

## Zur Frage, wer Teilnehmer am Luftverkehr ist und damit gegen § 1 LuftVO verstoßen kann.

Angewandte Normen: § 1 Abs. 1 LuftVO

Gericht: OLG Düsseldorf, v. 10.12.1992, Az.: 5 Ss (OWi) 86.91 - (OWi) 46/91  
I

Veröffentlicht in: NZV 1993, 201

---

### Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen vorsätzlicher Zuwiderhandlung gegen § 1 Abs. 1 LuftVO und § 1 der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 eine Geldbuße von 500,-- DM festgesetzt. Dagegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, der die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt. Der Senat hat die Verfolgung auf den Verstoß gegen § 1 Abs. 1 LuftVO beschränkt und den Vorwurf eines tateinheitlich begangenen Verstoßes gegen die genannte Verordnung vom 16. August 1976 ausgeschieden. Die danach nur noch gegen die Verurteilung wegen eines Verstoßes gegen § 1 Abs. 1 LuftVO gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat keinen Erfolg.

Die Verfahrensrüge greift nicht durch. Es ist nicht ersichtlich, daß das Amtsgericht gegen seine Aufklärungspflicht verstoßen hat. Die Vernehmung des Piloten des anderen im Landeanflug befindlichen Flugzeuges hat sich dem Gericht entgegen der Meinung des Betroffenen nicht aufgedrängt. Nach den Feststellungen ist wegen des Eingreifens der Luftaufsicht keine Gefährdung der Insassen dieses Flugzeuges eingetreten. Es bestand deshalb kein Anlaß, den Piloten dazu zu hören, ob er eine gefahrenträchtige Lage erkannt hat.

Auch die Sachrüge vermag der Rechtsbeschwerde nicht zum Erfolg zu verhelfen.

### Aus den Gründen:

A.

Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils ist der Betroffene nebenberuflich als Fluglehrer auf dem Landeplatz Bonn-H. tätig. Am 27. Juli 1988 gegen 20.00 Uhr Ortszeit befand er sich mit einem Leichtflugzeug des Baumusters C 152 auf der Rückkehr von einem Einweisungsflug. Sein Schüler war ein Flugkapitän, der Flugstunden sowie Starts und Landungen zur Verlängerung seines Segelflugscheins nachweisen mußte. Der Betroffene bat die Flugaufsicht um die Erlaubnis einer Landung zu Übungszwecken auf der Landebahn 11; allgemein freigegeben war zu dieser Zeit die gegenläufige Landebahn 29. Die Luftaufsicht gestattete dem Betroffenen die erbetene Landung. Gegen Ende des Landeanfluges wurde der Betroffene von der Luftaufsicht darüber informiert, daß sich der Pilot eines anderen Schulflugzeuges im

Anflug auf die Landebahn 29 befinde. Unmittelbar nach dem Aufsetzen des Flugzeuges etwa 200 bis 300 Meter nach Beginn der Landebahn startete der Flugschüler in

Absprache mit dem Betroffenen nochmals durch. Dies geschah zu Übungszwecken und möglicherweise auch deshalb, weil der Flugschüler das Gefühl hatte, zu hoch angefliegen zu sein. Eine Landung auf den verbleibenden 600 Meter der Landesbahn wäre jedoch risikolos möglich gewesen. Aus pädagogischen Gründen wollte indes der Betroffene dem Flugschüler eine weitere Landung ermöglichen. Das Durchstartmanöver zeigte der Betroffene der Flugaufsicht nicht

Diese Entscheidung wurde  
heruntergeladen von der Seite

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

an. Als diese dies erkannte, veranlaßte sie den Piloten des anderen im Landeanflug begriffenen Flugzeuges zum Abbruch seiner Landevorbereitungen, um eine weitere Annäherung der beiden Flugzeuge und eine damit verbundene gefährliche Situation zu vermeiden. Der mit dem Durchstartmanöver verbundenen Konsequenzen für den Führer des anderen im Landeanflug begriffenen Flugzeuges war sich der Betroffene bewußt. Im Interesse der Schulung seines Schülers nahm er sie billigend in Kauf. Erst nach einer nochmaligen mit einem Durchstarten verbundenen Landung beendete der Betroffene den Flug.

B.

I. 1.

Diese Feststellungen tragen rechtsbedenkenfrei den von dem Amtsgericht angenommenen vorsätzlichen Verstoß des Betroffenen gegen § 1 Abs. 1 LuftVO. Was dieser hiergegen vorbringt, erschöpft sich in unzulässigen Angriffen gegen die Feststellungen und die Beweiswürdigung, die Rechtsfehler nicht erkennen läßt.

Nach § 1 Abs. 1 LuftVO hat sich jeder Teilnehmer am Luftverkehr so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet und geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Dieser Grundregel für das Verhalten im Luftverkehr hat der Betroffene zuwidergehandelt und dadurch den Piloten des anderen im Landeanflug befindlichen Flugzeuges mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert.

a)

Keinen Bedenken unterliegt zunächst, daß der Betroffene "Teilnehmer" am Luftverkehr im Sinne von § 1 Abs. 1 LuftVO war.

Auf sich beruhen kann dabei, ob der Betroffene nach § 4 Abs. 4 LuftVG als Fluglehrer bzw. Einweisender als der verantwortliche Flugzeugführer anzusehen ist oder ob er

lediglich als Co-Pilot mitgeflogen ist, wie der Betroffene vorbringt. Darauf kommt es nicht an. **Teilnehmer am Luftverkehr ist nicht nur der verantwortliche Flugzeugführer, sondern jeder, der in irgendeiner Form durch verkehrserhebliches Verhalten am Luftverkehr teilnimmt, d.h. durch Handeln oder pflichtwidriges Unterlassen auf den Ablauf eines Luftverkehrsvorganges einwirkt** (Hofmann Luftverkehrsverordnungen Rdn. 11 zu § 1 LuftVO). Selbst wenn - was nach den Feststellungen jedoch fernliegt - der Betroffene entgegen § 4 Abs. 4 LuftVG nicht der verantwortliche Flugzeugführer gewesen sein sollte, hat er nach den Feststellungen bestimmend auf seinen Flugschüler und den Flugverkehrsablauf eingewirkt. Das Durchstarten nach der Landung durch den Flugschüler erfolgte nämlich in "Absprache" mit dem Betroffenen, der seinen Flugschüler aus pädagogischen Gründen eine weitere Landung ermöglichen wollte.

b)

Das Durchstarten des Flugzeuges nach der Landung hat auch zu einer mehr als nach den Umständen unvermeidbaren Behinderung des Piloten des anderen im Landeanflug begriffenen Flugzeuges geführt.

Zwecks Vermeidung einer gefährlichen Annäherung beider Flugzeuge hat sich die Luftaufsicht veranlaßt gesehen, den Piloten des anderen Flugzeuges zum Abbruch der Landevorbereitungen anzuweisen. Damit ist dieser Pilot zumindest zeitweise an der Landung gehindert worden. Eine Gefahrensituation, die Anlaß zum Durchstarten hätte geben können, lag nicht vor. Die allein im Interesse seines Flugschülers heraufbeschworene Behinderung des Piloten des anderen Flugzeuges war für den Betroffenen unschwer vermeidbar.

2.

Schließlich belegen die Feststellungen auch vorsätzliches Handeln des Betroffenen.

Durch Funk war ihm bekannt, daß ein anderes Flugzeug sich im Anflug auf die gegenläufige Landebahn befand. Auch war ihm bewußt, daß es bei dem der Luftaufsicht nicht angezeigten und von dieser nicht genehmigten Durchstarten zu einer Annäherung beider Flugzeuge und ggfls. zu einem Eingreifen der Luftaufsicht zwecks Vermeidung einer Gefahrenlage kommen konnte. Indem er die voraussehbaren Folgen im Interesse seines Flugschülers billigend in Kauf genommen und diesen nach Absprache zum Durchstarten veranlaßt hat, hat er bewußt und gewollt die maßgebliche Ursache für die Behinderung des Piloten des anderen Flugzeuges gesetzt.

## II.

Die vom Senat vorgenommene Verfolgungsbeschränkung bedingt eine entsprechende Änderung des Schuldspruches und zugleich die Aufhebung des Rechtsfolgenausspruches. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß das Amtsgericht bei Wegfall des Verstoßes gegen die Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen vom 16. August 1976 zur Festsetzung einer geringeren Geldbuße gelangt wäre.

Die Aufhebung des Rechtsfolgenausspruchs führt indessen nicht zur Zurückverweisung der Sache insoweit an die Vorinstanz. Vielmehr kann der Senat gemäß § 79 Abs. 6 OWiG selbst entscheiden da für die Bußgeldbemessung maßgebliche weitere Feststellungen nicht zu treffen sind.

Ausgehend von den nach § 17 Abs. 3 OWiG maßgeblichen Grundlagen für die Zumessung der Geldbuße muß es vorliegend bei der von dem Amtsgericht festgesetzten und am unteren Rande des Vertretbaren liegenden Geldbuße von 500,-- DM sein Bewenden haben.

Die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit ist erheblich, was bereits in der Festsetzung des bis zu 10.000,-- DM reichenden Bußgeldrahmens in § 58 Abs. 2 LuftVG seinen

Ausdruck gefunden hat. Das nicht mit der Luftaufsicht abgestimmte Durchstartmanöver hat zwar wegen des Eingreifens der Luftaufsicht lediglich zu einer Behinderung eines anderen Piloten geführt. Nicht unberücksichtigt bleiben kann jedoch, daß ohne das Eingreifen der Luftaufsicht der Eintritt einer Gefahrensituation im Bereich des Möglichen gelegen hätte. Schwer wiegt überdies der den Betroffenen treffende Schuldvorwurf. Leichtfertig hat der Betroffene sich im Ausbildungsinteresse seines Flugschülers über wesentliche Belange der Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr hinweggesetzt. Zur Ahndung seines Fehlverhaltens hält der Senat mindestens die bereits von dem Amtsgericht festgesetzte Geldbuße von 500,-- DM für erforderlich, die auch den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen gerecht wird.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 46 Abs. 1 OWiG, 473 Abs. 1 StPO. Die erreichte Beschränkung der Verfolgung auf den Vorwurf einer Zuwiderhandlung gegen § 1 Abs. 1 LuftVO rechtfertigt keine teilweise Belastung der Staatskasse mit den Kosten der Rechtsbeschwerde.