
1. European Civil Aviation Conference (ECAC) . . . . .	120
a) Ziele und Aufgaben . . . . .	120
b) Aufbau . . . . .	120
2. Joint Aviation Authorities (JAA) . . . . .	120
a) Ziele und Aufgaben . . . . .	120
b) Aufbau . . . . .	121

3. Eurocontrol . . . . .	121
a) Ziele und Aufgaben . . . . .	121
b) Aufbau . . . . .	122
4. European Aviation Safety Agency (EASA) . . . . .	122
a) Ziele und Aufgaben . . . . .	122
b) Aufbau . . . . .	123
<b>§ 6 Nationales öffentliches Luftrecht . . . . .</b>	<b>125</b>
I. Anwendungsbereich . . . . .	125
1. Der Regelungsbestand . . . . .	125
2. Verschränkungen der Regelungsebenen . . . . .	125
II. Kompetenzen für den Luftverkehr . . . . .	127
1. Gesetzgebungskompetenz . . . . .	127
2. Verwaltungskompetenz . . . . .	128
III. Grundfragen des Luftverkehrsgesetzes . . . . .	129
1. Entstehung . . . . .	129
2. Freiheit der Benutzung des Luftraums? . . . . .	130
3. Zulassung von Luftfahrzeugen . . . . .	130
4. Erlaubnis für Luftfahrer . . . . .	131
5. Planung von Flughäfen . . . . .	132
a) Kategorien von Flugplätzen . . . . .	132
b) Genehmigung von Flugplätzen . . . . .	132
c) Planfeststellung bei Flughäfen . . . . .	133
(1) Erfordernis und anwendbares Recht . . . . .	133
(2) Planfeststellungsverfahren . . . . .	134
(3) Lärmschutz als Herausforderung . . . . .	134
IV. Die Luftverkehrs-Ordnung . . . . .	136
1. Europäisierung der Verhaltensregeln im Luftverkehr . . . . .	136
2. Die Regelung der Drohennutzung . . . . .	137
a) Begriff . . . . .	137
b) Nutzungszwecke . . . . .	138
c) Rechtsgrundlagen . . . . .	139
d) Voraussetzungen der Nutzung . . . . .	139
(1) Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraums . . . . .	140
(a) Erlaubnis . . . . .	140
(b) Gemeinsame Grundsätze von Bund und Ländern . . . . .	140
(c) Flugverkehrskontrollfreigabe . . . . .	141
(d) Erlaubnis für Luftfahrer . . . . .	141
(e) Muster- und Verkehrszulassung . . . . .	142



(2) Verbotene Nutzung des Luftraums . . . . .	142
(3) Abwerfen von Gegenständen . . . . .	143
(4) Haftung und Kennzeichnung . . . . .	143
V. Das Luftsicherheitsgesetz . . . . .	144
1. Zielsetzung . . . . .	144
2. Luftsicherheitsbehörde . . . . .	145
3. Sicherheitsmaßnahmen . . . . .	146
a) Generalklausel . . . . .	146
b) Besondere Befugnisse . . . . .	146
4. Zuverlässigkeitsüberprüfung . . . . .	147
a) Einordnung des Zuverlässigkeitsbegriffs . . . . .	147
b) Überprüfungspflichtiger Personenkreis . . . . .	147
c) Maßstab der Zuverlässigkeit . . . . .	149
d) Beispiele . . . . .	150
5. Sicherungsmaßnahmen . . . . .	151
a) Bedeutung . . . . .	151
b) Flugplätze . . . . .	151
c) Luftverkehrsunternehmen . . . . .	152
6. Bordgewalt des Luftfahrzeugführers . . . . .	152
a) Beileihung durch Gesetz . . . . .	152
b) Zeitliche Grenzen . . . . .	152
c) Maßnahmen zur Gefahrenabwehr . . . . .	153
d) Abgrenzung zu den Befugnissen von Sky Marshals . . . . .	153
7. Abschussbefugnis nach § 14 III LuftSiG . . . . .	154
a) Ausgangslage . . . . .	154
b) Urteil des BVerfG von 2006 . . . . .	155
c) Möglichkeit der Korrektur . . . . .	156
d) Rechtsvergleich . . . . .	156
VI. Das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz . . . . .	157
1. Zielsetzung . . . . .	157
2. Untersuchungsverfahren . . . . .	157
VII. Luftverkehrsverwaltung in Deutschland . . . . .	158
1. Bundesministerium für Verkehr . . . . .	158
2. Luftfahrt-Bundesamt . . . . .	159
3. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung . . . . .	159
4. Landesministerien . . . . .	160
5. Deutsche Flugsicherung GmbH . . . . .	160
6. Beauftragte für Luftsport . . . . .	162

<b>3. Teil: Privates Luftrecht</b> . . . . .	163
<b>§ 7 Internationales privates Luftrecht</b> . . . . .	164
I. Das Warschauer Abkommen von 1929 . . . . .	164
1. Zielsetzung . . . . .	164
2. Entwicklungslinien . . . . .	164
II. Das Montrealer Übereinkommen von 1999 . . . . .	165
1. Zielsetzung . . . . .	165
2. Anwendungsbereich . . . . .	166
3. Haftungsregime . . . . .	166
a) Haftung für Tod oder Körperverletzung . . . . .	166
b) Haftung für Reisegepäck . . . . .	168
c) Haftung für Güter . . . . .	168
d) Haftung für Verspätung . . . . .	169
e) Gerichtsstand für Haftungsklagen . . . . .	169
III. Die International Air Transport Association (IATA) . . . . .	170
1. Zielsetzung . . . . .	170
2. Organe . . . . .	170
a) Generalversammlung . . . . .	170
b) Exekutivausschuss . . . . .	171
c) Generaldirektor . . . . .	171
<b>§ 8 Europäisches privates Luftrecht</b> . . . . .	172
I. Fluggastrechte bei Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung . . . . .	172
1. Zielsetzung der Verordnung (EG) 261/2004 . . . . .	172
2. Anwendungsbereich . . . . .	173
3. Allgemeine Anspruchsvoraussetzungen . . . . .	174
4. Besondere Anspruchsvoraussetzungen . . . . .	174
a) Nichtbeförderung . . . . .	175
(1) Begriff . . . . .	175
(2) Verzicht . . . . .	176
(a) Freiwilliger Verzicht . . . . .	176
(b) Unfreiwilliger Verzicht . . . . .	176
b) Annullierung . . . . .	176
(1) Begriff . . . . .	176
(2) Ansprüche des Fluggastes . . . . .	177
(a) Frühzeitige Information . . . . .	178
(b) Kurzfristige Information . . . . .	178

c) Verspätung . . . . .	178
(1) Begriff . . . . .	178
(2) Ansprüche nach dem Verspätungsumfang . . . . .	178
d) Höher- bzw. Herabstufung . . . . .	180
(1) Begriffe . . . . .	180
(2) Ansprüche . . . . .	180
5. Geltendmachung der Ansprüche . . . . .	180
6. EuGH-Urteil vom 10.1.2006 . . . . .	181
a) Hintergrund . . . . .	181
b) Urteil . . . . .	181
(1) Bindung der EU an das Montrealer Übereinkommen . . . . .	181
(2) Vereinbarkeit hinsichtlich der Leistungsstörungs- kategorien . . . . .	182
7. Kritik . . . . .	182
II. Besondere Rechte für Fluggäste mit Behinderungen . . . . .	183
1. Ausgangslage . . . . .	183
2. Wesentliche Rechte . . . . .	184
a) Anspruch auf Beförderung . . . . .	184
b) Anspruch auf Hilfeleistung . . . . .	185
c) Anspruch bei Leistungsstörungen . . . . .	186
III. Haftung von Luftverkehrsunternehmen . . . . .	186
1. Rechtsgrundlagen . . . . .	186
2. Übernahme des Montrealer Haftungsregimes . . . . .	187
<b>§ 9 Nationales privates Luftrecht . . . . .</b>	<b>188</b>
I. Abgrenzung zum Reiserecht . . . . .	188
II. Rechtsfragen des Luftbeförderungsvertrags . . . . .	189
1. Luftbeförderungsvertrag . . . . .	189
a) Rechtsnatur . . . . .	189
b) Abgrenzung zu anderen Vertragstypen . . . . .	189
2. Leistungsstörungen . . . . .	190
a) Anwendungsbereich des LuftVG . . . . .	190
b) Haftung für Personenschäden . . . . .	191
c) Spezialproblem: Das „Economy-Class-Syndrom“ . . . . .	192
(1) Ausgangslage . . . . .	192
(2) Meinungsspektrum . . . . .	192
(3) Rechtsprechung . . . . .	193
d) Haftung bei verspäteter Personenbeförderung . . . . .	194
e) Haftung für Gepäckschäden . . . . .	194

f) Haftung für Frachtschäden . . . . .	195
III. Außervertragliche Haftung des Luftfahrzeughalters . . . . .	195
IV. Das Gesetz über Rechte an Luftfahrzeugen . . . . .	196
1. Registerpfandrecht . . . . .	196
2. Interessenlage . . . . .	197
3. Entstehung . . . . .	198
4. Inhalt . . . . .	198
a) Akzessorietät . . . . .	198
b) Umfang . . . . .	198
5. Register für Pfandrechte . . . . .	200
6. Cape Town Convention und Luftfahrtausrüstungsprotokoll . . . . .	201
<b>4. Teil: Luftstrafrecht . . . . .</b>	<b>203</b>
<b>§ 10 Internationales Luftstrafrecht . . . . .</b>	<b>204</b>
I. Das Tokioter Abkommen von 1963 . . . . .	204
1. Regelung der Strafgerichtsbarkeit . . . . .	204
a) Anlass . . . . .	204
b) Prinzip konkurrierender Gerichtsbarkeiten . . . . .	206
2. Bordgewalt des Luftfahrzeugkommandanten . . . . .	206
3. Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs . . . . .	207
II. Das Haager Übereinkommen von 1970 . . . . .	207
III. Das Montrealer Übereinkommen von 1971 . . . . .	208
IV. Das New Yorker Übereinkommen von 1979 . . . . .	208
<b>§ 11 Europäisches Luftstrafrecht . . . . .</b>	<b>209</b>
<b>§ 12 Nationales Luftstrafrecht . . . . .</b>	<b>211</b>
I. Delikte im Strafgesetzbuch . . . . .	211
1. Anwendbarkeit des StGB . . . . .	211
2. Gefährliche Eingriffe in den Luftverkehr, § 315 StGB . . . . .	211
a) Tathandlungen . . . . .	212
b) Konkrete Gefährdung . . . . .	215
3. Gefährdung des Luftverkehrs, § 315a StGB . . . . .	216
a) Tathandlungen . . . . .	216
b) Konkrete Gefährdung . . . . .	219

<b>XX</b>	Inhaltsverzeichnis	
	4. Angriffe auf den Luftverkehr, § 316c StGB . . . . .	219
	a) Tathandlungen . . . . .	220
	b) Strafbare Vorbereitungshandlungen . . . . .	221
	II. Delikte im Luftverkehrsgesetz . . . . .	221
	III. Delikte im Luftsicherheitsgesetz . . . . .	222
	<b>5. Teil: Perspektiven des Luftrechts</b> . . . . .	225
	<b>§ 13 Luftrechtspolitik</b> . . . . .	226
	I. Luftverkehrskonzept von 2017 . . . . .	226
	II. Koalitionsvertrag von 2018 . . . . .	227
	<b>§ 14 Luftrechtsstudium</b> . . . . .	228
	<b>§ 15 Kontrollfragen</b> . . . . .	230
	1. Teil: Grundlagen des Luftrechts . . . . .	230
	2. Teil: Öffentliches Luftrecht . . . . .	230
	3. Teil: Privates Luftrecht . . . . .	232
	4. Teil: Luftstrafrecht . . . . .	232
	5. Teil: Perspektiven des Luftrechts . . . . .	232
	<b>Sachwortregister</b> . . . . .	233

## Allgemeine Literatur zum Luftrecht

### Bücher

*Diederiks-Verschoor, Isabella/de Leon, Pablo Mendes/Butler, M.:* An Introduction to Air Law, 9th ed. 2012

*Havel, Brian F./Sanchez, Gabriel S.:* The Principles and Practice of International Aviation Law, 2014

*Hobe, Stephan/von Ruckteschell, Nicolai:* Kölner Kompendium des Luftrechts, 3 Bände, 2008–2010

*Meyer, Alex:* Freiheit der Luft als Rechtsproblem, 1944

*Milde, Michael:* International Air Law and ICAO, 3rd ed. 2016

*Riese, Otto:* Luftrecht. Das internationale Recht der zivilen Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des schweizerischen Rechts, 1949

*Schäfer, Christoph:* Recht des Luftverkehrs, 2017

*Schladebach, Marcus:* Lufthoheit. Kontinuität und Wandel, 2014

*Schwenk, Walter/Giemulla, Elmar:* Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl. 2013

### Kommentare

*Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald:* Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 5 Bände, Loseblattsammlung, Stand 2018

*Giemulla, Elmar/van Schyndel, Heiko:* Luftsicherheitsgesetz, 2006

*Grabherr, Edwin/Reidt, Olaf/Wysk, Peter:* Luftverkehrsgesetz, 20. Aufl. 2018

*Reuschle, Fabian:* Montrealer Übereinkommen, 2. Aufl. 2011

### **Sammelwerke**

*Benkö, Marietta/Kröll, Walter*: Luft- und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert, Festschrift für Karl-Heinz Böckstiegel, 2001

*Müller-Rostin, Wolf/Schmid, Ronald*: Luftverkehrsrecht im Wandel, Festschrift für Werner Guldemann, 1997

*Müller-Rostin, Wolf/Schmid, Ronald*: Das Luftverkehrsrecht vor neuen Herausforderungen, Festgabe für Edgar Ruhwedel, 2004

### **Zeitschriften**

Air & Space Law (Deventer, Niederlande)

Annals of Air and Space Law (Montreal, Kanada)

Archiv für Luftrecht (Berlin, Deutschland, 1931–1943)

Journal of Air Law and Commerce (Dallas, USA)

Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (Köln, Deutschland)

- vormals: – Zeitschrift für Luftrecht (1952–1959) und
- Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen (1960–1974)

## Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt der EU
Art.	Artikel
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CA	Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt
DÖV	Die öffentliche Verwaltung
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EG	Europäische Gemeinschaft; EG-Vertrag
EGMR	Europäischer Gerichtshof für Menschenrechte
EMRK	Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten
EPIL	Encyclopedia of Public International Law (1992–2000)
EU	Europäische Union; EU-Vertrag
EuG	Europäisches Gericht erster Instanz
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union, Europäischer Gerichtshof
EuGRZ	Europäische Grundrechte-Zeitschrift
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWS	Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht
FS	Festschrift
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
i.S.d.	im Sinne des
i.V.m.	in Verbindung mit
JZ	Juristenzeitung
KOM	Kommission der Europäischen Union



## **XXIV** Abkürzungen

LKV	Landes- und Kommunalverwaltung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrszulassungs-Ordnung
MÜ	Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
Rn.	Randnummer
RRa	Reiserecht-aktuell
SZR	Sonderziehungsrechte (Internationale Rechnungseinheit)
Urt.	Urteil
VersR	Versicherungsrecht
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
ZLW	Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht

## Einleitung

Das gestiegene Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft hat zu einem kontinuierlichen Wachstum der zentralen Verkehrsträger Straßen-, Eisenbahn-, Schiffs- sowie Luftverkehr geführt. Unter ihnen nimmt der Luftverkehr eine Sonderstellung ein, weil er die zur Überbrückung großer Entfernungen attraktivste Verkehrsart darstellt und deshalb den individuellen Mobilitätsansprüchen am besten entspricht. Dem Flugzeug als schnellstem Verkehrsmittel kommt im Rahmen der zunehmenden wirtschaftlichen Globalisierung eine bemerkenswerte Doppelbedeutung zu. Einerseits ist es Teil des Globalisierungsprozesses, indem es diesen in verkehrlicher Hinsicht unterstützt. Andererseits sorgt es dafür, dass die Welt näher zusammenrückt und die Globalisierungsfolgen beherrschbar erscheinen. Im weltweiten Maßstab nimmt das Flugzeug daher ungefochten die Spitzenposition ein und ist aus einer modernen Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. 1

Die damit verbundene verkehrswirtschaftliche Entwicklung stellt die Rechtsordnung vor große Herausforderungen. Wenngleich dies unter Berufung auf im Trend liegende Deregulierungskonzepte gelegentlich gefordert wird, kann das Recht den Entwicklungen im Luftverkehr nicht lediglich interessiert zusehen und unter Hinweis auf brancheninterne Steuerungseffekte die Kontrolle dieses Wirtschaftssektors den Kräften des Markts überlassen, sondern ist zu wirksamen rechtlichen Antworten aufgerufen. Solche werden für viele Rechtsfragen erwartet. So reichen die luftrechtlich diskutierten Themen von Gefahrenabwehr, Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit über fairen Wettbewerb, Technik und Planung bis hin zu Verbraucherschutz, Umweltbelangen und internationaler Zusammenarbeit. 2

Schon diese erste Aufzählung lässt das breite Spektrum luftrechtlicher Fragen erkennen, die sich mit den Problemen, den Vorzügen und den Nachteilen des Luftverkehrs befassen. Das Luftrecht steht deshalb vor der anspruchsvollen Aufgabe, einerseits die positiven Entwicklungen wie fairen Wettbewerb, die Steigerung persönlicher Mobilität und vor allem die Nutzung des mit dem Luftverkehr verbundenen wirtschaftlichen Potenzials zu gewährleisten, andererseits aber negative Auswirkungen wie verkehrliche Überlastungen des Luftraums, Umweltgefährdungen, betriebliche Sicherheitsrisiken und terroristische Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs so weit wie möglich auszu- 3

schließen. Es wird deshalb zu klären sein, in welcher Weise die Rechtsordnung den zu Recht an sie gestellten Anspruch einer angemessenen rechtlichen Steuerung zu erfüllen in der Lage ist.

- 4 Vor diesem Hintergrund hat sich mit dem Luftrecht mittlerweile ein aus zahlreichen Regelungen und Prinzipien bestehendes Rechtsgebiet konstituiert, dem zwar gelegentlich eine gewisse fachliche Exotik attestiert wird, das jedoch auf den zweiten Blick einer beachtlichen Strukturierung zugänglich ist. So lassen sich die meisten luftrechtlichen Fragen vergleichsweise klar den zentralen Regelungsebenen des Internationalen Rechts, des Europarechts und des nationalen Rechts zuordnen. Zugleich ist eine ebenenspezifische Kategorisierung in Öffentliches Recht, Privatrecht und Strafrecht nicht nur möglich, sondern auch geboten. Der mit luftrechtlichen Fragestellungen Befasste steht somit vor der nicht geringen Herausforderung, alle drei Regelungsebenen in den Blick zu nehmen und sich mit zahlreichen sektorspezifischen Themen der drei großen Rechtskategorien des Öffentlichen Rechts, des Privatrechts und des – etwas weniger betroffenen – Strafrechts auseinanderzusetzen. Die Beschäftigung mit dem Luftrecht verlangt deswegen fundierte Kenntnisse des internationalen, europäischen und nationalen Rechts. Von Vorteil ist es darüber hinaus, wenn diese Kenntnisse durch ein wirtschaftliches Grundverständnis sowie eine Aufgeschlossenheit gegenüber technischen Sachverhalten ergänzt werden.
- 5 Unter den vielen luftrechtlichen Einzelfragen ragt als übergreifendes Thema jedoch die Sicherheit des Luftverkehrs deutlich heraus. Obwohl das Fliegen durch viele technische Maßnahmen einen sehr hohen Sicherheitsstandard erreicht hat, bleibt der Transport von Menschen mit Flugzeugen in tausenden Metern Höhe ein aus Sicherheitsaspekten sensibler Vorgang. Hochprofessionell ausgebildete Piloten und Pilotinnen sowie erstklassig produzierte und gewartete Flugzeuge sind unverzichtbares Rückgrat eines sicheren Flugbetriebs. Schon kleinste Ungenauigkeiten können im schlimmsten Fall zu großen Unglücken führen. Bedauerlicherweise sind auch bewusste Manipulationen oder gar Eingriffe in die Sicherheit eines Fluges nicht vollständig auszuschließen, wie etwa das Unglück des Germanwings-Flugs in den französischen Alpen im März 2015 verdeutlicht hat (dazu *Schladebach*, GYIL 59 [2016], 603 ff.). Verbindendes Element vieler luftrechtlicher Regelungen ist daher das wichtige Ziel, die Sicherheit des Luftverkehrs zu maximieren. Diese zentrale Zielsetzung gesetzgeberischer Aktivitäten im Luftrecht ist Folge der in der Luftverkehrsbranche weitverbreiteten Erkenntnis, dass „die Regeln der Luftfahrt mit Blut geschrieben seien.“

## **1. Teil**

### **Grundlagen des Luftrechts**

# § 1 Begriff und Systematik

## I. Begriff des Luftrechts

### 1. Grundverständnis

- 1 Der Begriff „Luftrecht“ bedarf klarer Konturen. Obwohl der praktische Nutzen einer definitorischen Begriffsbestimmung nicht überschätzt werden sollte, so ist sie für eine erste **inhaltliche Orientierung** durchaus hilfreich. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die hier unter dem Begriff „Luftrecht“ thematisierten Rechtsfragen andernorts aufgrund eines leicht abweichenden Grundverständnisses zum Teil unter anderer Terminologie angesprochen werden. So finden sich neben dem Luftrecht<sup>1</sup> auch die Bezeichnungen „Luftverkehrsrecht“<sup>2</sup>, „Luftfahrtrecht“<sup>3</sup> und „Luftschiffahrtsrecht“.<sup>4</sup>

#### a) Internationaler Sprachgebrauch

- 2 Im internationalen Sprachgebrauch werden die Begriffe „Air Law“, „Aviation Law“, „Air Transport Law“, „Droit Aérien“ und „Derecho Aéreo“ verwendet. Für den anglo-amerikanischen Rechtskreis, aus dem die meisten neueren luftrechtlichen Entwicklungen hervorgehen, hat sich der Begriff „**Air Law**“ durchgesetzt,<sup>5</sup> der im deutschen „Luftrecht“ seine Entsprechung findet. Zum Teil ist auch von „Aviation Law“<sup>6</sup> die Rede, ohne dass damit größere inhaltliche Abweichungen verbunden wären. Der bemerkenswerte Vorschlag „Aerospace

---

<sup>1</sup> *Hobe/von Ruckteschell*, Kölner Kompendium des Luftrechts, 3 Bd., 2008–2010; *Meyer*, Luftrecht in fünf Jahrzehnten, 1961; *Riese*, Luftrecht, 1949; *Volkmann*, Internationales Luftrecht, 1930.

<sup>2</sup> *Schwenk/Giemulla*, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl. (2013).

<sup>3</sup> *Schleicher-Reymann*, Recht der Luftfahrt, Kommentar, 2. Aufl. (1937).

<sup>4</sup> *Meurer*, Luftschiffahrtsrecht, 1909; *Zitelmann*, Luftschiffahrtsrecht, 1910.

<sup>5</sup> *Hobe/von Ruckteschell/Heffernan*, Cologne Compendium on Air Law in Europe, 2013; *Diederiks-Verschoor/Mendes de Leon/Butler*, An Introduction to Air Law, 9<sup>th</sup> ed. (2012); *Shawcross/Beaumont*, On Air Law, 4<sup>th</sup> ed. (1993); *Wassenbergh*, Aspects of Air Law and Civil Air Policy in the Seventies, 1970; *Billyou*, Air Law, 1963.

<sup>6</sup> *Lowenfeld*, Aviation Law, 2<sup>nd</sup> ed. (1981); *Havel/Sanchez*, The Principles and Practice of International Aviation Law, 2014.

Law“<sup>7</sup> stand im zeitgenössischen Kontext der 1960er Jahre und beabsichtigte, luft- und weltraumrechtliche Inhalte begrifflich zusammenzufassen. Allerdings setzte sich schon bald die zutreffende Erkenntnis durch, dass Luftrecht und Weltraumrecht zwei voneinander getrennt zu betrachtende Rechtsgebiete sind.<sup>8</sup> Der Begriff „Aerospace Law“ konnte daher konsequenterweise weder Akzeptanz noch Verbreitung finden.

#### b) Abgrenzung zum Umweltrecht

Geklärt ist ebenfalls, dass das Luftrecht sich nicht auf den Gebrauch der Luft als Stoff etwa zur Stickstoffgewinnung oder zur Nutzung von Gasen bezieht. 3  
Zwar erscheint ein solches Verständnis wegen der begrifflichen Nähe zum **Umweltmedium „Luft“** auf den ersten Blick nicht gänzlich ausgeschlossen. Doch Regelungsgegenstand des Luftrechts ist nicht die Materie Luft, sondern das Luftfahrzeug selbst, das der Luft als Trägermedium (Luftauftrieb bzw. Aerodynamik) bedarf, um sich fortbewegen zu können. Für die Nutzung und vor allem für den Schutz der Luft hat sich seit den 1970er Jahren das Immissionschutzrecht als eines der ältesten Teilgebiete des Umweltrechts herausgebildet.<sup>9</sup> Das Luftrecht erfasst zum Teil denselben Raum, bezieht sich dort jedoch auf den Betrieb von Luftfahrzeugen. Es ist daher im Schwerpunkt **Verkehrsrecht**.

#### c) Luftfahrtrecht

Um die verkehrsrechtliche Bedeutung des Luftrechts auch begrifflich zu betonen, sind in Deutschland mit „Luftverkehrsrecht“, „Luftfahrtrecht“ und „Luftschifffahrtsrecht“ konkretisierende Bezeichnungen eingeführt worden. 4  
„Luftfahrtrecht“ und „Luftschifffahrtsrecht“ sind allerdings veraltete und deshalb gegenwärtig weniger gebräuchliche Begriffe.<sup>10</sup> Ihr heute eher rechtshistorischer Wert darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch sie bereits das Luftfahrzeug und seine Fortbewegung in der Luft zutreffend in den Vordergrund der rechtlichen Betrachtung gestellt haben.

Zu einem **echten Alternativbegriff** zum Luftrecht hat sich in Deutschland aber mittlerweile der Begriff „Luftverkehrsrecht“ entwickelt. Unterstrichen wird dies nicht nur durch die wissenschaftliche Beschäftigung unter diesem Titel.<sup>11</sup> Zudem trägt auch das wesentliche luftrechtliche Gesetz in Deutsch- 5

<sup>7</sup> Cooper, Explorations in Aerospace Law, 1968; ders., ZLW 1964, 1 ff.

<sup>8</sup> Schladebach/Platek, Einführung in das Luftrecht, JuS 2010, 499 ff.; Schladebach, Einführung in das Weltraumrecht, JuS 2008, 217 ff.

<sup>9</sup> Schmidt/Kahl/Gärditz, Umweltrecht, 10. Aufl. (2017), § 7; Kloepfer, Umweltschutzrecht, 2. Aufl. (2011), § 8.

<sup>10</sup> Siehe Fn. 3, 4.

<sup>11</sup> Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl. (2013); Giemulla/

land, das Luftverkehrsgesetz (LuftVG),<sup>12</sup> diese Bezeichnung. Schließlich könnte der Bezeichnung „Luftverkehrsrecht“ auch deshalb der Vorzug gegeben werden, da die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes in Art. 73 I Nr. 6 GG vom „Luftverkehr“ spricht.

#### d) Luftrecht und Luftverkehrsrecht

- 6 Der Begriff „Luftverkehrsrecht“ ist zur gegenständlichen Beschreibung insoweit gut geeignet, als er zutreffend auf den in erster Linie verkehrsrechtlichen Gehalt des Luftrechts abstellt. Dies verlangt jedoch nicht zwingend, generell diesen Begriff zu verwenden. Es kann mit guten Gründen vertreten werden, dass „Luftrecht“ schon sprachlich eine inhaltliche und begriffliche Weite zum Ausdruck bringt, die neben der Bezugnahme auf die schwerpunktmäßig verkehrsrechtlichen Regelungen auch Bestimmungen einbezieht, die zwar in anderen Rechtsgebieten verortet, aber von luftrechtlicher Relevanz sind. Dieser begriffliche Unterschied hat allerdings allenfalls eine akademische, aber keine größere praktische Bedeutung.
- 7 Denn es ist zu betonen, dass auch unter Verwendung von „Luftverkehrsrecht“ unbestritten ist, dass in die rechtliche Betrachtung punktuell wirtschafts-, wettbewerbs-, sicherheits-, Verbraucherschutz-, umwelt-, technik-, planungs- und organisationsrechtliche Bestimmungen einbezogen werden müssen.
- 8 Jedoch bringt der Begriff „Luftrecht“ sprachlich insgesamt treffender zum Ausdruck, dass dieses Rechtsgebiet nicht nur auf den Luftverkehr als solchen bezogen ist, sondern sich darüber hinaus auch auf luftrechtlich relevantes Recht erstreckt, das originär anderen Rechtsgebieten entstammt. Nimmt man wegen des grenzüberschreitenden Bezugs des Fliegens auch den international gebräuchlichen Sprachgebrauch „Air Law“ als praktisches Kriterium hinzu, erweist sich die Bezeichnung der betreffenden Regelungen als „Luftrecht“ letztlich als geeigneter und damit **vorzugswürdig**.

## 2. Begriffsdefinition

- 9 Die Entscheidung für einen geeigneten Begriff der Rechtsmaterie entbindet indes nicht von der Aufgabe, nunmehr definitorisch zu beschreiben, was dieser erarbeitete Begriff inhaltlich erfasst. Andernfalls bliebe er nur ein Etikett oder eine sprachliche Hülle ohne jede Substanz.

---

*Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, 5 Bd.; *Schäfer*, Recht des Luftverkehrs, 2017.

<sup>12</sup> LuftVG vom 1.8.1922 (RGBl. 1922 S. 681).

## a) Definition Meyers

Die bis heute am häufigsten zitierte Definition des Luftrechts stammt von *Alex Meyer* (1879–1978), dem **Begründer des Luftrechts** im deutschsprachigen Raum.<sup>13</sup> Danach ist Luftrecht die Gesamtheit der rechtlichen Sondernormen, welche sich auf die Benutzung des mit Luft angefüllten Raumes oberhalb der Erdoberfläche durch Geräte beziehen, die sich kraft der Eigenschaften der Luft im Luftraum halten und deren Unterstellung unter die Sondernormen des Luftrechts nach vernünftiger Verkehrsanschauung geboten erscheint.<sup>14</sup> 10

## b) Eigene Definition

Diese Definition verdient grundsätzlich Zustimmung. Sie geht von dem traditionellen Begriff des Luftrechts aus und stellt das Luftfahrzeug in den Mittelpunkt. Jedoch dürfte die Definition durchaus noch prägnanter gefasst werden können. Ihr soll deshalb in Anknüpfung an das zuvor beschriebene weite luftrechtliche Grundverständnis eine eigene kürzere Definition gegenübergestellt werden: 11

Luftrecht ist die Gesamtheit der Rechtsnormen, die für die Nutzung von Luftfahrzeugen relevant sind. 12

## II. Rechtsquellen des Luftrechts

Die so angesprochenen Rechtsnormen des Luftrechts lassen sich sowohl nach ihrer Regelungsebene als auch nach ihrem Regelungsgegenstand unterscheiden. 13

### 1. Regelungsebenen

## a) Internationales Recht

Luftverkehr ist in erster Linie als grenzüberschreitender Verkehr angelegt, mit dem große Entfernungen in vergleichsweise kurzer Zeit zurückgelegt werden. Dies hat ein Bedürfnis nach zwischenstaatlichen (*inter natione*) Regelungen entstehen lassen. Bereits 1944 wurde das **bedeutendste internationale Abkommen** über den Luftverkehr, das Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt,<sup>15</sup> geschlossen. Auf die Konferenz von Chicago im Dezember 14

<sup>13</sup> Zu seiner Würdigung Bodenschatz/Böckstiegel/Weides, Festschrift für Alex Meyer, 1975; Böckstiegel, ZLW 1978, 231 ff.

<sup>14</sup> Meyer, Luftrecht in fünf Jahrzehnten, 1961, S. 61.

<sup>15</sup> Chicagoer Abkommen (BGBl. 1956 II S. 411).



1944 geht ebenfalls die Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr zurück.<sup>16</sup>

- 15 Weitere zentrale Abkommen des internationalen Luftrechts sind das Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1999<sup>17</sup> und das Abkommen über strafbare und bestimmte andere, an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen von 1963.<sup>18</sup>
- 16 Neben diesen und weiteren multilateralen völkerrechtlichen Verträgen existiert auch eine Vielzahl **bilateralen Luftverkehrsabkommen**.<sup>19</sup> Sie sind ebenfalls der internationalen Regelungsebene zuzuordnen. Zahlreiche regelungsbedürftige Fragen des Luftrechts konnten oder sollten nicht multilateral geregelt werden. Diese bewusst offen gelassenen Bereiche sind vielfach durch völkerrechtliche Verträge zwischen den jeweiligen Staaten normiert worden. Hier sind insbesondere die weltweit ca. 4.000 bilateralen Luftverkehrsabkommen über die gegenseitige Gewährung von Verkehrsrechten zu nennen.

#### b) Europarecht

- 17 Eine weitere Regelungsebene, von der in jüngerer Zeit immer mehr Recht für die Mitgliedstaaten der EU gesetzt wird, ist das EU-Recht. Rechtliche Vorgaben für den Bereich des Luftverkehrs enthält zunächst das europäische **Primärrecht**. So müssen sich luftrechtliche Sachverhalte unter anderem an der Zuständigkeit der EU für den innereuropäischen Luftverkehr (Art. 100 II AEUV) sowie der Niederlassungsfreiheit (Art. 49 AEUV), der Dienstleistungsfreiheit (Art. 56 AEUV), dem Kartellverbot (Art. 101 AEUV), dem Missbrauchsverbot (Art. 102 AEUV) oder dem Beihilfenverbot (Art. 107 AEUV) orientieren. Gerade letzteres spielt im Falle einer mitgliedstaatlichen Unterstützung von Flughäfen oder Fluggesellschaften (Insolvenz von Air Berlin 2017) eine große praktische Rolle.<sup>20</sup>
- 18 Eine kontinuierlich zunehmende Zahl an luftrechtlichen Bestimmungen bringt das europäische **Sekundärrecht** hervor. Bekanntlich wird darunter das von den EU-Organen im Rahmen der ihnen von den EU-Mitgliedstaaten übertragenen Hoheitsbefugnissen erlassene Recht verstanden, wozu gemäß Art. 288 AEUV insbesondere EU-Verordnungen, EU-Richtlinien und – im Falle beihil-

---

<sup>16</sup> Transitvereinbarung (BGBl. 1956 II S. 442).

<sup>17</sup> Montrealer Übereinkommen (BGBl. 2004 II S. 458).

<sup>18</sup> Tokioter Abkommen (BGBl. 1969 II S. 121).

<sup>19</sup> *Schladebach/Bärmann*, NZV 2006, 294 ff.; *Hoffmann-Grambow*, RdTW 2017, 161 ff.

<sup>20</sup> So hatte die Bundesregierung im Sommer 2017 der insolventen Fluggesellschaft Air Berlin über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) einen Überbrückungskredit in Höhe von 150 Mio. Euro gewährt. Dies zog konsequenterweise ein beihilfenrechtliches Prüfungsverfahren durch die EU-Kommission nach Art. 107, 108 AEUV nach sich.

fenrechtlicher Entscheidungen – EU-Beschlüsse gehören. Das kompetenzbe-  
gründende, aber auch kompetenzbegrenzende europarechtliche Grundprinzip  
der begrenzten Einzelermächtigung (Art. 5 I, II EUV, Art. 7 AEUV) gilt selbst-  
verständlich auch im europäischen Luftrecht: Auf der Grundlage von Art. 100  
II AEUV kann somit europäisches Sekundärluftrecht erlassen werden, was so-  
dann hauptsächlich durch EU-Verordnungen, seltener durch EU-Richtlinien  
geschieht.<sup>21</sup>

Aus dem umfangreichen Bestand europäischen Sekundärluftrechts sollen an 19  
dieser Stelle nur folgende Rechtsakte genannt werden:

- die Verordnung (EG) 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Ra-  
tes vom 24.9.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von  
Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft<sup>22</sup>,
- die Verordnung (EG) 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 11.3.2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivil-  
luftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002<sup>23</sup>,
- die Verordnung (EG) 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unter-  
stützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei An-  
nullierung oder großer Verspätung von Flügen<sup>24</sup>,
- die Verordnung (EG) 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 10.3.2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitli-  
chen europäischen Luftraum<sup>25</sup>,
- die Verordnung (EG) 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 14.12.2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luft-  
fahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung  
ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität  
des ausführenden Luftfahrtunternehmens.<sup>26</sup>

### c) Nationales Recht

Nach dem internationalen und dem europäischen Recht stellt das nationale 20  
Recht die dritte Regelungsebene des Luftrechts dar. Sein Geltungsbereich ist  
grundsätzlich auf **innerstaatliche Flüge** beschränkt. Dennoch weist das natio-  
nale Luftrecht eine erhebliche Regelungsdichte auf. Diese Tatsache geht nicht  
nur auf die Nähe zum Luftverkehr als bundesrechtlichem Regelungsgegenstand

<sup>21</sup> *Schladebach*, EuR 41 (2006), 773 ff.

<sup>22</sup> ABL.EU Nr. L 293 vom 31.10.2008, S. 3; dazu *Pegatzky/Rockstroh*, ZLW 2009, 541 ff.

<sup>23</sup> ABL.EU Nr. L 97 vom 9.4.2008, S. 72; dazu *Lienhart*, ZLW 2009, 1 ff.

<sup>24</sup> ABL.EU Nr. L 46 vom 17.2.2004, S. 1; dazu *Schmid*, ZLW 2005, 373 ff.; *ders.*, NJW 2006, 1841 ff.

<sup>25</sup> ABL.EU Nr. L 96 vom 31.3.2004, S. 20; dazu *Bues*, Der „Single European Sky“, 2012.

<sup>26</sup> ABL.EU Nr. L 344 vom 27.12.2005, S. 15; dazu *Kohlhase*, ZLW 2006, 22 ff.

(Art. 73 I Nr. 6 GG), sondern auch darauf zurück, dass viele nationale Gesetze bereits recht alt sind und daher vielen Anpassungen und Modernisierungen unterlagen. So stammen etwa die entsprechenden Gesetze Großbritanniens, Russlands und der Schweiz schon aus den 1910er Jahren.

- 21 Das grundlegende deutsche luftrechtliche Gesetz ist das **Luftverkehrsgesetz** vom 1.8.1922 (LuftVG)<sup>27</sup>, dessen jüngste Neufassung am 10.5.2007 verabschiedet wurde,<sup>28</sup> der wiederum zahlreiche weitere punktuelle Änderungen folgten. Es wird durch die Luftverkehrs-Ordnung vom 10.8.1963 (LuftVO)<sup>29</sup> und die Luftverkehrszulassung-Ordnung vom 19.6.1964 (LuftVZO)<sup>30</sup> ergänzt. Aus neuerer Zeit ist vor allem das **Luftsicherheitsgesetz** vom 11.1.2005 (Luft-SiG)<sup>31</sup> zu nennen. Dieses Gesetz dient speziell dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs und gab im Februar 2006 Anlass für ein bis heute Aufsehen erregendes Urteil des Bundesverfassungsgerichts.<sup>32</sup> In § 14 III Luft-SiG wurde dem Bundesminister der Verteidigung die Befugnis verliehen, unter bestimmten Bedingungen auch Passagierflugzeuge als letzte Möglichkeit (*ultima ratio*) durch Piloten der Bundeswehr abschießen zu lassen. Das Bundesverfassungsgericht erklärte diese Norm für verfassungswidrig. Bis in die Gegenwart ist die gesellschaftliche Debatte, ob ein wehrhafter Staat über eine solche Befugnis verfügen sollte, nicht beendet.<sup>33</sup>

## 2. Regelungsgegenstände

- 22 Das Luftrecht lässt sich außerdem entweder separat oder ebenenspezifisch danach unterteilen, ob der einzelne Rechtsakt öffentlich-rechtliche, privatrechtliche oder strafrechtliche Rechtsbeziehungen regelt.

### a) Öffentliches Recht

- 23 Kennzeichnend für das Öffentliche Recht sind Regelungen, die ein **Subordinationsverhältnis** (Über-Unterordnung) zwischen einem Hoheitsträger einerseits und einem Bürger bzw. einem Unternehmen begründen. Maßgebliches Kriterium für ein derart vertikal strukturiertes Rechtsverhältnis ist die einseitig verbindliche Regelungs- und Anordnungsbefugnis des Hoheitsträgers. Nur von untergeordneter Bedeutung, aber auch dem Öffentlichen Recht zugeordnet,

<sup>27</sup> RGBl. 1922, S. 681; dazu *Bethkenhagen*, Die Entwicklung des Luftrechts bis zum Luftverkehrsgesetz von 1922, 2004.

<sup>28</sup> BGBl. 2007 I S. 698.

<sup>29</sup> BGBl. 1963 I S. 652.

<sup>30</sup> BGBl. 1964 I S. 370.

<sup>31</sup> BGBl. 2005 I S. 78.

<sup>32</sup> BVerfGE 115, 118 = NJW 2006, 751.

<sup>33</sup> von *Schirach*, Terror. Ein Theaterstück, 2015.

## Sachwortregister

(Die Zahlenangaben beziehen sich auf **Paragrafen** und Randnummer)

- Abflugverspätung 8 27
- Abgrenzung Luft- und Weltraum 3 6, 36
- Abschussbefugnis 4 69, 88; 6 103
- Anhörungsverfahren 6 35
- Angriffe auf den Luftverkehr 12 23
- Ankunftsverspätung 7 21; 8 27
- Annullierung 8 19
- Archipelstaaten 3 17
- Ausgleichsleistungen 8 17, 26
- Ausschließliche Wirtschaftszone 3 20
- Außervertragliche Haftung 9 28
  
- Begriff des Luftrechts 1 1
- Beihilfenrecht 5 55
- Betriebsgenehmigung 5 6
- Betriebsuntersagung 5 17
- Bordgewalt 5 75; 6 94
- Bundesministerium für Verkehr 6 117
  
- Chartervertrag 9 7
- Chicagoer Abkommen 4 1
- Cape Town Convention 9 46
- Cockpittüren 5 74; 6 100
- Code sharing 5 42
  
- Datenschutz 5 79
- De-facto Regime 4 55
- Delikte im LuftSiG 12 28
- Delikte im LuftVG 12 27
- Delikte im StGB 12 2
- Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) 6 124
- Drohnen 6 46
  
- Economy Class Syndrom 9 16
  
- Eigentum 5 12
- Einheitlicher europäischer Luftraum 5 108
- Emissionen 5 96
- Emissionshandel 5 100
- Erlaubnis für den Drohnenbetrieb 6 54
- Erlaubnis für Luftfahrer 6 22
- Erlaubnis nach Art. 6 CA 4 43
- Erörterungstermin 6 35
- Eurocontrol 5 142
- Europäischer Wirtschaftsraum (EWR) 5 118
- Europäisches öffentliches Luftrecht 5 1
- Europäisches privates Luftrecht 8 1
- Europarecht als Rechtsquelle 1 17
- European Aviation Safety Agency (EASA) 5 145
- European Civil Aviation Conference (ECAC) 5 137
- European Common Aviation Area (ECAA) 5 134
  
- Fluggastdatenabkommen 5 79
- Fluggästrechte 8 2
- Flughafenentgelte 5 36
- Flughafenkoordinator 5 28
- Fluglinienverkehr 4 32
- Flugsicherung 5 108; 6 124
- Flugunfall 6 110
- Frachtschäden 9 26
- Freiheit der Luft 2 14
  
- Gebrüder Montgolfier 2 3
- Gebrüder Wright 2 11
- Gefährdung des Luftverkehrs 12 16

- Gefährliche Eingriffe in den Luftverkehr 12 3
- Gelegenheitsverkehr 4 36
- Genehmigung von Flugplätzen 6 29
- Gepäckschäden 7 17; 9 24
- Geschichte des Luftrechts 2 1
- Gesetzgebungskompetenz des Bundes 6 8
- Güter 7 19
- Haager Übereinkommen 10 10
- Haftpflichtversicherung 5 15; 9 32
- Haftung im europäischen Recht 8 56
- Haftung im internationalen Recht 7 11
- Haftung im nationalen Recht 9 11
- Hilfeleistung für behinderte Menschen 8 51
- International Air Transport Association (IATA) 7 24
- International Civil Aviation Organization (ICAO) 4 89
- Internationales öffentliches Luftrecht 4 1
- Internationales privates Luftrecht 7 1
- Joint Aviation Authorities (JAA) 5 140
- Kármán Primary Jurisdictional Line 3 40
- Koalitionsvertrag 13 4
- Kompetenzgrundlage der EU für den Luftverkehr 5 1
- Konferenz von Chicago 4 1
- Küstenmeer 3 10
- Lärmschutz 6 38
- Luft als Medium 1 3
- Luftbeförderungsvertrag 9 1, 4
- Luftfahrt-Bundesamt 6 118
- Luftthoheitsprinzip 2 15; 4 8
- Luftraum 3 1
- Bedeutung 3 1
  - Horizontale Grenzen 3 8
  - Vertikale Grenzen 3 36
- Luftraumverletzung 4 63
- Luftrecht 1 1
- Definition 1 12
  - Rechtsgebiet 1 30
  - Rechtsquellen 1 13
  - Regelungsebenen 1 14
  - Regelungsgegenstände 1 22
- Luftsicherheitsbehörde 6 74
- Luftsicherheitsgesetz 6 69
- Luftsicherheitszonen 3 25
- Luftsperrgebiete 3 32
- Luftverkehrsabkommen 4 42; 5 124
- Bilaterale 4 42
  - Drittstaaten 5 124
  - Formelle Aspekte 4 46
  - Inhaltliche Aspekte 4 49
- Luftverkehrskonzept der Bundesregierung 13 1
- Luftverkehrs-Ordnung 6 44
- Luftverkehrsrecht 1 6
- Luftzonentheorie 2 17
- Militärballons 2 5, 7
- Militärflugzeuge 4 27, 79
- Montrealer Übereinkommen 7 5; 10 11
- Luftstrafrecht 10 11
  - Privates Luftrecht 7 5
- Multilaterales Konzept 4 11
- Nachtflugbeschränkungen 5 23; 6 42
- Nationales Luftstrafrecht 12 1
- Nationales öffentliches Luftrecht 6 1
- Nationales privates Luftrecht 9 1
- New Yorker Übereinkommen 10 12
- Nichtbeförderung 8 11
- Öffentliches Luftrecht 4 1
- Open-Skies-Urteil des EuGH 5 128
- Pariser Luftverkehrsabkommen 2 27
- Pariser Polizeiverordnungen 2 4
- Planfeststellungsbeschluss 6 35
- Planfeststellungsverfahren 6 35
- Planmäßiger Fluglinienverkehr 4 32
- Planung von Flughäfen 6 25
- Polargebiete 3 54
- Privates Luftrecht 7 1

- Rechtsnatur des Luftbeförderungsvertrags 9 2, 4  
 Rechtsquellen des Luftrechts 1 13  
 Rechtsstatus des Luftraums 2 8  
 Registergericht 9 44  
 Registerpfandrecht an Luftfahrzeugen 9 33  
 Reisegepäck 7 17; 9 24  
 Reiserecht 9 1
- Schutz des Luftverkehrs 5 66  
 Schwarze Liste 5 17  
 Seerecht 3 8  
 Sicherheitsprogramme 5 73  
 Sicherungsmaßnahmen 6 90  
 Sky Marshals 5 75; 6 100  
 Slotvergabe 5 22  
 Staatsgebiet 3 1, 5, 36  
 Staatsluftfahrzeuge 4 26  
 Strafgerichtsbarkeit 10 2  
 Strafrecht 1 26; 10 1
  - Europäisches Luftstrafrecht 11 1
  - Internationales Luftstrafrecht 10 1
  - Nationales Luftstrafrecht 12 1
 Studium des Luftrechts 14 1  
 Systematik des Luftrechts 1 28
- Taglärmschutz 6 41  
 Terrorismusbekämpfung 5 66; 6 69  
 Theorien zur Luftraumabgrenzung 3 37  
 Tokioter Abkommen 10 2  
 Transitvereinbarung 4 14  
 Transportvereinbarung 4 17
- Umweltschutz 5 85, 104; 6 38  
 UN-Charta 4 75, 87  
 Unfreiwilliger Verzicht 8 16  
 Untersuchungsverfahren bei Flugunfällen 6 112
- Verbraucherschutz 8 1, 2  
 Verkehrsflughafen 6 27  
 Verkehrsrechte 4 10; 5 132  
 Versicherung 5 15; 9 32  
 Verspätung 7 21; 8 27  
 Vertikale Abgrenzung des Luftraums 3 36  
 Verwaltungskompetenz 6 11  
 Verzicht bei Nichtbeförderung 8 15  
 Vorauszahlungspflicht 7 14; 8 58
- Warschauer Abkommen 7 1  
 Weltraum 3 6, 36, 51  
 Widerrechtliche Inbesitznahme 10 9  
 Wirtschaftsabkommen 4 59  
 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 5 8
- Zivilluftfahrzeuge 4 25, 64  
 Zivilrechtliche Theorie zum Luftraum 2 19  
 Zulassung von Luftfahrzeugen 6 20  
 Zumutbarkeitsgrenzen für Lärm 6 40  
 Zuverlässigkeit 5 9; 6 79
  - luftsicherheitsrechtliche 6 79
  - persönliche 5 9
 Zwischenzonentheorie 3 51