

## Gefahrenabwehrverordnung Himmelslaternen

### A. Problem und Regelungsbedürfnis

Im gesamten Bundesgebiet erfahren die aus Asien stammenden, ballonartigen Flugobjekte insbesondere im Rahmen privater Feste (Geburtstage, Partys, Hochzeiten etc.) eine immer weiter zunehmende Beliebtheit. Die unter verschiedenen Bezeichnungen vertriebenen, meist etwa bis zu einen Meter hohen Flugobjekte sind in ihrer Funktionsweise mit Heißluftballons vergleichbar. In dem mit dünnem Papier oder ähnlich leichtem Stoff ummantelten Flugkörper, der durch ein Drahtgestell ballonhafte Form erhält, befindet sich eine Feuerquelle. Die Flamme des Brennkörpers erwärmt die Luft, so dass eine Himmelslaterne wie ein Heißluftballon aufsteigt.

Einmal entzündet, wird die Himmelslaterne unkontrollierbar. Korrekturmöglichkeiten im Hinblick auf den Flugweg, die Flugrichtung, die Flughöhe und den Platz, auf den die Himmelslaterne wieder auf die Erde aufkommt, bestehen nicht. Faktisch steigen die Himmelslaternen in eine Höhe von bis zu 500 Metern auf. Sie halten sich zwischen fünf bis zwanzig Minuten in der Luft. In dieser Zeit können sie mehrere Kilometer zurücklegen.

Durch die Kombination einer offenen Feuerquelle mit einer (leicht) entflammbaren Umhüllung geht daher von Himmelslaternen "die abstrakte Gefahr aus, erhebliche Schäden für Rechtsgüter der öffentlichen Sicherheit und Ordnung wie Leib und Leben oder Eigentum zu verursachen" (VG Düsseldorf, Urteil vom 5. März 2009, Az.: 6 K 5937/07). Zur Verhinderung des Eintritts von Schäden an diesen Rechtsgütern bedarf es daher auch in Rheinland-Pfalz nach dem Vorbild anderer Bundesländer eines landesweiten Verbotes, Himmelslaternen in den Luftraum aufsteigen zu lassen.

Verbotsregelungen unterhalb einer landesweiten Regelung auf der örtlichen, Kreis- oder Bezirksebene sind angesichts des nach Dauer und Richtung unbestimmten Fluges einer Himmelslaterne nicht in gleicher Weise zur Gefahrenabwehr geeignet.

## **B. Lösung**

Mit einer Gefahrenabwehrverordnung, die ein landesweites Verbot, Himmelslaternen in den Luftraum aufsteigen zu lassen, vorgibt, wird dem Prinzip schneller und effektiver Gefahrenabwehr entsprochen.

## **C. Alternativen**

Keine unter dem Aspekt der Gewährleistung einer gebotenen zügigen Gefahrenabwehr. Mittelfristig wird die Aufnahme eines entsprechenden Verbotes im Rahmen einer Novellierung des Brand- und Katastrophenschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LBKG) vom 2. November 1981 zu prüfen sein.

## **D. Kosten**

Keine.

## **E. Zuständigkeit**

Zuständig für den Erlass der Gefahrenabwehrverordnung ist das Ministerium des Innern und für Sport.

## **Gefahrenabwehrverordnung - Himmelslaternen**

**Vom 31. August 2009**

Aufgrund des § 43 Abs. 1 und 2 Satz 1 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes in der Fassung vom 10. November 1993 (GVBl. S. 595), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juli 2005 (GVBl. S. 320), BS 2012-1, wird verordnet:

### **§ 1**

In Rheinland-Pfalz ist es verboten, unbemannte ballonartige Flugkörper, bei denen der Auftrieb durch Erwärmung der im Ballonkörper enthaltenen Luft mittels einer eigenen Feuerquelle mit festen, flüssigen oder gasförmigen Brennstoffen erzeugt wird (Himmelslaternen), in den Luftraum aufsteigen zu lassen. Himmelslaternen sind insbesondere die im Handel unter dieser oder einer ähnlichen Bezeichnung, wie "Fluglaterne", "Kong-Ming-Laterne", "Skylaterne", "Partyballon" oder "Miniatur-Heißluftballon", bekannten Flugkörper.

### **§ 2**

Ordnungswidrig im Sinne des § 48 Abs. 1 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 eine Himmelslaterne in den Luftraum aufsteigen lässt.

### **§ 3**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Mainz, den 31. August 2009

Der Minister des Innern und für Sport

gez.

Karl Peter Bruch

## Begründung

### **A. Allgemeines**

Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg hat auf der Grundlage des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) im Juli 2008 eine "sicherheitstechnische Teilprüfung einer Himmels- bzw. Skylaterne" vorgenommen. In ihrem Gutachten vom 24. Juli 2008 (LUWB-Berichtsnr. 141-10/08) kommt die Landesanstalt zu dem Ergebnis, dass die Himmelslaterne auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung nach Herstellerangaben nicht den Anforderungen des GPSG entspricht.

Das Prüfergebnis trifft folgende Feststellungen: "Bei den durchgeführten Prüfungen ist zu erkennen, dass durch die offenen Flammen der Wärmequelle die Gefahr eines Brandes besteht (bei der Landung bzw. einem missglücktem Start). Auf Grund unvorhersehbarer äußerer Einflüsse, wie z.B. Windböen, und dass der Benutzer zu keinem Zeitpunkt nach dem Loslassen der Himmelslaterne einen Einfluss auf die Flugeigenschaften bzw. die Flugbahn hat, wird die Gefahr bezüglich der Entstehung eines Brandes verstärkt." Bei dieser Bewertung war nach den gutacherlichen Feststellungen von besonderer Bedeutung, dass nach den vorgenommenen Versuchen die Himmelslaterne noch mit brennender Wärmequelle auf den Boden aufkommen kann.

Durch die Kombination einer offenen Feuerquelle mit einer (leicht) entflammaren Umhüllung stellen Himmelslaternen daher gefährliche Brandsätze selbst bei einer den Herstellerangaben entsprechenden Verwendung dar, die eine erhebliche Brandgefahr an dem Platz begründen, an der sie wieder auf den Boden aufkommen. Das Gleiche gilt für die Stellen, die während des (Sink-)Fluges in Kontakt mit Himmelslaternen geraten (Bäume, Häusergiebel etc.)

In Rheinland-Pfalz traten bislang durch Himmelslaternen ausgelöste Brände nur vereinzelt auf. In anderen Bundesländern häufen sich allerdings Brandunfälle auch mit hohen Sachschäden, die durch den Einsatz von Himmelslaternen ausgelöst wurden. In Siegen musste an Pfingsten sogar ein erstes Todesopfer beklagt werden; ein zehnjähriger Junge kam infolge eines durch eine Himmelslaterne ausgelösten Brandes ums Leben.

Angesichts der erheblichen, abstrakten Gefährdungssituation, die der Verwendung von Himmelslaternen konstruktionsbedingt immanent ist, ist daher auch in Rheinland-Pfalz ein landesweites Verbot, Himmelslaternen in den Luftraum aufsteigen zu lassen, unerlässlich. Verbotsregelungen unterhalb einer landesweiten Regelung auf der örtlichen, Kreis- oder Bezirksebene sind angesichts des nach Dauer und Richtung unbestimmten Fluges einer Himmelslaterne nicht in gleicher Weise zur Gefahrenabwehr geeignet.

Ausnahmen von dem landesweiten Verbot kommen unter dem Aspekt der Gewährleistung eines herzustellenden umfassenden Schutzes der Bevölkerung vor von den Himmelslaternen ausgehenden Gefahren nicht in Betracht. Rheinland-Pfalz ist dort, wo eine dichte, urbane Besiedelung nicht festzustellen ist, durch große Wald- und Forstflächen bzw. durch landwirtschaftliche Nutz- und Betriebsflächen gekennzeichnet, die nach der gesetzgeberischen Wertentscheidung in § 306 f Strafgesetzbuch im Hinblick auf Brandgefahren als besonders schützenswert qualifiziert sind.

Bei dieser Sachlage und angesichts der nicht beeinflussbaren Flugrichtung der Himmelslaternen nach Maßgabe der Windrichtung und Windstärke sowie der Flugweite von zumindest fünf Kilometer kann somit im Landesgebiet eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung infolge der Verwendung von Himmelslaternen für bestimmte Regionen oder Flächen nicht ausgeschlossen werden. Dies wäre aber die notwendige Voraussetzung, um in dieser Gefahrenabwehrverordnung eine Vorschrift aufzunehmen, die (den örtlichen Ordnungsbehörden) die Befugnis einräumt, von dem landesweiten Verbot im Einzelfall eine Ausnahme zu erteilen.

Eine Gefahrenabwehrverordnung, die ihre Rechtsgrundlage im POG hat, ist auch nicht durch spezielles Bundes- oder Landesrecht ausgeschlossen.

Eine luftverkehrsrechtliche Regelung mit Sperrwirkung für das Land liegt nicht vor. Nach Auffassung des für das Luftverkehrsrecht zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz stellen Himmelslaternen keine Luftfahrzeuge nach § 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dar, so dass auch eine luftverkehrsrechtliche Genehmigungspflicht nach § 16 Abs. 1 Nr. 1 oder 5 Luftverkehrsordnung (LuftVerkO) ausscheidet. Konsequenterweise erfasse die luftverkehrsrechtliche Generalklausel des § 29 LuftVG daher lediglich die Abwehr von Gefahren für die Luftfahrt

sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt. Auch der neu eingefügte § 16 a LuftVerkO, der den Aufstieg von Himmelslaternen grundsätzlich in unmittelbarer Nähe eines Flughafens verbietet, erfasse nur den Schutz des Luftverkehrs, nicht aber den Schutz vor Brandgefahren.

Das Brand- und Katastrophenschutzgesetz Rheinland-Pfalz (LBKG) vom 2. November 1981 enthält bislang keine Rechtsgrundlage, auf die ein landesweites Verbot des Aufstiegs von Himmelslaternen in den Luftraum gestützt werden könnte.

Im Übrigen gehen von diesen Miniatur-Heißluftballons nicht nur Brandgefahren aus, wie Unfälle und Verletzungen bei durch Himmelslaternen in Panik versetztes Weidevieh belegen.

## **B. Zu den einzelnen Bestimmungen**

### Zu § 1

§ 1 statuiert das landesweite Verbot, Himmelslaternen in den Luftraum aufsteigen zu lassen und beschreibt deren wesentliche Merkmale.

Zu wissenschaftlichen Zwecken genutzte unbemannte ballonartige Flugkörper (z.B. Wetterballone) unterliegen § 1 nicht.

### Zu § 2

Die Vorschrift begründet einen Bußgeldtatbestand. Aus § 48 Abs. 2 und 4 Nr. 1 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes ergibt sich die Höhe der Geldbuße, die bei einem schuldhaften Verstoß gegen § 1 verhängt werden darf (bis zu 5.000 Euro) und die für deren Verfolgung und Ahndung zuständigen Verwaltungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (Kreisordnungsbehörde). Auf eine deklaratorische Wiederholung des § 48 Abs. 2 und 4 Nr. 1 des Polizei- und Ordnungsbehördengesetzes wurde daher in der Verordnung verzichtet.

### Zu § 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Gefahrenabwehrverordnung Himmelslaternen. Ein Außerkrafttreten wurde angesichts der nicht absehbaren Fortdauer der Gefahrenlage nicht festgesetzt; somit tritt diese Gefahrenabwehrverordnung gemäß § 46 Absatz 2 Satz 3 POG spätestens 20 Jahre nach dem Inkrafttreten außer Kraft.