

Rechtsfragen beim Betrieb von Hubschraubern, insbesondere der Flugplatzzwang beim Hubschrauberflug¹⁾

Von Dr. Alfred Wegerdt, Bonn

I.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß Hubschrauber (Helikopter) Geräte sind, die für eine Bewegung im Luftraum bestimmt sind. Sie sind Luftfahrzeuge im Sinne des internationalen und nationalen Rechts und sind als solche im Anhang 7 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt von Chicago vom 7. 12. 44 (Nationalität und Eintragungszeichen der Luftfahrzeuge) definiert. Sie gehören zu den Luftfahrzeugen schwerer als Luft und sind denkbar als Land-, Wasser- und Amphibienhubschrauber.

Die Bewegung der Luftfahrzeuge in der Luft bringt Gefahren für die überflogene Bevölkerung mit sich, gegen die sie geschützt werden muß. Infolge ihrer Bewegung im Luftraum vermögen Luftfahrzeuge unkontrolliert in fremde Hoheitsgebiete einzudringen. International und national ist der Grundsatz von der vollständigen und ausschließlichen Staatsgewalt im Luftraum über dem Staatsgebiet entwickelt worden. Denn der Luftraum, die Luftsäule ist kein eigenes Gebiet wie das hohe Meer, sondern ein Teil des unter ihm liegenden Staatsgebiets, so daß es eine Lufthoheit nur über einem Staatsgebiet, aber nicht über dem hohen Meer gibt. Es ist ein Grundsatz des Luftrechts, daß ein Luftfahrzeug im Luftraum nur verkehren darf, wenn seine Lufttüchtigkeit nachgewiesen, wenn es eingetragen und mit den vorgeschriebenen Kennzeichen versehen ist. Es ist weiterhin festgelegt, daß es zur Führung eines Luftfahrzeugs einer besonderen Genehmigung bedarf, die an besondere Voraussetzungen geknüpft ist usw. Da der Hubschrauber kein Gerät, sondern ein Luftfahrzeug besonderer Art ist, gelten

¹⁾ Im April 1950 und 1951 haben in Mailand zwei internationale Kongresse über die Regelung des Flugs der Hubschrauber (Helikopter) stattgefunden. Auf dem zweiten dieser Kongresse ist vom Verfasser ein Referat über die Rechtslage der Hubschrauber im öffentlichen und privaten Recht in französischer Sprache erstattet worden. (*Revue Française de Droit Aérien* 1952 S. 11 ff.). Der hier abgedruckte Artikel bringt in deutscher Sprache den wesentlichen Inhalt des Mailänder Referats. Der Mailänder Kongreß hat empfohlen, sich bei der Regelung des Hubschrauberflugs nach folgenden Gedankengängen zu richten:

1. Abflug und Landung sollen normalerweise auf öffentlichen und privaten Flugplätzen für Hubschrauber (Heliports) stattfinden.
2. Die Errichtung und der Betrieb öffentlicher und privater Heliports soll unter den denkbar leichtesten Bedingungen genehmigt werden.
3. Selbst außerhalb von öffentlichen und privaten Heliports soll unter Berücksichtigung des Schutzes der Eigentümer von Grundstücken ein freieres Landungsrecht genehmigt werden können.
4. Bezüglich des internationalen Rechts sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich, vielmehr genügt es, die geltenden Bestimmungen anzuwenden, unbeschadet der Prüfung der Zweckmäßigkeit, einheitliche Vorschriften in den einzelnen nationalen Gesetzgebungen einzuführen.

Vgl. auch: Riese, Der Helikopter, ein neues luftrechtliches Problem? in der Festschrift für Karl Haff, Innsbruck 1950. Treibel, Der Entwicklungsstand des Verkehrs-Hubschraubers und seine Möglichkeiten in der Zukunft, in dieser Zeitschrift 1951 S. 152 ff. sowie Zeitschrift für Luftrecht, S. 61.

für seine Zulassung zum Verkehr in der Luft die gleichen Voraussetzungen wie für die übrigen Luftfahrzeuge. Das schließt nicht aus, sondern bedingt sogar, daß die Vorschriften für seine technische Prüfung und die an die Führer von Hubschraubern zu stellenden Anforderungen andere sind als für sonstige Luftfahrzeuge, weil diese Vorschriften jeder Art von Luftfahrzeugen angepaßt sein müssen. Nur unter diesen Voraussetzungen ist die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge dem Allgemeingebrauch zugänglich gemacht worden.

Wie die übrigen Luftfahrzeuge befindet sich auch der Hubschrauber auf dem Boden, bevor er sich in die Luft erhebt. Auf den Boden muß er auch wieder zurückkehren. Er bedarf daher wie jedes andere Luftfahrzeug eines Geländes, von dem er abfliegt, auf dem er landet. Das Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. 12. 44 (ICAO)²⁾ enthält ebensowenig wie das Pariser Abkommen vom 13. 10. 1919 (CINA) eine Bestimmung darüber, daß Abflug und Landung von Luftfahrzeugen nur auf Flugplätzen stattfinden dürfen. Die Anordnung hierüber ist der innerstaatlichen Gesetzgebung überlassen (Art. 10 der ICAO, Art. 15 der CINA). Sicherheitspolizeiliche, fremdenpolizeiliche und zollfiskalische Interessen, aber auch Interessen der Verkehrskontrolle und die Natur des Luftverkehrs selbst, die für Abflug und Landung vorbereitetes Gelände aus Gründen der eigenen Sicherheit verlangt, haben dazu geführt, daß die innerstaatliche Gesetzgebung im Normalfall Abflug und Landung von Luftfahrzeugen nur auf behördlich genehmigtem Gelände (Flugplätzen) gestattet. Hierbei ist es rechtlich unerheblich, ob ein Flugplatz von sämtlichen Arten von Luftfahrzeugen benutzt werden darf z. B. ein Flughafen des allgemeinen Verkehrs, oder nur für bestimmte Zwecke, z. B. nur für gewerbliche Zwecke oder für den Touristenverkehr, oder für private Zwecke z. B. als Fabrikflugplatz, Privatlandeplatz usw. Für die Benutzung dieser Flugplätze gilt für den Hubschrauber das gleiche wie für die übrigen Luftfahrzeuge. Dient ein Flugplatz dem Allgemeingebrauch, so kann auch der Hubschrauber dort abfliegen und landen. Dient ein Flugplatz Sonderzwecken, so darf es auch der Hubschrauber nur dann, wenn sein Betrieb unter diese Sonderzwecke fällt.

Von dem vorstehend geschilderten Flugplatzzwang kann nach der geltenden Rechtslage auch der Hubschrauber nur beim Vorliegen eines Notstandes abweichen, d. h. wenn er eine Notlandung vornehmen muß, weil er eine gegenwärtige Gefahr anders nicht abwenden kann. In diesem Falle kann auch der Hubschrauber wie alle anderen Luftfahrzeuge überall landen. Der Grundeigentümer ist nicht befugt, ihn daran zu hindern.

II.

Die bisherigen Erörterungen haben sich darauf beschränkt, zu zeigen, daß ein Hubschrauber den internationalen und innerstaatlichen Vorschriften des Luftrechts unterworfen ist, die auch für die übrigen Luftfahrzeuge gelten. Die Frage ist aber, ob die besonderen Eigenschaften des Hubschraubers, seine Fähigkeit, nahezu vertikal sich vom Boden zu erheben und auf ihn zurückzukehren, bei Windstille in der Luft auf der gleichen Stelle zu verharren, sich vor und rückwärts zu bewegen, mit geringer Eigengeschwindigkeit im Luftraum zu verkehren und die mit diesen Eigenschaften verbundenen mannigfaltigen Verwendungs-

²⁾ Vgl. Bürmann, Eingliederung Deutschlands in Weltluftverkehr und Weltluftrecht, in dieser Zeitschrift 1952 S. 43 ff.; Wegerdt, Die internationale Regelung des Luftverkehrs, in dieser Zeitschrift 1950 S. 193.

zwecke Abweichungen vom geltenden Luftrecht rechtfertigen. Die Frage ist also, ob es als berechtigt anzusehen ist, daß der Hubschrauber vom Flughafenzwang befreit wird und daß für ihn außer dem Prinzip der Freiheit des Luftverkehrs auch dem Prinzip des freien Landungsrechts und damit einem neuen Aufbauprinzip der Bodenorganisation im Luftrecht Geltung verschafft wird.

Wohl das einzige Land, dessen Gesetzgebung ein freies Landungsrecht, wenn auch in begrenztem Umfange, schon einmal gekannt hat, ist Deutschland, das in seinem Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922 allen Luftfahrzeugen das Recht einräumte, außerhalb geschlossener Ortschaften auf nicht eingefriedeten Grundstücken oder auf Wasserflächen zu landen. Es ist vielleicht weniger interessant, aus welchen Gründen dieses freie Landungsrecht eingeführt worden war, als daß es mehr als 10 Jahre nach dem Wegfall dieser Gründe gedauert hat, ehe man es aufgehoben hat. Würde die Aufhebung auch von den Kreisen der Luftfahrt, insbesondere des Luftsports bedauert, so wurde darin doch nicht eine wesentliche Beeinträchtigung erblickt, da einer allzuweiten Ausübung dieses Landungsrechts durch das Wesen der Luftfahrt Grenzen gesetzt sind. Der Führer eines Motorflugzeuges vermeidet aus Sicherheitsgründen von selbst Landungen auf unbekanntem Gelände. Je mehr die Größe und Geschwindigkeit der Flugzeuge zunahm, um so weniger Wert wurde auf das freie Landungsrecht gelegt. Die Aufhebung erfolgte, obwohl es bereits Autogiros und Leichtflugzeuge mit geringster Landegeschwindigkeit, Segelflug- und Ballonsport, also Luftfahrzeuge gab, die alle an einem freien Landungsrecht interessiert sind.

Es steht außer Frage, daß der Grundsatz der Freiheit des Luftverkehrs sehr stark seine praktische Anwendbarkeit verliert, wenn die Luftfahrzeuge nur auf die Benutzung von Flugplätzen angewiesen sind. Es sind aber bisher, abgesehen von den erwähnten staatspolitischen Gründen, insbesondere den sicherheits- und fremdenpolizeilichen sowie zollfiskalischen Interessen, weitgehend tatsächliche, in der Person des Luftfahrers und der Eigenschaft des Luftfahrzeugs gelegenen Gründe, die veranlaßt haben, die Luftfahrzeuge für Abflug und Landung auf vorbereitetes, behördlich genehmigtes Gelände zu verweisen.

Es ist durchaus nicht absurd, im Hubschrauber Entwicklungsmöglichkeiten zu sehen, die denen des Automobils entsprechen und nach einem Verkehr von Haus zu Haus verlangen, wie es den Automobilen möglich ist. Privatleute werden sich seiner zu Reisezwecken, Handelsleute zur Beförderung ihrer Waren, Spediteure zur Beförderung des Frachtguts zu Flughäfen bedienen, die Postverwaltungen werden den Hubschrauber zur Beförderung von Postgut und zu dessen Verteilung an andere Postämter, die Polizei- und Zollverwaltungen werden ihn zu ihren Kontrollaufgaben verwenden, Luftfahrtunternehmen werden sich des Hubschraubers für ihren Zubringerdienst oder auch für einen planmäßigen Kurzstreckenverkehr bedienen usw. Die Hubschrauber werden bei der Schädlingsbekämpfung in der Land- und Forstwirtschaft, bei der Landesvermessung, im Seesnotdienst, bei der Hilfeleistung an hochgelegenen oder sonst schwer zugänglichen Orten Verwendung finden, kurz, die Verwendungsarten sind so mannigfaltig, daß es einer eingehenden Prüfung bedarf, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen es sich rechtfertigen läßt, den Hubschrauber mit Rücksicht darauf, daß er unter günstigen Bedingungen nahezu vertikal aufsteigen und landen kann und beim Vorliegen solcher günstigen Bedingungen weder einer ausgedehnten noch einer besonders vorbereiteten An- und Ablaufläche bedarf, vom Flughafenzwang zu befreien.

III.

Der Hubschrauber wird zwar kaum jemals im Langstreckenflug und interkontinentalen Luftverkehr Verwendung finden, aber die Mauer, die durch den Grundsatz der vollständigen und ausschließlichen Staatsgewalt im Luftraum über dem Staatsgebiet an den Landesgrenzen eines jeden Staates errichtet ist, wird auch von ihm überflogen, da sie nur juristischer Natur ist. Solange die Zoll- und Paßgrenzen nicht aufgehoben werden, die ja nicht nur dem gewerblichen, sondern auch jedem sonstigen Verkehr gezogen sind, erscheint es zwecklos, für den Ueberflug der Landesgrenzen durch Hubschrauber eine andere Regelung als für die übrigen Luftfahrzeuge zu verlangen. Die innerstaatlichen Gesetzgebungen schreiben wohl ausnahmslos die erste Landung eines fremden Luftfahrzeugs auf einem Flugplatz mit Zoll- und Paßabfertigung vor. Es wird nicht damit zu rechnen sein, daß irgend ein Land hierauf verzichtet. Selbstverständlich verhindert auch diese Vorschrift nicht den Schmuggel mit Hilfe von Hubschraubern, das Absetzen von Personen, deren Einreise verboten ist, das Einschleppen von unerwünschtem Propagandamaterial usw. Aber der den Luftfahrzeugen und damit den Hubschraubern vorgeschriebene Zwang zum Aufsuchen eines für die Zoll- und Paßabfertigung eingerichteten und bekanntgegebenen Flugplatzes gibt den Zoll- und Polizeibehörden die, wenn auch nur geringe Beruhigung, Verstöße hiergegen strafrechtlich verfolgen zu können und dadurch Beachtung dieser Vorschrift einigermaßen sicherzustellen. Sollte der Verkehr mit Hubschraubern von Staat zu Staat einen ähnlichen Umfang annehmen wie der Verkehr mit Automobilen, so würde sich luftrechtlich nichts ändern. Eine solche Entwicklung würde nur dazu führen, daß Flugplätze, die nur für Landung und Abflug von Hubschraubern bestimmt sind, in größter Nähe der Landesgrenze, vielfach sogar in unmittelbarer Nähe von Zollstellen für den Straßenverkehr, soweit geeignetes Gelände dort vorhanden ist, angelegt werden, damit auf diesen Flugplätzen die vorgeschriebene erste Landung vorgenommen wird. Für den Abflug in das Ausland gilt das gleiche. Muß der Hubschrauber nach dem Einflug in ein anderes Land eine Notlandung vornehmen, ehe er dort den ersten Zollflughafen erreicht hat, so kann auch für ihn keine andere Regelung in Frage kommen als für die übrigen Luftfahrzeuge, desgleichen, wenn er bei einem Flug ins Ausland im Inland nach seiner Zoll- und Paßabfertigung zu einer Notlandung gezwungen ist.

IV.

Wenn also im internationalen Verkehr keine Aussicht vorhanden sein dürfte, daß der Hubschrauber vom Flughafenzwang befreit wird, so ist die weitere Frage zu prüfen, wie es sich damit im innerstaatlichen Verkehr verhält.

Verhältnismäßig leicht ist die Frage zu beantworten, ob Hubschrauber auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs das Recht zum freien Abfliegen und Landen eingeräumt werden könnte. Daß solche Abflüge und Landungen technisch möglich wären, steht außer Frage. Sie sind schon wiederholt vorgenommen worden, allerdings nur dann, wenn aus besonderen Gründen die polizeiliche Erlaubnis hierfür erteilt worden ist und alle Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind, insbesondere der für die Landung und den Abflug des Hubschraubers in Aussicht genommene Platz für den erdgebundenen Verkehr gesperrt worden ist. Man nehme an, Touristen wollten mit Hubschraubern frei auf dem St. Petersplatz in Rom, auf dem Markusplatz in Venedig, auf der Place de la Concorde in Paris oder einem sonstigen geeigneten Platz in irgendeiner sonstigen Ortschaft landen,

um die Unmöglichkeit einer solchen Forderung zu erkennen. Straßen und Plätze des öffentlichen Verkehrs dienen dem Verkehr mit den erdgebundenen Verkehrsmitteln und dem Verkehr von Mensch und Tier. Eine gemeinsame Benutzung mit Verkehrsmitteln, deren Hauptbewegung sich im Luftraum vollzieht, ist aus Gründen der öffentlichen Sicherheit ausgeschlossen. Das schließt nicht aus, daß auf öffentlichen Plätzen Gelände für jeden erdgebundenen Verkehr gesperrt und für die Landung und den Abflug von Hubschraubern zur Verfügung gestellt wird. Dieses Gelände wäre dann aber nichts anderes als ein Flugplatz. Es könnte sogar als Zollflugplatz für Hubschrauber bestimmt und damit dem internationalen Verkehr mit Hubschraubern dienstbar gemacht werden. Es dürfte aber wenig Aussicht vorhanden sein, daß solches Gelände als Flugplatz für den regelmäßigen Verkehr der Hubschrauber von den Behörden genehmigt wird.

Für die hier vertretene Auffassung, daß die Einräumung eines freien Landungs- und Abflugrechts auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs für ausgeschlossen gehalten wird, macht es keinen Unterschied, ob sich die Straßen und Plätze in geschlossenen oder aufgelockerten Ortschaften oder außerhalb derselben befinden.

V.

Wäre es aber vertretbar, daß dem Hubschrauber innerhalb von Ortschaften Landung und Abflug gestattet wird auf Gelände, das sich außerhalb der Straßen und öffentlichen Plätze des öffentlichen Verkehrs befindet?

1. Selbstverständlich ist es ohne weiteres möglich, daß besondere Flugplätze, die nur für Hubschrauber bestimmt sind, innerhalb von Ortschaften angelegt und betrieben werden und zwar für jede Art von gewerblichem oder nicht gewerblichem Verkehr. Die Besonderheit dieser Art von Flugplätzen ist nicht rechtlicher Natur. Sie liegt darin, daß infolge der Landungs- und Abflugseigenschaften des Hubschraubers diese Plätze im Gegensatz zu anderen Flugplätzen unmittelbar an die Ortschaften heran oder in sie hineinverlegt werden können. Daß der Begriff der geschlossenen Ortschaft der Anlegung solcher Flugplätze nicht im Wege steht, zeigt der Flughafen Berlin-Tempelhof, der sich sogar als Flughafen erster Ordnung, benutzbar für Flugzeuge aller Größen und Arten, im geschlossenen Raum der Stadt Berlin befindet.

2. Abgesehen vom Falle unter 1. würde es innerhalb von Ortschaften nicht an Flächen fehlen, die für Landung und Abflug von Hubschraubern geeignet wären. Solches Gelände ist in der öffentlichen Hand vorhanden (z. B. Parkanlagen, Rennplätze, Sportplätze) und in der Privathand (z. B. Bauplätze, große Höfe, flache Dächer). Ist schon das Betreten der Grasflächen in Parkanlagen im allgemeinen verboten, dann erst recht die Landung mit Hubschraubern. Bei der Benutzung von Sportplätzen durch Hubschrauber müßte genau festgestellt werden, zu welchen Stunden die Ausübung von Sport weder stattfindet noch beabsichtigt ist noch Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden.

Wollte man jedem Hubschrauber die freie Benutzung von Höfen, Bauplätzen, flachen Dächern zur Landung und zum Abflug einräumen, so müßten Eingriffe in das Eigentums- und Nutzungsrecht vorgenommen werden, die untragbar wären. Auch Automobile dürfen nicht außerhalb von Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs fahren, obwohl es technisch möglich und für den Fahrer manchmal recht wünschenswert wäre.

Wenn also nicht nur auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs innerhalb und außerhalb von Ortschaften, sondern auch außerhalb dieser Straßen und Plätze innerhalb von Ortschaften das freie Landungs- und Abflugrecht für Hubschrauber abzulehnen ist, so schließt dies nicht aus, daß mit behördlicher Genehmigung und Zustimmung des Nutzungsberechtigten eines Grundstücks Landungen und Abflüge durch Hubschrauber auf diesem Grundstück vorgenommen werden. Das gilt besonders für Dachlandungen, weil feststehen muß, daß die Dachkonstruktion der Belastung durch den Hubschrauber gewachsen ist. Handelt es sich um Einzelflüge, so wird durch die behördliche Genehmigung, die unter den der Behörde erforderlich erscheinenden Bedingungen erteilt wird, den sicherheits- und luftpolizeilichen Anforderungen Genüge geleistet. Sollen Flüge mit Hubschraubern auf einem bestimmten Gelände allgemein stattfinden, dann handelt es sich um die Anlegung und den Betrieb eines Flugplatzes für Hubschrauber.

3. Weshalb sollte es aber dem Privatmann, dem Arzt, dem Spediteur, dem Taxiunternehmer nicht gestattet sein, von seinem eigenen oder gemieteten Grundstück aus, wo er seinen Hubschrauber stehen hat, abzufliegen und dorthin zurückzukehren? In diesen Fällen handelt es sich nicht um ein freies, sondern um ein privates Landungs- und Abflugrecht, das allerdings gewissen Beschränkungen unterworfen werden muß. Wie auch die Errichtung jeder Garage für Kraftfahrzeuge einer polizeilichen Genehmigung bedarf, so wird das Gelände, das für den Abflug und die Landung des eigenen Hubschraubers bestimmt sein soll, polizeilich genehmigt werden müssen, nicht im Interesse des Halters des Hubschraubers, sondern im Interesse einer möglicherweise gefährdeten Nachbarschaft (z. B. Krankenhaus) oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit (z. B. Hochspannungsleitungen). Damit wird aber dieses Gelände zu einem Privatlandeplatz, wie er im Luftrecht auch für den Betrieb anderer Luftfahrzeuge vorgesehen ist. Nicht anders ist es zu beurteilen, wenn die Polizei, Post- und Zollverwaltungen sich zur Ausübung ihres Dienstes des Hubschraubers bedienen wollen und Abflug und Landung innerhalb der Ortschaft erfolgen soll. Auch sie bedürfen hierzu der Einrichtung eines Flugplatzes, der nur ihren Zwecken dient.

Für die Genehmigung solcher Privatlandeplätze wäre es von Wichtigkeit, ob sie nur bei Tage oder auch bei Nacht benutzt werden sollen. Im letzten Falle werden die polizeilichen Bedenken sehr erheblich sein. Denn da sich solche Plätze in der Nähe bebauter Grundstücke befinden, müßten Orientierungsfeuer und Hindernisbefeuerung dem Hubschrauber den Weg weisen, damit er nicht Dritten auf der Erde Schaden zufügt.

VI.

Außerhalb von Ortschaften gibt es zweifellos Gelände in Hülle und Fülle, das für die Landung und den Abflug von Hubschraubern geeignet wäre. Aber soll es jedermann freistehen, mit seinem Hubschrauber auf jeder Wiese, auf jedem Felde, auf jeder Waldblöße nach seinem Gutdünken zu landen und abzufliegen? Nur, weil es technisch möglich ist? Soll dies nur dem Privatmann, dem Touristikflieger, gestattet sein, der den Hubschrauber zu seiner Fortbewegung benutzt oder nur öffentlichen Dienststellen (Polizei, Post, Zoll) oder auch einem Gewerbetreibenden und einem Verkehrsunternehmen? Kann der Führer eines Hubschraubers ohne weiteres erkennen, ob er auf gefährlichem Moorboden aufsetzt und dadurch sich und die von ihm beförderten Personen gefährdet, ob er

wertvolle Kulturen zerstört, das Wild vertreibt? Wer garantiert den Nutzungsberechtigten dieser Grundstücke den Ersatz des Schadens, den sie durch solche Landungen, durch das Hinzulaufen von Menschen, durch scheu gewordenes Vieh erleiden? Wenn auch der objektive Schaden ersetzt werden kann, ist dies auch beim subjektiven Schaden möglich, wenn jemand Wachstumsversuche macht, die vielleicht Jahre in Anspruch nehmen? Und wie ist es in der Dunkelheit, wenn nicht erkennbar ist, ob an der Landungsstelle Ackergeräte oder Vieh sich befinden? Schon diese wenigen Beispiele müssen dazu führen, das freie Landungs- und Abflugsrecht für Hubschrauber auch außerhalb von Ortschaften abzulehnen, nicht etwa, weil die Landung für den Halter des Hubschraubers vielleicht gefährlich ist, sondern weil es untragbar erscheint, so schwer in das Eigentumsrecht der Grundbesitzer einzugreifen und weil es das Interesse der Staatssicherheit erfordert. Will jemand seine Wiese Hubschraubern allgemein zum Landen und Abfliegen zur Verfügung stellen, dann handelt es sich um die Anlegung und den Betrieb eines Flugplatzes für Hubschrauber, wozu es der behördlichen Genehmigung bedarf. Dies gilt auch dann, wenn z. B. eine Gaststätte ihren Besuchern, die mit Hubschraubern eintreffen, Landung und Abflug gestatten will.

Zwei Ausnahmen wird man vielleicht machen können. Es müßte dem Eigentümer oder Nutzungsberechtigten eines Grundstückes außerhalb einer Ortschaft erlaubt sein, als Privatflieger oder Spediteur oder Taxiflieger von diesem Grundstück aus mit seinem Hubschrauber abzufliegen und dorthin zurückzukehren. Es müßte ferner zulässig sein, daß er einem oder mehreren bestimmten Haltern von Hubschraubern die Erlaubnis erteilt, auf seinem Grundstück zu landen und dort wieder abzufliegen. Er übernimmt damit dem Halter des Hubschraubers gegenüber, dem er die Erlaubnis zum Landen erteilt, die Gewähr, daß das Landegelande geeignet ist, daß es frei von Hindernissen ist und daß er andererseits keine Schadenersatzansprüche stellen wird. Freilich auch in diesen beiden Fällen wird der Staat voraussichtlich mindestens eine Anzeigepflicht an die Polizeibehörde fordern. Sollte er sich damit nicht begnügen, sondern eine Genehmigung in Anspruch nehmen, dann handelt es sich auch in diesen beiden Fällen um Flugplätze, und zwar um Privatlandeplätze, auf welche die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden.

VII.

1. Die vorstehenden Ueberlegungen haben dazu geführt, den Anspruch auf freies Landungs- und Abflugsrecht für Hubschrauber abzulehnen, sowohl auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs innerhalb und außerhalb von Ortschaften, als auch auf an und für sich geeigneten öffentlichen und privaten Plätzen und Dächern innerhalb und außerhalb von Ortschaften. Diese Ueberlegungen waren erforderlich, um zu zeigen, daß die Verwendung des Hubschraubers keine umwälzenden Änderungen der Luftfahrtgesetzgebung erforderlich macht und daß auch Hubschrauber Landung und Abflug nur auf bestimmten Gelände vornehmen dürfen. Wenn dieses Gelände als Heliport bezeichnet werden soll, so ändert dies nichts an der Tatsache, daß es sich um einen Flugplatz handelt, der wie jeder andere Flugplatz der behördlichen Genehmigung bedarf. Denn an den staatspolitischen Gründen, insbesondere den sicherheits- und fremdenpolizeilichen und zollfiskalischen Interessen, die für den sonstigen Luftverkehr zum Flughafenzwang geführt haben, ändert sich nichts dadurch, daß der Hubschrauber andere Flug- und Landeeigenschaften und damit vielseitigere Verwendungsmö-

lichkeiten besitzt als andere Luftfahrzeuge. Wohl aber werden die sicherheitspolizeilichen Anforderungen, die sonst bei der Anlegung von Flugplätzen gestellt werden, bei Heliports milder sein können. Dies sind in der Hauptsache polizeiliche Ermessensfragen, die je nach den Erfahrungen und der Entwicklung der Hubschrauber verschärft oder gemildert werden können. Soweit Baubeschränkungen in der Umgebung von Flugplätzen obligatorisch sind, könnten sie bei Heliports vielleicht gemildert werden. Soweit die Errichtung von Bauten in der Umgebung von Flugplätzen nur genehmigungspflichtig ist, hat es die zuständige Behörde in der Hand, bei den Heliports von der Anwendung der sonstigen strengen Anforderungen abzusehen.

Andererseits ist bei der Anlage von Heliports auf flachen Dächern zu berücksichtigen, daß es Hubschrauber von erheblichem Gewicht gibt. Die Dachkonstruktion muß daher solchen Belastungen Rechnung tragen.

Die Abmessungen eines Heliports werden sowohl auf dem Boden als auch auf Dächern nicht zu gering sein dürfen, weil Raum für eine ganze Anzahl von Hubschraubern vorhanden sein muß.

Für Landung und Abflug muß eine bestimmte Fläche freigehalten werden. Infolgedessen muß für Abstellflächen und für Unterstellräume gesorgt werden.

Auf eine Regelung des Verkehrs, d. h. auf eine Verkehrsleitung, kann nicht verzichtet werden.

Inwieweit Fernmeldeanlagen und gewisse Flugsicherungseinrichtungen auf Heliports erforderlich sind, richtet sich nach der Art des auf ihnen stattfindenden Verkehrs. Von wesentlicher Bedeutung wird es sein, ob ein Heliport nur bei Tage und bei sichtigem Wetter oder auch bei Dunkelheit benutzt werden soll. Da sich Heliports in größerer Nähe der Ortschaften als andere Flugplätze und selbst innerhalb der Ortschaften befinden werden, wird Markierung, Befeuerung, Beleuchtung von Hindernissen trotz der besonderen Flugeigenschaften des Hubschraubers von besonderer Bedeutung sein, da bei jedem Unfall bebautes und bewohntes Gelände betroffen werden wird. Dies gilt auch für Heliports, die nur Privatzwecken dienen.

Privatrechtlich haftet der Halter oder Unternehmer eines Heliports dem Benutzer, also dem auf ihm landenden oder abfliegenden Halter eines Hubschraubers insbesondere dafür, daß die Lande- und Abflugfläche frei von Hindernissen ist, daß Befeuerungs- und Beleuchtungseinrichtungen ordnungsgemäß betrieben werden. Seine privatrechtliche Haftung ist die gleiche wie diejenige des Halters oder Unternehmers eines anderen Flugplatzes.

2. Auf Grund vorstehender Ausführungen ist zu unterscheiden zwischen Heliports des allgemeinen Verkehrs und Heliports für Sonderzwecke.

a) Jeder dem allgemeinen Luftverkehr unbeschränkt dienende Flughafen ist zugleich ein Heliport. Dem Hubschrauber stehen alle Einrichtungen des Flughafens zur Verfügung wie den anderen Luftfahrzeugen. Dies schließt nicht aus, daß ihm nach der Flughafenbenutzungsordnung nur gewisse Teile des Flughafens zur Benutzung zugewiesen werden, damit sich sein Verkehr und derjenige der anderen Luftfahrzeuge im Luftraum über dem Flughafen und auf dem Gelände des Flughafens nicht gegenseitig stören. Er kann von Hubschraubern jeder Art und für gewerbliche oder nichtgewerbliche (Touristik) Zwecke benutzt werden. Wegen der Benutzung durch Hubschrauber sind weder erschwerende noch erleichternde Vorschriften für die Anlegung und den Betrieb dieser Flughäfen erforderlich. Ist dieser Flughafen ein Zollflughafen, so ist er auch gleichzeitig ein Heliport für

internationalen Verkehr und zwar für Reise- und Sportverkehr und für gewerblichen Verkehr.

b) Der Heliport des allgemeinen Verkehrs ist zugänglich für jeden Hubschrauber und nur für Hubschrauber. Er kann von Hubschraubern jeder Art und für gewerbliche oder nichtgewerbliche (Touristik) Zwecke benutzt werden. Anlegung und Betrieb sind im großen und ganzen den gleichen Vorschriften unterworfen wie die Flughäfen. Heliports des allgemeinen Verkehrs sind aus dem Ausland eintreffenden Hubschraubern nur zugänglich, wenn sich auf ihnen eine Zollabfertigungsstelle befindet.

c) Heliports für Sonderzwecke dienen entweder nur dem Touristikverkehr oder sind nur Privatlandeplätze. Auch Heliports der Polizei, Post und des Zolls sind Heliports für Sonderzwecke. Ein Heliport, der nur als Zollstelle für Hubschrauber, etwa neben einer Zollstelle des erdgebundenen Verkehrs angelegt wird, wäre nicht ein Heliport der Zollverwaltung, sondern ein Heliport des allgemeinen Verkehrs, der aber gleichzeitig als Heliport der Zollverwaltung dienen könnte.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Schlußfolgerungen:

1. Ein freies Landungs- und Abflugsrecht für Hubschrauber ist nicht vertretbar, weder auf Straßen und Plätzen des öffentlichen Verkehrs noch außerhalb derselben.
2. Dem Hubschrauber steht das gleiche Notlanderecht auf allen Grundstücken und Wasserflächen wie jedem andern Luftfahrzeug zu.
3. Jeder dem allgemeinen Verkehr dienende Flughafen ist gleichzeitig ein Heliport.
4. Hubschrauber jeder Art dürfen, abgesehen vom Fall unter 3., nur auf Heliports frei landen und abfliegen, die als Heliports des allgemeinen Verkehrs zugelassen sind.
5. Aus dem Ausland kommende und in das Ausland fliegende Hubschrauber dürfen, abgesehen vom Fall unter 3., nur auf Heliports des allgemeinen Verkehrs landen und abfliegen; die für Zollabfertigung bestimmt sind.
6. Halter von Hubschraubern bedürfen für ihren Eigengebrauch der Genehmigung eines Heliports für Privatwecke, eines Privatheliports, der nur von ihnen selbst benutzt werden darf.
7. Auf freiem Felde dürfen Hubschrauber nur mit behördlicher Genehmigung und Zustimmung des Eigentümers oder Nutzungsberechtigten landen und abfliegen.
8. Mit behördlicher Genehmigung darf ein Hubschrauber überall landen. Die Verantwortung hierfür übernimmt in jedem Einzelfall die genehmigende Behörde.
9. Für Heliports gilt grundsätzlich das gleiche Recht wie für Flugplätze, die der Landung und dem Abflug anderer Luftfahrzeuge dienen. Die aus Gründen der öffentlichen Sicherheit erlassenen polizeilichen Vorschriften bedürfen der Anpassung an den Verkehr mit Hubschraubern im Sinne einer Milderung. Dies bezieht sich besonders auf die Baubeschränkungen, die für die Umgebung von Flughäfen gelten.
10. Privatrechtlich gilt für Heliports das gleiche Recht wie für sonstige Flugplätze.

Der Schweizer Straßenverkehr und die Maßnahmen zu seiner Sicherung

Von Reg.-Baumeister a. D. W. Nelsen

Aus dem Blickwinkel des durch Krieg und Währungsreform in seinem Wirtschafts- und Sozialgefüge erschütterten Westdeutschland heraus wird uns heute besonders deutlich, in welcher benedidenswerten Situation sich im Vergleich dazu die Schweiz in den letzten Jahrzehnten befand. Sie ist eines der wenigen europäischen Länder, in denen sich nicht die wirtschaftliche Entwicklung kurzfristig wiederholt durch radikale Eingriffe aus dem außerökonomischen Bereich unterbrochen und alles Planen zunichte gemacht wurde. Das hat zur Folge, daß in der Schweiz auf verschiedenen Gebieten staatlichen und wirtschaftlichen Lebens Erfahrungen gesammelt werden konnten, deren Resultate wir für unseren Wiederaufbau zunutze machen können. Auch auf dem Gebiete des Straßenverkehrs erlebte die Schweiz eine kontinuierliche, wenn auch unerwartet rasche Entwicklung. Diese Tatsache läßt für uns in Westdeutschland die Probleme des Schweizer Straßenverkehrs und die Methoden, mit denen man ihrer Herr zu werden versuchte, besonders interessant erscheinen. Hinzu kommt noch, daß die Schweiz uns räumlich nah liegt, und viele deutsche Kraftfahrer die Schweiz besuchen und mit ihren Straßenverkehrsproblemen in Berührung kommen.

Im Zuge der in allen modernen Staaten seit etwa 20 Jahren dauernd zunehmenden Motorisierung des Verkehrs und seinem damit verbundenen Abwandern von den traditionellen Verkehrsträgern Schiene und Wasserweg nahm auch in der Schweiz die Frequenz des Straßenverkehrs in einem alle Erwartungen übersteigendem Ausmaße zu. Das Anwachsen des Motorverkehrs wird — um nur einige Angaben aus der jüngsten Vergangenheit zu bringen — aus folgenden Zahlen deutlich:

Motorfahrzeugbestand der Schweiz betrug

1948: rd. 188 000 Fahrzeuge,
1951: rd. 320 000 Fahrzeuge,

er hat sich also innerhalb von drei Jahren fast verdoppelt. Von den zugelassenen Motorfahrzeugen waren rd. 212 000 Kraftwagen (80 % Personen-, 20 % Lastwagen) und rd. 107 000 Kraftfahräder, auf die etwa 23 000 Fahrräder mit Hilfsmotor entfielen. Während sich die Motorfahrzeuge seit 1950 um rd. 20 % vermehrten, nahmen die Fahrräder mit Hilfsmotor um die zwölfwache Zahl ihres Bestandes von 1950 zu. Diese Entwicklung wurde durch die erst kürzlich erreichte befriedigende Konstruktion des Kleinstmotors für Fahrzeuge so auffallend beschleunigt.

Zahlentafel auf Seite 164 stellt die geschilderte Entwicklung dar.

Die regionale Verteilung dieses Gesamtbestandes an Motorfahrzeugen ist bedingt durch die differenzierte soziale Bevölkerungsschichtung, den Siedlungscharakter und die besonderen topographischen Verhältnisse der einzelnen Kantone. Die