

Inhaltsübersicht

Vorwort	V
Inhaltsverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XXVII

Einleitung	1
----------------------	---

Erster Teil

Entwicklung der Lufthoheit

7

1. Kapitel: Die Entdeckung der Lufthoheit	9
2. Kapitel: Die Entwicklung der Lufthoheit ab 1900	27
3. Kapitel: Die Entwicklung der Lufthoheit ab 1920	73
4. Kapitel: Das Chicagoer Abkommen von 1944	79

Zweiter Teil

Kontinuität der Lufthoheit

95

5. Kapitel: Souveränität als Grundlage der Lufthoheit	97
6. Kapitel: Träger der Lufthoheit	119
7. Kapitel: Räumlicher Geltungsbereich der Lufthoheit	155
8. Kapitel: Originäre Einschränkungen der Lufthoheit	183
9. Kapitel: Schutz der Lufthoheit	211
10. Kapitel: Lufthoheit und Strafgewalt	287
11. Kapitel: Die Lufthoheit in Deutschland	309
12. Kapitel: Zwischenergebnis: Kontinuität der Lufthoheit	327

Dritter Teil

Wandel der Lufthoheit

331

13. Kapitel: EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten . . .	333
14. Kapitel: Der einheitliche europäische Luftraum	377
15. Kapitel: Gemeinsamer Luftraum der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten	403
16. Kapitel: Der Vertrag über den Offenen Himmel	411
17. Kapitel: Bilaterale Verträge über die Luftsicherheit	425
18. Kapitel: Flugverbotszonen	437
19. Kapitel: Luftsicherheitszonen	443

Vierter Teil

Wandel der Lufthoheit als Auslegungsaspekt

465

20. Kapitel: Völkerrechtliche Neuinterpretation der Lufthoheit	467
21. Kapitel: Zusammenfassung und Thesen	489
Literaturverzeichnis	497
Stichwortverzeichnis	531

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Inhaltsübersicht	VII
Abkürzungsverzeichnis	XXVII

Einleitung	1
----------------------	---

Erster Teil

Entwicklung der Lufthoheit

7

1. Kapitel: Die Entdeckung der Lufthoheit	9
I. Hugo Grotius, 1625	9
II. Samuel Pufendorf, 1672	11
III. Johannes Stephanus Dancko, 1687	12
IV. Jean Jacques Rousseau, 1742	13
V. Jacques-Etienne und Joseph-Michel Montgolfier, 1783	13
VI. Die Pariser Polizeiverordnung, 1784	14
VII. Johann Stephan Pütter, 1793	15
VIII. Kriege im 18./19. Jahrhundert	16
IX. Der Deutsch-Französische Krieg, 1870/71	18
X. Johann Caspar Bluntschli, 1878	21
XI. Das Deutsch-Österreichische Abkommen über Militärballone, 1898	22
XII. Haager Friedenskonferenz, 1899	23
XIII. Wilbur und Orville Wright, 1903	24
2. Kapitel: Die Entwicklung der Lufthoheit ab 1900	27
I. Die Luftfreiheits-theorie	28
1. Analogie zum Seerecht	28
a) Ausgangslage	28
b) These	31

2. Unmöglichkeit der Souveränitätsbegründung	33
a) Ausgangslage	33
b) These	34
c) Begrenzung durch das Selbsterhaltungsrecht	35
d) Entwicklungslinien	36
3. Einwände	38
a) Analogie zum Seerecht	38
b) Hoheitsgewalt im Luftraum	39
aa) Intensität staatlicher Kontrolle	39
bb) Schutzzone	41
c) Gefahren aus dem Luftraum	41
II. Die Lufthoheitstheorie	42
1. Grundthese	42
2. Begründungslinien	44
a) Feststellung ohne Begründung	44
b) Hoheitsgewalt im Luftraum	45
c) Staatliche Befugnis zur Eigentumsausgestaltung	46
3. Einwände	47
a) Hoheitsgewalt im Luftraum	47
b) Zivilrechtliche Aspekte	48
III. Luftzonentheorie	51
1. Grundkonzeption	51
a) Inhalt	51
b) Einwände	52
c) Eigenständigkeit	52
2. Bedeutung	53
IV. Staatenpraxis	54
1. Die Pariser Luftfahrtkonferenz, 1910	54
2. Das Deutsch-Französische Luftverkehrsabkommen, 1913	56
3. Die Staatenpraxis ausgesuchter Staaten, 1910–1914	57
a) England	57
b) Russland	58
c) Frankreich	58
d) Deutschland	59
e) Österreich-Ungarn, Niederlande, Serbien	61
4. Ergebnis	61
V. Der Erste Weltkrieg, 1914–1918	61
1. Kriegsbeginn als luftrechtliche Zäsur	61
2. Souveränitätsansprüche neutraler Staaten	63
3. Erkenntnisse am Kriegsende	64
VI. Der Versailler Vertrag, 1919	65

VII. Das Pariser Luftverkehrsabkommen, 1919	66
1. Zustandekommen	66
2. Rechtsstatus des Luftraums	67
a) Lufthoheit in Art. 1	67
b) Recht auf unschädlichen Durchflug in Art. 2	70
3. Kapitel: Die Entwicklung der Lufthoheit ab 1920	73
I. Die Entstehung des internationalen Luftverkehrs	73
II. Das ibero-amerikanische Luftverkehrsabkommen, 1926	74
III. Das Panamerikanische Abkommen über die Handelsluftfahrt, 1928	74
IV. Das Institut für Völkerrecht, 1927	75
1. Konzeption de Visschers	75
2. Würdigung	76
4. Kapitel: Das Chicagoer Abkommen von 1944	79
I. Allgemeine Bedeutung für das Luftrecht	79
1. Kodifikation	79
2. Konzentration	79
3. Kontinuität	80
II. Zustandekommen	81
1. Weltpolitische Ausgangslage	81
2. Teilnehmerstaaten	82
3. Zielsetzungen	83
III. Generelle Ergebnisse	83
IV. Rechtsstatus des Luftraums	84
1. Lufthoheit in Art. 1 CA	84
2. Freiheit der Luft und Luftverkehrsfreiheit	85
3. Formulierung der Lufthoheit	87
4. Grundentscheidungen	88
a) Anerkenntnis	88
b) Jeder Staat	89
c) Über seinem Hoheitsgebiet	90
d) Voll und ausschließlich	90
e) Lufthoheit – Eine Arbeitsdefinition	91
aa) Bedürfnis nach einer Definition	91
bb) Vorschlag einer Definition	92

Zweiter Teil

Kontinuität der Lufthoheit

95

5. Kapitel: Souveränität als Grundlage der Lufthoheit	97
I. Souveränität: Annäherungen an einen vieldeutigen Begriff	97
1. Unschärfe des Souveränitätsbegriffs	97
2. Dimensionen des Souveränitätswandels	100
II. Souveränitätskonzeptionen	101
1. Rechtliche Konzeption	101
2. Absolute Konzeption	103
III. Souveränitätsrichtungen: Innere und äußere Souveränität	104
IV. Souveränitätsbegriffe	105
1. Staatsrechtlicher Souveränitätsbegriff	105
2. Völkerrechtlicher Souveränitätsbegriff	105
3. Politischer Souveränitätsbegriff	107
V. Souveränitätswandel	107
1. Globalisierung	107
a) Begriff	107
b) Auswirkungen	110
2. Konstitutionalisierung	110
a) Begriff	110
b) Auswirkungen	112
3. Europäisierung	112
4. Würdigung	113
a) Globalisierung	113
b) Konstitutionalisierung	114
c) Europäisierung	115
d) Fazit	117
6. Kapitel: Träger der Lufthoheit	119
I. Staaten	119
II. De facto-Regime	120
1. Bedeutung und lufthoheitliche Relevanz	120
2. Abgrenzung zu nichtanerkannten Staaten	122
a) Anerkennungspolitik und Staatsqualität	122
b) Motive der Nichtanerkennung	123
3. Einzelfälle	124
a) Palästina und der Gaza-Streifen	124
aa) Historischer Hintergrund	124

bb) Völkerrechtliche Betrachtung	125
(1) Palästina als Staat	125
(2) Palästina als De facto-Regime	127
cc) Luftrechtliche Betrachtung	128
b) Türkische Republik Nordzypern	129
aa) Historischer Hintergrund	129
bb) Völkerrechtliche Betrachtung	130
(1) TRNZ als Staat	130
(2) TRNZ als De facto-Regime	132
cc) Luftrechtliche Betrachtung	133
(1) Ausgangslage	133
(2) Besetzung der TRNZ durch die Türkei	133
(3) Rechtslage	135
(4) Besetzung der Republik Zypern durch die Türkei	136
(5) Normative Kraft des Faktischen	136
(6) Neue englische Rechtsprechung zum Zypernkonflikt	137
c) Taiwan	139
aa) Historischer Hintergrund	139
bb) Völkerrechtliche Betrachtung	141
(1) Taiwan als Staat	141
(2) Taiwan als De facto-Regime	143
cc) Luftrechtliche Betrachtung	143
d) Hong Kong	148
aa) Historischer Hintergrund	148
bb) Völkerrechtliche Betrachtung	150
(1) Hong Kong als Staat	150
(2) Hong Kong als De facto-Regime	152
cc) Luftrechtliche Betrachtung	152
III. Ergebnis	153
7. Kapitel: Räumlicher Geltungsbereich der Lufthoheit	155
I. Form des Luftraums	155
II. Erforderlichkeit der Abgrenzung des Luftraums	156
1. Staatsgrenzen	156
2. Rechtsstatus von Luftraum und Weltraum	157
III. Horizontale Abgrenzung	158
1. Landgebiet	158
2. Küstenmeer	159
a) Zwölf-Meilen-Zone	159

b) Recht auf unschädlichen Durchflug	160
c) Meerengen	161
3. Ausschließliche Wirtschaftszone	162
a) Freiheit des Überflugs	162
b) Regelungsoptionen der ICAO nach Art. 12 CA	163
c) Anschlusszone	164
4. Hohe See	164
5. Sondergebiete	165
a) Inseln	165
b) Archipelstaaten	166
c) Polargebiete	167
IV. Vertikale Abgrenzung	168
1. Ausgangslage	168
2. Abgrenzungstheorien	169
a) Effektivitätstheorie	169
b) Sicherheitstheorie	170
c) Existenztheorie	170
d) Funktionelle Theorie	171
e) Räumliche Theorie: Minimum	171
f) Räumliche Theorie: Maximum	171
g) Position der Sowjetunion/Russland	172
h) Theorie der untersten Satelliten-Umlaufbahn	172
i) Kármán Primary Jurisdictional Line	173
j) Theorie der 12 Seemeilen	174
k) Theorie der 55 Meilen	175
l) Fehlende Erforderlichkeit einer Grenze	175
3. Eigene Ansicht	176
a) Vertikale Luftraumgrenze	176
b) Juristische Begründbarkeit	178
4. Luftraumgrenze und Weltraumgrenze	179
a) Ausgangslage	179
b) Konstruktion der Zwischenzone	179
c) Rechtsstatus der Zwischenzone	180
aa) Gehalte der Luftzonentheorie	180
bb) Von der Luftzonentheorie zur Zwischenzonentheorie	181
8. Kapitel: Originäre Einschränkungen der Lufthoheit	183
I. Existenz originärer Einschränkungen	183
II. Befugnis zur Einschränkung der Lufthoheit	183
III. Staatsluftfahrzeuge	184

IV. Zivilluftfahrzeuge	185
1. Nichtplanmäßiger Flugverkehr	185
a) Nichtgewerblicher Gelegenheitsverkehr	185
aa) Völkervertragliche Regelungsintention	186
bb) Kritik	187
b) Gewerblicher Gelegenheitsverkehr	187
c) Würdigung	188
aa) Regelungsdefizite	188
bb) Spätere Übung nach Art. 31 Abs. 3 lit. b) WVK	189
2. Planmäßiger Fluglinienverkehr	191
a) Erlaubnispflicht und Lufthoheit	191
b) Transitvereinbarung und Transportvereinbarung	192
c) Bilaterale Luftverkehrsabkommen	194
V. Aktuelle Beispiele zur Transitvereinbarung	195
1. Russland: Zusatzgebühren für den sibirischen Luftraum	195
a) Position Russlands	196
aa) Überfluggebühren	196
bb) Würdigung	197
cc) Lösungsversuch: Das Abkommen von 2006	197
dd) Gegeneinwand: Emissionshandel im Luftverkehr	199
b) Folgewirkungen für die EU	202
2. Russland: Überflugrechte für Lufthansa-Cargo	203
3. Schweiz: Nordanflug nach Zürich	204
a) Problematik	204
b) Inhalt des Überflugrechts	205
c) Konfliktlösung nach dem EuG-Urteil von 2010	208
9. Kapitel: Schutz der Lufthoheit	211
I. Schutzbedürfnis	211
II. Schutz durch Luftsperrgebiete	211
1. Errichtung	211
2. Rechtsfolgen	212
3. Beispiele	212
a) Luftsperrgebiet Gibraltar	213
b) Luftbeschränkungsgebiet Berliner Innenstadt	213
c) Würdigung	214
III. Schutz gegen Luftraumverletzungen	215
1. Luftraumverletzungen im politischen Kontext	215
2. Begriff und Gründe	216
a) Begriff	216
b) Gründe	216

aa) Technische Gründe und menschliches Fehlverhalten	216
bb) Politische Gründe	217
3. Luftraumverletzungen durch Zivilflugzeuge	218
a) Ausgangslage	219
b) Rechtslage ab 1944	219
aa) Fehlende Rechtsgrundlage	219
bb) Art. 25 CA	219
cc) Art. 9 c) CA	221
dd) Art. 4 CA	221
ee) Art. 11 CA	223
ff) Zwischenergebnis	223
c) Rechtslage ab 1984	223
aa) Regelungsanlass: Der Abschuss von KE 007	223
bb) Die ICAO-Generalversammlung, 1984	228
cc) Art. 3 bis CA	230
dd) Ratifizierung des Änderungsprotokolls	231
d) Art. 3 bis CA: Abgrenzungen und Rechtsprobleme	233
aa) Innere Struktur	233
bb) Verhältnis zum Völkergewohnheitsrecht	234
cc) Verhältnis zu Art. 51 UN-Charta	237
dd) Verhältnis zu Anhang 2	239
(1) Bedeutung des Anhangs 2	239
(2) Abfangverfahren nach Anhang 2	240
ee) Zulässigkeit eines Abschusses	243
(1) Zulässigkeit nach Art. 3 bis CA	243
(2) Zulässigkeit nach Art. 51 UN-Charta	245
(a) Tatbestandsfragen	245
(b) Recht auf präventive Selbstverteidigung	246
(c) Rechtsfolgefragen	250
4. Luftraumverletzungen durch Militärflugzeuge	253
a) Ausgangslage	253
b) Rechtslage	254
aa) Völkervertragsrecht	254
bb) Völkergewohnheitsrecht	255
(1) Immunität	255
(2) Gegenmaßnahmen	256
(3) Abschuss	257
cc) Selbstverteidigungsrecht nach Art. 51 UN-Charta	259
c) Kodifikationsperspektiven	261
5. Weitere völkerrechtliche Reaktionsmöglichkeiten	261
a) Protest	261
b) Bestrafung der Besatzung	262
aa) Grundsatz	262

bb) Ausnahme: Einflug aus Not	263
cc) Ausnahme: Verzicht auf Bestrafung	264
dd) Ausnahme: Erwünschte Luftraumverletzungen	264
c) Untersuchung und Rückgabe des Luftfahrzeugs	265
d) Streitschlichtungsverfahren nach Art. 84 CA	265
IV. Luftrechtliche Bewertung ausgesuchter Einzelfälle	266
1. Luftraumverletzungen durch Zivilflugzeuge	266
a) Landung auf dem Roten Platz: Moskau, 28.5.1987	266
aa) Sachverhalt	266
bb) Luftrechtliche Würdigung	267
b) Abschuss zweier U.S.-amerikanischer Kleinflugzeuge:	
Kuba, 24.2.1996	268
aa) Sachverhalt	268
bb) Luftrechtliche Würdigung	268
c) Abschuss eines russischen Passagierflugzeugs: Schwarzes	
Meer/Ukraine, 4.10.2001	270
aa) Sachverhalt	270
bb) Luftrechtliche Würdigung	270
d) Landeaufforderung an Privatjet: Davos, 29.1.2011	270
aa) Sachverhalt	270
bb) Luftrechtliche Würdigung	271
2. Luftraumverletzungen durch Militärflugzeuge	271
a) Absturz eines sowjetischen Militärflugzeugs: Belgien,	
4.7.1989	271
aa) Sachverhalt	271
bb) Luftrechtliche Würdigung	272
b) Kollision über dem südchinesischen Meer: Hainan/China,	
1.4.2001	272
aa) Sachverhalt	272
bb) Luftrechtliche Würdigung	273
c) Kollision über der Ägäis: Karpathos/Griechenland,	
23.5.2006	275
aa) Sachverhalt	275
bb) Luftrechtliche Würdigung	275
d) Abschuss eines türkischen Militärflugzeugs: Syrien,	
22.6.2012	276
aa) Sachverhalt	276
bb) Luftrechtliche Würdigung	277
V. Neueste Entwicklungen: Unbemannte Luftfahrzeuge	277
1. Grundfragen	278
a) Begriff und Entwicklungslinien	278

b) Unbemannte Militärluftfahrzeuge	279
c) Unbemannte Zivilluftfahrzeuge	280
d) Der Einsatz von UAV	281
aa) Separater Luftraum	281
bb) Vorteile unbemannter Luftfahrzeuge	281
2. Luftraumverletzungen durch unbemannte Luftfahrzeuge	282
a) Rechtliche Ausgangslage	282
b) Erlaubnisbedürftigkeit	282
c) Luftraumverletzungen	283
aa) Unbemannte Zivilluftfahrzeuge	283
bb) Unbemannte Militärluftfahrzeuge	285
cc) Weitere völkerrechtliche Reaktionsmöglichkeiten	285
10. Kapitel: Lufthoheit und Strafgewalt	287
I. Staatliches Gewaltmonopol als Sanktionsbefugnis	287
II. Herausforderungen für das Luftstraf- und Luftsicherheitsrecht	287
1. Strafwürdiges Verhalten im Luftraum	287
2. Wesentliche Szenarien	288
a) Terroristische Anschläge	288
aa) Begriff	288
bb) Beispiele	289
(1) Das Lockerbie-Attentat, 1988	289
(2) Pariser Eiffel-Turm, 1994	290
(3) Die Anschläge vom 11. September 2001	290
b) Flugzeugentführungen	291
c) Unruly Passengers	291
d) Eine Antwort: Der Einsatz von Sky Marshals	293
aa) Bedeutung	293
bb) Internationales Recht	293
(1) Chicagoer Abkommen	293
(2) Vertrag von Prüm, 2005	294
cc) Europarecht	295
dd) Deutsches Recht	296
ee) Rechtspolitische Debatte	296
III. Nationales Recht	297
1. Luftstrafrecht	297
2. Luftverkehrsrecht	298
3. Luftsicherheitsrecht	298
a) Befugnisabgrenzung zwischen Luftfahrzeugführer und Sky Marshal	298

aa) Duales Modell	299
bb) Integrierendes Modell	299
cc) Würdigung	300
b) Luftsicherheitsrechtliches Nebenstrafrecht	300
IV. Internationales Recht	301
1. Tokioter Abkommen	301
a) Festlegung der Strafgerichtsbarkeit	301
b) Befugnisse des Luftfahrzeugkommandanten	303
c) Widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs	303
2. Haager Übereinkommen	304
3. Montrealer Übereinkommen	304
4. Bonner Deklaration	305
5. New Yorker Übereinkommen	306
V. Schlussfolgerungen	306
1. Lufthoheit durch Strafgesetzgebung	306
2. Einzelergebnisse	307
a) Terroristische Anschläge	307
b) Flugzeugentführungen	307
c) Unruly Passengers	307
11. Kapitel: Die Lufthoheit in Deutschland	309
I. Einführung	309
II. Das Luftverkehrsgesetz 1922	309
III. Die NS-Zeit 1933–1945	311
IV. Die Nachkriegszeit 1945–1949	311
V. Das Grundgesetz 1949	312
VI. Das Ende des Besatzungsregimes	313
VII. Die Lufthoheit der DDR	314
1. Beschränkte Lufthoheit	314
2. Aufbau zivilen Luftverkehrs	315
VIII. Die luftrechtliche Anbindung Berlins	315
1. Luftkorridore zur Truppenversorgung	315
2. Die Berliner Luftbrücke, 1948/49	316
3. Ziviler Fluglinienverkehr nach Berlin	318
IX. Der Zwei-Plus-Vier-Vertrag 1990	319
X. Das heutige Luftverkehrsgesetz	319
XI. Das Luftsicherheitsgesetz 2005	320
1. Lufthoheit und Luftsicherheit	320
2. Die Verfassungswidrigkeit des § 14 Abs. 3 LuftSiG	321

3. Zur Möglichkeit der Korrektur	322
XII. Ergebnis	325
12. Kapitel: Zwischenergebnis: Kontinuität der Lufthoheit . . .	327

Dritter Teil

Wandel der Lufthoheit

331

I. Gegenläufige Wandlungstendenzen	331
II. Kategorisierung des Wandels	332
13. Kapitel: EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten . . .	333
I. Open-Skies-Politik der USA	333
1. Deregulierung im U.S.-Luftverkehr	333
2. Airline Deregulation Act 1978	334
II. Rezeption der Open-Skies-Politik in Europa	335
1. Abgrenzung: Luftverkehrsbinnenmarkt und Luftverkehrsaußenbeziehungen	335
2. Open Skies und Luftverkehrsaußenbeziehungen	337
a) Initiativen der Kommission	338
aa) Erste Initiative von 1990	338
bb) Zweite Initiative von 1992	339
b) Initiativen der EU-Mitgliedstaaten	340
aa) Interessenlage	340
bb) Open-Skies-Abkommen mit den USA	340
III. Das EuGH-Urteil vom 5.11.2002	343
1. Die Vertragsverletzungsverfahren	343
2. Außenkompetenz der Gemeinschaft	343
a) Gutachten 1/76	343
aa) Entscheidungsgründe des EuGH	343
bb) Würdigung	344
b) AETR-Grundsätze	345
aa) Entscheidungsgründe des EuGH	345
bb) Würdigung	346
3. Niederlassungsfreiheit	348
4. Konsequenzen: Kompetenzteilung	349
a) Politische Konsequenzen	349
aa) Kommission	349
bb) Mitgliedstaaten	350

cc) USA	351
dd) Luftverkehrsunternehmen	351
b) Rechtliche Optionen	352
aa) Punktuelle Modifizierung durch Mitgliedstaaten	352
bb) Mitgliedsstaatsabkommen	353
cc) Kommissionsabkommen	353
dd) Gemischtes Abkommen	354
c) Gemeinschaftsluftverkehrsabkommen EU – USA	357
aa) Begriffsklärung	357
(1) Horizontale Abkommen	357
(2) Gemeinschaftsluftverkehrsabkommen	358
bb) Regelungsinhalt	358
(1) Verkehrsrechte	359
(2) Preisgestaltung	360
(3) Sonstige Regelungen	360
(4) Verhältnis zu bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten	361
IV. Auswirkungen auf die Lufthoheit	361
1. Problemlage	361
2. Rechtslage	363
a) Verkehrsrechte als Hoheitsrechte	363
b) Lufthoheit als Hoheit der Mitgliedstaaten	364
c) Lufthoheit der EU	365
3. Wandel durch Gemeinschaftsluftverkehrsabkommen	367
a) Mediatisierung mitgliedstaatlicher Interessen	367
b) Rechtsverlust	369
c) Zustimmung zur Einschränkung	371
aa) Mandat des Rates	371
bb) Beteiligung an Verhandlungen	373
cc) Verhältnis des Gemeinschaftsluftverkehrsabkommens zum Chicagoer Abkommen	374
4. Kategorisierung des Wandels	375
5. Ergebnis	376
14. Kapitel: Der einheitliche europäische Luftraum	377
I. Konzeption	377
1. Zielsetzungen	377
2. Integration von Eurocontrol	378
a) Eurocontrol	379
b) Integration	380
3. Konstruktion	381
a) Ursprüngliche Konstruktion	381

b) Geänderte Konstruktion	382
II. Funktionale Luftraumblöcke	383
1. Bestand	383
2. Der funktionale Luftraumblock „European Central“	383
III. Auswirkungen auf die Lufthoheit	384
1. Die SES-Verordnungen 2004/2009	384
a) Verpflichtungscharakter	385
b) Verpflichtungsinhalt	386
c) Übertragung von Hoheitsrechten	387
d) Einschränkung der Lufthoheit	388
aa) Fehlende Relevanz für die Lufthoheit	389
bb) Differenzierte Relevanz für die Lufthoheit	389
(1) Differenzierter lufthoheitlicher Ansatz	389
(2) Differenzierter wirtschaftlicher Ansatz	390
cc) Würdigung	390
2. Der FABEC-Staatsvertrag	393
a) Lufthoheit als Problem	393
b) Das Urteil des LG Konstanz von 2006	393
c) Lufthoheit im FABEC-StV	394
d) Würdigung	395
3. Die Übertragung auf private Flugsicherungsunternehmen	396
a) Vertiefung der Einschränkung	396
b) Andere Ansätze	397
4. Würdigung	399
5. Aktuelle Entwicklungen	401
IV. Kategorisierung des Wandels	402
15. Kapitel: Gemeinsamer Luftraum der Gemeinschaft	
Unabhängiger Staaten	403
I. Entstehungsanlass	403
II. Völkerrechtliche Grundfragen	404
1. Auflösung der UdSSR	404
2. Gründung der GUS	405
a) Gründungszeitpunkt	405
b) Rechtsnatur	406
III. GUS-Luftraum	407
1. Bezüge zur Lufthoheit	407
2. Institutionen	407
3. Würdigung	408
IV. Ausblick	410
V. Kategorisierung des Wandels	410

16. Kapitel: Der Vertrag über den Offenen Himmel	411
I. Sicherheitspolitischer Hintergrund	411
II. Wesentlicher Vertragsinhalt	413
1. Konzept der Zulassung von Beobachtungsflügen	413
2. Beobachtungsflüge mit Taxioption	413
3. Transitflüge	414
4. Kritik am Vertrag	414
III. Auswirkungen auf die Lufthoheit	415
1. Ausgangslage	415
2. Geltung der Lufthoheit	416
a) Anwendbarkeit des Chicagoer Abkommens	416
aa) Kategorisierung der Beobachtungsflüge	416
(1) Kriterien aus dem Vertrag über den Offenen Himmel	416
(2) Kriterien aus dem Chicagoer Abkommen	416
(3) Zuordnung der Beobachtungsluftfahrzeuge	417
bb) Ergebnis	418
b) Lufthoheit und Staatsluftfahrzeuge	418
3. Einschränkung der Lufthoheit	418
a) Differenzierung nach dem Luftfahrzeug	419
b) Zulassung fremder Beobachtungsluftfahrzeuge	419
c) Würdigung	420
4. Die Rolle Deutschlands	420
a) Deutschland als Vertragsstaat	420
b) Probleme und Lösungen	421
aa) Das Problem	421
bb) Die Lösung	422
cc) Pflicht zu deutschem Beobachtungsluftfahrzeug?	422
IV. Kategorisierung des Wandels	423
17. Kapitel: Bilaterale Verträge über die Luftsicherheit	425
I. Hintergrund	425
1. Deutsch-Schweizer Abkommen 2007	425
2. Deutsch-Französisches Abkommen 2009	426
3. Weitere Abkommen	427
II. Inhalt der Abkommen	428
1. Deutsch-Schweizer Abkommen 2007	428
2. Deutsch-Französisches Abkommen 2009	428
III. Auswirkungen auf die Lufthoheit	429
1. Militärluftverkehr	429

2. Deutsch-Schweizer Abkommen 2007	429
a) Der Souveränitätsgedanke	430
b) Der Neutralitätsgedanke	430
c) Der Vorsorgegedanke	431
3. Deutsch-Französisches Abkommen 2009	432
a) Souveränitätsverzicht bei der Luftsicherheit	433
b) Symbolik durch Nichtregelung	433
c) Vergleich der Abkommen	433
d) Aspekte der Lufthoheit	434
e) Einschränkung der Lufthoheit	434
IV. Kategorisierung des Wandels	434
 18. Kapitel: Flugverbotszonen	 437
I. Begriff und Entwicklung	437
II. Rechtsgrundlagen der Flugverbotszone über Libyen	438
1. Sanktionsbefugnisse des UN-Sicherheitsrates	438
2. Sanktionen gegenüber Libyen	439
a) Responsibility to Protect	439
b) Sanktionen aufgrund der Resolution 1970 (2011)	439
c) Sanktionen aufgrund der Resolution 1973 (2011)	440
III. Auswirkungen auf die Lufthoheit	441
IV. Kategorisierung des Wandels	441
 19. Kapitel: Luftsicherheitszonen	 443
I. Begriff und Entwicklung	443
1. Begriff	443
2. Entwicklung	444
a) USA	444
b) Kanada	445
c) Frankreich	445
d) Weitere Staaten	446
II. Auswirkungen auf die Lufthoheit	446
III. Völkerrechtliche Zulässigkeit	447
1. Völkervertragsrecht	448
a) Art. 12 CA	448
b) Art. 38 CA	450
c) Art. 33 SRÜ	450
d) Art. 51 UN-Charta	452
e) Weiterer Ansatz	454
f) Ergebnis	455

2. Völkergewohnheitsrecht	455
a) Entstehungsvoraussetzungen	455
b) Völkergewohnheitsrecht und Luftsicherheitszonen	456
aa) Allgemeine Übung	456
bb) Rechtsüberzeugung	457
(1) Fehlender Protest	458
(2) Differenzierter Protest	458
(3) Erklärter Protest	458
c) Würdigung	459
3. Weitere Ansätze	461
a) Vorsorgeprinzip	461
b) Vernunftprinzip	463
4. Ergebnis	463
IV. Kategorisierung des Wandels	463

Vierter Teil

Wandel der Lufthoheit als Auslegungsaspekt

465

20. Kapitel: Völkerrechtliche Neuinterpretation der Lufthoheit	467
I. Neuinterpretation völkerrechtlicher Verträge	467
1. Grundlagen	467
2. Lufthoheitsprinzip	469
a) Einschränkung	469
b) Erweiterung	470
II. Einschränkende Neuinterpretation	470
1. Inhaltliche Differenz	470
2. Spätere Übereinkunft	471
a) Übereinkunft	471
b) Inhaltliche Ausrichtung	471
aa) Personelles Element	472
bb) Sachliches Element	472
III. Erweiternde Neuinterpretation	473
1. Inhaltliche Differenz	473
2. Spätere Übung	474
a) Übung	474
aa) Anforderungen	474
(1) Literatur	474
(2) IGH-Rechtsprechung	476

bb) Übereinstimmung aller Vertragsparteien	477
cc) Übereinstimmung einiger Vertragsparteien	478
(1) Legitimation der WTO-Gerichtsbarkeit	478
(2) WTO-Gerichtsbarkeit zur späteren Übung	479
b) Beispiel aus dem Luftrecht	480
c) Luftsicherheitszonen als spätere Übung	482
aa) Globalansatz: Ablehnung einer späteren Übung	482
bb) Partikularansatz: Annahme einer späteren Übung	483
d) Legitimationsprobleme einer späteren Übung	485
aa) Ausgangslage	485
bb) Personelle Legitimation	485
cc) Sachliche Legitimation	486
3. Ergebnis	487
 21. Kapitel: Zusammenfassung und Thesen	 489
I. Zusammenfassung	489
II. Thesen	491
III. Formulierungsvorschläge zu Art. 1 und Art. 2 CA	495
1. Anforderungen	495
2. Vorschläge	495
 Literaturverzeichnis	 497
Stichwortverzeichnis	531