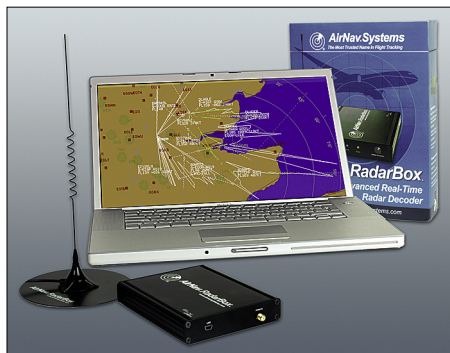


Empfang und Decodierung von Flugzeug-Positionsdaten erlaubt

Rechtsanwalt MICHAEL RIEDEL – DG2KAR

Der Fluglotse daheim: Spezielle Funkanlagen empfangen Transponder-signale von Luftfahrzeugen und ermöglichen – wie auf dem Radarschirm eines Fluglotsen – die Darstellung ihrer Position und des Flugverlaufs auf dem heimischen Computer. Das Verwaltungsgericht Köln befand, dass dies erlaubt ist.

Vor Beginn der Ham Radio 2008 untersagte die Bundesnetzagentur zwei deutschen Funkfachhandelsunternehmen mit einem sofort wirksamen Verbot den Vertrieb des Funkempfängers *SBS-1* des Herstellers Kinetic Avionics Products [1]. Am ersten Messetag verbot sie am Messestand auch den Vertrieb der *AirNav Radar Box* des Herstellers AirNav Systems [2]. Beide Produkte empfangen und decodieren Mode-S- und ADS-B-Transpondersignale [3] von Luftfahrzeugen. Die mitgelieferte Software erlaubt die Darstellung der Flugbewegungen in Echtzeit. Flugnummer, Flugzeugtyp, Flughöhe, Flugrichtung und Geschwindigkeit werden ebenfalls angezeigt [4].



Die AirNav Radar Box von AirNav Systems
Werkfoto

Die Behörde stützte die Maßnahmen auf das Gesetz über Funkanlagen und TK-Endeinrichtungen, weil Angaben zu der bestimmungsgemäßen Produktverwendung fehlen, ihr Betrieb das strafbewehrte Abhörverbot verwirklichte und die Besorgnis einer Beeinträchtigung der Gesundheit anderer Personen und die Möglichkeit terroristischer oder anderer gefährlicher Eingriffe in den Flugverkehr bestehe [5]. Beide Funkfachhändler sahen dies anders – und einen schwerwiegenden, diskriminierenden Eingriff in ihr Recht auf freien Warenverkehr. Das mündlich in der Messehalle ausgesprochene Verbot wurde binnen einer Stunde mündlich wieder zurückgenommen. Das Verbot wegen des *SBS-1* blieb bestehen. Einer der Betroffenen rügte eilends bei dem Verwaltungsgericht Köln die offensichtliche Rechtswidrigkeit des Verbotes. Der Antrag hatte Erfolg [6].

Die Kammer stellte klar, dass es sich bei dem *SBS-1* um eine Funkanlage handelt, auch wenn eine aktive Kontaktaufnahme und Kommunikation mit dem erfassten Flugzeug durch Ausstrahlung von Funkwellen nicht möglich sei. Für eine Anwendung des FTEG sei es ausreichend, wenn das Gerät in dem für Funkkommunikation zugewiesenen Spektrum Funkwellen empfangen kann. Bereits in diesem Fall finde die von dem Gesetz gemeinte Kommunikation unter Verwendung von Funkwellen statt. Auch wurde die gesetzliche Verpflichtung zu Angaben der bestimmungsgemäßen Verwendung des Empfängers nicht verletzt [7].

Der Annahme der Behörde, die Benutzung des *SBS-1* verstoße gegen §§ 89, 148 TKG und sei strafbar, kann nicht gefolgt werden. Es sei bereits zweifelhaft, ob die von dem Gerät empfangbaren Signale des Navigationsfunks Nachrichten sind, die dem Anwendungsbereich der Norm unterfallen. Das Gericht erklärte der Bundesnetzagentur sodann einige technische Zusammenhänge. Es führte aus, dass die empfangenen Signale des Flugnavigationfunks durch die Software auf dem PC-Bildschirm optisch wie Flugbewegungen auf einen Radarschirm in Echtzeit ausgegeben, also sichtbar gemacht werden. Eine akustische Wahrnehmung des Navigationsfunks oder des Funkverkehrs der Flugzeuge ist mit dem



Titelbild des FA 2/06 mit dem Beitrag [4]

streitgegenständlichen Gerät und der Software nicht möglich. Damit fehlt es an dem Tatbestandsmerkmal des Abhörens von Nachrichten, denn das Abhören ist bereits nach dem allgemeinen Sprachgebrauch das unmittelbare Zuhören sowie das unmittelbare Hörbarmachen einer Nachricht. Maßgebend ist die tatsächliche akustische Wahrnehmbarkeit des durch Funkwellen übermittelten Inhalts. Darum kann der Betrieb des *SBS-1* in der zur Beurteilung stehenden Ausstattung nicht gegen § 89 TKG verstoßen.

Ein Verstoß gegen § 3 FTEG liegt ebenfalls nicht vor. Die Vorschrift dient dem Schutz und der Gesundheit des Benutzers und anderer Personen bei der Verwendung eines elektrischen Geräts. Damit werden die von der Bundesnetzagentur befürchteten Gefahren – nicht näher dargelegte Möglichkeiten terroristischer oder anderer gefährlicher Eingriffe in den Flugverkehr – von der Norm nicht erfasst. Ob zum Abhören des Flugfunks geeignete Empfänger einem Vertriebsverbot unterliegen können, ließ die Kammer offen – hielt jedoch einen Verstoß gegen das Abhörverbot und andere Vorschriften für möglich.

Es brauchte nicht mehr erörtert zu werden, ob schon die Regelung des Abhörverbots einen unverhältnismäßigen Eingriff in den freien Warenverkehr darstellt, Verbraucher und Marktteilnehmer diskriminiert. Die Entscheidung ist rechtskräftig und alle Vertriebsverbote wurden aufgehoben. Für Einsteiger in die Welt des Flugnavigationfunks und der von dem Verwaltungsgericht beschriebenen Funktionsweise der Empfangssysteme finden sich im Internet viele Beispiele, in denen der Flugverkehr in Echtzeit dargestellt wird [8]. Auch hat das Institut für Angewandte Informationstechnologie der Zürcher Hochschule (ZHAW) einen Transponderdaten-Empfänger und eine Java-basierte Darstellung unter Verwendung von Google Maps entwickelt. Das Ergebnis des Projekts ist sehenswert [9]. info@lawfactory.de

Literatur und URL

- [1] Kinetic Avionics Products Ltd.: www.kinetic-avionics.com
- [2] AirNav Systems LLC: www.airnavsystems.com
- [3] Automatic Dependent Surveillance Broadcast – ADS-B for Dummies. In: www.ads-b.de
- [4] Kuhl, H., DLIABJ: Der Fluglotse im PC: Virtuelles Flugradar Kinetic Avionics SBS-1. FUNK-AMATEUR 55 (2006) H. 2, S. 158–160
- [5] §§ 15 I FTEG, 3 I, 14 f. EMVG, 89, 148 I TKG, 315 StGB, 80 V VwGO
- [6] VG Köln – 1 L 1048/08 – Beschluss vom 03.09.2008. In: www.justiz-nrw.de
- [7] §§ 1 I, 2, 10 III FTEG, Art. 2 c) RL 1999/5/EG
- [8] San Francisco International Airport (SFO): www.flyquietsfo.com; New York JFK International Airport: www4.passur.com/jfk.html
- [9] ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften: Air Traffic. <http://radar.zhaw.ch>