

ballons" (mit Hilty, ArchDeffR 19, 91) wie Automobile zu behandeln.

II. Die Interessen des Reichs, deren Gefährdung durch die LZ verhütet werden muß, die Natur des neuen Transportmittels, das die einzelstaatlichen Grenzen oft ungesehen überfliegt, und die Notwendigkeit des Schutzes deutscher Luftschiffer im Auslande erfordern Erweiterung von RW a 4 und die Einschaltung eines a 54 entsprechenden Artikels über die LZ (vgl. Schroeder 52, 53), sowie Erlaß einer einheitlichen Betriebsordnung für sie seitens des Reichs. Außerdem werden neue Vorschriften — zum Teil unter Anlehnung an die in §§ 75—81 ZollvereinsG und in den Normatibestimmungen über die Hafensregulative I*) in bezug auf Seeschiffe und ihre Ladung aufgestellten — zur Wahrung der Zollinteressen des Reichs erlassen werden müssen. In Einzelheiten wäre auch ihre Ergänzung durch internationale Verträge behufs besserer Sicherung jener Interessen und Verminderung der Belästigung der LZ wünschenswert (vgl. Würth S 57 ff, 75, 76).

Dagegen bedarf es m. E. nicht besonderer Einführung von Enteignungsrechten zugunsten der LZ. Soweit der Bau von Hallen für L an geeigneten Stellen nur unter Verwendung der Enteignung geschehen kann, werden die allgemeinen Voraussetzungen, von denen die bestehende Gesetzgebung solche Rechtsakte abhängig macht, schon zur Zeit vorliegen. ¶ Enteignung oben I S 719, 720. Für die Zulassung der Landung von L und Flugzeugen in Notfällen genügt aber das geltende Notstandsrecht. Es empfiehlt sich nur, den Eigentümern befriedeter Besitztümer die Verpflichtung aufzuerlegen, bei im Notstand oder ungewollt erfolgter Landung von L dem Luftschiffer den zwecks Fortschaffung des L erforderlichen Aufenthalt zu gestatten (vgl. v. Pfuhsstein im Jahrb. des LZ 1911, 110). Doch kommt in dieser Beziehung nur Änderung des Privat- und Strafrechts, nicht Enteignung in Betracht.

Endlich fällt auch die bringende erforderliche Erweiterung der Haftpflicht der Halter und Führer von L (vgl. Fleischmann 30, Meili Arch f. Rechtsphil. 3 S 407, 408 und Bl. f. vergl. Rsw. 1909 S 473—75) in das hier gleich den rein völkerrechtlichen Fragen nicht zu behandelnde Privatrecht. Indessen spricht viel für die Lösung des Schadenserfassungsproblems durch statliche Haftpflichtversicherung der Luftschiffer (Vorschlag von Sperl, Im Reiche der Lüfte 3, 1910, S 471, 472). Kann entsprechendes allein dem, der durch ein Kraftfahrzeug an Leben, Gesundheit oder Eigentum geschädigt ist, stets Sicherheit des Erfasses gewähren (vgl. Koehne im HWStaatsW³ 6 S 187, 188), so würde für staatliche Haftpflichtversicherung der gesamten LZ namentlich die Rücksicht auf Unfälle sprechen, welche Gegenstände verursachen, die vom L fallen oder abspringen; denn bei derartigen Schädigungen wird das in Betracht kommende Fahrzeug um so weniger festgestellt werden können, je mehr der Verkehr mit L zunimmt.

Literatur: Fauchille u. Nys in Revue générale de droit Intern. public VIII (1901) 414—85, Annuaire de l'Institut de droit intern. XIX (1902) S 10—114, 335—337 und Revue de droit intern. 2 série IV (1902)

501—526; Diskussion jenes Instituts über Recht am Luftraum am 22. 9. 06 (Ann. XXI 1907 p. 293—300); v. Grotz, Beiträge zum Recht der LZ, Diss. Leipzig 1907; Grünwald, Das L in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung, 1908, und im ArchDeffR 24 (1909) 190—201; Reili, Das L im internen Recht und Völkerrecht, 1908; Ballons, Flugmaschinen und die Jurisprudenz, 1909, auch in Bl. f. vergl. Rechtsw. 1909 S 238—53, in Bl. f. Rechtsanw. 1909 S 1—11, 41—46 u. sonst; Meurer, LZ-Recht, 1909; Alez. Meurer, Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen o. J. (1909); A. Loeb, 3 f. d. gef. techn. u. gewerbl. Recht 1 (1909) S 27, 28; Koehne, Wirtschaft u. Technik 3 (1910) 527—30; Kohler, 3 f. Böllerk. 4 (1910) 588—94, und Luftfahrrecht, 1912; Sperlich im Staatslexikon 3* (1910) 902—18; Maxim. Fleischmann, Grundgedanken eines Luftrechts, 1910; Wartschauer, Luftrecht, 1910; Hietlmann, LZ-Recht, 1910; Schroeder, Der Luftflug, 1911; Würth, Luftzollrecht, 1911; Sperl, Die Luftfahrt vom Standpunkt der Rechtsw. in Hoernes Buch des Fluges Bd. 3, 1912; Revue juridique internationale de la locomotion aérienne (Paris cit 1910); Jahrbuch des deutschen Luftschifferverbandes.

Koehne.

Luftbarkeiten

¶ Tanzluftbarkeiten, Zugsteuer § 5, Theater, Wandergewerbe, Sonntagsfeier.

Lugemburg

Beziehungen zu Deutschland ¶ Zollwesen außerdem W. d. B., der Anschluß des Großh. L. an das Zollsystem Preußens und der übrigen Staaten des Zollvereins, 1912; Eyschen, Das Staatsrecht des Großh. L., 1910, S. 133 ff; Großh. Lugemburg, Publik. der ständigen Kommission für Statistik (Lugemburg).

Zugsteuer

§ 1. Allgemeines (Begriff, Geschichte, Ausbreitung). § 2. Grundsteuer. § 3. Nachtgallensteuer. § 4. Automobil-, Fahrrad-, Pferde-, Wagensteuer. § 5. Luftbarkeitssteuer.

[L = Zug; St = Steuer.]

§ 1. **Allgemeines.** I. Begriffliches und Geschichtliches. Der Begriff L läßt sich als der einer von dem Kulturzustand eines Volkes abhängigen Erscheinung nicht genau umschreiben. Dadurch wird eine exakte Definition der LSt unmöglich. Da man L das nennen kann, „wozu die Gesellschaftsmitte nicht zwingt“, so bekommt man für die einzelnen Gesellschaftsschichten einen verschiedenen Begriff des L, und die Besteuerung gleichartigen Aufwandes würde nur für die einen eine LSt bedeuten. Man hält sich daher für den praktischen Begriff an gewisse durchschnittliche Lebensgewohnheiten und schließt z. B. die St auf an sich entbehrliche, dem Massenkonsum angehörende Objekte, wie alkoholische Getränke und Tabak, nicht in ihn ein. Auch sonstige in den