

# Ein globalgeschichtlicher Essay zur Luftthoheit

BENOIT VAILLOT 

Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machten es Fortschritte in der Luftfahrt zunehmend möglich, in der Luft zu reisen. Manche Denker sahen in den Fluggeräten Werkzeuge für die baldige Befreiung der Menschheit von jeglichen Grenzen, die trennen und die insbesondere Frieden und Handel behindern. So wurde die Luftfahrt gemeinhin mit Internationalismus in Verbindung gebracht, da sie diesen ermöglichte.<sup>1</sup> Diese Hoffnung der ersten Luftfahrer war für die Staaten allerdings ein Albtraum, denn der internationale Luftverkehr stellte sie mit fortschreitender technischer Entwicklung vor ernstzunehmende Herausforderungen. Die Bedrohungen, mit denen diese völlig neue Form der Mobilität einherging, waren für die Staaten schwerwiegend, da der Luftverkehr nicht zu ihrem Hoheitsgebiet zählte.<sup>2</sup> Sowohl in Nordamerika als auch in Europa, insbesondere in den Pioniernationen Frankreich und Deutschland, nahm die Zahl der Fahrzeuge im Luftverkehr, wie nicht lenkbare Ballons, später Luftschiffe oder Flugzeuge, beträchtlich zu. An der Wende zum 20. Jahrhundert war der Himmel mehr und mehr von diesen neuen Luftfahrzeugen bevölkert, mithilfe derer sich Piloten über die Grenzen von Hoheitsgebieten hinwegsetzen konnten. Ausländische Piloten konnten nunmehr ein Staatsgebiet überfliegen und, so fürchtete man, Schmuggelware einführen oder gar Spionage betreiben.

Vom Ende des 19. Jahrhunderts an kam es vor allem in Europa und in geringerem Maße in Nordamerika zu einer exponentiellen Zunahme von Zwischenfällen im Luftraum, an denen Fluggeräte beteiligt waren. Für die Regierungen war der Umgang mit solchen Vorfällen damals schwierig, denn zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als der Status der Erdatmosphäre noch nicht rechtlich geregelt war, stellten diese keine territorialen Verletzungen dar. Derlei Vorkommnisse führten zu internationalen Spannungen. Die Regierungen Frankreichs und Deutschlands sahen sich mit zahlreichen Zwischenfällen konfrontiert, von denen einige, heute in Vergessenheit geratene, schwerwiegend genug waren, um als *casus belli* gelten zu können. Solche Probleme mussten von Fall zu Fall gelöst wer-

1 Waqar H. Zaidi: Aviation Will Either Destroy or Save Our Civilization. Proposals for the International Control of Aviation, 1920-45, in: Journal of Contemporary History 46, 2011, S. 150-178.

2 Siehe Paul de Geouffre de La Pradelle: Les frontières de l'air, Leiden 1955.

den und wurden damit zu Beispielen für die Beilegung von Zwischenfällen im Luftraum. Damit brachten sie am Vorabend des Ersten Weltkriegs ein Konzept hervor, das heute allgemein anerkannt und verbreitet ist, das Konzept eines nationalen Luftraums.

Ein spezielles Luftrecht wurde in einem scheinbar rechtlichen Vakuum konstituiert, allerdings ruht dessen theoretische Basis auf drei Arten rechtlicher Traditionen: dem seit mehreren Jahrhunderten geltenden Seerecht, der Souveränität des Nationalstaats, die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts behauptete, und den diplomatischen Praktiken bei der Regelung von Grenzzwischenfällen, wobei insbesondere die französische und deutsche Staatskanzlei agierten.

Das Seerecht bildete den gedanklichen Rahmen für erste Überlegungen zur Entwicklung eines Luftrechts. Diese orientierten sich teilweise sogar an den im 17. Jahrhundert geführten Debatten zu den Konzepten eines *mare liberum* (freies Meer) und eines *mare clausum* (geschlossenes Meer), wobei Ersterem Vorrang eingeräumt wurde.<sup>3</sup> Die Fragen zur Souveränität hingegen wurden von Überlegungen der Staatsrechtler geprägt, die diese eng mit der Staatsgewalt verknüpften. Im Zeitalter der Nationalismen machten viele Verfassungsrechtler und Publizisten dieses Konzept zu einem Werkzeug im Dienste des Nationalstaats.<sup>4</sup> Die deutsch-französische Grenze von 1871 war dabei ein echtes Laboratorium für Souveränität und ein Experimentierfeld für neue Vorkehrungen zur Kontrolle des Verkehrs.<sup>5</sup> Im Übrigen erfolgte die Erfindung des Konzepts eines nationalen Luftraums im Kontext besonderer internationaler und geopolitischer Beziehungen, in denen Grenzgebiete zu äußerst sensiblen Territorien wurden, da sich hier militärische Verteidigungsanlagen konzentrierten. Bei einer Verschärfung der Spannungen waren die Staatskanzleien jedoch stets um Kompromisse bemüht und suchten nach pragmatischen Konfliktlösungen durch direkte Intervention, wie der regelmäßige diplomatische Austausch in Sachen Grenzzwischenfälle zeigt.<sup>6</sup>

3 Monica Brito Veira: *Liberum vs. Mare Clausum: Grotius', Freitas', and Selden's Debate on Dominion over the Seas*, in: *Journal of the History of Ideas* 3, 2003, S. 361-377; C. G. Roelofsen: *The Sources of Mare Liberum. The Contested Origins of the Doctrine of the Freedom of the Seas*, in: *International Law and Its Sources*, hg. von Wybo P. Heere, Antwerpen 1988, S. 93-124.

4 Philip G. Roeder: *Where Nation-States Come From. Institutional Change in the Age of Nationalism*, Princeton 2007.

5 Benoît Vaillot: *Aux portes de la nation. Une histoire par en bas de la frontière franco-allemande (1871-1914)*, Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde in Geschichte, European University Institute (Florenz), verteidigt am 8. Oktober 2021.

6 Siehe die im Rahmen der oben genannten Dissertation erstellte Datenbank für den

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war es daher wenig überraschend, dass die Idee von der Lufthoheit größtenteils mit Blick auf die deutsch-französische Grenze entwickelt wurde, die wichtigste in der Geschichte der internationalen Beziehungen seit den Westfälischen Verträgen, laut Richard Hartshorne.<sup>7</sup>

Im Folgenden werden einige weniger beachtete Aspekte analysiert, nämlich die Ursprünge der Lufthoheit, und dies aus globalgeschichtlicher Perspektive. Auf der Grundlage erster juristischer Überlegungen zum Thema und ausgehend von französischen und deutschen diplomatischen Archiven und Pressequellen wird die Entstehungsgeschichte des nationalen Luftraums nachgezeichnet, indem Zwischenfälle in der Luft untersucht werden, die diesen wiederum begründeten.<sup>8</sup> Es soll gezeigt werden, wie das Konzept der Lufthoheit erstmalig in Frankreich und Deutschland erfunden, entwickelt und angewandt wurde, bevor es sich auf ganz Europa und später auf die Welt ausdehnte. Das Konzept des Luftraums wurde im Laufe seiner Entwicklung auf unterschiedliche Kategorien und Aktionsfelder erweitert, während sich die rechtlich-politischen Überlegungen, die zunächst von der Idee des nationalen Raums ausgingen, in dem Maße internationalisierten, wie verschiedene Akteure dieses Konzept zu diskutieren begannen. Letztendlich fand es schnell Anwendung: Das Prinzip von der Erweiterung der Staatsgewalt auf die Erdatmosphäre machten sich die Nationen schnell zu eigen, und die jeweiligen Regierungen sahen sich veranlasst, sich auf die Schaffung eines nationalen Luftraums zu verständigen.

deutsch-französischen Fall zwischen 1871 und 1914: <https://border1871.eu/database> (letzter Zugriff 16. 6. 2023).

- 7 Richard Hartshorne: *The Franco-German Boundary of 1871*, in: *World Politics* 2, 1950, S. 209-250, hier S. 210: »In the history of wars and diplomacy in the Western state system of the past several centuries, the most important single boundary is surely that of northeastern France«.
- 8 Archives diplomatiques (AD, La Courneuve), 131 CPCOM 113, *Aéronefs et ballons 1904-1914*; Bundesarchiv (BA, Berlin und Freiburg), PH 9-V/136, *Grenzüberschreitungen. Grenzübertretungen durch Angehörige des deutschen Heeres aus der Luft, besonders Verbote und Verhaltensmaßregeln. Erlasse des Preußischen Kriegsministeriums 1904-1914*; PH 9-V/137, *Grenzüberschreitungen, Flieger, 1913*; PH 9-v/138, *Abfliegen und Auffinden von Luftfahrzeugen. Notlandungen und Grenzübertretungen, 1902-1914*; PH 9-V/139, *Unfälle Luftschiffe 1912-1915*; r 901/18883 und 18884, *Zollamtliche Behandlung der Luftfahrzeuge 1909-1914*.

1. *Der Himmel als res communis omnium*

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts war der Luftraum aus Sicht des Völkerrechts *res communis omnium*, also Gemeinschaftssache, die sich niemand aneignen kann. Mehrere Juristen, darunter Enrico Catellani oder Paul Fauchille, diskutierten, kritisierten und konzipierten die Grundlagen eines Luftrechts, doch stimmten sie nur genau darin überein, dass ein solches Recht zur Regulierung des Flugverkehrs erforderlich sei. Sie trafen sich regelmäßig auf Kongressen, schlossen sich zu einem internationalen Rechtskomitee für Luftfahrt zusammen und gaben ab 1910 die *Revue juridique internationale de locomotion aérienne* heraus, in der alle den Luftverkehr betreffenden Themen in rechtlicher Sicht behandelt wurden. Dabei ging es um nichts Geringeres als die Frage, ob Staaten über die Hoheit in der Luft verfügen, wie dies zu Lande und zu Wasser galt und welchen Grundsätzen der internationale Verkehr von Luftfahrzeugen in der Erdatmosphäre zu Friedenszeiten unterliegen sollte.<sup>9</sup>

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeichneten sich in transnationalen Rechtsfragen verschiedene Tendenzen ab, wobei manche dominierten. Die überwältigende Mehrheit der europäischen Juristen, wahre Anwälte der Luftfahrt, vertrat die Ansicht, die Luft falle nicht unter das Recht der staatlichen Hoheit: Dem Staat könne hier keine Souveränität zuerkannt werden, da er nicht über einen festen und dauerhaften materiellen Besitz der Erdatmosphäre verfügen könne. Die Bewegungsfreiheit unterlag daher theoretisch keinerlei Einschränkungen. Dennoch sprach fast kein Jurist dem Staat das Recht ab, den Flugverkehr über militärischen Anlagen zu verbieten, um Spionage zu verhindern.<sup>10</sup> Sowohl private als auch öffentliche Luftfahrzeuge unterlagen nur den Gesetzen des Landes, dessen Flagge sie trugen, wie es auch für Schiffe in internationalen Gewässern galt. Diese Position wurde insbesondere von der französischen, schweizerischen und belgischen Rechtslehre vertreten.<sup>11</sup> Ihr ideeller Anführer, der

9 Amedeo Giannini: La souveraineté des États sur l'espace aérien, in: *Droit Aérien. Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne* 15, 1931, S. 1-10.

10 Norman Bentwich: Espionage and Scientific Invention, in: *Journal of the Society of Comparative Legislation* 10, 1909, S. 243-249.

11 Paul Fauchille: La circulation aérienne et le droit des États en temps de paix, in: *Revue Générale de Droit International Public*, 1910, S. 55-62; Friedrich Meili: *Bal-lons, Flugmaschinen und Jurisprudenz*, Frankfurt a. M. 1909; ders.: *Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft*. Vortrag gehalten in der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre, Berlin 1909; ders.: *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht*, Zürich 1908.

Franzose Paul Fauchille, legte 1901 als Erster einen Entwurf zur Regulierung des Luftraums und des Verkehrs von Luftfahrzeugen vor.<sup>12</sup>

Die Befürworter der Souveränität im Luftraum waren damals in der Minderheit, hauptsächlich weil dies den internationalen Flugverkehr einschränkte. Diese Position bildete allerdings den Kern der deutschen, italienischen, britischen und US-amerikanischen Rechtsdoktrin.<sup>13</sup> Die Hoheit des Staates über das eigene Territorium erstreckte sich demnach auf alles, was darüber liegt. Enrico Catellani formulierte dies vermutlich am deutlichsten: »Im Luftraum über einem Staat strahlt die souveräne Autorität des Staates ohne Höhenbegrenzung so weit aus, wie es erforderlich ist, um die volle Hoheit über das darunter liegende Gebiet zu gewährleisten.«<sup>14</sup> Analog zur geltenden Regelung in Hoheitsgewässern haben private Flugzeuge bestenfalls ein Überflugrecht. Der Flugverkehr war somit nur über internationalen Gewässern frei.

Eine Zwischenposition schlug vor, die Atmosphäre in zwei Schichten zu unterteilen, deren erste der Hoheit des Staates unterstehe, während in der zweiten völlige Bewegungsfreiheit herrsche.<sup>15</sup> Dies wäre eine Übertragung des Seerechts auf den Luftraum, also eine Unterscheidung zwischen territorialem und internationalem Luftraum. Eine solche Grenzziehung wäre offenkundig willkürlich, daher schlugen einige Juristen vor, das Kriterium *potestas terrae finitur ubi finitur armorum* zu übernehmen, das für die Abgrenzung territorialer Gewässer galt: Die Hoheit in der Luft sollte dort enden, wo Luftfahrzeuge außerhalb der Reichweite von Waffen fliegen. In einer Zeit, da die Waffenindustrie bereits in der Lage war, Kanonen mit einer Reichweite von fast zehn Kilometern zu produzieren, während das Fliegen in einer solchen Höhe noch nicht möglich war, würde damit in der Praxis der internationale Luftverkehr in Gänze untersagt.<sup>16</sup>

12 Paul Fauchille: *Le Domaine aérien et le régime juridique des aérostats*, Paris 1901.

13 Courtney Kenny: *Law of the Air*, in: *Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht* 4, 1910, S. 472; Franz Peucker: *Luftschiffahrtrecht*, Grünberg 1910; Ernst Zitelmann: *Luftschiffahrtsrecht*, in: *Zeitschrift für internationales Privat- und Öffentliches Recht* 19, 1909, S. 458; Christian Meurer: *Luftschiffahrtsrecht*, Berlin 1909; Friedrich Grünwald: *Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung*, Hannover 1908. Es wurden keine Nachweise zu rechtlichen Überlegungen seitens russischer Juristen gefunden, doch lassen Maßnahmen, die ab den 1900er Jahren in Russland ergriffen wurden, sowie die in der Sowjetunion ab den 1920er Jahren vorherrschende Doktrin vermuten, dass russische Juristen die staatliche Souveränität in der Luft bereits in den 1900er Jahren verteidigten.

14 Enrico Catellani: *Il diritto aereo*, Turin 1911.

15 Giannini: *La souveraineté des États* (Anm. 9).

16 Lage Staël von Holstein: *The Regulation of the Air War*, Den Haag 1911.

Selbst wenn den Staaten die Lufthoheit zugestanden worden wäre, hätten sie diese zu Beginn des 20. Jahrhunderts kaum ausüben können, da sie damals nicht in der Lage waren, Luftfahrzeuge abzufangen (nicht einmal, sie zu orten). Aus diesem Grunde konnte die Souveränität – in Theorie und in der Praxis – nur bei einer Landung der Fluggeräte ausgeübt werden, also wenn sich die Piloten *auf* dem Staatsgebiet befanden, nicht aber *darüber*. Der Staat beschränkte sich somit darauf, die Sicherheit der Luftfahrzeuge zu kontrollieren sowie Piloten und Besatzungen zu überwachen, indem er den Betrieb der Fluggeräte regulierte.<sup>17</sup>

Die Regierungen befürchteten, ausländische Militärs an Bord der Luftfahrzeuge könnten die Gelegenheit zur Spionage nutzen, was die »Spionage-Manie« in der Presse anheizte. Wir wissen heute, dass der deutsche Generalstab Nutzen aus Informationen von Piloten zog, deren Luftfahrzeuge angeblich abgetrieben wurden oder die vorgeblich aus touristischen Gründen über französisches Gebiet vordrangen.<sup>18</sup> Häufig nahmen die Besatzungen Kameras mit an Bord, um Reiseerinnerungen festzuhalten oder Luftaufnahmen zu veröffentlichen, die von der Öffentlichkeit geschätzt wurden, die aber auch Informationen von Belang für die nationale Verteidigung enthalten konnten. Bereits zum Ende des 19. Jahrhunderts war es möglich, bis aus einer Höhe von tausend Metern gestochen scharfe fotografische Aufnahmen zu machen.<sup>19</sup> Aus diesem Grund wurde in alle nationalen Vorschriften das Verbot zum Mitführen von Fotoapparaten an Bord aufgenommen (siehe unten).

## 2. Häufung von Zwischenfällen in der Luft

Vom Ende der 1900er Jahre an kam es zunehmend zu Zwischenfällen in der Luft, insbesondere entlang des Rheingrabens, wo sich die Verteidigungsanlagen von Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden konzentrierten. Allein im Jahr 1908 zählte die französische Presse mehrere Dutzende Ballons aus Deutschland über französischem Gebiet – man sprach von einer »Invasion«. Die beteiligten Luftfahrzeuge waren entweder von Militärs bemannt oder wurden immer häufiger aus der Ferne gelenkt. So war es möglich, ein bestimmtes Gebiet zu überfliegen und für die Armee interessante Ortungen vorzunehmen. Theoretisch

17 Guillaume Desouches: *Réglementation de la navigation aérienne*, Paris 1910.

18 BA, PH 9-V/136, Grenzüberschreitungen. Grenzübertretungen durch Angehörige des deutschen Heeres aus der Luft, besonders Verbote und Verhaltensmaßregeln, 1904-1914.

19 Gaston Tissandier: *La photographie en ballon*, Paris 1886.

kann das Überfliegen eines Staatsterritoriums nicht verhindert werden, vor allem, wenn die Piloten geistesgegenwärtig genug waren, keine Fotoausrüstung mit sich zu führen – für den Fall einer Notlandung.

Hier stand das Überleben des Nationalstaats in seiner bisherigen Stauiierung auf dem Spiel, denn die Fortschritte der Luftfahrt und die fehlende Regulierung des Flugverkehrs brachten auf mittlere Sicht die Verhinderung der nationalen Verteidigung mit sich. Dies beschrieb der Schriftsteller Paul Scheerbart 1909 in einem Zukunftsroman.<sup>20</sup> Die Möglichkeit, von jedem beliebigen Punkt aus in das Hoheitsgebiet einzufliegen, verschiebt die Grenzen der Lufthoheit bis hin zur Reichweite des Luftfahrzeugs. So beklagte sich die Schweizer Regierung regelmäßig darüber, dass Zeppeline, die wenige Kilometer von ihrer Grenze entfernt in Friedrichshafen produziert wurden, immer wieder über ihr Hoheitsgebiet flogen und ihre Souveränität bedrohten.<sup>21</sup>

Eine erste Form staatlicher Selbstbehauptung in der Luft war die Erhebung von Zollgebühren auf Luftfahrzeuge, die freiwillig oder unfreiwillig auf dem eigenen Territorium landen. Russland war in dieser Hinsicht Pionier, indem es 1904 ein Embargo gegen einen deutschen Ballon nach dessen Landung in Kiew verhängte, weil die Besatzung nicht nachweisen konnte, Zollgebühren für dessen Bestandteile entrichtet zu haben. Dieselbe Politik wurde 1908 gegenüber deutschen Piloten angewendet, dieses Mal in Petrokov (heute Piotrków Trybunalski in Polen). Von 1909 an bezog sich die französische Regierung offen auf den russischen Präzedenzfall, um deutsche Piloten vom Überfliegen Frankreichs abzuhalten. So wurden deutsche Ballons, die auf französischem Hoheitsgebiet landeten, auf der Basis ihrer Bestandteile besteuert: Auf jedes einzelne Element (Seil, Leinwand, Weide, Holz, Metall usw.) wurden prohibitive Zölle erhoben.<sup>22</sup> Die Piloten mussten zudem ihre Identität und ihren militärischen Rang offenlegen und erklären, dass der Zweck ihrer Reise touristischer oder wissenschaftlicher Natur sei und keine Gefahr für die nationale Sicherheit darstelle. Diese proaktive Politik seitens Russlands oder Frankreichs sorgte dafür, dass das Eindringen auf dem Luftweg drastisch zurückging, wenn auch nicht ganz beendet wurde.

20 Paul Scheerbart: Die Entwicklung des Luftmilitarismus und die Auflösung der europäischen Land-Heere, Festungen und Seefloten. Eine Flugschrift, Berlin 1909.

21 BA, PH 9-v/136, Grenzüberschreitungen. Grenzübertretungen durch Angehörige des deutschen Heeres aus der Luft, besonders Verbote und Verhaltensmaßregeln, 1904-1914.

22 AD, 131 CPCOM 113, Schreiben des Außenministers an den Finanzminister, 10. September 1908; Rundschreiben des Innenministers, 12. März 1909; Vermerk des Außenministeriums, 6. April 1909; BA, R 901/18883 und 18884, Zollamtliche Behandlung der Luftfahrzeuge, 1909-1914.

Die europäischen Diplomaten befürchteten, dass die sich häufenden Landungen von Luftfahrzeugen, an deren Steuer ausländische Militärs saßen, letztendlich schwerwiegende Ereignisse provozieren könnten. Tatsächlich landeten im Rahmen eines Wettbewerbs französische Piloten in der Nähe von Berlin, wie etwa am 8. Dezember 1908 Georges Bellanger, ein Militärpilot und Luftfahrtpionier. Dies bedeutete, dass es technisch möglich war, von Paris aus das Herz Deutschlands aus der Luft zu erreichen. Diese Perspektive war beunruhigend zu einem Zeitpunkt, da die französische Armee erfolgreich mit Bombardements aus der Luft experimentierte und Rudolf Martin in seinem Zukunftsroman *Berlin – Bagdad*<sup>23</sup> eine solche Luftbombardierung Berlins schilderte. In den meisten europäischen Staaten wurden daraufhin verschiedene Regulierungsmaßnahmen eingeführt, um derartige Vorfälle zu verhindern, darunter Anweisungen an zivile und militärische Behörden, wie im Falle einer Landung auf ihrem Territorium zu verfahren sei.

Diese Maßnahmen waren jedoch weder von Dauer noch völkerrechtlich bindend; es gab nach wie vor kein Abkommen zum grenzüberschreitenden Flugverkehr.<sup>24</sup> Mehr noch, sie beschränkten sich meist darauf, das Überfliegen von Privateigentum zu erlauben<sup>25</sup> – denn das Recht der einzelnen Staaten erkannte bislang mehr oder weniger an, dass der Eigentümer eines Grundstücks alles besitzt, was über seinem Gelände liegt, gemäß der Maxime *cuius est solum eius est usque ad coelum*, wie sie der Glossator Accursius im 13. Jahrhundert formulierte. Daher lud die französische Regierung vom 18. Mai bis 28. Juni 1910 zu einer internationalen Luftfahrtkonferenz in Paris ein, um ein Abkommen zum Flugverkehr zu erarbeiten. Neben Deutschland nahmen Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Großbritannien, Italien, Monaco, die Niederlande, Portugal, Rumänien, das Russische Reich, Serbien, Schweden, die Schweiz und das Osmanische Reich daran teil. Die Abwesenheit der Vereinigten Staaten von Amerika ist vermutlich damit zu erklären, dass diese aufgrund ihres riesigen Territoriums für problematische Zwischenfälle in der Luft weniger anfällig waren.

Es ging darum, dass ein bisher von Juristen transnational gedachtes Thema von den Staaten auf internationaler Ebene gelöst werden sollte. Wie Johanna F. Lycklama in Nijeholt zutreffend formulierte, lautete die

23 Rudolf Martin: *Berlin – Bagdad. Das deutsche Weltreich im Zeitalter der Luftschiffahrt 1910-1931*, Stuttgart und Leipzig 1907.

24 AD, 131 CPCOM 113 Schreiben des Kriegsministers an den Außenminister, 5. Januar 1909.

25 Siehe Stuart Banner: *Who Owns the Sky? The Struggle to Control Airspace from the Wright Brothers On*, Cambridge 2008.

Frage weniger, ob der Staat über Autorität in der Luft verfüge, sondern über welche Autorität und bis zu welcher Höhe.<sup>26</sup> Deutschland entsandte eine große Delegation zu dieser Konferenz mit dem Ziel, eine Lösung für die zahlreichen Zwischenfälle in der Luft zu finden, die seine diplomatischen Beziehungen zu allen Nachbarn belasteten. Jeder Staat schlug eine Definition des Luftraums vor, die zwei Anforderungen gleichzeitig genügen sollte: den Flugverkehr ermöglichen und zugleich nationale Sicherheit gewährleisten.<sup>27</sup> Die verschiedenen Positionen führten letztendlich zu ähnlichen Schlussfolgerungen. Entweder die Freiheit der Luft blieb unangetastet, doch konnte sie von jedem Staat im Interesse seiner Verteidigung über seinem Hoheitsgebiet eingeschränkt werden, oder der Staat verfügte über die absolute Lufthoheit über seinem Gebiet, konnte aber den Überflug harmloser ausländischer Luftfahrzeuge nicht verbieten.

Die Pariser Konferenz von 1910 erwies sich jedoch als Misserfolg, da sie zu keinerlei Abkommen zum Flugverkehr führte. Tatsächlich war es nicht möglich, sich über die prinzipielle Frage hinsichtlich des rechtlichen Status des Luftraums zu einigen.<sup>28</sup> Als Grund für das Scheitern wird häufig die Unnachgiebigkeit Großbritanniens angeführt, das für sich die absolute Souveränität über seinem Hoheitsgebiet und somit die Möglichkeit beanspruchte, dort jeglichen Flugverkehr zu verbieten. Etwas allgemeiner kann man sagen, dass die Diplomaten, die sich um die Lösung von Problemen im Luftverkehr bemühten, von Aufschwung und Fortschritt der Luftfahrt überrumpelt worden waren und daher nicht in ihr Kalkül miteinbezogen, dass die Frage zum Kriegsrecht in der Luft ungelöst blieb. Die Teilnehmer beschränkten sich darauf, den Wunsch nach der Einrichtung einer Internationalen Kommission für Flugnavigation zu äußern – der erst nach dem Ersten Weltkrieg verwirklicht wurde.

Die in Paris begonnenen Diskussionen wurden jedoch bei internationalen Juristen-Treffen fortgesetzt. Die Fortschritte in der Luftfahrt, insbesondere die zunehmende Manövrierfähigkeit der Fluggeräte, überzeugten immer mehr Juristen davon, dass den Staaten die Lufthoheit über ihr Territorium zuerkannt werden müsse. Hatten sich die Juristen noch zu Beginn der 1900er Jahre ganz überwiegend für die Freiheit des Luftverkehrs ausgesprochen, war dies zu Beginn der 1910er Jahre angesichts des technischen Fortschritts nicht mehr der Fall. So hatte beispiels-

26 Johanna F. Lycklama in Nijeholt: *Air Sovereignty*, Den Haag 1910.

27 Giannini: *La souveraineté des États* (Anm. 9).

28 Es wurde jedoch ein Entwurf mit 55 Artikeln und drei Anhängen verfasst. Peter H. Sand und Jorge de Sousa Freitas: *An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War*, in: *McGill Law Journal* 7, 1944, S. 29-42.

weise das Institut für Internationales Recht während seiner Tagung in Brüssel 1902 den Grundsatz der Luftfreiheit verabschiedet, doch bei der Tagung in Madrid 1911 war diese Frage strittig und wurde nicht erneut bestätigt.<sup>29</sup> Parallel dazu lud das Internationale Rechtskomitee zwischen 1911 und 1913 dreimal zu Kongressen ein, ohne sich auf einen gemeinsamen Standpunkt einigen zu können. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs gab es beim Prinzip der staatlichen Lufthoheit Fortschritte.

### 3. Nationale Aneignung der Luftfahrt

Neben den Überlegungen zum rechtlichen Status der Lufthoheit zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die allgemeine Wahrnehmung dieses Themas von Interesse, denn es erzeugte Emotionen und psychologische Reaktionen, die untrennbar damit verbunden waren.<sup>30</sup> Die Bevölkerung war sich durchaus der Herausforderungen bewusst, die mit der Luftfahrt einhergingen, und beteiligte sich an der Einbeziehung der Lufthoheit in den Interventionsbereich des Nationalstaats. Ein schwerer Zwischenfall in Lunéville am 3. April 1913 ließ die Umriss dieses Problems für Frankreich und Deutschland klar erkennen und sollte den Abschluss eines grundlegenden bilateralen Abkommens beschleunigen.

Die Bevölkerungen begriffen sehr rasch, welche potenzielle Bedrohung von Luftfahrzeugen für die nationale Verteidigung ausgehen konnte. Nach Erscheinen des Buchs von H. G. Wells *The War in the Air* (deutsch *Der Luftkrieg*) im Jahr 1908, das sofort in zahlreiche Sprachen übersetzt wurde, griffen die Boulevardzeitungen in ganz Europa das Thema einer Invasion aus der Luft auf. Die Überquerung des Ärmelkanals durch den französischen Flieger Louis Blériot 1909 bedeutete ungeachtet der Entente cordiale ein nationales Trauma für Großbritannien: Die Briten erkannten, dass sie trotz ihrer starken Marine nicht mehr auf einer uneinnehmbaren Insel lebten.<sup>31</sup> Hatten noch die ersten Luftschiffer, die zwischen Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang der 1900er Jahre auf fremdem Territorium gelandet waren, in der Presse stets vom freundlichen Empfang berichtet, der ihnen dort bereitet wurde, sprachen dieselben in späteren Jahren von Feindseligkeit, die ihnen entgegenschlug. Sie galten der Bevölkerung umgehend als Spione und wurden

29 Geouffre de La Pradelle: *Les frontières de l'air* (Anm. 2).

30 Henry Cord Meyer und John Duggan: *Airships in International Affairs, 1890-1940*, Basingstoke 2001, S. 1-18.

31 Alfred Gollin: *The Impact of Air Power on the British People and Their Government, 1909-1914*, Basingstoke 1989.

wie Verbrecher an die Behörden ausgeliefert, während ihre Fluggeräte meist beschädigt oder zerstört wurden, um eine mögliche Flucht zu verhindern. Um die 1910er Jahre war die Bewunderung der Angst gewichen.

An dieser veränderten Wahrnehmung war die Militarisierung des Flugverkehrs nicht unbeteiligt, insbesondere in Frankreich und Deutschland.<sup>32</sup> Der Einsatz fortschrittlicher Technologien bedeutete im Falle eines Krieges Vorteile und hatte zugleich abschreckende Wirkung auf die Bevölkerung. Die Armeen inszenierten ihre Eroberung der Lüfte, insbesondere an der deutsch-französischen Grenze, wo sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts die größte militärische Infrastruktur der Welt konzentrierte. Wettbewerbe in der Luft dienten daher oft als Vorwand für eine Machtdemonstration. Entweder sie wurden direkt von den Generalstäben organisiert oder die Teilnehmer waren fast ausschließlich Offiziere, die im Dienst verschiedener Hersteller antraten. So nahmen am großen internationalen Ballonwettbewerb 1908 in Brüssel Militärs aus ganz Europa teil.

Luftfahrzeuge fanden recht schnell Eingang in die nationalen Vorstellungswelten.<sup>33</sup> So erlangte der Zeppelin bekanntlich sehr früh einen großen Stellenwert in der deutschen Kultur.<sup>34</sup> Auch in Frankreich wurden Flugzeuge und Ballone zum nationalen Mythos: Den Zeppelin, Verkörperung der gefürchteten deutschen Militärmacht, standen auf französischer Seite die liebevoll »oiseaux de France« (Vögel Frankreichs) genannten Armeeflugzeuge gegenüber.<sup>35</sup> Diese Bezeichnung bezog sich auf ein revanchistisches Lied von 1885, das bis zum Ersten Weltkrieg populär war.<sup>36</sup>

In Lunéville kam es 1913 zu einem gravierenden deutsch-französischen Zwischenfall, der am Vorabend des Ersten Weltkriegs wahrscheinlich in der Luftfahrt der schwerste und für die Wahrnehmung der Bevölkerung der bedeutendste in Europa war. Am 3. April 1913 absolvierte das neueste Modell eines Zeppelins, der Z IV, seinen Testflug, um seine Eignung für

32 Stéphane Krill: Ein Zeppelin in Metz, in: Zeppelin und Frankreich. Szenen einer Hassliebe, hg. von Wolfgang Meighörner, Friedrichshafen 1998, S. 58-63.

33 A. Bowdoin Van Riper: Imagining Flight. Aviation and Popular Culture, College Station 2004.

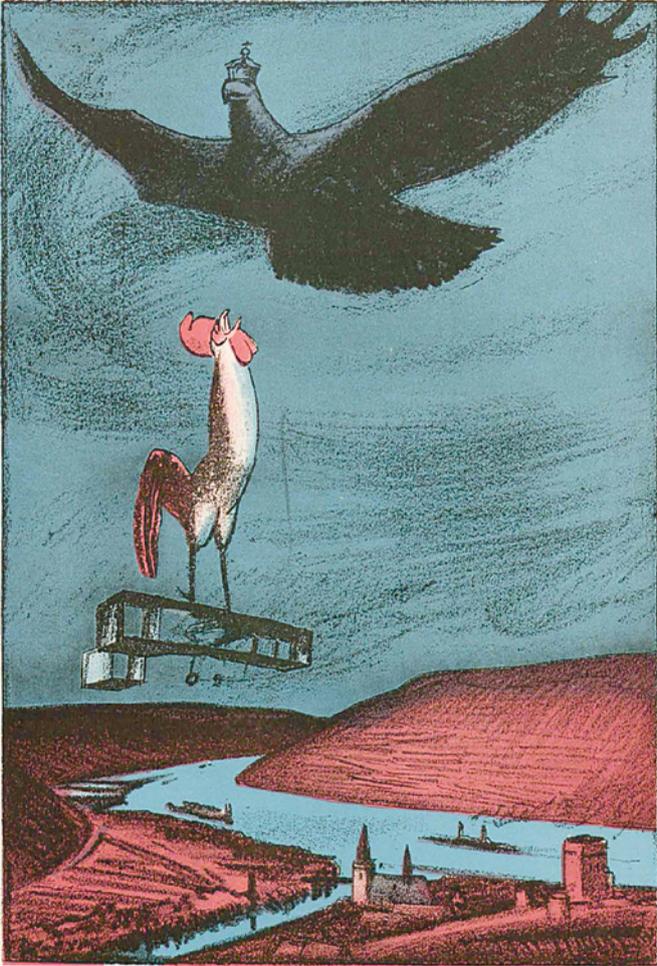
34 Guillaume de Syon: Zeppelin! Germany and the Airship, 1900-1939, Baltimore, 2002; Peter Fritzsche: A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination, Cambridge 1994.

35 »Ihr Herren Franzosen, ist jetzt der Gockel wirklich der König der Lüfte?«, in: Simplicissimus, 3. Juni 1912, S. 164 (siehe Abb. 1).

36 Camille Soubise, Frédéric Boissière: C'est un oiseau qui vient de France, 1885: <https://border1871.eu/manager/file/C%27est%20un%20oiseau%20qui%20vient%20de%20France.mp3?module=1&conf=sons&tree=0> (letzter Zugriff 16. 6. 2023).

„Ihr Herren Franzosen,

(Entwurf von Wilhelm Schulz)



Ist jetzt der Gockel wirklich der König der Lüfte?!

— 164 —

Abb.1: »Ihr Herren Franzosen, ist jetzt der Gockel wirklich der König der Lüfte?«  
Zeichnung von Wilhelm Schulz, Simplicissimus, 3. Juni 1912, S. 164.

die deutsche Luftwaffe zu erproben.<sup>37</sup> Während des Flugs kam es zu einer Reihe von Zwischenfällen und Schäden: Das Luftschiff wurde infolge des Windes stark abgetrieben und die Ballonhülle perforierte, was zu einem gefährlichen Gasverlust führte. Der Pilot bemerkte schließlich, dass er die Kontrolle über das Gerät verloren hatte, und überflog französisches Territorium. Da die Offiziere an Bord die genaue Position nicht kannten, versuchten sie, auf sicherem Terrain zu landen, um nicht in Spionageverdacht zu geraten. Aus Furcht vor Lynchjustiz wählten sie einen Ort, der dem Anschein nach ein Militärgelände war, wo sie Schutz bei der französischen Armee suchen wollten. Nicht ohne Mühe landete der Zeppelin also, wie sich später herausstellte, mitten auf dem Truppenübungsplatz von Lunéville, wo gerade eine Militärparade in Gange war.

Umgehend drängten sich die Menschen aus der Umgebung scharenweise um das Fluggerät. Die französischen Militärbehörden brachten ein ganzes Regiment auf, um die Sicherheit der Besatzung und des Fluggeräts zu gewährleisten.<sup>38</sup> Die zivilen Behörden nahmen erste Überprüfungen vor, befragten die Besatzung, besichtigten das Luftfahrzeug und nahmen Einsicht in die Bordunterlagen. Die Frage lautete, ob die Landung aus zwingender Notwendigkeit heraus erfolgte oder ob die Offiziere zu Spionagezwecken über französisches Hoheitsgebiet geflogen waren. Es wurde festgestellt, dass es sich tatsächlich um eine Notlandung handelte, doch machten die deutschen Offiziere keinen Hehl aus ihrer Unzufriedenheit, dass sie die eingehende Inspektion ihres Luftfahrzeugs zulassen mussten.<sup>39</sup> Die Konstruktion des Zeppelins war in der Tat ein bis dahin gut gehütetes militärisches Geheimnis, dessen sich die französische Armee nun bemächtigen konnte. Britische Ballonoffiziere reisten mit Genehmigung der französischen Regierung nach Lunéville, um das gestrandete Luftschiff zu inspizieren.<sup>40</sup> Einheimische Arbeiter nahmen umgehend erste Reparaturarbeiten vor. Die französische Regierung erlaubte der Besatzung, per Telegramm mit ihrer Botschaft in Paris zu kommunizieren, um eine diplomatische Lösung für den Vorfall zu finden, und mit der Zeppelin-Gesellschaft, um Geld und Wasserstoff zu erhalten, die für den Start des Luftschiffs erforderlich waren.

37 Guillaume De Syon: Zwischen Hightech und Kavallerie. Der Lunéville-Zwischenfall vom April 1913, in: Zeppelin. Wissenschaftliches Jahrbuch 2001, Friedrichshafen 2001, S. 40-53.

38 AD, 131 CPCOM 113, Bericht des Unterpräfekten des Arrondissements Lunéville an den Innenminister, 4. April 1913.

39 BA, PH 9-V/51, Bericht von Hauptmann George an den preußischen Kriegsminister, 8. April 1913.

40 AD, 131 CPCOM 113, Telegramm des französischen Botschafters in London an den Außenminister, 4. April 1913.

Die Besatzung und das Flugzeug verbrachten die Nacht auf französischem Gebiet unter strenger Bewachung, denn die Feindseligkeit der Bevölkerung war spürbar. Der für den französischen Luftwaffenstützpunkt zuständige General Hirschauer ließ jedes Element der Pilotenkanzel fotografieren, befragte die Offiziere und erlaubte ihnen die Abreise erst, nachdem sie auf Ehrenwort erklärt hatten, keine Spionage zu betreiben. Nach Eintreffen des Wasserstoffs per Eisenbahn und des Geldes für die Reparaturen flogen die Mechaniker am 4. April 1913 zum Luftwaffenstützpunkt Metz zurück, während die Offiziere das französische Hoheitsgebiet auf dem Landweg verlassen mussten.

Dieser Vorfall ist heute vergessen, doch galt er als markantes Ereignis, das die Vorstellungswelt zur Luftfahrt in der Bevölkerung prägte. Die französische Presse entsandte Korrespondenten nach Lunéville, um darüber zu berichten, und die Menschen kamen von überall her, um den Zeppelin aus der Nähe zu betrachten.<sup>41</sup> Am Tag nach der Landung überflogen mehrere in Épinal stationierte Flugzeuge das Luftschiff, um sich mit dem Gerät vertraut zu machen, das sie bei einem künftigen Konflikt bekämpfen sollten. Die versammelte Menge jubelte den »Vögeln Frankreichs« zu und stimmte spontan die Marseillaise an. Diese Szene wurde von Postkartenverlagen in Paris, Nancy, Lunéville, aber auch auf deutschem Gebiet in Metz verewigt. Das Schauspiel eines riesigen deutschen Luftschiffs, das am Boden liegt und von kleinen französischen Flugzeugen verhöhnt wird, hinterließ bleibenden Eindruck.

Der Vorfall wurde recht schnell auf diplomatischem Wege geregelt, und der Zeppelin durfte weniger als 24 Stunden nach seiner Landung wieder abfliegen. Die ungewöhnliche Emphase, mit der deutsche Regierungskreise das korrekte Handeln der französischen Behörden hervorhoben, deutet darauf hin, dass alles unternommen wurde, um keinerlei nationalistische Erregung aufkommen zu lassen.<sup>42</sup> Die deutsche Presse war dennoch sehr aufgebracht. Der Vorfall war in jeglicher Hinsicht dramatisch, da sich die deutsch-französischen Beziehungen nach dem »Agadir-Coup« bereits stark verschlechtert hatten. Zunächst einmal war dies ein Verstoß gegen die Vorschriften, die das Überfliegen militärischer Anlagen auf französischem Hoheitsgebiet verbieten. Die Landung des Zeppelins konnte daher zu Recht als Provokation ausgelegt werden, die eskalieren und zur Lynchjustiz an deutschen Soldaten hätte führen können. Für die deutsche Regierung war dies eine beispiellose Katastrophe:

41 Le Figaro, 4. April 1913.

42 AD, 131 CPCOM 113, Schreiben des französischen Botschafters in Berlin an den Außenminister, 26. April 1913.

Das Flaggschiff ihrer Luftwaffe war nicht nur technisch unausgereift, vielmehr waren seine gesamten Geheimnisse nun auch der französischen Armee bekannt. Um die Demütigung noch zu steigern, zirkulierten in ganz Europa Dutzende von Fotos des am Boden liegenden Luftschiffs in Form von Postkarten.

Zum Zwischenfall von Lunéville kam ein weiteres, diesmal weniger schwerwiegendes Vorkommnis hinzu, das die französische und die deutsche Regierung veranlasste, sich auf eine gemeinsame Position zu einigen, um künftig Ähnliches zu vermeiden. Am 22. April 1913 verirrte sich ein kleines Doppeldeckerflugzeug, das von zwei deutschen Offizieren gesteuert wurde, im Nebel zwischen Darmstadt und Metz.<sup>43</sup> Die Piloten entschlossen sich zur Landung, um sich nach ihrem Standort zu erkundigen. Ein Mädchen teilte ihnen mit, dass sie sich in Arracourt auf französischem Gebiet befänden. Sie versuchten zu fliehen, um nicht entdeckt zu werden, wurden jedoch umgehend von der Gendarmerie aufgegriffen, die den Bürgermeister des Dorfes benachrichtigt hatte. Die auf der Flucht ertappten deutschen Piloten durften zwar wieder abfliegen, aber erst nachdem ihr Flugzeug gründlich inspiziert worden war. Der Außenminister forderte die deutsche Regierung auf, definitive Maßnahmen zu ergreifen, um die Wiederholung solcher Vorfälle zu verhindern, die als reine Provokationen zu verstehen seien.<sup>44</sup>

#### 4. *Die Erfindung des nationalen Luftraums*

Da es auf der Pariser Konferenz von 1910 nicht gelungen war, ein internationales Abkommen über die Luftfahrt zu verabschieden, behielten sich die Staaten selbst und ergriffen eigene Regulierungsmaßnahmen. Die preußische Regierung sah für den Fall der Landung eines von ausländischen Militärs gesteuerten Luftfahrzeugs ein besonderes Verfahren vor, das die 1909 in Frankreich eingeführte Regelung zum Vorbild nahm. Dennoch dauerte es bis zum Dekret vom 25. November 1911 in Frankreich (das später durch das Dekret vom 17. Dezember 1913 ersetzt wurde) und vom 1. Februar 1913 in Deutschland, bis der Luftverkehr über dem gesamten nationalen Territorium geregelt war.<sup>45</sup> Diese Regulierungen bedeuteten im deutschen Fall eine Stärkung der Souveränität des Reiches (Deutscher Bund), das die Herrschaft in der Luft zu einer Zeit anstrebte,

43 AD, 131 CPCOM 113, Luftfahrzeuge und Ballons 1904-1914.

44 AD, 131 CPCOM 113, Schreiben des Außenministers an den französischen Botschafter in Berlin, 22. April 1913.

45 BA, PH 9-V/136, Erlasse des Preußischen Kriegsministeriums, 1904-1914.

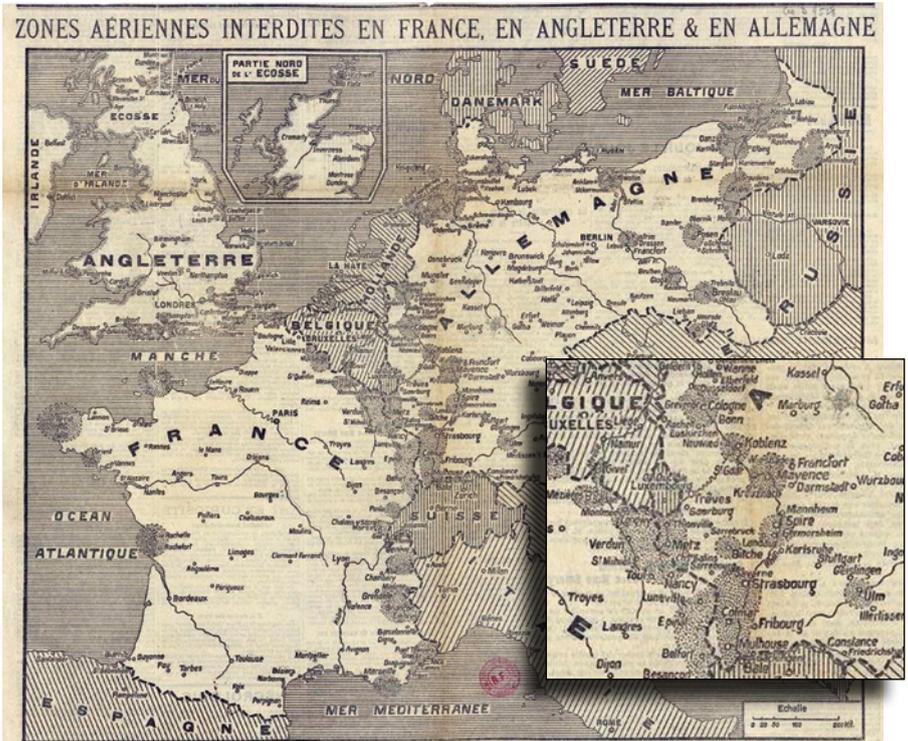


Abb. 2: Zones aériennes interdites en France, en Angleterre en Allemagne  
(Verbotene Luftzonen in Frankreich, England und Deutschland)  
[Die verbotenen Zonen sind gepunktet dargestellt].

Beilage »Le Temps«, 26. Oktober 1913, Bibliothèque nationale de France,  
<http://ark.bnf.fr/ark:/12148/cb40703091j>

da die Souveränität vorrangig bei den Staaten (föderalen Bundesstaaten) lag. Diese Verordnungen verlangten für die Teilnahme am Flugverkehr den Nachweis einer Navigationsberechtigung und ein Befähigungszeugnis.<sup>46</sup> Vor allem aber legten sie fest, dass kein ausländisches Militärflugzeug ihr Staatsgebiet ohne vorherige Genehmigung überfliegen durfte und dass Festungen und Militärhäfen als verbotene Zonen galten.<sup>47</sup> Zur gleichen Zeit erklärten Großbritannien mit dem *Aerial Act* vom 25. Mai

46 Georges Montent: La circulation aérienne envisagée au point de vue juridique, Dijon 1911; Harold Dexter Hazeltine: The Law of the Air, London 1911.

47 BA, PH 9-V/136, Verbotene Zonen für den Luftverkehr in Deutschland, 1914; Bibliothèque nationale de France, Zones aériennes interdites en France, en Angleterre en Allemagne, 1913 (siehe Abb. 2).

1911, Österreich mit seiner Verordnung vom 1. Februar 1913 und auch Russland, jeweils über die Lufthoheit über dem eigenen Territorium zu verfügen, ohne allerdings in irgendeiner Weise die Mittel zu besitzen, dies auch durchzusetzen.<sup>48</sup>

Der Vorfall von Lunéville ereignete sich auf einem Gebiet, über dem jeglicher Flugverkehr verboten war. Tatsächlich hatte der Zeppelin die erste Verteidigungslinie Frankreichs überflogen. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich der Nutzen von Vorschriften, denn diese machten es möglich, den Fall schnell abzuschließen. Die Frage nach dem Status dieses lenkbaren Luftschiffs blieb problematisch, da es einem privaten Unternehmen gehörte, seine Besatzung jedoch aus uniformierten Militärs bestand und das Fluggerät an die deutsche Armee übergeben werden sollte. Zwar waren noch keine Waffen installiert, doch war es mit Apparaten für die Aufnahme und Entwicklung von Fotografien sowie für die Kommunikation mit dem Stützpunkt am Boden mittels drahtloser Telegrafie ausgestattet.<sup>49</sup> Die fehlende Anerkennung der Lufthoheit über dem eigenen Staatsgebiet untersagte es jedoch der französischen Regierung, ein ausländisches Luftfahrzeug über einen längeren Zeitraum festzuhalten, da ihm analog zum Seerecht der Status der Exterritorialität zugeordnet wurde. Der Vorfall von Lunéville warf die dringende Frage nach der Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Luftfahrzeugen auf sowie nach dem Recht der Staaten, ihnen das Überfliegen ihres nationalen Hoheitsgebiets zu verbieten.

Die Vorfälle von 1913 beschleunigten die diplomatischen Gespräche zwischen der französischen und der deutschen Regierung erheblich, so dass es zu noch nie dagewesenen Beratungen »über ein Abkommen zur Regelung der Luftnavigationenpolizei in der Grenzregion« kam.<sup>50</sup> In Ermangelung eines internationalen Abkommens zum Luftverkehr wurde eine bilaterale Vereinbarung getroffen, die aus einem einfachen Briefwechsel zwischen dem französischen Botschafter in Berlin und dem Staatssekretär für auswärtige Angelegenheiten in Paris bestand.<sup>51</sup> So kam es 1913 zu einer ersten Kategorisierung in öffentliche und private Flugzeuge sowie zur Differenzierung der Elemente, die gemäß des jeweils

48 Gollin: *The Impact of Air Power* (Anm 31).

49 AD, 131 CPCOM 113, Schreiben des französischen Botschafters in Berlin an den Außenminister, 24. April 1913.

50 AD, 131 CPCOM 113, Telegramm von Außenminister Pichon an den französischen Botschafter in Berlin, 22. April 1913.

51 AD, TRA 19130003, Briefwechsel zur Bestimmung der Regeln, die vorläufig auf dem Gebiet jedes der beiden Staaten auf Luftfahrzeuge aus dem anderen Land angewendet werden sollen, 26. Juli 1913; BA, PH 9-V/137, Deutsche Bestimmungen für die aus Frankreich nach Deutschland gelangenden Luftfahrzeuge, 1913.

geltenden öffentlichen Rechts in beiden Ländern für beide Kategorien anzuwenden waren. Zwar blieben viele Fragen offen, dennoch war dies die Geburtsstunde des internationalen Luftrechts.<sup>52</sup> Entgegen den Empfehlungen der Juristen wurde die Nationalität der Luftfahrzeuge im Abkommen nicht beachtet, lediglich deren Herkunft. Gegenstand des Abkommens waren Luftfahrzeuge, die aus einem der beiden Länder kamen und in das andere einflogen.

Die deutsche und die französische Regierung erkannten den Grundsatz des freien Luftverkehrs zwar theoretisch an, schränkten ihn aber in der Praxis sehr stark ein. Sofern keine offizielle Einladung vorlag, durfte kein Luftfahrzeug, das der Armee angehörte oder dessen Besatzung aus uniformierten Soldaten bestand, über dem Hoheitsgebiet des anderen Staates fliegen oder dort landen, außer in einem absoluten Notfall. Gelangte ein solches Luftfahrzeug über das Hoheitsgebiet des anderen Staates, musste es das laut Vorschrift vorgesehene Notsignal aussenden und so bald wie möglich zur Landung ansetzen. Die Besatzung musste die nächstgelegene zivile oder militärische Behörde benachrichtigen und ihre Identität und ihren militärischen Status unter Vorlage von Ausweisen offenlegen. Die Militärbehörde leitete eine Untersuchung ein, ob tatsächlich eine Notlage vorlag, und die von der Besatzung nicht verweigert werden durfte. Bei Feststellung der Landung aus einer Notlage heraus musste der verantwortliche Offizier sein Ehrenwort geben, dass weder er noch ein anderes Besatzungsmitglied innerhalb des Hoheitsgebiets oder über dem Hoheitsgebiet eine Handlung vorgenommen hatte, die die Sicherheit des Staates betraf. Das Flugzeug durfte daraufhin in sein Heimatland zurückfliegen. Wenn keine Landung aus einer Notlage heraus festgestellt wurde, wurde unverzüglich die Justiz eingeschaltet und die Regierung benachrichtigt.

Luftfahrzeuge, die nicht der Militärverwaltung angehörten oder deren Besatzung nicht aus uniformierten Militärs bestand, durften über dem Hoheitsgebiet des anderen Staates verkehren und dort landen, mit Ausnahme der rechtlich festgelegten verbotenen Zonen. Der Pilot musste einen von den Behörden seines Heimatlandes ausgestellten Führerschein, seinen Zulassungsschein und ein Befähigungszeugnis vorlegen. Die Besatzung musste außerdem eine von der diplomatischen oder konsularischen Vertretung des Ziellandes ausgestellte Ausreisebescheinigung mit sich führen – eine gänzlich neue Maßnahme. Das Fluggerät musste zudem deutliche Kennzeichen tragen, die seine Identifizierung während

52 Das Abkommen betrifft auch die jeweiligen Kolonien Frankreichs und des Deutschen Reiches (nicht jedoch deren Protektorate).

des Fluges erlaubten. Der Aufenthalt im fremden Hoheitsgebiet durfte im Notfall nicht verweigert werden, doch musste die Besatzung in diesem Fall die nächstgelegene Zivilbehörde benachrichtigen.

Die französische und die deutsche Regierung verpflichteten sich, den Schutz des Fluggeräts und der Insassen jeglicher Luftfahrzeuge zu gewährleisten, die auf ihrem Hoheitsgebiet landeten. Angehörige der Armee waren verpflichtet, Erkennungszeichen zu tragen, die in Frankreich bald aus einer dreifarbigem Kokarde, in Deutschland aus einem schwarzen Kriegskreuz bestehen sollten – zusätzliche Symbole für die Behauptung der Souveränität im Luftraum: Der Himmel konnte sich dem symbolischen Eingreifen der Staaten nicht entziehen. Militärpiloten, die unberechtigt in den Luftraum des anderen Landes eindrangen, begingen nunmehr eine Grenzverletzung. Darüber hinaus konnten sie ebenso wie Zivilpiloten, die in ein Sperrgebiet einflogen, strafrechtlich verfolgt werden.

Die Anwendung dieses Abkommens in Verbindung mit den Regulierungen zur Festlegung von Flugverbotszonen führte *de facto* und *de jure* zur Schaffung eines nationalen Luftraums, in dem die Hoheit des Staates anerkannt wurde.<sup>53</sup> Die französische und die deutsche Regierung verliehen dem Grundsatz der Souveränität in der Luft Geltung, indem sie sich gegenseitig das Recht zusprachen, den Luftraum über ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet für den Flugverkehr zu sperren. Die Ausübung dieser neuen Lufthoheit hing jedoch damals von der tatsächlichen Landung der Fluggeräte und deren Immobilisierung am Boden ab, denn am Vorabend des Ersten Weltkriegs konnten Luftschiffe und Flugzeuge noch nicht mit Sicherheit abgefangen oder gar abgeschossen werden. Und tatsächlich wurden die Flüge manchmal in so großer Höhe durchgeführt, dass sie von den Behörden nicht bemerkt wurden.

Nach zahlreichen Zwischenfällen im Luftverkehr zu Beginn des 20. Jahrhunderts versuchten zunächst Juristen und später die Staaten, das Rechtsvakuum im internationalen Luftverkehr zu füllen. In Ermangelung eines internationalen Abkommens erarbeiteten die beiden Staaten Frankreich und Deutschland eine pragmatische Lösung, die zur Erfindung des nationalen Luftraums und *de facto* sowie *de jure* zur Ausweitung ihrer Hoheit in die Luft führte. Die Bevölkerungen waren an der Schaffung dieser Souveränität im Luftraum voll und ganz beteiligt, denn schon sehr bald nahmen sie Ballone, Flugzeuge und andere Luftfahrzeuge in ihre nationalen Vorstellungswelten auf und machten so den

53 Geouffre de La Pradelle: Les frontières de l'air (Anm. 2); Giannini: La souveraineté des États (Anm. 9).

Himmel zu einem nationalen Raum. Damit wurde schon vor Beginn des Ersten Weltkriegs die Lufthoheit, wie wir sie heute verstehen, erfunden, und der Zuständigkeitsbereich des Nationalstaats in den Luftraum erweitert. Das deutsch-französische Abkommen zur Regelung der Luftverkehrspolizei von 1913 schuf die Grundlagen, die im Pariser Luftfahrtabkommen von 1919 bestätigt und schließlich mit dem Chicagoer Abkommen 1944 (Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt) auf alle Staaten ausgedehnt wurden. Der erste Artikel beider Abkommen hält eindeutig fest: »Die Unterzeichnerstaaten erkennen an, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Souveränität im Luftraum über seinem Hoheitsgebiet besitzt«. Die Luftfahrt, die am Ende des 19. Jahrhunderts den Traum von der Abschaffung der Grenzen in sich trug, führte am Vorabend des Ersten Weltkriegs ganz im Gegensatz dazu, dass der Himmel in die souveräne Hoheit der Staaten überführt wurde.

Übersetzung: Erika Mursa