

# Luftverkehrsrechtliche Bestimmungen, denen der Modellflieger als Betreiber seiner Modelle unterworfen ist.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, vorab eine Klarstellung: Ich bin kein Jurist, sondern nur interessierter Laie, der sich ausbildungsbedingt mit dem Luftrecht befassen musste. Die zitierten Gesetze und Verordnungstexte entsprechen dem Stand von April 2002.

Eine Feststellung, über deren Tragweite sich nur wenige Modellflieger im Klaren sind: Ungeachtet der Tatsache, dass Modellflugzeuge gemeinhin als "Spielzeug" betrachtet und als solches behandelt werden, sind es, sobald sie in der Luft sind, dem rechtlichen Sinne nach Teilnehmer am Luftverkehr und unterliegen, ungeachtet ihres Spielzeugcharakters, zwangsläufig den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und der Luftverkehrsordnung (LuftVO). Dies geht unmißverständlich aus dem Wortlaut des § 1 *LuftVG* hervor:

## *LuftVG* § 1

### *[Freiheit des Luftraums; Begriff des Luftfahrzeugs]*

*(1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Verordnungen des Rates der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.*

### **(2) Luftfahrzeuge sind**

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme

### **9. Flugmodelle**

10. Luftsportgeräte

*11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.*

*Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.*

Dem verantwortungsbewußten Modellflieger stellen sich in diesem Zusammenhang immer wieder die gleichen grundsätzlichen Fragen:

- [Wann darf ich fliegen?](#)
- [Wo darf ich fliegen?](#)
- [Wie hoch darf ich fliegen?](#)
- [Darf ich Gegenstände, z. B. Bonbons, abwerfen oder Feuerwerkskörper vom Modell aus abschießen?](#)
- [Wie schnell darf ich fliegen?](#)
- [Wo finde ich meine zuständige Landesluftfahrtbehörde?](#)

Dabei finden individuelle Auflagen und Einschränkungen, wie sie z. B. in Aufstiegsgenehmigungen zu finden sind, selbstverständlich keine Berücksichtigung, da sie von Fall zu Fall unterschiedlich sind. Es werden hier also nur solche Vorschriften angesprochen, denen grundsätzlich jeder Modellflieger unterliegt, gleichgültig, ob er auf seinem Vereinsgelände oder außerhalb auf einer x-beliebigen Wiese fliegt.

Vor der Beantwortung der oben gestellten Fragen steht quasi als Präambel der

## *LuftVO* *§ 1*

### *Grundregeln für das Verhalten im Luftverkehr*

- (1) Jeder Teilnehmer am Luftverkehr hat sich so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.*
- (2) Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert.*
- (3) Wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel in der Wahrnehmung der Aufgaben als Führer eines Luftfahrzeugs oder sonst als Mitglied der Besatzung behindert ist, darf kein Luftfahrzeug führen und nicht als anderes Besatzungsmitglied tätig sein.*

### **Frage: Wann darf ich fliegen?**

Eine zeitliche Einschränkung gibt es meines Wissens nicht. Sofern von meinem Modell keine Lärmbelästigung ausgeht, darf ich bei jeder Tag- und Nachtzeit fliegen, sofern **§1 LuftVO** dem nicht entgegensteht.

### **Frage: Wo darf ich fliegen?**

Grundsätzlich überall, sofern das Einverständnis des Grundstückseigentümers vorliegt, dessen Gelände ich betreten will. Zu beachten ist natürlich in diesem Zusammenhang die Regelung, dass im Abstand von weniger als 1,5 km von Wohngebieten Modelle mit Verbrennungsmotor nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes betrieben werden dürfen, wobei die Definition des "Wohngebiets" nicht einheitlich geregelt ist. Außerdem ist bei allen Modellflugaktivitäten von der Begrenzung von Flugplätzen ein Mindestabstand von 1,5 km einzuhalten. Näheres regelt

## *LuftVO* *§ 16*

*Aufstiege von Ballonen, Drachen, **Flugmodellen** und Flugkörpern mit Eigenantrieb,  
Starts und Landungen von Hängegleitern und Gleitsegeln, Außenlandungen mit  
Sprungfallschirmen*

- (4) Der Aufstieg von Flugmodellen von weniger als 5 kg Gesamtmasse bedarf keiner Erlaubnis, es sei denn, daß sie mit Raketenantrieb versehen sind.*
- (5) Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren dürfen in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von **Wohngebieten** nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes betrieben werden. Dasselbe gilt für Flugmodelle aller Art in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen. Auf Flugplätzen dürfen Flugmodelle aller Art nur mit Zustimmung der Luftaufsichtsstelle oder der Flugleitung betrieben werden.*
- (6) Der Aufstieg von Flugmodellen mit Raketenantrieb und von fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb bedarf unbeschadet anderer Vorschriften der Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes. Die Erlaubnis kann Personen oder Personenvereinigungen für den Einzelfall oder allgemein erteilt werden, wenn diese zuverlässig und fachlich geeignet sind. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden werden. **Keiner Erlaubnis bedürfen**
  1. der Aufstieg von Raketen des Seenot- und Bergrettungsdienstes;*

2. der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, deren brennbare Masse (Anfeuerung und Effektsatz) nicht mehr als 20 g beträgt, sofern die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs erkennbar nicht gefährdet werden, mit Ausnahme des Aufstiegs von Feuerwerkskörpern in einer Entfernung von weniger als 1,5 km von der Begrenzung von Flugplätzen während deren Betriebszeit;

**3. der Aufstieg von Flugmodellen und Flugkörpern mit Raketenantrieb, deren Treibsatz nicht mehr als 20 g beträgt.**

(7) Der Antrag auf Erteilung der Erlaubnis nach Absatz 5 oder 6 Satz 1 muß enthalten:

1. Anzahl der beabsichtigten Aufstiege,
2. Beschreibung des Flugmodells oder Flugkörpers unter Angabe der Maße, des Startgewichts und der Motorleistung oder der Stärke des Treibsatzes,
3. Art der Steuerung,
4. Aufstiegsort und Zielgebiet,
5. Aufstiegszeit und Flugdauer,
6. bei Flugkörpern voraussichtliche Gipfelhöhe,
7. Nachweis der Haftpflichtdeckung.

Die Antwort auf die Frage *wo?* ist teilweise untrennbar mit der Antwort auf die Frage *wie hoch?* verknüpft. Die Verbindung stellt der unten wiedergegebene § 16a LuftVO dar.

## **Frage: Wie hoch darf ich fliegen?**

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass der Modellflug spätestens in FL 100 (FL=Flightlevel, Flugfläche), das ist in ca. 3 km Höhe über Meeresspiegel, sein Ende findet. Oberhalb dieser Linie existiert nur noch Verkehr nach IFR (=Instrument Flight Rules, Instrumentenflugregeln) oder nach VFR (=Visual Flight Rules, Sichtflugregeln) mit Flugplan.

Aber auch darunter ist leider, trotz anders lautender Gerüchte, die Freiheit nicht unendlich, sondern findet ihre Grenzen in

### **LuftVO § 16a**

#### *Besondere Benutzung des kontrollierten Luftraums*

**(1) Bei Inanspruchnahme des kontrollierten Luftraums ist von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine Flugverkehrskontrollfreigabe einzuholen für**

1. Fallschirmsprünge und den Abwurf von Gegenständen an Fallschirmen;
2. Aufstiege von Flugmodellen und anderen fern- oder ungesteuerten Flugkörpern mit Eigenantrieb;
3. Aufstiege von unbemannten Freiballonen mit einer Gesamtmasse von Ballonhülle und Ballast von mehr als 0,5 kg sowie Aufstiege von gebündelten unbemannten Freiballonen und Massenaufstiege von unbemannten Freiballonen.

**(2) Verantwortlich für die Einholung der Flugverkehrskontrollfreigabe ist**

1. im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 der Luftfahrzeugführer,
2. im Falle des Absatzes 1 Nr. 2 der Starter des Flugmodells oder anderen Flugkörpers,

*3. im Falle des Absatzes 1 Nr. 3, soweit der Aufstieg eines unbemannten Freiballons betroffen ist, der Starter dieses Ballons, bei Aufstiegen von gebündelten unbemannten Freiballonnen und Massenaufstiegen von unbemannten Ballonen, der Veranstalter.*

Um die Tragweite dieser Bestimmung einschätzen zu können, muß die Luftraumstruktur über der Bundesrepublik Deutschland etwas genauer betrachtet werden (Abb. 1). Prinzipiell werden zwei Kategorien von Luftraum unterschieden:

- der unkontrollierte Luftraum und
- der kontrollierte Luftraum.

Im unkontrollierten Luftraum gibt es nur eine Grundregel, nämlich sehen und gesehen werden. Daneben existieren Ausweichregeln, die den Modellflieger aber nur insoweit betreffen, als das er jedem anderen Teilnehmer am Luftverkehr auszuweichen hat.

Im kontrollierten Luftraum kommt es zu sog. Mischverkehr, d. h. sowohl IFR- als auch VFR-Verkehr. Für die reibungslose Abwicklung des IFR-Verkehrs sind die Flugverkehrskontrollstellen verantwortlich. Der VFR-Verkehr läuft auch hier nach dem oben bereits erwähnten Verfahren "sehen und gesehen werden" ab.

Um jetzt wieder auf die modellflugbezogene Thematik zurückzukommen. Der Modellflieger muß sich nun notgedrungen über die Situation an seiner beabsichtigten Startstelle informieren. Dazu ist er als Teilnehmer am Luftverkehr **verpflichtet!**

Hier ist lediglich der Luftraum G unkontrollierter Luftraum. Bedeutsam ist der sichtbare Umstand, dass der kontrollierte Luftraum D (rosa) bereits *am Boden* beginnt!

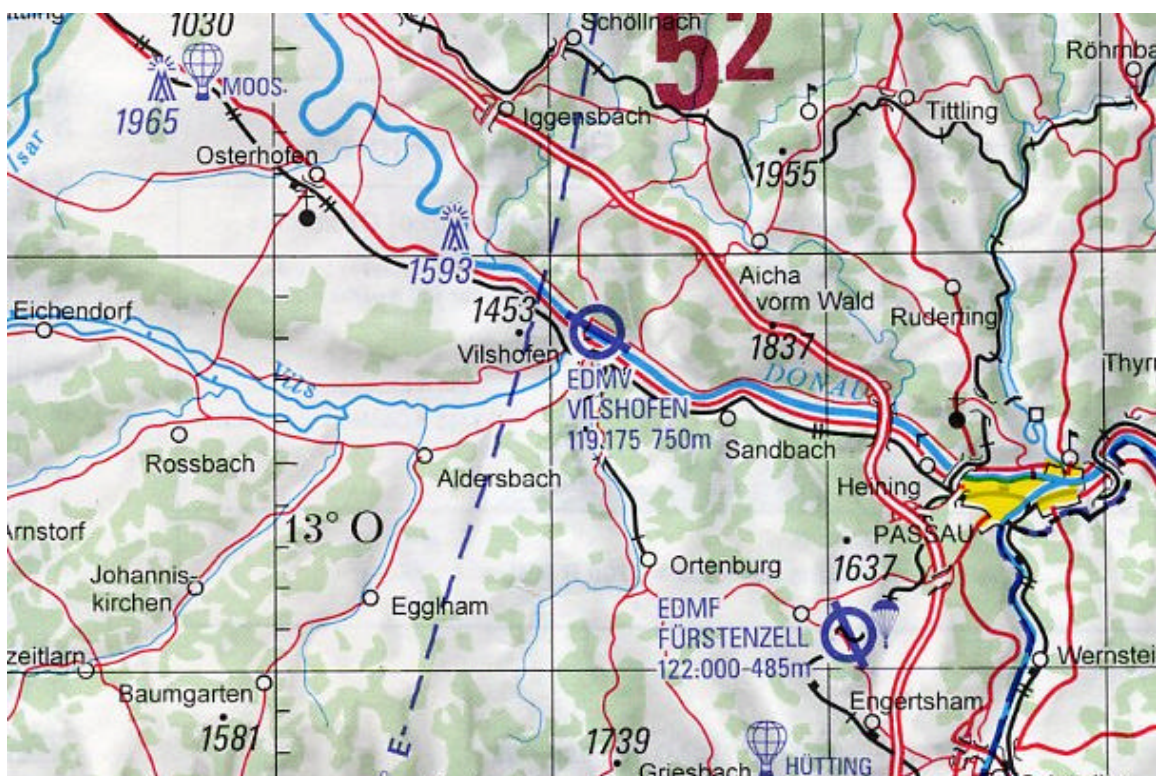
**Innerhalb dieses Luftraums ist also ohne Freigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keinerlei legaler Modellflug möglich!** Siehe *LuftVO § 16a, 1 Abs. 2*. Darüber muss sich z. B. jeder Verein im Klaren sein, der in diesen Bereichen sein Modellfluggelände betreibt.

Dies gilt für *alle* Arten von Modellflugzeugen, nicht nur für solche mit Eigenantrieb. Wegen des nicht eindeutigen Wortlauts ist durchaus Interpretationsmöglichkeit für den *§ 16a LuftVO* gegeben. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass *§ 16a LuftVO* als Gefahrenabwehrvorschrift gilt, so dass die weite Interpretation (für alle Flugmodelle, auch solche ohne Eigenantrieb) zu gelten hat.

Der andere kontrollierte Luftraum, also Luftraum E, beginnt entweder in 1000ft (blaßrosa Umrandung), in 1700ft (blaßblaue Umrandung) oder spätestens in 2500ft (blaßgrüne Umrandung) über Grund. Dabei entspricht 1ft ungefähr 0,303m.

Noch eine kurze Bemerkung zum Luftraum F. Hierbei handelt es sich um einen zeitweise kontrollierten Luftraum, erkennbar an dem Zusatz (HX). Der wird immer dann aktiviert, wenn IFR-Verkehr abgewickelt wird. Als Modellflieger kann man sich aber nicht ohne Weiteres über den Status dieses Luftraums informieren, also sollte er aus Sicherheitsgründen wie Luftraum D behandelt werden. Auch die anderen Lufträume können den (HX)-Status besitzen! (siehe auch Abb. 2)

Die horizontale Ausdehnung der Lufträume ist den aktuellen, jedes Jahr neu herausgegebenen Luftfahrtkarten (ICAO-Karte, Deutschland) zu entnehmen. Abb. 2 gibt einen Ausschnitt einer solchen, nicht aktuellen Karte wieder. Nur hiermit ist eine Ermittlung der Lage z.B. von Vereinsgeländen bzgl. der Luftraumstruktur möglich.



## **Anmerkung: In unserem Raum befindet sich kein kontrollierter Luftraum, den wir mit Flugmodellen tangieren**

### **Frage: Darf ich aus dem Modell Gegenstände abwerfen bzw. abschießen?**

Diese Frage beantwortet

#### ***LuftVO*** ***§7***

##### *Abwerfen von Gegenständen*

*(1) Das Abwerfen oder Ablassen von Gegenständen oder sonstigen Stoffen aus oder von Luftfahrzeugen ist verboten. Dies gilt nicht für Ballast in Form von Wasser oder feinem Sand, für Treibstoffe, Schleppseile, Schleppbanner und ähnliche Gegenstände, wenn sie an Stellen abgeworfen oder abgelassen werden, an denen eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.*

*(2) Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 Satz 1 zulassen, wenn eine Gefahr für Personen oder Sachen nicht besteht.*

*(3) Das Abwerfen von Post regelt das Bundesministerium für Post und Telekommunikation oder die von ihm bestimmte Stelle im Einvernehmen mit der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes.*

Wobei "Abwerfen" wohl auch insbesondere das Abschießen von Feuerwerkskörpern und anderen geschoßähnlichen Gegenständen umfaßt. Ganz im Sinne der Gefahrenabwehr entsprechend der weiten Interpretation des § 16a LuftVO.

### **Frage: Wie schnell darf ich fliegen?**

Diese Frage ist vielleicht noch nicht aktuell, wird aber möglicherweise in Zukunft von dem einen oder anderen Jetpiloten mal gestellt.

#### ***LuftVO*** ***§ 4***

##### *Anwendung der Flugregeln*

*(4) Für Flüge in den entsprechenden Lufträumen werden die in Anlage 5 beschriebenen Höchstgeschwindigkeiten festgelegt. Soweit es die Verkehrslage zuläßt und die Sicherheit des Luftverkehrs nicht beeinträchtigt werden, kann die zuständige Flugverkehrskontrollstelle im Einzelfall Ausnahmen zulassen.*

##### ***Anlage 5***

*(zu § 4 Abs. 2 bis 4, § 26 Abs. 1, § 26a Abs. 2 und § 28 Abs. 1 und 2 LuftVO)*

*Bedingungen für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln:*

***Unterhalb FL 100 maximale Geschwindigkeit: 250 kt (IAS)***

IAS = Indicated Airspeed, angezeigte Fluggeschwindigkeit

## Nachtrag:

Als Ergänzung zu den oben gemachten Ausführungen ein weiterer Auszug aus dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Hier wird z.B. die Höhe der Haftung des Halters, für Modellflieger der Steuerer des Flugmodells, festgelegt. Außerdem kann man sich mit den Sanktionen vertraut machen, die drohen, wenn sich der unbekümmerte und nichtsahnende Modellflieger nicht an die oben dargelegten „Spielregeln“ hält. Eine Luftsperrgebietsverletzung (§62 LuftVG) liegt z.B. dann vor, wenn in einem gesperrten Luftraum, z.B. im Umkreis eines Kernkraftwerks geflogen wird (bei Speyer das ED -R 40). Da braucht kein Unfall zu geschehen. Wenn nur ein missliebiger Mitmensch den Modellflieger anzeigt, der ohne das geringste Unrechtsbewusstsein dort sein Modell fliegen lässt, ist es schon geschehen. Ist der Tatbestand eindeutig nachweisbar, dann hilft auch kein guter Rechtsbeistand mehr. Was 180 Tagessätze ausmachen, kann jeder für sich selbst ausrechnen...das ist kein Pappentier!

### *LuftVG*

#### *§ 33*

#### *Ersatzpflicht des Halters, Schwarzflug*

*(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 gegenüber einem Fluggast 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.*

### *LuftVG*

#### *§ 37*

#### *Haftungshöchstbeträge*

*(1) Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall*

*a) - bei Flugmodellen bis 25 Kilogramm Höchstgewicht,  
- bei anderen Luftfahrzeugen, soweit sie nicht durch Verbrennungsmotor angetrieben werden können, bis 750 Kilogramm Gewicht  
bis zu 1,5 Millionen Euro,*

*b) bei Luftfahrzeugen, die nicht unter Buchstabe a fallen, bis 1.200 Kilogramm Gewicht  
bis zu 3 Millionen Euro,*

*c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1.200 Kilogramm Gewicht bis 2.000 Kilogramm Gewicht  
bis zu 4,5 Millionen Euro,*

*d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2.000 Kilogramm Gewicht bis 5.700 Kilogramm Gewicht  
bis zu 9 Millionen Euro,*

e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 5.700 Kilogramm Gewicht bis 14.000 Kilogramm Gewicht

bis zu 24 Millionen Euro,

f) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 14.000 Kilogramm Gewicht

bis zu 60 Millionen Euro.

Gewicht ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs.

(2) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von 600.000 Euro oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 36.000 Euro.

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

(4) Beruhen die Schadensersatzansprüche sowohl auf Sachschäden als auch auf Personenschäden, so dienen zwei Drittel des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages vorzugsweise für den Ersatz von Personenschäden. Reicht dieser Betrag nicht aus, so ist er anteilmäßig auf die Ansprüche zu verteilen. Der übrige Teil des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages ist anteilmäßig für den Ersatz von Sachschäden und für die noch ungedeckten Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden.

### **LuftVG**

#### **§ 59**

#### *Luftverkehrsgefährdung*

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29) verstößt und dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

### **LuftVG**

#### **§ 62**

#### *Luftsperrgebietsverletzung*

(1) Wer als Führer eines Luftfahrzeugs den Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen zuwiderhandelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

## **Anhang**

Wo rechtliche Bestimmungen herrschen, da greifen auch Regelungen, die das Nichtbeachten der Bestimmungen behandeln. Dieser Anhang erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, aber er soll doch einmal verdeutlichen, welche Strafen auf den Modellflieger zukommen können.

**§ 29 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Luftaufsicht**

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Anweisungen oder Verfügungen zuwiderhandelt.

**§ 58 LuftVG**

legt für diese Verfehlung ein Bußgeld bis zu 50.000 EUR fest.

**§ 37 LuftVG Haftungshöchstgrenze**

Der Paragraph benennt als Haftungshöchstgrenze für Modelle unter 25 kg 1,5 Mill. EUR.

**§ 43 LuftVG**

schreibt eine Haftpflichtversicherung für Modellflugzeuge zwingend vor. Wer keine hat, wird zwar nicht mit einem Bußgeld bedroht, verstößt aber gegen ein Gesetz.

Neben LuftVG und Luftverkehrsordnung (LuftVO) ist auch das Telekommunikationsgesetz (TKG) für Modellflieger, die eine zulassungspflichtige Anlage betreiben, von besonderer Bedeutung.

**(Gilt nicht mehr für Anlagen im 35MHz-Band)**

**§ 47 TKG**

legt fest, dass jeder, der eine zulassungspflichtige Anlage, z.B. im Bereich von 433,1 - 433,75 MHz, betreibt, einen Frequenzuteilungsbescheid benötigt. Dieser Bescheid wird durch die für den Ort zuständige Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) auf Antrag ausgestellt.

Wer gegen dieses Gesetz verstößt, begeht nach **§ 96 (10) TKG** eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld bis 500.000 EUR belegt werden kann.

Anlagen im 35MHz-Band sind seit dem 19.11.2003 nicht mehr zulassungspflichtig.

**§ 86 TKG Abhören, Geheimhaltungspflicht der Betreiber von Empfangsanlagen**

Betreiber von Varios mit Sprachübermittlung sollten auf jeden Fall den Paragraphen kennen, denn:

**§ 95 TKG** besagt, dass mit Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft wird, wer gegen **§ 86 TKG**

verstößt und eine Nachricht abhört oder den Inhalt einer Nachricht oder die Tatsache ihres Empfangs einem anderen mitteilt.

Werner Wöhlecke (DoubleWhiskey)

---

## Quellen/Links

Anschriften der Landesluftfahrtbehörden:

<http://www.lba.de/deutsch/oeffentlich/faqs/Landesluft.htm>

Verwendete Texte aus:

**LuftVG §1, LuftVO §1, §4, §7, §16 und §16a**

Umrechnungen:

1000ft sind ca. 303m, 1700ft sind ca. 511m, 2500ft sind ca.757m

1kt = 1 naut. Meile/h, 1nM = 1,852km, also sind 250kt = 463km/h

Die Sammlung aller Gesetze und Verordnungen zum deutschen Luftrecht:

[Luftrecht-online](#)

Bezugsquelle für Luftfahrtliteratur, insbesondere für ICAO-Karten ist z. B.:

**Firma**

**R. Eisenschmidt GmbH**

Postfach 12 66

63324 Egelsbach - Flugplatz 1

Tel.: 06103 / 20 59 60

Mail: [info@eisenschmidt.de](mailto:info@eisenschmidt.de)

HP: [www.eisenschmidt.de](http://www.eisenschmidt.de)

Stand: 27.01.2004