Walter Schwenk / Elmar Giemulla, **Handbuch des Luftverkehrsrechts**, 792 Seiten, Carl Heymanns Verlag, 3. Auflage, 2005

ThürVBl. 2006, 144.

Was hat man unter Luftverkehrsrecht zu verstehen? Unter welchen Voraussetzungen kann ein Text als Handbuch bezeichnet werden? Und was ist eine Hauptwolkenuntergrenze? Nun, der einzige Begriff, bei dem ich mir ziemlich sicher bin, ist der zuletzt erwähnte. Aber auch nur deshalb, weil er in § 28 Abs. 2 Satz 3 LuftVO legaldefiniert ist. Hauptwolkenuntergrenze ist danach die Untergrenze der niedrigsten Wolkenschicht über Grund oder Wasser, die mehr als die Hälfte des Himmels bedeckt und unterhalb von 6 000 m (20 000 Fuß) liegt. Ein Privatpilot muß diesen Begriff kennen, denn in Kontrollzonen dürfen Flüge nach Sichtflugregeln nur durchgeführt werden, wenn die Hauptwolkenuntergrenze dort nicht tiefer als 450 m (1 500 Fuß) liegt. Um es gleich zu sagen: Den Begriff Hauptwolkenuntergrenze und auch die soeben erwähnte Luftverkehrsregel sucht man im *Handbuch des Luftverkehrsrechts* vergebens. Und viele andere Begriffe, denen im Luftverkehr erhebliche – auch rechtliche – Bedeutung zukommt (etwa Bodensicht, Lichtzeichen, Platzrunde etc.), sind ebenfalls nicht, zumindest nicht im Index, zu finden. Ja und?

Daß sich das Buch weniger an Piloten und schon gar nicht an Privatpiloten richtet, erkennt man bereits an seinem Umfang. Mit über 790 Seiten bei nur einer Abbildung (S. 531) würde man jeden Privatpiloten, dem es nur um sein Hobby geht, mehrfach überfordern. Dennoch: Der Titel des Werks "Handbuch des Luftverkehrsrechts" behagt mir nicht. Und damit sind wir bei den anderen beiden Begriffen. Handbuch und Luftverkehrsrecht. Als Handbuch will ich das Werk von Schwenk/Giemulla gelten lassen, weil es trotz seines beträchtlichen Umfangs noch einigermaßen handlich ist. Die Verwendung des Begriffs "Luftverkehrsrecht" allerdings erscheint mir fragwürdig. Die Autoren behaupten zwar eingangs des Werkes, der Begriff fände als Synonym für Luftrecht oder auch Luftfahrtrecht Verwendung. Das aber bleibt eine Behauptung, denn belastbare Belege dafür werden vorenthalten. Der Luftverkehr dürfte eine Teilmenge der Luftfahrt, das Luftverkehrsrecht demzufolge eine Teilmenge des Luftrechts oder besser Luftfahrtrechts sein. Nicht ohne Grund spricht bspw. das Luftverkehrsgesetz verschiedentlich von Luftrecht –

vielsagend insbesondere in § 58 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG – und an keiner Stelle von Luftverkehrsrecht. Und daß Luftrecht und Luftverkehrsrecht zumindest vom Gesetzgeber nicht als synonym betrachtet werden, ist den §§ 1 Abs. 2 Nr. 1, 36 Abs. 2 Nr. 1, 42 Abs. 3 Nr. 1, 46 Abs. 2 Nr. 1 usw. LuftPersV zu entnehmen, wo beide Begriffe gleichrangig nebeneinander verwandt werden. Und überhaupt: Wenn das Handbuch wirklich (nur oder zumindest hauptsächlich) Luftverkehrsrecht zum Gegenstand hätte, müßte es auf die Luftverkehrsregeln (s.o.) erheblich vertiefter eingehen. Beispielsweise hätte es mich interessiert, wann genau der Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachtet werden kann und mithin ein Überlandflug vorliegt (vgl. § 3a Abs. 2 und 3 LuftVO).

Aber damit enden bereits die kritischen Bemerkungen. Denn im Übrigen gibt es gegen den Schwenk / Giemulla nichts zu erinnern. Ganz im Gegenteil. Das Werk bietet einen sehr weitreichenden Überblick über das gesamte *Recht der Luftfahrt*. Schon das auf 19 Seiten ausgebreitete Inhaltsverzeichnis läßt erkennen, daß nichts Grundsätzliches fehlt. Die Grobgliederung zerfällt in zwei Teile. In den Grundlagen werden unter anderem die einschlägigen Rechtsquellen, die zuständigen Organisationen und die umfangreichen Verwaltungsaufgaben in der Luftfahrt vorgestellt. Der zweite – erheblich umfangreichere – Teil befaßt sich mit den Regelungsgegenständen des Luft(fahrt)rechts. Vor allem Luftraum, Luftfahrtgerät, Luftfahrtpersonal, Flugplätze und Luftfahrtunternehmen sind hier Gegenstände der eingehenden Betrachtung. Es ist ein großer Verdienst der Autoren, die überaus komplexe Materie – so dies angesichts des Zusammenwirkens internationaler und nationaler Regelungen überhaupt noch möglich ist – systematisch und verständlich darzustellen. Gerade die internationalen Bezüge des Rechtsgebiets im allgemeinen oder etwa die seit wenigen Jahren mehr oder weniger vollständig eingeführten Joint Aviation Requirements (JAR) im besonderen stellen jedem Systematiker vor enorme Herausforderungen. Es dürfte kaum zu bestreiten sein, daß die Autoren der 3. Auflage insoweit noch ein beträchtliches Stück mehr gefordert war als dies bei der 2. Auflage der Fall war. Wenn es dem Leser gleichwohl gelingt, das wildwuchernde und außerordentlich umfangreiche Gestrüpp der Rechtsnormen der Luftfahrt zu durchdringen, so ist dies der gelungenen Systematisierung des Werks zu verdanken.

Sehr lobenswert auch, daß sich die Autoren ganz offenbar permanent und erfolgreich um Lesbarkeit bemühen (etwa durch den Verzicht auf überlange Satzkonstruktionen).

Luft(fahrt)recht ist in keinem Bundesland Prüfungsfach für die juristischen Staatsexamina.

Das ist angesichts der exorbitanten Bedeutung der Luftfahrt und ihren kaum noch überblickbaren Implikationen im nationalen und internationalen Bereich durchaus verwunderlich. Immer weniger Juristen wird die zumindest hin und wieder auftretende, berufliche Konfrontation mit dem Luft(fahrt)recht auf Dauer erspart bleiben. Insbesondere das komplexe und komplizierte Haftungssystem der §§ 33 bis 57 LuftVG mit den Einflüssen des Warschauer Abkommens oder des neuen Montrealer Übereinkommens, zum Teil eine Mischung aus Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, kann durchaus auch dem nicht spezialisierten Rechtsanwalt begegnen. Damit gehört das Luft(fahrt)recht zu

den Gebieten, in die sich der Volljurist selbstständig einarbeiten muß. Auch und gerade für diesen Zweck kann der Schwenk / Giemulla uneingeschränkt empfohlen werden.

Kurzum, der Schwenk / Giemulla wird das bleiben, was der Schwenk war: Das Werk, mit dessen Hilfe man sich ebenso grundsätzlich in das Luft(fahrt)recht einarbeiten kann wie man sich einem Rechtsproblem aus der Luftfahrt nähern sollte. Kurz: *Das* Standardwerk des Luftrechts. Es bleibt zu hoffen, daß die nächste Auflage nicht wieder 10 Jahre auf sich warten läßt. Die Luftfahrt-Gesetzgeber sind viel zu umtriebig (Stichworte: Luftsicherheitsgesetz, zu erwartende Regelungen der EASA), als daß einem einschlägigen Rechtsbuch eine solch lange Haltbarkeitsdauer zugesprochen werden könnte.

Stefan Kaufmann, Präsident des Thüringer Justizprüfungsamts.