



Sachstand

Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr (§ 315 StGB)

Ausgewählte Tatbestandsvoraussetzungen und Beispiele aus der Rechtsprechung

Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr (§ 315 StGB)

Ausgewählte Tatbestandsvoraussetzungen und Beispiele aus der Rechtsprechung

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 107/22
Abschluss der Arbeit: 01.12.2022
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Schutzobjekt und Tatbestandsstruktur	4
3.	Einzelne objektive Tatbestandsvoraussetzungen	5
3.1.	Tathandlung	5
3.1.1.	Zerstören, Beschädigen oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln (§ 315 Absatz 1 Nr. 1 StGB)	5
3.1.2.	Bereiten von Hindernissen (§ 315 Absatz 1 Nr. 2 StGB)	6
3.1.3.	Ähnlicher, ebenso gefährlicher Eingriff (§ 315 Absatz 1 Nr. 4 StGB)	6
3.2.	Generelle Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit	7
3.3.	Konkrete Gefährdung	7
4.	Subjektive Strafbarkeitsvoraussetzungen	7
5.	Beispiele aus der Rechtsprechung	8

1. Einleitung

Vor dem Hintergrund, dass mehrere der Gruppierung „Letzte Generation“ zugerechnete Personen sich am 24.11.2022 Zutritt zum Gelände des Flughafens Berlin-Brandenburg verschafften und dort den Flugverkehr zeitweise zum Erliegen gebracht haben¹, sind die Wissenschaftlichen Dienste gebeten worden, losgelöst vom Einzelfall wesentliche Tatbestandsvoraussetzungen von § 315 StGB² („Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr“) in Bezug auf den Luftverkehr zu beleuchten sowie Beispiele aus der Rechtsprechung zu entsprechenden Eingriffen darzustellen.

2. Schutzobjekt und Tatbestandsstruktur

Für die Bestimmung des Begriffs „Luftverkehr“ kann grundsätzlich auf § 1 Absatz 2 Satz 1 LuftVG³ zurückgegriffen werden.⁴ Einschlägige Luftfahrzeuge können deshalb unter anderem sein Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Luftsportgeräte sowie sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können. Voraussetzung für eine Anwendbarkeit von § 315 StGB ist jedoch stets, dass die Fluggeräte und Flugkörper dem Verkehr dienen, also für die Beförderung von Menschen oder Gütern bestimmt sind.⁵ Auch ein Flugplatz kann unter diesen Voraussetzungen in den Schutzbereich einbezogen sein:

„Der Schutzbereich des § 315 ist nicht nur dann eröffnet, wenn sich das vom Eingriff betroffene Flugzeug in der Luft befindet oder zumindest gerade startet oder (noch) landet. Er umfasst vielmehr auch den gesamten Bewegungsverkehr von Flugzeugen auf einem Flugplatz. Denn die den Luftverkehr prägenden spezifischen Gefahren (große Masse, schwere Manövrierfähigkeit, hohe Explosionsgefahr usw.) bestehen auch hier. Überdies ist der Verkehr auf einem Flugplatz durch das Ineinandergreifen mannigfaltiger Betriebsvorgänge geprägt, weswegen etwa die Schädigung eines auf das Vorfeld rollenden Flugzeugs eine Vielzahl sicherheitsrelevanter Beeinträchtigungen des Flugverkehrs nach sich ziehen kann. Es erscheint daher auch vom Ergebnis her gesehen wenig überzeugend, verkehrsrechtlichen Strafschutz mit einer Mindermeinung erst mit dem Beginn des Startvorgangs zu gewähren. Damit ist

1 Vgl. entsprechende Medienberichte: Klimaaktivisten legen BER kurzzeitig lahm, Zeit Online, 24.11.2022, abrufbar unter https://www.zeit.de/gesellschaft/2022-11/klimaaktivisten-letzte-generation-ber-flugbetrieb?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F; Bordel, Flughafen-Zaun kann laut BER nicht ausreichend gesichert werden, rbb24 vom 25.11.2022, abrufbar unter <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2022/11/berlin-brandenburg-flughafen-aktivisten-sicherheit-passagiere.html> (Stand dieser und sämtlicher nachfolgender Internet-Quellen: 01.12.2022).

2 Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juli 2022 (BGBl. I S. 1082) geändert worden ist.

3 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 131 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist.

4 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 16.

5 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 16.

nicht gesagt, dass z. B. die Beschädigung eines Flugzeugs auf einem Flugplatz stets eine Straftat nach § 315 darstellt. Erschöpft sich der Eingriff darin, kann vielmehr die abstrakte Verkehrsgefahr zu verneinen sein...“⁶

§ 315 StGB ist nach herrschender Meinung durch einen dreistufigen Deliktsaufbau gekennzeichnet: erstens muss eine einschlägige Tathandlung gegeben sein, die zweitens zu einer generellen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt, die ihrerseits wiederum eine konkrete Gefährdung verursacht.⁷

3. Einzelne objektive Tatbestandsvoraussetzungen

3.1. Tathandlung

Tathandlung ist das Vornehmen eines gefährlichen Eingriffs; die – vorrangig zu prüfenden – Nummern 1 bis 3 von § 315 Absatz 1 StGB nennen insofern „Leitbeispiele“ und dienen dazu, die Gleichwertigkeit des in Nummer 4 genannten sonstigen Eingriffs feststellen zu können.⁸

3.1.1. Zerstören, Beschädigen oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln (§ 315 Absatz 1 Nr. 1 StGB)

Anlagen im Sinne des § 315 StGB „sind alle festen und unbeweglichen Einrichtungen, die dem ungestörten Ablauf des Verkehrsbetriebs dienen.“⁹ Im Luftverkehr zählen hierzu „Flugplätze, vor allem die Landebahnen, sämtliche Signaleinrichtungen (Leuchtfeuer, Radaranlagen) und sonstige Einrichtungen für die Sicherheit des Flugverkehrs. Auch das Betriebszwecken dienende Zubehör ist zu den Anlagen zu rechnen, soweit es von der Verkehrsanschauung als Teil der Betriebsanlagen betrachtet wird (Sch/Schröder/Hecker Rdn. 10).“¹⁰

Die Begriffe des Beschädigens und Zerstörens sind dem Straftatbestand der Sachbeschädigung (§ 303 StGB) entnommen und wie dort zu verstehen¹¹: „Nach st. Rspr. des BGH liegt eine Beschädigung bei jeder nicht ganz unerheblichen körperlichen Einwirkung auf eine Sache vor, durch die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre Unversehrtheit derart aufgehoben wird, dass die Brauchbarkeit für ihre Zwecke gemindert ist (BGHSt 13 207, 208, im Anschluss an RGSt 74 13, 14 ff.). Zerstörung ist eine so erhebliche Beschädigung, dass die Sache für ihre Zwecke völlig unbrauchbar ist (Sch/Schröder/Hecker § 303 Rdn. 14). (...) Im Hinblick darauf, dass mit einer

6 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 16a.

7 Fischer, StGB, 68. Auflage 2021, § 315 Rn. 3; König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 2.

8 Fischer, StGB, 68. Auflage 2021, § 315 Rn. 8; König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 18.

9 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 28.

10 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 28.

11 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 30.

Zerstörung stets auch eine Beschädigung verwirklicht wird, muss die Unterscheidung in der Praxis nicht trennscharf nachvollzogen werden.“¹²

3.1.2. Bereiten von Hindernissen (§ 315 Absatz 1 Nr. 2 StGB)

Unter Hindernisbereiten wird jede Einwirkung im Verkehrsraum verstanden, die geeignet ist, den ordnungsgemäßen Betrieb zu hemmen oder zu verzögern.¹³ Beispiele hierfür können sein ein auf einer Landebahn befindlicher – sich bewegender oder liegender – Mensch bzw. menschlicher Körper oder auch „den Anschein eines massiven Hindernisses erweckende Attrappen (z. B. Felsen, Balken aus Schaumstoff auf der Landebahn eines Flugplatzes“.¹⁴ Nach herrschender Meinung ist tatbestandsrelevantes Hindernisbereiten gegeben, wenn auf die Landebahn eines Flugzeugs Schmierstoffe (Öl, Seifenlauge etc., vgl. BGH VRS 15 303) aufgebracht werden.¹⁵

Beispiele für ein Hindernisbereiten im Luftverkehr sind „das Versperren einer Landebahn mit Betonklötzen oder anderen Gegenständen, desgleichen das Steigenlassen von Ballons oder Drachen im Bauschutzbereich von Flughäfen oder in einer Entfernung von weniger als drei Kilometern von der Begrenzung von Landeplätzen oder Segelfluggeländen (Schmid NZV 1988 125, 126; ...). Hierbei handelt es sich nicht um ‚Scheinhindernisse‘, sondern wegen der Sichtbehinderung um ‚echte‘. Die Handlung birgt sogar (‚unmittelbares‘) Schädigungspotential in sich, weil die Ballons z. B. durch den Luftansaugetrakt eines Hubschraubers in das Triebwerk gelangen und dort Schäden verursachen können. Bei Steinwürfen ist zu differenzieren: Kommt der Stein auf der Fahrbahn zu liegen, so bildet er ein Hindernis im Sinne von Absatz 1 Nr. 2 (z. B. RGSt 31 198, 199); wird er hingegen gegen das Beförderungsmittel geschleudert, so kommt Absatz 1 Nr. 4 in Betracht (...). Der Einsatz von Drohnen namentlich im Bereich von Flughäfen wird vorrangig als Hindernisbereiten anzusehen sein (...).“¹⁶

3.1.3. Ähnlicher, ebenso gefährlicher Eingriff (§ 315 Absatz 1 Nr. 4 StGB)

Als ähnliche, ebenso gefährliche Eingriffe werden Verhaltensweisen aufgefasst, „die unmittelbar auf einen Verkehrsvorgang einwirken, ihrer Art nach den in Absatz 1 Nr. 1 bis 3 aufgeführten Begehungsformen verwandt sind und diesen an Gefährlichkeit gleichkommen (vgl. BGH 10, 404, 405). Das Merkmal ist restriktiv auszulegen (...).“¹⁷ In der Literatur wird darauf hingewiesen, dass

12 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 31.

13 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 35.

14 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 35.

15 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 35.

16 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 35a.

17 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 42.

sich das Merkmal nur im Einzelfall beurteilen lasse, was durch nur spärlich vorhandene Rechtsprechung und die hierdurch bedingte Absenz von Fallgruppen erschwert werde.¹⁸

3.2. Generelle Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit

Die Tathandlung muss zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs geführt haben. Dies ist der Fall, wenn die normale Betriebsgefahr gesteigert und der Verkehr in seinem ungestörten Ablauf gefährdet wurde.¹⁹

3.3. Konkrete Gefährdung

Durch die in § 315 Absatz 1 Nr. 1 bis 4 StGB bezeichneten, generell gefährlichen Handlungen muss schließlich eine konkrete Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder für fremde Sachen von bedeutendem Wert herbeigeführt worden sein.²⁰ Der Gefährdungsmaßstab wird hierbei dahingehend präzisiert, dass das Ausbleiben eines Schadens nach objektivem Maßstab nur vom Zufall abhängig gewesen sein darf.²¹ Die Rechtsprechung benutzt insofern die Formel, dass es darauf ankomme, ob die Umstände auf einen unmittelbar bevorstehenden Unfall hindeuteten, wenn keine plötzliche Wendung eintrete – sog. „Beinahe-Unfall“.²² Die Tat ist mit Eintritt der konkreten Gefahr vollendet – nicht erforderlich ist mithin, dass ein Schaden tatsächlich eingetreten ist.²³

4. Subjektive Strafbarkeitsvoraussetzungen

§ 315 StGB stellt sowohl vorsätzliches als auch fahrlässiges Verhalten unter Strafe. In subjektiver Hinsicht sind bei § 315 StGB folgende vier Formen zu unterscheiden, nach Unrechtsintensität aufsteigend²⁴:

- Rein fahrlässige Begehungsweise (Absatz 6).
- Vorsätzliche Sicherheitsbeeinträchtigung des Verkehrs mit fahrlässig herbeigeführter konkreter Gefahr (Absatz 5).

18 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 42.

19 BGH NJW 1959, 1187, 1188; BeckOK StGB/Kudlich, 55. Ed. 1.11.2022, StGB § 315 Rn. 13; Fischer, StGB, 68. Auflage 2021, § 315 Rn. 13; König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 47.

20 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 50.

21 BeckOK StGB/Kudlich, 55. Ed. 1.11.2022, StGB § 315 Rn. 14; Schönke/Schröder/Hecker, 30. Aufl. 2019, StGB § 315 Rn. 14.

22 BGHSt 18, 271; Pegel, in: Münchener Kommentar zum StGB, 4. Auflage 2022, § 315 Rn. 60, 62.

23 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 108.

24 Vgl. Pegel, in: Münchener Kommentar zum StGB, 4. Auflage 2022, § 315 Rn. 78.

- Vorsatz bezüglich Handlung und konkreter Gefahr (Absatz 1).
- Schädigungsabsicht (Absatz 3 Nr. 1a).

Soweit insofern vorsätzliches Handeln in Betracht kommt, ist Voraussetzung hierfür entsprechend den allgemeinen Grundsätzen, dass wenigstens bedingter Vorsatz hinsichtlich sämtlicher objektiver Tatbestandsmerkmale vorliegen muss.²⁵ Dies bedeutet insbesondere im Hinblick auf die konkrete Gefahr, dass nicht ausreichend ist, „wenn dem Täter bewusst ist, dass er eine abstrakte (,irgendeine‘) Gefahr für den Straßenverkehr verursacht (vgl. BGH VRS 92 205, 206; BGH NStZ-RR 1998 150). Er muss vielmehr die Umstände kennen, die den Gefahrerfolg (Beinahe-Unfall) als nahe liegende Möglichkeit erscheinen lassen, und diese Gefahrenlage zumindest billigend in Kauf nehmen (vgl. BGHSt 22 67, 73 ff.; BGH VRS 92 205, 206).“²⁶

5. Beispiele aus der Rechtsprechung

Eine Recherche in den einschlägigen Urteilsdatenbanken nach Entscheidungen, die gefährliche Eingriffe in den Luftverkehr im Sinne des § 315 StGB zum Gegenstand hatten, führte nur zu wenigen Ergebnissen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Fälle bzw. Fallkonstellationen:

- AG Essen, Urteil vom 04.06.2018 - 59 Ls 35/18: Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr durch Einsatz von Laserpointer gegenüber Flugzeug- und Hubschrauberpiloten bejaht (§ 315 Absatz 1 Nr. 4 StGB).
- AG Zossen, Urteil vom 31.05.2017 - 10 Cs 486 Js 41755/16 (171/17), 10 Cs 171/17: Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr bejaht, Beinaheunfall durch Blendung eines Hubschrauberpiloten mittels Laserpointer (§ 315 Absatz 1 Nr. 4 StGB).
- AG Hamm, Urteil vom 13.01.2010 - 50 Ds 578/09: Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr durch Richten eines Laserpointers auf das Cockpit eines Polizeihubschraubers bejaht (§ 315 Absatz 1 Nr. 4 StGB).
- OLG Düsseldorf, Beschluss vom 29.06.2000 - 1 Ws 362/00: Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr durch Rauchen auf der Flugzeugtoilette verneint:

„Das Verhalten des Beschuldigten stellte keine unmittelbare Einwirkung auf Verkehrsvorgänge dar und hat diese nicht beeinträchtigt. Darüber hinaus hat er auch keine konkrete Gefahr begründet. Dass Rauchen an Bord einer Verkehrsmaschine keine konkrete Brandgefahr begründet, ist schon daran erkennbar, daß bis in die jüngste Vergangenheit das Rauchen in allen Passagiermaschinen erlaubt war und auch gegenwärtig noch von vielen Linien gestattet ist. Wenn es in letzter Zeit stark eingeschränkt und von manchen Gesellschaften wie auch der Antragstellerin generell untersagt ist, so dient das in erster Linie den Interessen und dem Schutz nichtrauchender Passagiere, nicht aber der Abwehr von Brandgefahren. Dass Toiletten und andere von der Besatzung nicht einsehbare Räume des Flugzeugs mit

25 Pegel, in: Münchener Kommentar zum StGB, 4. Auflage 2022, § 315 Rn. 79.

26 König, in: Leipziger Kommentar zum StGB, 13. Auflage 2021, § 315 Rn. 101.

Rauchmeldern versehen sind, um Rauchentwicklungen frühzeitig zu erkennen und – möglicherweise – auch die Umgehung des Rauchverbots zu verhindern, bedeutet nicht, daß das Rauchen dort gefährlicher ist als in der Kabine und eine konkrete Gefahr begründet. Dass (...) auf den Warnton des Rauchmelders hin die gesamte Cockpit-Besatzung und Kabinencrew ihre Tätigkeiten unterbrochen und Vorbereitungen zur Feuerbekämpfung getroffen haben, so daß dadurch die Sicherheit des Fluges gefährdet war, kann nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden. Im Übrigen wäre diese Gefahr von dem Beschuldigten weder unmittelbar noch – weil nicht voraussehbar – vorsätzlich verursacht.“

Rechtsprechung zu § 315 StGB zu Fällen, wo Dritte sich Zugang zum Außenbereich einer Flughafens verschafft, sich dort aufgehalten und den Betriebsablauf gestört haben, konnte den Datenbanken damit nicht entnommen werden.

* * *