

der Sachverständigen, daß durch den Unfall das Flugzeug zu 30 Prozent beschädigt wurde und daß es wegen der notwendigen Reparaturen längere Zeit aus der Produktion ausfällt.

Die hohen Reparaturkosten von etwa 43 000 M sowie der erhebliche Ausfall eines für die rationelle Arbeitsweise in der sozialistischen Landwirtschaft bedeutsamen Flugzeugs verwirklicht die Tatbestandsalternative „Beschädigung bedeutsamer Sachwerte“ (vgl. Ziff. 1.1. 3. des Beschlusses des Plenums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen vom 2. Juli 1969, NJ 1969 S. 459),

Der Angeklagte hat diesen schwerwiegenden Verkehrsunfall fahrlässig gemäß § 8 Abs. 1 StGB verursacht. Er entschied sich zur Zeit der Tat bewußt für erhebliche Verletzungen seiner Pflichten, die sich für ihn als Flugzeugführer aus der Luftverkehrsordnung (LVO) vom 1. Oktober 1968 (GBI.-Sdr. Nr. 601) und aus der vom Ministerium für Verkehrswesen — Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt — erlassenen Flugbetriebsvorschrift (FBV) vom 1. September 1969 ergeben.

Der Angeklagte war sich darüber im klaren, daß er einen Pflichtverstoß begeht, als er die ihm in § 20 Abs. 1 LVO und in § 65 Abs. 8 FBV vorgeschriebene Mindesthöhe bei Flügen vom Grund zum Arbeitsflugplatz von mindestens 50 m über Grund unterschritt, als er die Arbeitsgruppe auf dem Feld bei O. mit einem Vollkreis überflog. Weiterhin war ihm bewußt, daß er die Vorschrift aus § 63 Abs. 2 FBV verletzte, die ein Abweichen vom vorgesehenen Flugweg und von der vorgeschriebenen Flughöhe nur in Fällen von Luftnot zuläßt. Eine Luftnot lag jedoch nicht vor. Dem Angeklagten war es daher nicht gestattet, den Flugweg vom Arbeits- zum Grundflugplatz zu verlassen oder bei diesem Flug die Mindestflughöhe von 50 m über Grund zu unterschreiten. Mit diesem Verhalten verletzte der Angeklagte auch noch die in § 3 Abs. 1 LVO i. V. m. § 11 Abs. 3 FBV festgelegte Pflicht eines jeden Flugzeugführers, sich so zu verhalten, daß Personen und Sachwerte nicht gefährdet oder beschädigt werden und daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr stets gewährleistet sind. Er kam auch seiner Verantwortung gemäß § 12 Abs. 1 FBV als Kommandant eines Flugzeugs nicht nach, indem er nicht alle für die Durchführung der Flüge geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften eingehalten hat. Schließlich verletzte er auch § 65 Abs. 11 FBV, wonach Arbeitskurven bis 30 Grad Seitenneigung nicht unter 50 m über Grund und nur in gleichbleibender Flughöhe in der für den Luftfahrzeugtyp entsprechend der Technologie festgelegten Kurvenzeit geflogen werden dürfen, als er bei einer Schräglage von mehr als 30 Grad bei gleichzeitigem Sinken in einer Höhe von nur 20 bis 25 m eine Kurve einleitete.

Die bewußte Verletzung dieser Pflichten führte zu den in § 196 Abs. 1 und 2 StGB bezeichneten Folgen, die der Angeklagte jedoch nicht voraussah. Auf Grund seiner Flugerfahrungen hätte er aber die eingetretenen Folgen voraussehen und vermeiden können. Da er kurz zuvor seine aviochemischen Flüge wegen schlechter Witterungsverhältnisse abgebrochen hatte, war er unter diesen Umständen zu einer besonders sorgfältigen Prüfung der Sachlage und der Einhaltung der Flugbestimmungen verpflichtet.

Aus dem Sachverhalt ergibt sich, daß zwischen den Pflichtverletzungen und den eingetretenen Folgen Kausalität gegeben ist. Demnach hat der Angeklagte fahrlässig i. S. des § 8 Abs. 1 StGB einen schweren Verkehrsunfall verursacht.

Der Angeklagte hat aber auch gleichzeitig in Tateinheit damit fahrlässig die Sicherheit im Verkehr der

Luftfahrt unmittelbar gefährdet (§ 197 StGB), indem er durch seine Tat für das Leben und die Gesundheit von Personen eine unmittelbare Gefahr verursachte. Der Zeuge L. befand sich zur Zeit des Unfalls im Flugzeug, und der Zeuge B. mußte sein Kraftfahrzeug auf der Fernverkehrsstraße bremsen, um einen möglichen Zusammenstoß mit dem Flugzeug zu vermeiden. Beide Zeugen befanden sich also in Gefahr, und es ist nur dem Zufall zu verdanken, daß Personenschäden nicht eingetreten sind.

Die tateinheitliche Anwendung des § 197 StGB ist erforderlich, weil mit der Verurteilung nach § 196 Abs. 1 und 2 StGB lediglich die Alternative „Beschädigung bedeutender Sachwerte“ erfaßt wird, nicht aber die tatsächlich herbeigeführte unmittelbare Gefahr für die Zeugen B. und L.

Der Angeklagte hat der Volkswirtschaft durch die von ihm verursachten erheblichen Reparaturkosten für das Flugzeug und den sehr langen Ausfall für die Produktion einen hohen Schaden zugefügt. Auch im Ausmaß dieses volkswirtschaftlichen Schadens kommt die Schwere der Tat des Angeklagten zum Ausdruck.

Für die Einschätzung der Schädlichkeit der Tat des Angeklagten mußte aber auch berücksichtigt werden, daß der Beruf eines Flugzeugführers verantwortungsvoll ist und höchste Aufmerksamkeit erfordert. Dem Flugzeugführer werden hohe volkswirtschaftliche Werte anvertraut, und er ist auch für den Schutz des Lebens und der Gesundheit anderer Bürger verantwortlich. Für ihn muß deshalb die Einhaltung aller gesetzlichen Flugbestimmungen selbstverständliches Gebot sein, weil er erst dann das ihm als Flugzeugführer entgegengebrachte Vertrauen rechtfertigt. Dabei ist die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Flughöhe besonders schwerwiegend, da sie eine der wichtigsten Maßnahmen der Luftsicherheit ist.

Der Angeklagte handelte aber auch in hohem Maße schuldhaft, da er gleichzeitig mehrere Pflichten bewußt und in verantwortungsloser Weise verletzt hat. Dabei bestätigte sich die Einschätzung seines Arbeitskollektivs, die durch den Kollektivvertreter vorgetragen wurde, daß der Angeklagte einerseits durchaus zuverlässig, einsatzbereit und kollegial ist, andererseits jedoch seine Entscheidungen teilweise oberflächlich und nicht bis zur Endkonsequenz durchdacht trifft.

Nach den Grundsätzen der Strafzumessung gemäß § 61 StGB war jedoch auch zu berücksichtigen, daß der Angeklagte bisher ohne Tadel war und von allen Arbeitsstellen gut beurteilt wird. Es handelt sich im vorliegenden Fall also um eine einmalige Entgleisung.

Unter Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Umstände der Tat ist es daher möglich, den Angeklagten gemäß § 33 StGB auf Bewährung zu verurteilen. Er hat diese Tat aus Undiszipliniertheit und nicht aus einer generell negativen Einstellung zu den Normen des gesellschaftlichen Zusammenlebens begangen. Mit dieser Verurteilung soll er dazu angehalten werden, durch gewissenhafte Erfüllung seiner Pflichten und durch Bewährung in der Arbeit sowie in seinem persönlichen Leben seine Tat gegenüber der Gesellschaft wiedergutzumachen, seine gesellschaftliche Verantwortung als Flugzeugführer zu erkennen und ernst zu nehmen und das Vertrauen der Gesellschaft auf sein künftig verantwortungsbewußtes Verhalten zu rechtfertigen. Auf Grund seiner positiven Persönlichkeit ist eine Bewährungszeit von einem Jahr ausreichend.

Um die erzieherische Wirksamkeit der Verurteilung auf Bewährung zu erhöhen, hat das Gericht als Zusatzstrafe eine Geldstrafe in Höhe von 400 M ausgesprochen. Diese Zusatzstrafe soll den Angeklagten nachdrücklich darauf hinweisen, daß er nicht durch