

Zu den Verhaltenspflichten eines Luftfahrzeugführers auf unkontrollierten Plätzen.

Die Anweisungen der Flugleitung sind nur dann verbindlich (und deren Mißachtung bußgeldbewert), wenn sie zur Abwendung von Gefahren erteilt wurden.

Angewandte Normen: §§ 29 Abs. 1, § 31 Abs. 2 Nr. 18, 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG
58 Abs. 1 Nr. 10, 21 Abs. 1, 21a, 22 Abs. 1 Nr. 1, 22 Abs. 1 Nr. 2, 22
Abs. 1 Nr. 5, 43 Nr. 26 LuftVO,
2 Abs. 1 Nr. 9, 2 Abs. 2 BAFISG

Gericht: Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluß v. 25. Juli 1979,
Az: 3 Ob OWi 92.79

Veröffentlicht in: BayObLGSt 1979, 111-114

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene führte am 22.11.1977 auf dem Verkehrslandeplatz S., einem Flugplatz ohne Verkehrskontrolle, auf dem der Flugleiter R. die Luftaufsicht hatte, Starts durch. Um 10.19 Uhr überrollte er die Haltelinie Nr. 28, ohne daß ihm zuvor das Signal "Start frei" gegeben worden war. Nachdem er geradeausfliegend eine Höhe von über 2.100 Fuß erreicht hatte, drehte er nach links ab. Bei einem weiteren Start um 11.07 Uhr überrollte er wiederum ohne ausdrückliche Startfreigabe die Haltelinie Nr. 28. Auch bei diesem Flug schwenkte er nach Erreichen einer Höhe von mehr als 2.100 Fuß wieder nach links ab. Bei den Starts bestand nie eine Gefahrensituation. Die Platzrunde des Flughafens schreibt eine Flughöhe von 2.100 Fuß und durch Richtungspfeile Flugrichtungsänderungen nach rechts vor.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen, dem Ordnungswidrigkeiten nach § 22 Abs. 1 Nrn. 1, 2 5 und 7 i. V. m. § 43 Nr. 26 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) i. d. F. vom 14.11.1969 (BGBl I S 2117), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9.1.1976 (BGBl I S 53), § 58 Abs. 1 Nrn. 1 und 10 LuftVG zur Last liegen, freigesprochen. Die Staatsanwaltschaft hat beantragt, gegen dieses Urteil die Rechtsbeschwerde zuzulassen. ...

Aus den Gründen:

1. Die fristgerecht und formgerecht eingelegte und begründete Rechtsbeschwerde ist nach § 80 Abs. 1 OWiG zuzulassen, da die Nachprüfung der Entscheidung zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung geboten ist.

2. Das Rechtsmittel ist jedoch unbegründet, da die Entscheidung des Amtsgerichts im Ergebnis der Rechtslage entspricht.

a) Das angefochtene Urteil enthält zwar zu den Vorwürfen des Bußgeldbescheids, der Betroffene habe am 22.11.1978 die Weisungen der Luftaufsicht, er solle sich startbereit melden, er habe nach dem Start Richtungsänderungen nach rechts und nicht nach links vorzunehmen, keine Feststellungen. Es ist auch nicht dargelegt in wessen

Auftrag R. die Luftaufsicht durchführte. Diese Mängel rechtfertigen jedoch hier keine Urteilsaufhebung.

Voraussetzung für ein ordnungswidriges Verhalten des Betroffenen – in Betracht kämen Verstöße nach § 43 Nrn. 25, 26, § 21 Abs. 1, § 22 Abs. 1 Nrn. 1, 2, 5 LuftVO i. V. m. § 58 Abs. 1 Nr. 10 LuftVG – wäre hier, daß er bußgeldbewehrte Weisungen der Luftaufsicht mißachtete oder Bestimmungen über den Flugplatzverkehr nicht beachtete. Dies ist jedoch nach den Feststellungen des Ersturteils nicht der Fall. Ein ordnungswidriges Verhalten scheidet auch dann aus, wenn man mit der Staatsanwaltschaft davon ausgeht, der Betroffene

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite

www.PilotUndRecht.de

habe die im Bußgeldbescheid angeführten Anordnungen R. ... nicht beachtet.

Im Gegensatz zu der Regelung des Flugbetriebs auf Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstellen gemäß § 23 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO, nach der Flugzeugführer die vorherige Genehmigung für alle Bewegungen einzuholen haben, durch die das Rollen, Starten und Landen eingeleitet wird oder die damit in Zusammenhang stehen, besteht auf Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle – wie hier – keine entsprechende Verpflichtung. Für den Flugplatz S. wurden insoweit auch keine allgemeinen Anordnungen nach § 21a Abs. 1 LuftVO erlassen. Der Flugzeugführer hat sich hier lediglich vor dem Start gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 8 LuftVO bei der Luftaufsichtsstelle zu melden. Im übrigen ist er für seine Starts grundsätzlich selbst verantwortlich. Seine Pflichten ergeben sich u. a. aus §§ 3, 4, 22 Abs. 1 Nrn. 3, 4, 9 und 12 LuftVO.

Nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO sind die Weisungen der Luftaufsicht zu beachten. Das bedeutet aber nicht, daß damit alle nur erdenklichen Anordnungen der Luftaufsichtsbeamten bußgeldbewehrt sind. Die insoweit schon gemäß Art. 103 Abs. 2 GG gebotene Konkretisierung ergibt sich aus § 29 Abs. 1 LuftVG. Dort hat der Gesetzgeber definiert (Legaldefinition), was unter dem Begriff "Luftaufsicht" zu verstehen ist. Danach fällt hierunter die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Von dieser Bestimmung wird also nicht etwa jede bewegungslenkende Maßnahme im Luftraum und auf den Rollflächen der Flughäfen erfaßt. Entscheidend ist vielmehr, ob die jeweilige Maßnahme der Gefahrenabwehr dient. Gefahr im Sinn des § 29 Abs. 1 LuftVG ist dabei nicht etwa jede abstrakte sondern ebenso wie im Polizeirecht nur jede konkrete Gefahr (vgl. hierzu Hofmann Luftverkehrsgesetz Rn. 13 zu § 29 LuftVG; Schleicher / Reymann / Abraham Das Recht der Luftfahrt 3. Aufl. Anm. 5 zu § 29 LuftVG; zu vergleichbaren Regelungen im Polizeirecht BGH Urteil vom 7.10.1954 in Schumann Polizeirecht

1967 S 15; Samper 9. Aufl. Rn. 2.2 zu Art 2 PAG).

Daß für den Begriff "Luftaufsicht" im Sinn des § 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO die Legaldefinition des § 29 LuftVG gilt, folgt schon daraus, daß das Luftverkehrsgesetz Grundlage der LuftVO darstellt (§ 32 Abs. 1 Nrn. 1, 6, 8 bis 9a und Abs. 3 LuftVG). Das bedeutet, daß die genannte Bestimmung eine bußgeldbewehrte Rechtsgrundlage nur für die Verfügungen darstellt, die im Rahmen der Luftaufsicht, also der Gefahrenabwehr ergehen. Diese Voraussetzungen lagen aber hier nach den das Rechtsbeschwerdegericht bindenden Feststellungen des Ersturteils nicht vor. Auch die Rechtsbeschwerdebegründung der Staatsanwaltschaft stellt das Fehlen einer Gefahr hier nicht in Abrede.

Nach Art 73 Nr. 6 GG steht dem Bund auf dem Gebiet des Luftverkehrs die ausschließliche Gesetzgebung zu. Die Luftaufsicht im Rahmen des § 29 LuftVG ist nach § 31 Abs. 2 Nr. 18 LuftVG den Ländern nur insoweit delegiert, als diese nicht der Bundesanstalt für Flugsicherung oder dem Luftfahrtbundesamt übertragen ist. Deshalb bestimmt auch die Verordnung über die Übertragung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Luftverkehrsverwaltung in Bayern (BayLuftZustV) vom 1.2.1971 (GVBl S. 72) in § 2 Nr. 18, daß den Luftämtern die Luftaufsicht nur insoweit obliegt, als sie nicht der Bundesanstalt für Flugsicherung oder dem Luftfahrtbundesamt übertragen ist.

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 9 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (BGBl I S 70) gehört die Durchführung des Flugsicherungsbetriebsdienstes, dem nach Abs. 2 dieses Gesetzes die Bewegungslenkung im Luftraum und auf den Rollflächen der Flughäfen obliegt, in den Aufgabenbereich der Bundesanstalt für Flugsicherung. Bei dem Verlangen, sich startbereit zu melden und der Anordnung, Flugrichtungsänderungen in einer bestimmten Form durchzuführen, handelt es sich um bewegungslenkende, der Bundesanstalt für

Flugsicherung vorbehaltene Maßnahmen. Hieran ändert auch die etwaige Absicht der Luftaufsicht, noch unmittelbar vor dem Start weitere Informationen zu erteilen, nichts.

Neben die in § 29 Abs. 3 LuftVG erwähnten Befugnisse treten die Notwehr-Nothilferechte und sonstigen Selbsthilferechte des allgemeinen Rechts (vgl. z. B. §§ 227, 228, 859, 860 und 904 BGB; §§ 32, 34 StGB). Unter diesen Voraussetzungen können bei Gefahr in Verzug auch von der Länderluftaufsicht, dem Flugleiter oder Flugplatzunternehmer, dessen Beauftragten oder der Polizei bewegungslenkende Maßnahmen getroffen werden (vgl. Schleicher/Reymann/Abraham aaO Anm. 10 zu § 29 LuftVG).

Da es somit an einer Rechtsgrundlage für das Vorgehen des Zeugen R. hier fehlte, scheidet ein Verstoß des Betroffenen gegen § 22 Abs. 1 Nr. 2 LuftVO aus.

Im übrigen hat das Amtsgericht zutreffend auch eine Zuwiderhandlung des Betroffenen gegen Anordnungen für den Flugplatzverkehr in S. verneint. Entgegen der Auffassung der Staatsanwaltschaft schreibt weder § 21a Abs. 2 LuftVO noch die in den Nachrichten für Luftfahrer bekannt gemachte Regelung des Flugplatzverkehrs S. vom 21.4.1977 das Fliegen einer Platzrunde vor. § 21a Abs. 2 LuftVO definiert lediglich die Begriffe "Flugplatzverkehr und Rollfeld". § 22 Abs. 1 Nr. 5 LuftVO regelt Richtungsänderungen in der Platzrunde. Nr. 17 der Regelung des Flugplatzverkehrs für S. bestimmt Ort und Höhe der Platzrunde und ordnet an, daß Einflüge in die Platzrunde grundsätzlich über den Gegenanflugteil zu erfolgen hätten. Keine dieser Bestimmungen schreibt jedoch vor, daß nach Starts stets jedenfalls ein Teil einer Platzrunde geflogen werden müßte. Der im Signalfeld des Flugplatzes ausgelegte Richtungspfeil nach rechts verbietet gemäß § 21 Abs. 1 LuftVO in Verbindung mit der Anlage 2 § 6 (zu § 21 LuftVO nach dem Start und vor der Landung Richtungsänderungen nach links. In der Platzrunde dürfen sie bei

Starts nach Westen hier ohnehin nur in Rechtskurven durchgeführt werden (vgl. hierzu Hofmann Rn. 4 zu § 22 LuftVO). Der Richtungspfeil bedeutet aber nicht, daß etwa auch nach Verlassen des Flugplatzverkehrs (Legaldefinition: § 21a Abs 2 LuftVO) Richtungsänderungen nach links geboten sind. Da für den Abflug von S. auch keine bestimmte Abflugstrecke (zB "Nach dem Start in Richtung Westen zunächst bis ... in Richtung Norden fliegen") angeordnet ist, konnte der Betroffene jedenfalls nach Überfliegen der vorgeschriebenen Sicherheitshöhe direkt nach links einschwenken.

Da der Betroffene somit zu Recht freigesprochen wurde, ist die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft als unbegründet zu verwerfen.