

helfen. Seitdem verlangt § 19b LuftVG von einem Flughafenunternehmen z. B., daß es seine Anlagen baulich und technisch sichert, Fracht sicher transportiert und lagert, nicht allgemein zugängliche Bereiche vor Unbefugten abschirmt und konkret bedrohte Flugzeuge auf Sicherheitspositionen verbringt, ver- und entsorgt und entlädt. Diese Pflichten bilden den Gegenstand der Arbeit Frank Czajas; er kann dabei auf ein Rechtsgutachten Fritz *Ossenbühl*s (Eigensicherung und hoheitliche Gefahrenabwehr) aus dem Jahre 1981 zurückgreifen. Während *Ossenbühl* die umstrittensten der neuen Mitwirkungspflichten – der Pflichten, konkret bedrohte Flugzeuge auf eine sichere Position zu bringen, zu entladen, zu ent- und zu versorgen – als verfassungswidrig einstufte, vermeidet *Czaja* dieses Verdikt. Bei näherem Hinsehen ergibt sich aber, daß die Standpunkte beider Autoren gar nicht weit auseinanderliegen: *Ossenbühl* rechnet die Pflicht, auch nach erfolgter Bombendrohung stets zur Gefahrenabwehr beizutragen, zum Inhalt des § 19b LuftVG; dies verstoße gegen Art. 33 Abs. 4 GG, wonach der Staat Beamte einsetzen muß, wenn er risikoreiche Gefahren bekämpft. *Czaja* dagegen legt § 19b LuftVG von vornherein restriktiv dahin aus, daß die Norm im Falle einer konkreten Gefahr keine Mitwirkung verlange, sobald dies Mitarbeiter des Flughafens gefährde. Beide Autoren stimmen im Ergebnis also überein, daß bei konkreter Bedrohung eine Hilfespflicht des Flughafenbetreibers ausscheidet, falls seine Leute dabei in Gefahr kämen: Diese Gefahrenabwehr sei allein Aufgabe der hierzu berufenen staatlichen Behörden. Man mag gegen *Czaja* einwenden können, eine solche Gefährdung lasse sich praktisch kaum einmal ausschließen, wenn eine Bombendrohung vorliegt – für seine Ansicht spricht immerhin, daß die Flughafenbetreiber jedenfalls mitwirken müssen, soweit dies für ihr Personal gefahrlos und deshalb zumutbar bleibt: So kann jedem Einzelfall gesondert Rechnung getragen werden.

Frank Czajas Arbeit ist lesenswert. Sie erörtert sorgfältig die Pflichten des Flughafenunternehmens, ordnet sie ein in das überrückkommene Verantwortlichkeitssystem des allgemeinen Polizeirechts und würdigt ausführlich, unter welchen verfassungsrechtlichen Anforderungen der Gesetzgeber die Flughafenbetreiber in die staatliche Gefahrenabwehr einbinden darf, auch wenn diese Unternehmen im polizeirechtlichen Sinn weder Handlungs- noch Zustandsverantwortliche sind – sondern selbst Opfer der meist politisch motivierten Anschläge. *Czaja* trennt dazu theoretisch klar die sog. Eigensicherungspflicht von einer Indienstnahme Privater für staatliche Aufgaben. Die Eigensicherungspflicht bezwecke zwar mehr, als das eigene Eigentum zu sichern: Auch Fluggäste sollen vor Schaden bewahrt werden. *Czaja* will die Eigensicherungspflicht aber auf Maßnahmen zur Gefahrenvorsorge beschränkt wissen, während die Abwehr einer schon eingetretenen Gefahr als von Haus aus staatliche Aufgabe grundsätzlich vom Staat selbst zu bekämpfen sei; Private dürfe er dazu allenfalls durch Indienstnahme heranziehen. Die Einbindung der Flughafengesellschaften durch § 19b LuftVG ist für *Czaja* danach teilweise Eigensicherungspflicht, teilweise Indienstnahme. Keine Eigensicherungspflicht, sondern allein Indienstnahme sind folgerichtig die Verpflichtungen, bedrohte Flugzeuge auf Sicherheitspositionen zu schaffen, zu entladen, zu ent- und zu versorgen, denn hier muß der Staat eine konkrete Gefahr abwehren.

Die wichtige Frage, ob der Staat dem Flughafenunternehmer dessen Mehrkosten erstatten muß, ist mit dieser Einordnung noch nicht beantwortet. Denn eine Indienstnahme Privater kann entschädigungslos rechtmäßig sein, wenn dies sachlich gerechtfertigt ist und den Belasteten nicht übermäßig beschwert. § 19b Abs. 3 Satz 2 LuftVG versagt dem Unternehmer eine staatliche Vergütung dafür, daß er einem bedrohten Flugzeug vorschriftsgemäß Hilfe leistet. Nach Czajas Lösung ist dies unbedenklich: Weil das Gesetz den Unternehmer nicht zwingt, seine Mitarbeiter einer Gefahr auszusetzen, braucht er ihnen auch keine Gefahrenzulage zu zahlen; ins Gewicht fallende Mehrkosten entstehen also nicht. Czajas Ergebnis ist in sich stimmig, und es zeigt eine Schwäche der gesetzlichen Regelung: Die Fälle, in denen ein bedrohtes Flugzeug vom Unternehmer auf eine Sicherungsposition verbracht, ver- und entsorgt und entladen werden kann, ohne daß dies sein Personal in Gefahr bringt, werden so häufig nicht sein.

Wiss. Assistent Dr. Martin *Ibler*, Göttingen

Frank Czaja: Eigensicherungspflichten von Verkehrsflughäfen. Die Beteiligung der Verkehrsflughäfen an der Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs. Schriften zum Luft- und Weltraumrecht. Bd. 13. Carl Heymanns Verlag, Köln/Berlin/Bonn/München. 191 S. 85,- DM.

1980 reagierte der Bundesgesetzgeber auf den Anstieg der Flugzeugentführungen und der Bombenattentate auf Flughäfen: Das 9. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz verpflichtete u. a. die Flughafenunternehmen, bei der Abwehr solcher Gefahren mitzu-