

## Zur Auslegung des § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG: Wer ist verantwortlicher Lfz-Führer?

Angewandte Normen:

Gericht: OLG Frankfurt/M., Beschl. v. 18.9.1985 (2 Ws [13] 72/85 OWiG)

Veröffentlicht in: ZLW 1988 S. 186 – 188

---

### Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Verstoßes gegen § 23 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 4; 43 Nr. 26 LuftVO; §§ 29 Abs. 1; 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG in zwei Fällen Geldbußen von 300 und 400 DM festgesetzt. Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde, mit der der Betroffene die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Das Rechtsmittel ist zulässig und hat Erfolg.

### Aus den Gründen:

Soweit der Betroffene das Verfahrenshindernis der Unwirksamkeit des Bußgeldscheids geltend macht, ist die Rüge allerdings aus den Gründen der Stellungnahme der Staatsanwaltschaft bei dem Oberlandesgericht vom 15. April 1985, denen der Senat beitrifft, offensichtlich unbegründet, § 349 Abs. 2 StPO.

Im übrigen hält das Urteil der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Zutreffend ist der Ausgangspunkt des Amtsgerichts, daß der Betroffene nach dem unmittelbaren Sinn des § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG nicht als verantwortlicher Luftfahrzeugführer angesehen werden kann. Nach dieser Vorschrift gelten Luftfahrer, die andere Luftfahrer in ein Luftfahrzeugmuster einweisen oder mit diesem vertraut machen, als verantwortliche Luftfahrzeugführer. Nach den Feststellungen waren die Zeugen S. und G. im Besitz einer Motorseglerberechtigung und hatten den Betroffenen gebeten, sie in einen neuen Typ eines Motorseglers einzuweisen. Zu-

treffend legt das Amtsgericht weiter dar, daß es für Motorsegler eine Musterberechtigung nicht gibt, so daß die Zeugen auch ohne Einweisung oder Vertrautmachen durch einen Fluglehrer den neuen Motorseglertyp hätten führen können (Grabherr, LuftPersV, 2. Aufl., § 66 Anm. 1; § 69 Anm. zu Abs. 4, Ziff. 1).

Daß sich die Zeugen gleichwohl für das nicht vorgeschriebene, aber empfehlenswerte (vgl. Grabherr am zuletzt angegebenen Ort) Vertrautmachen durch den Betroffenen entschieden haben, kann jedoch nicht dazu führen, auf ihn § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG analog anzuwenden. Mit der analogen Anwendung dieser Vorschrift hat das Amtsgericht gegen das auch im Recht der Ordnungswidrigkeiten gültige Analogieverbot verstoßen. Die Anwendung einer Bußgeldvorschrift auf einen nur ähnlichen Lebenssachverhalt, der aber durch sie nicht erfaßt wird, ist zu Ungunsten des Täters unzulässig (BVerfGE 25, 269, 285; Göhler, OWiG, 7. Aufl., § 3 Rdnr. 9; Dreher/Tröndle, StGB, 42. Aufl., § 1 Rdnrn. 4, 10). Die Analogie setzt ein, wenn eine Gesetzeslücke vorliegt,

die mit den Methoden der Auslegung nicht mehr geschlossen werden kann (Göhler, aaO). Um eine zulässige Auslegung handelt es sich hier nicht. Vielmehr

bedeutet die Behandlung des Betroffenen als verantwortlichen Luftfahrzeugführer aufgrund des § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG die Anwendung dieser Bußgeldvorschrift über ihren eindeutigen einer Auslegung nicht zugänglichen Wortlaut hinaus allein im Hinblick auf den Normzweck. Dies ist verboten (Dreher/Tröndle, aaO, Rdnr. 10).

Die Stellung des Betroffenen als verantwortlichen Luftfahrzeugführer kann sich

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite

[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

aus § 2 LuftVO ergeben. Nach Abs. 1 dieser Bestimmung sind Luftfahrzeuge während des Flugs von einem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen. Nach Abs. 4 gelten für diesen die Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht, Nach Abs. 2 Satz 1 ist dann, wenn mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechnete Luftfahrer an Bord sind, derjenige der verantwortliche Luftfahrzeugführer, der als solcher bestimmt ist. Nach Abs. 2 Satz 2 ist die Bestimmung in erster Linie vom Halter zu treffen. Abs. 3 besagt, daß dann, wenn eine Bestimmung entgegen Abs. 2 nicht getroffen wurde, derjenige verantwortlich ist, der das Luftfahrzeug vom Sitz des ersten Luftfahrzeugführers aus führt. Bestehen Zweifel, welcher Sitz der des ersten Luftfahrzeugführers ist, entscheiden die Bestimmungen des Betriebshandbuchs für das Luftfahrzeug. Das Urteil enthält keinerlei Feststellungen über eine Bestimmung des Betroffenen zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer im Sinne des § 2 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVO. Es ist weder gesagt, ob überhaupt eine Bestimmung stattgefunden, noch wer sie vorgenommen hat. Es fehlen Angaben zum Halter des Flugzeugs und eventuell zum Sitz des ersten Luftfahrzeugführers sowie zu den Bestimmungen des Betriebshandbuchs.

Für die neue Verhandlung wird darauf hingewiesen, daß die wirksame Bestimmung des Verantwortlichen nicht etwa durch Absprache der an Bord befindlichen Luftfahrer erfolgen konnte, sofern es sich nicht um die Halter handelte.

Wegen der bezeichneten Mängel war das Urteil aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zurückzuverweisen. Zur Verweisung an einen anderen Richter des Amtsgerichts Frankfurt am Main oder an ein benachbartes Amtsgericht bestand kein Anlaß.

#### **Anmerkung:**

Die Entscheidung ist abgedruckt in ZLW 1988 S. 186. Der Einsender, Herr Rechts-

anwalt Dr. Ronald Schmid, hat sie dort mit einer ablehnenden Anmerkungen versehen. Er weist darauf hin, dass eine Analogie im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nur verboten sei, soweit die analoge Anwendung eines Strafgesetzes dazu führe, dass der Täter bestraft oder seine Strafe erhöht wird. Hier aber gehe es um die Täterfeststellung, mithin um Tatsachenfeststellung. Bei dieser gelte das Analogieverbot nicht. Außerdem scheidet eine Analogie aus, weil die Rechtsfrage ("Wer war verantwortlicher Luftfahrzeugführer?") durch Auslegung des § 4 Abs. 4 S. 2 LuftVG hätte beantwortet werden können.

Diese Auffassung ist zuzustimmen, wenn gleich sie am Ergebnis ("Freispruch") nichts geändert hätte.

#### **Anmerkung des Einsenders:**

Die Begründung des OLG Frankfurt vermag nicht zu überzeugen. Das Gericht hebt die Entscheidung des AG Frankfurt mit der Begründung auf, es habe den Betroffenen nicht unter (analoger) Anwendung des § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG als verantwortlichen Luftfahrzeugführer ansehen dürfen, weil damit gegen das auch im Ordnungswidrigkeitenrecht geltende Analogieverbot verstoßen werde. Dieser Ansatz ist falsch.

1. Die Analogie ist im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nur verboten, soweit (a) eine Vorschrift auf einen anderen, ähnlichen Lebenssachverhalt, der nicht von ihr erfaßt ist, angewendet werden kann und (b) damit eine Ahndungsmöglichkeit begründet oder die Möglichkeit der verschärften Ahndung erreicht werden soll (vgl. für viele: Göhler, OWiG § 3 Rdnr. 9). Im vorliegenden Fall geht es aber nicht um die Voraussetzung oder Art und Höhe der Ahndung, sondern um die Frage, wer von mehreren am Flug Beteiligten verantwortlicher Luftfahrzeugführer und damit Täter war, Der Bereich der Täterfeststellung gehört zur Tatsachenfeststellung und entzieht

sich daher dem Analogieverbot, Etwas anderes hätte nur gelten können, wenn der Betroffene nicht als, sondern wie ein verantwortlicher Luftfahrzeugführer zur Verantwortung gezogen worden wäre. Das hat das AG aber nicht getan.

2. Für die Analogie ist im übrigen kein Raum, weil – entgegen der Ansicht des OLG – die Rechtsfrage, wie der verantwortliche Luftfahrzeugführer zu bestimmen war, im Wege der Auslegung zu lösen ist. § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG bestimmt, daß der Luftfahrzeugführer, der einen anderen Luftfahrzeugführer in ein Luftfahrzeugmuster einweist oder ihn damit vertraut macht, als verantwortlicher Luftfahrzeugführer gilt. Zu untersuchen ist also zunächst, wann ein Luftfahrzeugführer »eingewiesen« oder »vertraut gemacht« wird.

Die Einweisung in ein Luftfahrzeug ist fachliche Voraussetzung für den Erwerb der Musterberechtigung (§ 67 Abs. 1 LuftPersV), ist also immer dann notwendig, wenn dem Piloten für den Luftfahrzeugtyp bislang keine Musterberechtigung erteilt worden ist. Ist dem Piloten dagegen die Musterberechtigung für den Typ oder im Wege der Sammeleintragung auch für andere, als gleichwertig anerkannte Luftfahrzeuge erteilt (§ 69 Abs. 3 LuftPersV), so muß der Luftfahrzeugführer dennoch vor Antritt des Fluges mit einem Luftfahrzeug, das er noch nie oder innerhalb der letzten 24 Monate nicht geführt oder bedient hat, durch einen Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten vertraut gemacht worden sein (§ 69 Abs. 4 Satz 1 LuftPersV). Das Vertrautmachen ist also lediglich zwischen gleichwertigen Grundmuster oder einer Baureihe der betreffenden Grundmuster der unter eine Sammeleintragung fallenden Muster erforderlich (Grabherr, § 69 Anm. 4 zu Abs. 4 LuftPersV), Außer Frage steht, daß § 4 Abs. 4 Satz 2 LuftVG diese beiden Fälle erfassen will.

Das OLG hätte sich daher mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob diese Vorschrift auch im Wege der Auslegung (nicht der Analogie) auf den Fall angewendet

werden kann, daß sich ein Pilot von einem Luftfahrzeugführer auf einem Luftfahrzeugmuster einweisen läßt, für das keine Musterberechtigung erteilt werden muß. Das ist ni. E. zu bejahen, Auch für Motorsegler-, Segelflugzeugführer und Freiballonführer besteht die allgemeine Pflicht sich mit Luftfahrzeugen, mit denen sie noch nie oder längere Zeit nicht geflogen sind, vertraut zu machen, weil sie nur so der Verhaltensregel des § 1 Abs. 1 LuftVQ nachkommen können. Der einzige Unterschied zu den Führern von Flugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen besteht darin, daß die letztgenannten sich stets und nur mit Hilfe eines Fluglehrers oder Einweisungsberechtigten vertraut machen lassen müssen, während Motorsegler-, Segelflugzeug- und Freiballonführer sich auch durch einen Sonstigen geeigneten Luftfahrzeugführer vertraut machen lassen oder sich in anderer geeigneter Weise selbst mit dem Luftfahrzeug vertraut machen können (vgl. dazu Grabherr, § 69 LuftPersV Anm. 1 zu Abs. 4). Entscheidet sich aber ein Luftfahrzeugführer dafür, sich freiwillig von einem anderen vertraut machen zu lassen, so ist kein Grund ersichtlich, warum die Regel des § 4 Abs. 4 Satz 4 LuftVG nicht anwendbar sein soll: Aus dem Umstand, daß diese Art des Vertrautmachens im einen Fall gesetzlich vorgeschrieben, im anderen Fall freigestellt ist, kann m. E. die angesichts des Gesetzeswortlauts (!) nicht überzeugend hergeleitet werden. Ist aber die Spezialregel des § 4 Abs. 4 LuftVG anwendbar, so kann der verantwortliche Luftfahrzeugführer nicht nach der subsidiären Regel des § 2 LuftVO bestimmt werden,

3. In diesem Zusammenhang noch eine Bemerkung zum »Hinweis« des OLG darauf daß die wirksame Bestimmung des Verantwortlichen nicht durch eine Absprache der an Bord befindlichen Luftfahrer erfolgen konnte, falls es sich nicht um die Halter handele: auch diese Ansicht ist unrichtig (vgl. dazu auch Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts S. 229) § 4 Abs. 4 Satz 2 2. Halbs. LuftVG läßt dies ausdrücklich zu.

