

# Bundesgesetzblatt

9

## Teil I

1959	Ausgegeben zu Bonn am 10. Januar 1959	Nr. 2
------	---------------------------------------	-------

Tag	Inhalt:	Seite
10. 1. 59	Neufassung des Luftverkehrsgesetzes .....	9

### Bekanntmachung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Vom 10. Januar 1959.

Auf Grund des Artikels 4 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 5. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 899) wird nachstehend der vom 10. Januar 1959 an geltende Wortlaut des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 (Reichsgesetzbl. I S. 681) in der Fassung

der Bekanntmachung vom 21. August 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 653),  
des Gesetzes vom 27. September 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 1246),  
des Gesetzes vom 26. Januar 1943 (Reichsgesetzbl. I S. 69),

des Vierten Strafrechtsänderungsgesetzes vom 11. Juni 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 597) und  
des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710)

bekanntgemacht.

Bonn, den 10. Januar 1959.

Der Bundesminister für Verkehr  
Seehofer

## Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

in der Fassung vom 10. Januar 1959.

### Inhaltsübersicht

#### ERSTER ABSCHNITT

##### Luftverkehr §§

1. Unterabschnitt	Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal .....	1 bis 5
2. Unterabschnitt	Flugplätze .....	6 bis 19
3. Unterabschnitt	Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen .....	20 bis 24
4. Unterabschnitt	Verkehrsvorschriften .....	25 bis 27
5. Unterabschnitt	Enteignung .....	28
6. Unterabschnitt	Gemeinsame Bestimmungen .....	29 bis 32

#### ZWEITER ABSCHNITT

##### Haftpflicht

1. Unterabschnitt	Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden .....	33 bis 43
2. Unterabschnitt	Haftung aus dem Beförderungsvertrag .....	44 bis 52
3. Unterabschnitt	Haftung für militärische Luftfahrzeuge .....	53 bis 54
4. Unterabschnitt	Gemeinsame Bestimmungen für die Haftpflicht.	55 bis 57

#### DRITTER ABSCHNITT

Straf- und Bußgeldvorschriften	58 bis 62
--------------------------------	-----------

## ERSTER ABSCHNITT

## Luftverkehr

## 1. Unterabschnitt

## Luftfahrzeuge und Luftfahrtpersonal

## § 1

(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und durch die zur Durchführung dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

(2) Luftfahrzeuge sind Flugzeuge, Hubschrauber, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Drachen, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

## § 2

(1) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen (Verkehrszulassung) und — soweit es durch Rechtsverordnung vorgeschrieben ist — in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sind. Ein Luftfahrzeug wird zum Verkehr nur zugelassen, wenn

1. das Muster des Luftfahrzeugs zugelassen ist (Musterzulassung),
2. der Nachweis der Verkehrssicherheit nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät geführt ist,
3. der Halter des Luftfahrzeugs nach den Vorschriften dieses Gesetzes versichert ist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat und
4. die technische Ausrüstung des Luftfahrzeugs so gestaltet ist, daß das durch seinen Betrieb entstehende Geräusch das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.

(2) Der Musterzulassung nach Absatz 1 Nr. 1 bedarf auch das sonstige Luftfahrtgerät.

(3) Auf Fallschirme und Startgeräte sind die Vorschriften des Absatzes 1 über die Verkehrszulassung sinngemäß anzuwenden.

(4) Die Zulassung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(5) Deutsche Luftfahrzeuge haben das Staatszugehörigkeitszeichen und eine besondere Kennzeichnung zu führen.

(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis des Bundesministers für Verkehr verlassen.

(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes ordnungsgemäß eingetragen und zugelassen sind, dürfen, soweit dies nicht durch ein zwischen ihrem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenes Abkommen allgemein gestattet ist, nur mit Erlaubnis des Bundes-

ministers für Verkehr in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen und dort verkehren.

## § 3

(1) Luftfahrzeuge werden in die Luftfahrzeugrolle nur eingetragen, wenn sie im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger stehen. Juristische Personen und Gesellschaften des Handelsrechts mit dem Sitz im Inland werden deutschen Staatsangehörigen gleichgestellt, wenn der überwiegende Teil ihres Vermögens oder Kapitals sowie die tatsächliche Kontrolle darüber deutschen Staatsangehörigen zusteht und die Mehrheit der Vertretungsberechtigten oder persönlich haftenden Personen deutsche Staatsangehörige sind. Die für die Verkehrszulassung zuständige Stelle kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn besondere Umstände vorliegen.

(2) Die Eintragung ist zu löschen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

## § 4

(1) Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer) bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis wird nur erteilt, wenn

1. der Bewerber das vorgeschriebene Mindestalter besitzt,
2. der Bewerber seine Tauglichkeit nachgewiesen hat,
3. keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen,
4. der Bewerber eine Prüfung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal bestanden hat.

(2) Die Vorschriften des Absatzes 1 sind auf sonstiges Luftfahrtpersonal sinngemäß anzuwenden, soweit seine Tätigkeit auf Grund einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 erlaubnispflichtig ist.

(3) Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 1 nicht mehr vorliegen.

(4) Bei Übungs- und Prüfungsflügen in Begleitung von Fluglehrern (§ 5 Abs. 3) gelten die Fluglehrer als diejenigen, die das Luftfahrzeug führen oder bedienen. Bei Übungs- und Prüfungsflügen ohne Begleitung von Fluglehrern bedürfen Luftfahrer keiner Erlaubnis, wenn es sich um Flüge handelt, die von Fluglehrern angeordnet und beaufsichtigt werden.

## § 5

(1) Wer es unternimmt, Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden, bedarf unbeschadet der Vorschrift des Absatzes 3 der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann oder der Bewerber oder seine Ausbilder persönlich ungeeignet sind; ergeben sich später solche Tat-

sachen, so ist die Erlaubnis zu widerrufen. Die Erlaubnis kann außerdem widerrufen werden, wenn sie länger als ein Jahr nicht ausgenutzt worden ist.

(3) Die praktische Ausbildung darf nur von Personen vorgenommen werden, die eine Lehrberechtigung nach der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal besitzen (Fluglehrer).

## 2. Unterabschnitt

### Flugplätze

#### § 6

(1) Flugplätze (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) dürfen nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Vor Erteilung der Genehmigung ist insbesondere zu prüfen, ob die geplante Maßnahme die Erfordernisse der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaus angemessen berücksichtigt. Ist das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet oder rechtfertigen Tatsachen die Annahme, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird, ist die Genehmigung zu versagen. Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

(3) Die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, ist außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden.

(4) Die Genehmigung ist zu ergänzen oder zu ändern, wenn dies nach dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (§§ 8 bis 10) notwendig ist. Eine Änderung der Genehmigung ist auch erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flugplatzes wesentlich erweitert oder geändert werden soll.

#### § 7

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Vorbereitung seines Antrags (§ 6) erforderlichen Vorarbeiten gestatten, wenn eine Prüfung ergeben hat, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung voraussichtlich vorliegen.

(2) Die Dauer der Erlaubnis soll zwei Jahre nicht überschreiten. Diese Erlaubnis gibt keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 6.

(3) Die Beauftragten der Genehmigungsbehörde können Grundstücke, die für die Genehmigung in Betracht kommen, auch ohne Zustimmung des Berechtigten betreten, diese Grundstücke vermessen und sonstige Vorarbeiten vornehmen, die für die endgültige Entscheidung über die Eignung des Geländes notwendig sind. Zum Betreten von Wohnungen sind sie nicht berechtigt.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorarbeiten von Auflagen abhängig machen. Ist durch die Vorarbeiten ein erheblicher Schaden zu erwarten, hat die Genehmigungsbehörde Sicherheitsleistung durch den Antragsteller anzuordnen.

(5) Wenn durch die Vorarbeiten Schäden verursacht werden, hat der Antragsteller unverzüglich nach Eintritt des jeweiligen Schadens volle Entschädigung in Geld zu leisten oder auf Verlangen des Geschädigten den früheren Zustand wiederherzustellen. Über Art und Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

#### § 8

(1) Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflußt werden oder wenn der Kreis der Beteiligten bekannt ist oder ohne ein förmliches Auslegungsverfahren ermittelt werden kann und mit den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

#### § 9

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleiben die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 9 Abs. 4 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden.

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(4) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 28 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 28.

#### § 10

(1) Planfeststellungsbehörde ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Sie stellt den Plan fest und trifft die Entscheidung nach § 8 Abs. 2.

(2) Die Pläne sind der von der Landesregierung bestimmten Behörde zur Stellungnahme vorzulegen. Diese hat alle beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und die übrigen Beteiligten zu hören und ihre Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(3) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, die durch das Bauvorhaben betroffen werden, zwei Wochen zur Einsicht auszulegen; Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Bau und den Betrieb des Flugplatzes berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der von der Landesregierung bestimmten Behörde oder bei der von ihr bezeichneten Stelle spätestens innerhalb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 4 sind die Einwendungen gegen den Plan von der durch die Landesregierung bestimmten Behörde mit allen Beteiligten zu erörtern. Soweit eine Einigung nicht zustande kommt, wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(7) Die Feststellung des Plans und die Entscheidungen über die Einwendungen sind zu begründen und den am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

#### § 11

Die Vorschriften des § 26 der Gewerbeordnung gelten für Flughäfen entsprechend. Dies gilt auch dann, wenn der Flughafen nicht gewerblichen, sondern öffentlichen Zwecken dient.

#### § 12

(1) Bei Genehmigung eines Flughafens ist für den Ausbau ein Plan festzulegen. Dieser ist maßgebend für den Bereich, in dem die in Absatz 2 und 3 bezeichneten Baubeschränkungen gelten (Bauschutzbereich). Der Plan muß enthalten

1. die Start- und Landebahnen einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen (Start- und Landeflächen),
2. die Sicherheitsflächen, die an den Enden der Start- und Landeflächen nicht länger als je 1000 Meter und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 Meter breit sein sollen,
3. der Flughafenbezugspunkt, der in der Mitte des Systems der Start- und Landeflächen liegen soll,
4. die Startbahnbezugspunkte, die je in der Mitte der Start- und Landeflächen liegen sollen,
5. die Anflugsektoren, die sich beiderseits der Außenkanten der Sicherheitsflächen an deren Enden mit einem Öffnungswinkel von je 15 Grad anschließen; sie enden bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen in einer Entfernung von 15 Kilometer, bei Neben-

start- und Nebenlandeflächen in einer Entfernung von 8,5 Kilometer vom Startbahnbezugspunkt.

(2) Nach Genehmigung eines Flughafens darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.

(3) In der weiteren Umgebung eines Flughafens ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn die Bauwerke folgende Begrenzung überschreiten sollen:

##### 1. außerhalb der Anflugsektoren

a) im Umkreis von 4 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt eine Höhe von 25 Meter; für Flughäfen, die den Klassen A bis D des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen, beträgt die Höhe 15 Meter (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt),

b) im Umkreis von 4 Kilometer bis 6 Kilometer Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt die Verbindungslinie, die von 45 Meter Höhe bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Flughafenbezugspunkt) ansteigt;

##### 2. innerhalb der Anflugsektoren

a) von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 Kilometer Halbmesser bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen und von 8,5 Kilometer bei Nebenstart- und Nebenlandeflächen die Verbindungslinie, die von 0 Meter Höhe an diesem Ende bis 100 Meter Höhe (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche) ansteigt,

b) im Umkreis von 10 Kilometer bis 15 Kilometer Halbmesser um den Startbahnbezugspunkt bei Hauptstart- und Hauptlandeflächen die Höhe von 100 Meter (Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landefläche).

(4) Zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt und zum Schutz der Allgemeinheit können die Luftfahrtbehörden ihre Zustimmung nach Absatz 2 und 3 davon abhängig machen, daß die Baugenehmigung unter Auflagen erteilt wird.

#### § 13

Sofern Baubeschränkungen im Bauschutzbereich infolge besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Verwendungszwecks des Flughafens in bestimmten Geländeteilen für die Sicherheit der Luftfahrt nicht in dem nach § 12 festgelegten Umfang notwendig sind, können die Luftfahrtbehörden für diese Geländeteile Bauhöhen festlegen, bis zu welchen Bauwerke ohne ihre Zustimmung genehmigt werden können.

## § 14

(1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Meter über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen; § 12 Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 Meter Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Bodenerhebungen mehr als 100 Meter aus der umgebenden Landschaft herausragen; in einem Umkreis von 10 Kilometer um den Flughafenbezugspunkt gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flughafenbezugspunkts.

## § 15

(1) §§ 12 bis 14 gelten sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlagen und Geräte. § 12 Abs. 2 ist auf Gruben, Anlagen der Kanalisation und ähnliche Bodenvertiefungen sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Errichtung der in Absatz 1 genannten Luftfahrthindernisse bedarf der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

## § 16

(1) Die Eigentümer und anderen Berechtigten haben auf Verlangen der Luftfahrtbehörden zu dulden, daß Bauwerke und andere Luftfahrthindernisse (§ 15), welche die nach §§ 12 bis 15 zulässige Höhe überragen, auf diese Höhe abgetragen werden. Im Falle des § 15 Abs. 1 Satz 2 erstreckt sich die Verpflichtung zur Duldung auf die Beseitigung der Vertiefungen. Ist die Abtragung oder Beseitigung der Luftfahrthindernisse im Einzelfall nicht durchführbar, so sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die Luftfahrt zu dulden.

(2) Das Recht des Eigentümers oder eines anderen Berechtigten und eine nach anderen Vorschriften bestehende Verpflichtung, diese Maßnahmen auf eigene Kosten selbst durchzuführen, bleiben unberührt.

## § 17

Bei der Genehmigung von Landeplätzen und Segelfluggeländen können die Luftfahrtbehörden bestimmen, daß die zur Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 Kilometer Halbmesser um den dem Flughafenbezugspunkt entsprechenden Punkt nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen darf (beschränkter Bauschutzbereich). Auf den beschränkten Bauschutzbereich sind § 12 Abs. 4, §§ 13, 15 und 16 sinngemäß anzuwenden.

## § 18

Der Umfang des Bauschutzbereichs ist den Eigentümern von Grundstücken im Bauschutzbereich und den anderen zum Gebrauch oder zur Nutzung dieser Grundstücke Berechtigten sowie den dinglich

Berechtigten, soweit sie der zuständigen Behörde bekannt oder aus dem Grundbuch ersichtlich sind, bekanntzugeben oder in ortsüblicher Weise öffentlich bekanntzumachen.

## § 19

(1) Entstehen durch Maßnahmen auf Grund der Vorschriften der §§ 12, 14 bis 17 dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten Vermögensnachteile, so ist hierfür eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Hierbei ist die entzogene Nutzung, die Beschädigung oder Zerstörung einer Sache unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu berücksichtigen. Für Vermögensnachteile, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beeinträchtigung stehen, ist den in Satz 1 bezeichneten Personen eine Entschädigung zu zahlen, wenn und soweit dies zur Abwendung oder zum Ausgleich unbilliger Härten geboten erscheint.

(2) Unterläßt der Berechtigte eine Änderung der Nutzung, die ihm zuzumuten ist, so mindert sich seine Entschädigung um den Wert der Vermögensvorteile, die ihm bei Ausübung der geänderten Nutzung erwachsen wären.

(3) Werden Bauwerke und sonstige Luftfahrthindernisse (§ 15), deren entschädigungslose Entfernung oder Umgestaltung nach dem jeweils geltenden Recht gefordert werden kann, auf Grund von Maßnahmen nach § 16 ganz oder teilweise entfernt oder umgestaltet, so ist eine Entschädigung nur zu leisten, wenn es aus Gründen der Billigkeit geboten ist. Sind sie befristet zugelassen und ist die Frist noch nicht abgelaufen, so ist eine Entschädigung nach dem Verhältnis der restlichen Frist zu der gesamten Frist zu leisten.

(4) Dinglich Berechtigte, die nicht zum Gebrauch oder zur Nutzung der Sache berechtigt sind, sind nach Artikel 52 und 53 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf die Entschädigung des Eigentümers angewiesen.

(5) Die Entschädigung ist in den Fällen des § 12 von dem Flughafenunternehmer, in den Fällen des § 17 von dem Unternehmer des Flugplatzes zu zahlen. Soweit die bezeichneten Maßnahmen Grundstücke oder andere Sachen außerhalb der Bauschutzbereiche der §§ 12 und 17 betreffen, ist die Entschädigung, wenn es sich um Maßnahmen der Flugsicherung handelt, vom Bund zu zahlen, im übrigen von den Ländern.

(6) Im übrigen sind die Vorschriften des § 13 Abs. 2, der §§ 14, 15, 17 bis 25, 31 und 32 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 899) sinngemäß anzuwenden.

## 3. Unterabschnitt

**Luftfahrtunternehmen und -veranstaltungen**

## § 20

(1) Unternehmen, die Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig befördern (Luftfahrtunternehmen), bedürfen der Genehmigung. Einer Genehmigung bedarf auch die gewerbsmäßige Verwendung von Luftfahrzeugen für sonstige Zwecke.

Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden. Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge, wenn als Entgelt nur die Selbstkosten des Flugs vereinbart sind; ausgenommen hiervon ist die Beförderung von Personen in Luftfahrzeugen, die für höchstens 4 Personen zugelassen sind.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann, insbesondere wenn der Antragsteller oder die für die Leitung des Unternehmens verantwortlichen Personen nicht zuverlässig sind; ergeben sich später solche Tatsachen, so ist die Genehmigung zu widerrufen. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn Luftfahrzeuge verwendet werden sollen, die nicht in der deutschen Luftfahrzeugrolle eingetragen sind.

#### § 21

(1) Luftfahrtunternehmen, die Personen oder Sachen gewerbsmäßig durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Linien öffentlich und regelmäßig befördern (Fluglinienverkehr), bedürfen außer der Genehmigung nach § 20 für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung. Sie erstreckt sich auf die Flugpläne, Flugpreise und Beförderungsbedingungen. Auf ihre Erteilung und ihren Widerruf ist § 20 sinngemäß anzuwenden. Die Genehmigung kann außerdem versagt werden, wenn durch den beantragten Fluglinienverkehr öffentliche Interessen beeinträchtigt werden.

(2) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, sind verpflichtet, den Betrieb ordnungsmäßig einzurichten, aufzunehmen und während der Dauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde kann die Unternehmen auf ihren Antrag von dieser Verpflichtung befreien, wenn ihnen die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann. Die Genehmigung erlischt, wenn die Unternehmen von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs im ganzen dauernd befreit werden.

(3) Luftfahrtunternehmen, die Fluglinienverkehr betreiben, haben auf Verlangen der Deutschen Bundespost mit jedem planmäßigen Flug Postsendungen gegen angemessene Vergütung zu befördern, welche die im Weltpostvertrag festgelegten Vergütungshöchstsätze nicht übersteigen darf.

#### § 22

Im gewerblichen Luftverkehr, der nicht Fluglinienverkehr ist (Gelegenheitsverkehr), kann die Genehmigungsbehörde Bedingungen und Auflagen festsetzen oder Beförderungen untersagen, soweit durch diesen Luftverkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen nachhaltig beeinträchtigt werden.

#### § 23

Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge zwischen Orten des Inlands kann deutschen Luftfahrtunternehmen vorbehalten werden.

#### § 24

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge oder Fallschirmabspringer beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann.

### 4. Unterabschnitt Verkehrsvorschriften

#### § 25

(1) Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat. Dies gilt nicht für die Landung von Freiballonen. Die Erlaubnis kann als Dauererlaubnis oder als Einzelerlaubnis erteilt, mit Auflagen verbunden oder befristet werden.

(2) Der Zustimmung und Erlaubnis nach Absatz 1 bedarf es nicht, wenn die Landung aus Gründen der Sicherheit erforderlich ist. In diesem Fall und bei der Landung von Freiballonen ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versicherers Auskunft zu geben. Nach Erteilung der Auskunft darf der Berechtigte den Abflug oder die Abbeförderung des Luftfahrzeugs nicht verhindern.

(3) Der Berechtigte kann Ersatz des ihm durch den Start oder die Landung entstandenen Schadens nach den sinngemäß anzuwendenden §§ 33 bis 43 beanspruchen.

(4) Auf die Landung von Fallschirmabspringern sind Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 2 und 3 sinngemäß anzuwenden.

#### § 26

(1) Bestimmte Lufträume können vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr gesperrt werden (Luftsperrgebiete).

(2) In bestimmten Lufträumen kann der Durchflug von Luftfahrzeugen besonderen Beschränkungen unterworfen werden (Gebiete mit Flugbeschränkungen).

#### § 27

(1) In Luftfahrzeugen dürfen Waffen, Munition, Sprengstoffe, Giftgase, Kernbrennstoffe oder andere radioaktive Stoffe und sonstige durch Rechtsverordnung bestimmte gefährliche Güter sowie Funkgerät nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden. Die für die Beförderung von Kernbrennstoffen oder anderen radioaktiven Stoffen geltenden Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Von einem Luftfahrzeug aus dürfen Lichtbildaufnahmen außerhalb des Fluglinienverkehrs nur mit behördlicher Erlaubnis gefertigt werden. Lichtbilder, die außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus gefertigt werden, sowie da-

nach hergestellte Zeichnungen oder Abbildungen, dürfen nur mit behördlicher Erlaubnis in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Erlaubnis nach Absatz 1 und 2 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt werden; sie kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

#### 5. Unterabschnitt

##### Enteignung

###### § 28

(1) Für Zwecke der Zivilluffahrt ist die Enteignung zulässig.

(2) Für die Durchführung der Enteignung gelten bis zum Inkrafttreten eines Bundesenteignungsgesetzes die Vorschriften des § 2 und des Zweiten und Dritten Teils sowie der §§ 67, 68, 71, 73 und 74 des Landbeschaffungsgesetzes vom 23. Februar 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 134) sinngemäß mit folgender Maßgabe:

1. Im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Enteignung für Zwecke der Luftfahrt ist auch die Enteignung zur Gewährung einer Entschädigung in Land zulässig.
2. Abweichend von § 11 Abs. 1 des genannten Gesetzes stellt den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens derjenige, der die Enteignung zu seinen Gunsten erstrebt.
3. Stellt ein anderer als der Bund den Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens, so gelten die Vorschriften des genannten Gesetzes, die den Bund erwähnen, statt für den Bund für den Antragsteller.
4. Der nach §§ 8 bis 10 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

#### 6. Unterabschnitt

##### Gemeinsame Bestimmungen

###### § 29

(1) Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht) ist Aufgabe der Luftfahrtbehörden. Sie können in Ausübung der Luftaufsicht Verfügungen erlassen.

(2) Die Luftfahrtbehörden können diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen.

(3) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat während des Flugs oder bei Start und Landung die geeigneten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen. Alle an Bord befindlichen Personen haben den hierzu notwendigen Anordnungen Folge zu leisten.

###### § 30

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz und die Polizei dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen §§ 12, 13 und 15 bis 19 — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur

Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmefugnisse der Polizei bleiben auch §§ 6 bis 10 unberührt.

(2) Die im Bereich der Bundeswehr zur Ausführung dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften notwendigen Verwaltungsakte erläßt der Bundesminister für Verteidigung. Das gleiche gilt für Verwaltungsakte, die für die Genehmigung und den Betrieb von Flugplätzen für Zwecke der Stationierungstreitkräfte erforderlich sind. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen; er unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

###### § 31

Die Zuständigkeit für die Durchführung der sich aus diesem Gesetz ergebenden Aufgaben wird, soweit in diesem Gesetz oder in anderen Gesetzen eine Regelung nicht getroffen ist, durch besonderes Gesetz neu geregelt.

###### § 32

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Rechtsverordnungen über

1. das Verhalten im Luftraum und am Boden, insbesondere Flugvorbereitungen, Verhalten bei Start und Landung, die Benutzung von Flughäfen sowie die Vermeidung übermäßiger Geräusche durch Luftfahrzeuge in der Luft und am Boden,
2. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Luftfahrzeuge und des sonstigen Luftfahrtgeräts sowie die Eintragung und Kennzeichnung der Luftfahrzeuge,

3. die Einteilung, die Größe, die Lage, die Beschaffenheit, die Ausstattung und den Betrieb von Flugplätzen sowie die Verhinderung von Störungen der Flugsicherungseinrichtungen,
4. den Kreis der Personen, die einer Erlaubnis nach diesem Gesetz bedürfen, einschließlich der Ausbilder und die Anforderungen an die Befähigung und Eignung dieser Personen, sowie das Verfahren zur Erlangung der Erlaubnisse und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung,
5. die Ausbildung von Luftfahrern und Fallschirmabspringern und den Betrieb von Fliegerschulen,
6. die Meldung von Luftunfällen und Störungen des Luftverkehrs, deren fachliche Untersuchung sowie den Such- und Rettungsdienst für Luftfahrzeuge,
7. die Abgrenzung des Begriffs „gefährliche Güter“ und das Mitführen gefährlicher Güter an Bord von Luftfahrzeugen,
8. die im Rahmen der Luftaufsicht erforderlichen Maßnahmen und deren Durchführung,
9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Sperrung und Beschränkung von Lufträumen, für die Erteilung der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie für Befreiungen hiervon,
10. die Verpflichtung zur Mitführung von Urkunden (Bordpapiere) in Luftfahrzeugen und deren Inhalt,
11. die Voraussetzungen und das Verfahren zur Erlangung der gewerblichen Aufnahmeerlaubnis und der Einzelaufnahmeerlaubnis für Luftbilder, über die Voraussetzungen und das Verfahren zur Freigabe von Luftbildern sowie die besonderen Sicherheitsmaßnahmen für das Luftbildwesen,
12. die im Zusammenhang mit den in diesem Gesetz begründeten Versicherungs- oder Hinterlegungspflichten erforderlichen Maßnahmen,
13. die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Verwaltungsakte und Prüftätigkeiten im Bereich der Luftfahrtverwaltung und der anerkannten Prüfstellen.

Rechtsverordnungen nach Nummern 3, 5 und 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, Rechtsverordnungen nach Nummer 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verteidigung erlassen. Rechtsverordnungen nach Nummer 9, soweit sie die Genehmigung von Flugpreisen betreffen, und nach Nummer 13 werden im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft erlassen; die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts bleiben unberührt.

(2) Der Bundesminister des Innern und der Bundesminister für Verkehr erlassen mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Ge-

setzes notwendigen Rechtsverordnungen über die Bekämpfung der Verbreitung übertragbarer Krankheiten durch die Luftfahrt.

(3) Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie der Durchführung von Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dienen. Das gleiche gilt für den Erlaß der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften für Luftfahrtgerät, die von dem in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) vorgesehenen Ausschuß dem Bundesminister für Verkehr zum Erlaß vorgeschlagen werden. Der Bundesminister für Verkehr kann das Recht, die zur Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften notwendigen technischen Einzelheiten zu regeln, auf nachgeordnete Stellen weiterübertragen.

(4) Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Bestimmungen über den Erwerb von Flugfunkzeugnissen erlassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

## ZWEITER ABSCHNITT

### Haftpflicht

#### 1. Unterabschnitt

#### **Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden**

##### § 33

(1) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Für die Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie für die Haftung des Halters militärischer Luftfahrzeuge gelten die besonderen Vorschriften der §§ 44 bis 54. Wer Personen zu Luftfahrern ausbildet, haftet diesen Personen gegenüber nur nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(2) Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Ist jedoch der Benutzer vom Halter für den Betrieb des Luftfahrzeugs angestellt oder ist ihm das Luftfahrzeug vom Halter überlassen worden, so ist der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet; die Haftung des Benutzers nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

## § 34

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

## § 35

(1) Bei Tötung umfaßt der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt waren. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist

(2) Stand der Getötete zur Zeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm so weit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls erzeugt, aber noch nicht geboren war.

## § 36

Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind.

## § 37

(1) Der Ersatzpflichtige haftet für jeden Unfall

- a) bei Luftfahrzeugen unter eintausend Kilogramm Fluggewicht bis zu einhunderttausend Deutsche Mark,
- b) bei Luftfahrzeugen mit einem Fluggewicht von mehr als eintausend und weniger als zweitausendfünfhundert Kilogramm bis zu einhundertfünfsiebzigttausend Deutsche Mark,
- c) bei größeren Luftfahrzeugen bis zu siebenzig Deutsche Mark für jedes Kilogramm des Fluggewichts, jedoch höchstens bis zu fünfhundertfünzigtausend Deutsche Mark.

Fluggewicht ist das bei der Zulassung des Luftfahrzeugs festgesetzte höchstzulässige Fluggewicht.

(2) Ein Drittel der nach Absatz 1 errechneten Summe dient für den Ersatz von Sachschäden, zwei Drittel dienen für den Ersatz von Personenschäden. Beträge, die danach für den Ersatz von Sachschäden vorgesehen, aber nicht in Anspruch genommen worden sind, können für Personenschäden in Anspruch genommen werden. Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt fünfundfünfzigtausend Deutsche Mark.

(3) Ist eine Jahresrente an Stelle eines Kapitalbetrags zu gewähren, so darf der Kapitalwert der Rente die Höchstbeträge nach Absatz 1 und 2 nicht übersteigen.

(4) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Absatz 1 und 2, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

## § 38

(1) Der Schadensersatz für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder für Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten und der nach § 35 Abs. 2 einem Dritten zu gewährende Schadensersatz ist für die Zukunft durch Geldrente zu leisten.

(2) § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 708 Nr. 6 der Zivilprozeßordnung gelten entsprechend. Für die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente gilt entsprechend § 850 b Abs. 1 Nr. 1 und für die dem Dritten zu entrichtende Geldrente § 850 b Abs. 1 Nr. 2 der Zivilprozeßordnung.

(3) Bei Verurteilung zu einer Geldrente kann der Berechtigte noch nachträglich Sicherheitsleistung oder Erhöhung einer solchen verlangen, wenn sich die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten erheblich verschlechtert haben. Diese Bestimmung gilt bei Schuldtiteln des § 794 Nr. 1 und 5 der Zivilprozeßordnung entsprechend.

## § 39

(1) Die Schadensersatzansprüche nach §§ 33 bis 38 verjähren in zwei Jahren, nachdem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in dreißig Jahren vom Unfall an.

(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

(3) Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

## § 40

Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetz zustehen, wenn er nicht spätestens drei Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstands unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat.

## § 41

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Luftfahrzeuge verursacht und sind die Luftfahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadensersatz

verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Halter untereinander Pflicht und Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Halter entstanden ist, bei der Haftpflicht, die einen anderen von ihnen trifft.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Halter ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

#### § 42

Unberührt bleiben die bundesrechtlichen Vorschriften, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstehenden Schaden der Halter oder Benutzer (§ 33 Abs. 2) in weiterem Umfang oder der Führer oder ein anderer haftet.

#### § 43

(1) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten. Dies gilt nicht, wenn der Bund Halter ist.

(2) Ist die Sicherheit durch Befriedigung von Schadensersatzforderungen verringert oder erschöpft, so ist sie innerhalb eines Monats nach Aufforderung wieder auf den ursprünglichen Betrag zu bringen.

(3) Die Rückgabe der Sicherheit kann erst verlangt werden, wenn das Unternehmen aufgegeben worden ist und seitdem vier Monate verstrichen sind. Der Anspruch beschränkt sich auf den Rest nach Deckung der Schadensersatzforderungen. Schon vor Ablauf der Frist kann die Rückgabe verlangt werden, wenn glaubhaft gemacht wird, daß keine Schadensersatzforderungen bestehen.

### 2. Unterabschnitt

#### Haftung aus dem Beförderungsvertrag

#### § 44

(1) Wird ein Fluggast an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- und Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt, so ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt für den Schaden, der an Sachen entsteht, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt.

(2) Der Luftfrachtführer haftet ferner für den Schaden, der an Frachtgütern und aufgegebenem Reisegepäck während der Luftbeförderung entsteht. Die Luftbeförderung umfaßt den Zeitraum, in dem sich die Güter oder das Reisegepäck auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder — bei Landung außerhalb eines Flughafens — sonst in der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

#### § 45

Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers nach § 44 tritt nicht ein, wenn er beweist, daß er und seine

Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

#### § 46

(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Betrage von fünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(2) Im Falle des Verlusts oder der Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfrachtführer bis zu einem Betrag von siebenzig Deutsche Mark für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stücks einen Lieferwert angegeben und den vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Lieferwerts Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß der angegebene Lieferwert höher ist als der tatsächlich entstandene Schaden.

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, ist auf einen Höchstbetrag von eintausendvierhundert Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

#### § 47

Auf die Haftung des Luftfrachtführers für Schäden an beförderten Personen oder Sachen finden im übrigen §§ 34 bis 36, 38 bis 40 Anwendung.

#### § 48

(1) Der Anspruch auf Schadensersatz kann gegen den Luftfrachtführer nur auf Grund der Bestimmungen dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Gesetzes gelten in diesem Falle nicht.

(2) Unberührt bleiben ferner die gesetzlichen Vorschriften, wonach der Führer des Luftfahrzeugs oder andere Personen für den Schaden haften.

#### § 49

(1) Luftfahrtunternehmen dürfen die Haftung auf Grund der §§ 44 bis 48 im voraus durch Vereinbarung weder ausschließen noch beschränken. Das gleiche gilt für sonstige Luftfahrzeughalter, die jemand gegen Entgelt oder im Zusammenhang mit ihrem Beruf oder Gewerbe im Luftfahrzeug befördern.

(2) Eine Vereinbarung, die der Vorschrift in Absatz 1 zuwider abgeschlossen wird, ist nichtig; dies hat nicht die Nichtigkeit des sonstigen Vertragsinhalts zur Folge.

#### § 50

Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die Fluggäste gegen Unfälle (§ 44) zu versichern. Die

Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit fünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Soweit aus der Unfallversicherung geleistet wird, erlischt der Anspruch auf Schadensersatz.

## § 51

Ist der Schaden bei einer zwischenstaatlichen Luftbeförderung im Sinne des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) entstanden, so gilt dieses Abkommen und das zu seiner Durchführung ergangene Gesetz vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1079).

## § 52

Werden Sendungen, die bei der Bundespost aufgegeben werden, im Luftfahrzeug befördert, so bestimmt sich die Haftung ausschließlich nach den postrechtlichen Vorschriften.

## 3. Unterabschnitt

**Haftung für militärische Luftfahrzeuge**

## § 53

(1) Für Schäden der in § 33 genannten Art, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter nach den Vorschriften des ersten Unterabschnitts dieses Abschnitts, jedoch ist § 37 nicht anzuwenden.

(2) War der Getötete oder Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet, so hat der Halter des militärischen Luftfahrzeugs dem Dritten auch für die entgehenden Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten.

(3) Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit kann der Verletzte auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen. Der Anspruch ist nicht übertragbar und geht nicht auf die Erben über, es sei denn, daß er durch Vertrag anerkannt oder daß er rechthängig ist.

## § 54

Erleidet eine Person oder eine Sache bei der Beförderung in einem militärischen Luftfahrzeug durch Unfall einen Schaden der in § 44 bezeichneten Art, so ist der Halter des Luftfahrzeugs zum Schadensersatz verpflichtet. Diese Haftung darf im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. §§ 46 bis 48 sind anzuwenden.

## 4. Unterabschnitt

**Gemeinsame Bestimmungen für die Haftpflicht**

## § 55

Unberührt bleiben die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung über die Unfallversicherung von Personen, die im Betrieb des Luftfahrzeughalters beschäftigt sind. Das gleiche gilt für die sonstigen Vorschriften über Unfallschäden nach den

beamtenrechtlichen Vorschriften des Bundes und der Länder und den versorgungsrechtlichen Vorschriften für die Bundeswehr.

## § 56

(1) Für Klagen, die auf Grund dieses Abschnitts erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk der Unfall eingetreten ist.

(2) Für Klagen, die auf Grund des § 44 erhoben werden, ist außerdem das Gericht des Bestimmungsorts zuständig.

## § 57

Die Vorschriften des ersten und dritten Unterabschnitts dieses Abschnitts sind auf den Betrieb von Fallschirmen, die zu Übungs- und Vorführungszwecken sowie zum Abwurf von Sachen verwendet werden, sinngemäß anzuwenden.

## DRITTER ABSCHNITT

**Straf- und Bußgeldvorschriften**

## § 58

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den im Rahmen der Luftaufsicht (§ 29) erlassenen Verfügungen zuwiderhandelt,
2. es unternimmt, ohne die Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Luftfahrer oder Fallschirmabspringer auszubilden,
3. ohne die nach § 6 Abs. 1 oder Abs. 4 erforderliche Genehmigung einen Flugplatz anlegt, wesentlich erweitert, ändert oder betreibt,
4. Luftfahrthindernisse, die nach § 15 Abs. 2 der Genehmigung bedürfen, ohne Genehmigung errichtet,
5. ohne die nach § 20 Abs. 1 erforderliche Genehmigung Luftfahrtunternehmen betreibt oder Luftfahrzeuge verwendet,
6. ohne die nach § 21 erforderliche Genehmigung Fluglinienverkehr betreibt,
7. entgegen den nach § 22 vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen oder ausgesprochenen Untersagungen Gelegenheitsverkehr betreibt,
8. ohne Genehmigung nach § 24 Abs. 1 Luftfahrtveranstaltungen durchführt,
9. sich der Pflicht zur Auskunfterteilung nach § 25 Abs. 2 entzieht,
10. einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt, wenn die Rechtsvorschrift ausdrücklich auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
11. den schriftlichen Auflagen einer Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22, 24 Abs. 1 oder § 27 Abs. 3 zuwiderhandelt, wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldbestimmungen dieses Gesetzes hingewiesen war,
12. ohne Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7 in den Geltungsbereich dieses Gesetzes ein-

oder aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes ausfliegt,

13. einer vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschrift zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bei dem Verkehr und Betrieb von Luftfahrzeugen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden. Der Höchstbetrag ist bei einer vorsätzlichen Zuwiderhandlung

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 3, 4, 9 bis 13  
fünftausend Deutsche Mark,

in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2, 5 bis 8  
zehntausend Deutsche Mark.

(3) Bei einer fahrlässigen Zuwiderhandlung ist der Höchstbetrag der Geldbuße die Hälfte des für die vorsätzliche Zuwiderhandlung angedrohten Höchstbetrags.

#### § 59

(1) Wer die Sicherheit des Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise einer im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Verfügung (§ 29) oder einer auf Grund des § 32 erlassenen Rechtsvorschrift zuwiderhandelt und dadurch eine Gemeingefahr (§ 315 Abs. 3 des Strafgesetzbuchs) herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) Wer die Tat nach Absatz 1 fahrlässig begeht, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

#### § 60

(1) Wer vorsätzlich

1. ein Luftfahrzeug führt, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeugs gestattet,
2. ein Luftfahrzeug ohne die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 führt oder bedient oder als Halter eines Luftfahrzeugs die Führung oder das Bedienen Dritten, denen diese Erlaubnis nicht erteilt ist, gestattet,
3. praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung nach § 5 Abs. 3 erteilt,
4. als Führer eines Luftfahrzeugs außerhalb von Flugplätzen unbefugt startet oder landet (§ 25 Abs. 1),

5. ohne Erlaubnis Sachen, deren Mitführung nach § 27 Abs. 1 erlaubnispflichtig ist, an Bord eines Luftfahrzeugs mitführt,  
wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.

#### § 61

(1) Ordnungswidrig handelt, wer ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde

1. außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus eine Lichtbildaufnahme fertigt oder
2. ein Lichtbild, das außerhalb des Fluglinienverkehrs von einem Luftfahrzeug aus gefertigt ist, oder eine danach hergestellte Zeichnung oder Abbildung in Verkehr bringt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit und der Versuch der Ordnungswidrigkeit können mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Die Einziehung des Bildgeräts sowie der Lichtbilder, Zeichnungen und Abbildungen ist nach §§ 17 bis 26 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zulässig. Gehören die Gegenstände nicht dem Täter oder Teilnehmer, so können sie außer in den Fällen des § 19 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten auch eingezogen werden, wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert. § 23 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt für den Eigentümer sinngemäß.

#### § 62

(1) Wer vorsätzlich als Führer eines Luftfahrzeugs den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft, sofern die Tat nicht nach anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer fahrlässig eine der in Absatz 1 genannten Handlungen begeht, wird mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.