

## Wie hoch soll eine Geldbuße sein, wenn ein Pilot wegen Benzinmangels notlanden muß.

§ 43 Nr. 5 LuftVG; § 312 LuftVO

AG Münster, Urt. v. 8. 3. 1988 – 11 OWi 30Js 216/87

Veröffentlicht in: NVZ 1990 S. 82

### Zum Sachverhalt:

Der Betr. hatte für einen Flug mit einem Motorsegler eine Zwischenlandung auf dem Verkehrslandeplatz M. vorgesehen, um dort aufzutanken. Als er ihn gegen 13.00 Uhr erreichte, bekam er mit der Informationsstelle trotz vorheriger telefonischer Ankündigung keinen Funkkontakt. Er entschloß sich daher, zu dem Verkehrslandeplatz B. weiterzufliegen, wofür er eine Flugzeit von 15 Min. kalkulierte. Auf dieser Strecke mußte der Betr. dann wegen Benzinmangels notlanden, wobei an dem Motorsegler ein Totalschaden entstand.

Das AG geht davon aus, daß der Betr. die Notlandung fahrlässig verursacht hat; er habe „schon fast wenigstens billigend in Kauf“ genommen, daß ihn vor Erreichen des Verkehrslandeplatzes B. ein Triebwerksstillstand ereilen könnte".

### Aus den Gründen:

... Tatsächlich war der Platz (in M.) jedoch nach vorheriger telefonischer Zustimmung im Einzelfall wie hier geschehen – für das jeweils angemeldete Luftfahrzeug geöffnet, was dem Betr. aufgrund des Telefonsats auch positiv bestätigt worden war.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

Er hätte hiernach allein schon aufgrund dieses Umstandes, was er hätte wissen können und wissen müssen, auch dann landen können, wenn es ihm - wie hier - nicht gelungen war, vorher einen Funkkontakt herzustellen. Die für diese Landung erforderlichen Informationen hätte

er sich durch einen Blick auf das vorgeschriebene Signalfeld und den vorgeschriebenen Windanzeiger (Windsack) verschaffen können.

Außerdem hätte er wissen können und wissen müssen, daß er unter den hier gegebenen Umständen auch bei geschlossenem Platz eine Sicherheitslandung hätte durchführen können. Als Motorseglerführer hätte ihm darüber hinaus bekannt sein müssen, daß ein Luftfahrzeug des hier in Rede stehenden Typs bei stillgelegtem Triebwerk als Segelflugzeug gilt und daher notfalls überall, auch außerhalb eines Flugplatzes, gelandet werden darf.

Alle diese sich bietenden Möglichkeiten ließ der Betr. jedoch außer Betracht und entschloß sich zum Weiterflug nach B., obwohl er wußte, daß er inzwischen nach dem letzten Vollerfüllen bereits eine Flugzeit von mindestens etwa 2 Stunden und 25 Min. einschließlich zweier, einen erhöhten Kraftstoffverbrauch bedingender Startvorgänge, zweier hierzu führender Rollvorgänge und mindestens einer Warmlauf-Prozedur vor dem Start hinter sich hatte und beim Luftfahrzeug des hier in Rede stehenden Typs während des Fluges überhaupt keine zuverlässige Kontrolle darüber hatte, ob mit wirtschaftlicher oder unwirtschaftlicher Triebwerksleistung geflogen wurde ...

Der Betr. hat sich hiernach eines mindestens fahrlässigen Verstoßes gegen § 3 I 2 LuftVO schuldig gemacht, indem er als verantwortlicher Luftfahrzeugführer es mindestens fahrlässig unterlassen hat, die während des Fluges aus Gründen der Sicherheit notwendigen Maßnahmen zu treffen ...

Gem. § 43 Nr. 5 LuftVO i. V. mit § 58 I Nr. 10 LuftVG war demgemäß gegen den Betr. eine Geldbuße festzusetzen. Bei der Bemessung der Geldbuße konnte mildernd berücksichtigt werden, daß der Betr. sich bisher in gewissem Umfang auch schon als Luftfahrzeugführer bewährt haben dürfte . . .

Erschwerend mußte ins Gewicht fallen, daß das Verhalten des Betr. nach Auffassung des Gerichts als grob fahrlässig, an der Grenze zum bedingten Vorsatz einzuordnen, angesehen werden muß und es mehr oder weniger nur einem Zufall zu verdanken ist, daß konkrete Fremdgefährdungen oder -schädigungen nicht eingetreten sind. Wie hoch die durch das nach Auffassung des Gerichts verantwortungslose Verhalten des Betr. für den Stadtteil. B. verursachte - möglicherweise allerdings nur potentielle Gefahr gewesen wäre, ergibt sich zwanglos aus der Überlegung, wie dieser Flug wohl geendet hätte, wenn in einer Höhe von nur etwa 400 m über Grund mitten über B. der hier in Rede stehende Triebwerksausfall sich ereignet hätte.

Unter Abwägung aller für und gegen den Betr. sprechenden Umstände sowie unter Beachtung der sonstigen Grundsätze nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 OWiG erschien hiernach die Verhängung einer Geldbuße von 1000 DM als angemessen. Der für Verstöße der hier in Rede stehenden Art in Nordrhein-Westfalen angewendete Bußgeldkatalog, der unter Gesichtspunkten der Gleichbehandlung auch durch das Gericht mit heranzuziehen ist, sieht für einen Verstoß der hier in Rede stehenden Art bei fahrlässiger Begehung eine Geldbuße bis zu 1000 DM und bei vorsätzlicher Begehung eine Geldbuße bis zu 2000 DM vor.

Da das Verschulden des Betr. im vorliegenden Fall nach Auffassung des Gerichts an bedingten Vorsatz grenzte, erschien es angezeigt, die Geldbuße mit 1000 DM festzusetzen, zumal der Betr. in der Hauptverhandlung deutlich zu erkennen gegeben hat, daß er die hier praktizierte und von ihm selbst so auch eingeräumte Flugplanung nach wie vor durchaus für zulässig hält, und deshalb bei ihm Wiederholungen ähnlicher Art dringend befürchtet werden müssen. Auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betr. stehen einer Bußgeld-Festsetzung in dieser Höhe nicht entgegen.