

# Angriff der zivilen Drohnen – ist das Strafrecht gewappnet?

Von Dr. Kristina Peters, Düsseldorf

*Während die militärische und polizeiliche Nutzung von Drohnen bereits vielerorts Gegenstand wissenschaftlicher Diskussionen ist, wurde ihr Einsatz zu privaten oder gewerblichen Zwecken bisher nur vereinzelt untersucht. Der Beitrag beleuchtet die luftverkehrsrechtlichen Pflichten und prüft die Reaktionsmöglichkeiten bei der Begehung von Straftaten. Betrachtet werden die Straftatbestände zum Schutze des Luftverkehrs, der Hausfriedensbruch (§ 123 StGB) sowie Fahrlässigkeitsdelikte. Im Ergebnis besteht zwar derzeit kein Handlungsbedarf für den Strafgesetzgeber, jedoch ist das luftverkehrsrechtliche Pflichtenprogramm hochgradig unbestimmt, weshalb insbesondere im Rahmen von Fahrlässigkeitsvorwürfen nur unzureichende Sorgfaltspflichten bestehen. Insoweit wären gesetzliche Präzisierungen wünschenswert.*

## I. Einleitung

Bei einer Drohne handelt es sich um ein unbemanntes Luftfahrzeug, welches ohne einen an Bord befindlichen Piloten geflogen wird und entweder ferngesteuert ist und vollständig von einem anderen Ort aus kontrolliert wird oder programmiert wurde und vollständig autonom fliegt.<sup>1</sup> Inzwischen sind Drohnen in vielen Bereichen des täglichen Lebens im Einsatz und sollen künftig etwa von DHL und Amazon zur Paketzustellung verwendet werden.<sup>2</sup> Während im Jahre 2012 bereits 217 zivile Drohnenmodelle auf dem Markt erhältlich waren, hat sich diese Zahl bis zum Jahre 2016 mit 559 Modellen mehr als verdoppelt.<sup>3</sup> Die EU-Kommission schätzt, dass in den nächsten zehn Jahren 10 % des kommerziellen Luftverkehrsmarkts mit einem Wert von jährlich 15 Mrd. € auf Drohnen entfallen könnten.<sup>4</sup> Der Bundesregierung „erscheint es in naher Zukunft nicht mehr ausgeschlossen, dass bemannte und unbemannte Luftfahrtgeräte gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen“<sup>5</sup> und die EU-Verkehrsminister haben

bereits 2014 angekündigt, dass Drohnen Teil des normalen Luftverkehrs werden sollen.<sup>6</sup>

## II. Problemaufriss

Drohnen sind klein, vom Boden aus kaum zu sehen und bewegen sich je nach Flughöhe nahezu lautlos. Immer leistungsstärkere Kameras ermöglichen ein unbemerktes Ausspionieren von Privatpersonen und Unternehmen. Abstürze können insbesondere im Straßenverkehr zu Unfällen führen.<sup>7</sup> Auch berichten Anwohner zunehmend von Drohnen, die Wohngebiete überfliegen und einer verbreiteten Befürchtung nach zur Einbruchsvorbereitung eingesetzt werden.<sup>8</sup> Bereits mehrfach wurde von Drohnen berichtet, die Drogen und andere verbotene Gegenstände in Justizvollzugsanstalten liefern sollten.<sup>9</sup> Erhebungen zu der Häufigkeit und Intensität von Rechtsgutsverletzungen sind schwer möglich, da keine zugeschnittenen Verbotsnormen existieren, und werden – soweit ersichtlich – bisher auch nicht durchgeführt. Schon mit Blick auf die immer erschwinglicheren Preise ist jedoch mit einer zunehmenden Verletzung von Rechtsgütern zu rechnen.

Bezogen auf die strafrechtliche Dimension stellt sich die Frage, ob der Einzelne und seine Rechtsgüter ausreichend gegen Angriffe aus der Luft geschützt werden. Problematisch erscheinen die besondere Intensität der Eingriffe, da die Abwehrbereitschaft der Betroffenen durch die häufig unbemerkt agierenden Drohnen vereitelt wird, sowie die absolute Anonymität der Drohnensteuerer. Aus diesem Grund sollen die luftverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen einer zivilen Nutzung von Drohnen umrissen (dazu sogleich III.) und die strafrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten nach dem geltenden Recht untersucht werden (dazu IV.), um sodann die Frage nach der Notwendigkeit ergänzender gesetzlicher Regelungen zu beantworten (dazu V. und VI.).

## III. Luftverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen der zivilen Nutzung von Drohnen

Die luftverkehrsrechtlichen Regeln stellen gewissermaßen die „Straßenverkehrsordnung“ für Drohnen dar und begründen daher den Sorgfaltsmaßstab, welcher dem Drohnenutzer im Rahmen eines strafrechtlichen Vorwurfs entgegengehalten

<sup>1</sup> Übersetzung der Definition der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO),

[http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%2028\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%2028_en.pdf) (3.11.2017).

<sup>2</sup> DHL Pressemitteilung v. 9.5.2016,

[http://www.dpdhl.com/de/presse/pressemitteilungen/2016/einbindung\\_dhl\\_paketkopter\\_logistikkette\\_erfolgreich\\_getestet.html](http://www.dpdhl.com/de/presse/pressemitteilungen/2016/einbindung_dhl_paketkopter_logistikkette_erfolgreich_getestet.html) (3.11.2017); Zeit Online v. 28.07.2015,

<http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2015-07/amazon-drohnen-luftkorridor> (3.11.2017).

<sup>3</sup> Unmanned Vehicle Systems Association (Hrsg.), Remotely piloted aircraft systems (RPAS), Yearbook, 12. Aufl. 2012/2013, S. 155; dies. (Hrsg.), Remotely piloted aircraft systems (RPAS), Yearbook, 16. Aufl. 2016/2017, S. 150, abrufbar unter:

<https://rps-info.com/publications> (3.11.2017).

<sup>4</sup> ZD-Aktuell 2014, 04009.

<sup>5</sup> BT-Drs. 17/8098, S. 1.

<sup>6</sup> ZD-Aktuell 2014, 04364.

<sup>7</sup> Beispielhaft RP Online v. 21.5.2015,

<http://www.rp-online.de/nrw/panorama/drohne-knallt-auf-der-a40-in-windschutzscheibe-eines-autos-aid-1.5106689> (3.11.2017).

<sup>8</sup> Beispielhaft Rhein-Neckar-Zeitung Online v. 9.9.2016,

[http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg\\_artikel,-Drohnen-im-Vorgarten-Flugobjekte-in-Handschuhsheim-gesichtet-arid.220374.html](http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Drohnen-im-Vorgarten-Flugobjekte-in-Handschuhsheim-gesichtet-arid.220374.html) (3.11.2017).

<sup>9</sup> Beispielhaft Berliner Morgenpost Online v. 20.3.2016,

<http://www.morgenpost.de/berlin/article207232587/Die-Drogen-kommen-per-Helikopter-Drohne-in-die-Haftanstalt.html> (3.11.2017).

werden kann. Mit Blick auf die zunehmende Verbreitung von Drohnen wurden 2012 das Luftverkehrsgesetz (LuftVG)<sup>10</sup> und 2015 sowie 2017 die Luftverkehrsordnung (LuftVO) erweitert.<sup>11</sup>

### 1. Der Begriff des „unbemannten Luftfahrtsystems“ nach dem LuftVG

Die Regelungen des LuftVG und der LuftVO gelten nur für „Luftfahrzeuge“, die in § 1 Abs. 2 LuftVG abschließend aufgezählt werden. In § 1 Abs. 2 S. 3 LuftVG wurde 2012 der Begriff des „unbemannten Luftfahrtsystems“ aufgenommen, das nunmehr als Luftfahrzeug gilt. Damit sind „unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sportes oder der Freizeitgestaltung betrieben werden“, gemeint. Gemäß den Gesetzesmaterialien stellt der Nutzungszweck das „entscheidende Abgrenzungskriterium“ dar.<sup>12</sup> Erfasst wird insbesondere die kommerzielle Nutzung.<sup>13</sup>

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,<sup>14</sup> das überschaubare Schrifttum<sup>15</sup> sowie Haftpflichtversicherer<sup>16</sup> sind sich jedoch einig, dass die Regeln des Luftverkehrsrechts darüber hinaus auch auf privat genutzte Drohnen anwendbar sind.<sup>17</sup> Diese seien „Flugmodelle“ gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 9 LuftVG. Diese Auffassung überrascht bereits mit Blick auf den allgemeinen Sprachgebrauch, der auf den Nachbau herkömmlicher Luftfahrzeuge abstellt. Dem entspricht die Definition im luftverkehrsrechtlichen Schrifttum, wonach ein „Flugmodell“ ein Modell eines der übrigen in § 1 Abs. 2 LuftVG genannten Luftfahrzeuge sei.<sup>18</sup> Die privat genutzte Drohne ist jedoch kein solcher Nachbau des „unbemannten Luftfahrzeuges“ im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 3 LuftVG, da identische Drohnenmodelle zu privaten wie zu gewerblichen Zwecken genutzt werden. In systematischer Hinsicht ist zu beachten, dass der Begriff des Flugmodells neben dem des „unbemannten Luftfahrtsystems“ verwendet wird. Der Rechtsanwender könnte meinen, die Nutzung von

Drohnen zu Freizeit- und Sportzwecken sei im Zuge der gesetzgeberischen Reaktion auf das vermehrte Auftreten dieser unbemannten Fluggeräte gerade nicht reglementiert worden. Zudem werden „unbemannte Luftfahrtsysteme“ lediglich den Luftfahrzeugen gleichgestellt, ohne selbst Luftfahrzeuge zu sein („gelten“).<sup>19</sup> Dies unterstreicht ihre Sonderrolle gegenüber herkömmlichen Luftfahrzeugen und widerspricht der Annahme, dass dieselbe Drohne je nach Nutzungszweck entweder ein Luftfahrzeug in Gestalt des Flugmodells ist oder einem solchen lediglich gleichgestellt wird.

Trotz der dogmatischen Bauchschmerzen, welche die herrschende Differenzierung aus den aufgezeigten Gründen auslösen muss, soll für die weitere Untersuchung zu Gunsten der Sicherheit des Luftverkehrs und mit Blick auf die verbreitete und auch für Laien leicht recherchierbare Auffassung davon ausgegangen werden, dass privat genutzte Drohnen „Flugmodelle“ im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 9 LuftVG sind. Damit wird auch für diese Nutzungsart das Pflichtenprogramm des Luftverkehrsrechts eröffnet. Der Umgang des Luftverkehrsrechts mit Drohnen gibt sich jedoch bereits an dieser Stelle als misslungen zu erkennen.

### 2. Die Pflichten für Drohnensteuerer

Für Luftfahrzeuge bestehen verschiedene einheitliche Einschränkungen der Nutzung des Luftraums wie etwa ein Verbot des Abwerfens von Gegenständen (§ 13 Abs. 1 S. 1 LuftVO).

Die Unterscheidung zwischen privat und gewerblich genutzten Drohnen hatte bis Anfang 2017 weitreichende Konsequenzen, da etwa nach § 20 LuftVO a.F. die Nutzung von Drohnen als „unbemannte Luftfahrtsysteme“ stets der Erlaubnis bedurfte, wohingegen „Flugmodelle“ regelmäßig ohne Erlaubnis aufsteigen durften. Diese unterschiedliche Behandlung gehört nun der Vergangenheit an, da die Pflichten hinsichtlich der „Flugmodelle“ und „unbemannten Luftfahrtsysteme“ in dem neuen Abschnitt 5a der LuftVO, welcher nunmehr Regeln für den „Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen“ enthält, weitgehend einander angenähert wurden. Nach § 21a Abs. 1 LuftVO besteht jetzt einheitlich eine Erlaubnispflicht dann, wenn das Gerät mehr als 5 kg wiegt, besondere Antriebsformen besitzt, in der Nähe von Flugplätzen betrieben oder bei Nacht geflogen wird. Die meisten frei im Handel erwerblichen Drohnen erfüllen die dort genannten technischen Merkmale nicht und können daher tagsüber ohne Erlaubnis betrieben werden.

Daneben wurden weitreichende neue Pflichten etabliert. So dürfen Drohnen mit einer Startmasse von 5 kg und weniger nicht außerhalb der Sichtweite des Steuerers geflogen werden (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 1 LuftVO). Eine Ausnahme wird für den Betrieb von Drohnen in Höhen unterhalb von 30 Metern gemacht, wenn dieser mithilfe eines visuellen Ausgabegeräts erfolgt (§ 21b Abs. 1 S. 2 LuftVO) und die Drohne entweder eine Startmasse von nicht mehr als 0,25 kg besitzt (§ 21b Abs. 1 S. 3 Nr. 1 LuftVO) oder der Steuerer von einer anderen Person, die das Fluggerät ständig in Sichtweite hat

<sup>10</sup> BGBl. I 2012, S. 1032; letzte Änderung durch BGBl. I 2017, S. 2421.

<sup>11</sup> BGBl. I 2015, S. 1894; BGBl. I 2017, S. 683.

<sup>12</sup> BT-Drs. 17/8098, S. 12.

<sup>13</sup> BT-Drs. 17/8098, S. 14.

<sup>14</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Kurzinformation über die Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen, 2016, S. 1, [https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen\\_Andere/BMVI\\_KurzinformationUAV.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_Andere/BMVI_KurzinformationUAV.pdf?__blob=publicationFile&v=2) (3.11.2017).

<sup>15</sup> Solmecke/Nowak, MMR 2014, 431 (432); Uschkerkeit/Zdanowewski, NJW 2016, 444 (445); Dust, NZV 2016, 353.

<sup>16</sup> Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) v. 7.1.2016, <https://www.dieversicherer.de/versicherer/beruf---freizeit/news/warum-hobbypiloten-ihre-drohne-versichern-muessen-974> (3.11.2017).

<sup>17</sup> Vgl. auch § 1 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO.

<sup>18</sup> Giemulla, in: Giemulla/Schmid/Müller-Rostin (Hrsg.), Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsverordnungen, Bd. 1 Luftverkehrsgesetz, 75. Lfg., Stand: 2017, § 1 Rn. 41.

<sup>19</sup> Schwenk/Giemulla (Hrsg.), Handbuch des Luftverkehrsrechts, 4. Aufl. 2013, S. 212 Rn. 7.

und die den Luftraum beobachtet, unmittelbar auf auftretende Gefahren hingewiesen werden kann (§ 21b Abs. 1 S. 3 Nr. 2 LuftVO). Für besonders sensible Bereiche wie Menschenansammlungen und Bundesfernstraßen wurden Überflugverbote geschaffen (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 2-6, 9, 11 LuftVO). Wohngebiete dürfen nicht überflogen werden, wenn die Startmasse des Geräts mehr als 0,25 kg beträgt oder das Gerät oder seine Ausrüstung in der Lage sind optische, akustische oder Funksignale zu empfangen, zu übertragen oder aufzuzeichnen, es sei denn, der durch den Betrieb über dem jeweiligen Wohngrundstück in seinen Rechten betroffene Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte hat dem Überflug ausdrücklich zugestimmt (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 7 LuftVO). Grundsätzlich ist auch ein Betrieb in einer Höhe von mehr als 100 m nunmehr verboten (§ 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 LuftVO).<sup>20</sup> Schließlich ist ab einem Gewicht von 2 kg seit dem 1.10.2017 auf Verlangen ein Kenntnissnachweis erforderlich (§ 21a Abs. 4 LuftVO).

Dieses neue Pflichtenprogramm ist weitaus intensiver als das der Vorgängerregelungen. Insbesondere wird das Bedrohungspotential von Drohnen hinsichtlich des Schutzes des allgemeinen Persönlichkeitsrechts jedenfalls mit Blick auf den Überflug von Wohngrundstücken erstmals besonders reguliert.<sup>21</sup> Die vielfältigen neuen Regeln verleihen der Sorge der Akteure angesichts der zunehmenden Verbreitung und der besonderen Möglichkeiten von Drohnen Ausdruck, wengleich fraglich erscheint, inwieweit sich diese Pflichten durchsetzen lassen werden und überhaupt angemessen sind.

#### IV. Strafrechtliche Reaktionsmöglichkeiten

Die besonderen Möglichkeiten eines Einsatzes von Drohnen führen zu der Frage, inwieweit das Strafrecht auf eine Nutzung dieser Fluggeräte zur Begehung herkömmlicher Straftaten vorbereitet ist. Im Folgenden werden einzelne problematische Einsatzmöglichkeiten herausgegriffen, die voraussichtlich besonders relevant werden dürften.

##### 1. Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftverkehrs

In der Tagespresse war bereits mehrfach von Fällen zu lesen, in denen es beinahe zu Zusammenstößen von Drohnen mit Passagiermaschinen kam.<sup>22</sup> Derartige Vorfälle zeigen, dass Drohnen die Sicherheit des Luftverkehrs empfindlich beeinträchtigen können.

##### a) Straftatbestände des Luftverkehrsgesetzes

Die §§ 59, 60, 62 LuftVG enthalten spezielle Straftatbestände beispielsweise betreffend die Verletzung von Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen. Der erwähnte Überflug eines Flughafens ist gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 2, 5 LuftVO grundsätzlich nur mit einer Flugver-

kehrskontrollfreigabe zulässig, ein Verstoß hiergegen ist jedoch nicht unter Strafe gestellt.

Ob die Straftatbestände des LuftVG allerdings überhaupt auf Drohnen anwendbar sind, ist dort schwer zu beantworten, wo diese Tatbestände als Täter einen „Luftfahrzeugführer“ voraussetzen. Dieser Begriff ist im LuftVG nicht legaldefiniert. Das Schrifttum verweist auf die Auslegung im Rahmen des § 4 Abs. 1 S. 1 LuftVG.<sup>23</sup> Hiernach ist ein „Luftfahrer“ jemand, der ein Luftfahrzeug führt oder bedient. Nach dem Begriffsverständnis im Luftverkehrsrecht „führt“ derjenige ein Luftfahrzeug, der dieses unter Verwendung seiner Triebkräfte in Bewegung setzt und mittels der Steuereinrichtungen lenkt.<sup>24</sup> Ein Luftfahrzeug wird demgegenüber „bedient“, wenn in untergeordneter Weise tatsächlich beim Betrieb mitgewirkt wird.<sup>25</sup> Als Beispiel wird häufig das fliegende technische Personal genannt. Dem Wortlaut nach könnte der Steuerer einer Drohne demnach ein Luftfahrzeugführer im Sinne des LuftVG sein.

Demgegenüber stellt jedenfalls das Steuern einer Drohne zu privaten Zwecken nach dem Regelungskonzept des Luftverkehrsrechts weder ein Führen noch ein Bedienen im Sinne des § 4 Abs. 1 S. 1 LuftVG dar. Steuerer von Flugmodellen zählen vielmehr lediglich zum erlaubnispflichtigen „sonstigen Luftfahrtpersonal“ gemäß § 4 Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 1 Nr. 6 LuftPersV, § 1 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO, sofern das Flugmodell ein Gewicht von über 25 kg besitzt. Demnach ist derjenige, der ein Flugmodell lenkt, gerade kein „Luftfahrzeugführer“. Das Luftverkehrsrecht kennt hier stattdessen den Begriff des „Steuerers von Flugmodellen“, der etwa in § 21f LuftVO und § 1 Nr. 6 LuftPersV verwendet wird. Letzterer nennt den „Steuerer von Flugmodellen“ ausdrücklich neben den „Luftfahrzeugführern“ in § 1 Nr. 1 LuftPersV. Der Betreiber eines „unbemannten Luftfahrtsystems“ wird gemäß § 21f LuftVO ebenfalls als „Steuerer“ bezeichnet. Gegen eine unterschiedliche Behandlung von Drohnen, die Flugmodelle sind, und den unbemannten Luftfahrtsystemen würde zudem sprechen, dass der Steuerungsvorgang jeweils derselbe ist und die Begrifflichkeiten des Führens und Bedienens allein auf die technischen Vorgänge abstellen.

Eine Strafbarkeit des Drohnensteuerers kann daher nur dort in Betracht kommen, wo die Straftatbestände des LuftVG als tauglichen Täter neben dem Luftfahrzeugführer den „sonst für die Sicherheit Verantwortlichen“ nennen. Dieser Begriff erfasst jeden, der nach seiner Stellung oder nach den tatsächlichen Umständen für die Sicherheit einzustehen hat<sup>26</sup> und dürfte ohne weiteres sowohl auf den Halter einer Drohne als auch auf den konkreten Steuerer anwendbar sein.

<sup>23</sup> van Schyndel, in: Giemulla/Schmid/Müller-Rostin (Fn. 18), § 59, Rn. 18.; Grabherr, in: Hofmann/Grabherr (Hrsg.), Luftverkehrsgesetz, Kommentar, 19. Lfg., Stand: 2017, § 59 Rn. 3.

<sup>24</sup> Schmid, in: Giemulla/Schmid/Müller-Rostin (Fn. 18), § 4 Rn. 11; Sennhenn, in: Hofmann/Grabherr (Fn. 23), § 4 Rn. 5.

<sup>25</sup> Schmid (Fn. 24), § 4 Rn. 14; Sennhenn (Fn. 24), § 4 Rn. 11.

<sup>26</sup> van Schyndel (Fn. 23), § 59 Rn. 19; Grabherr (Fn. 23) § 59 Rn. 4.

<sup>20</sup> Ausnahmen in § 21b Abs. 1 S. 1 Nr. 8 lit. a und b LuftVO.

<sup>21</sup> Vgl. demgegenüber noch BT-Drs. 17/8098, S. 14.

<sup>22</sup> Beispielhaft Spiegel Online v. 17.11.2016, <http://www.spiegel.de/panorama/london-passagierflugzeug-entging-knapp-zusammenstoss-mit-drohne-a-1121754.html> (3.11.2017).

b) Straftatbestände des Strafgesetzbuches

aa) Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr, § 315 Abs. 1 StGB

Der erwähnte Fall eines Zusammenstoßes einer Drohne mit einer Passagiermaschine erfüllt den Straftatbestand des Hindernisbereitens gemäß § 315 Abs. 1 Nr. 2 StGB, wenn hierdurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden.<sup>27</sup> Anders als im Rahmen des § 315b StGB erfasst ein Hindernisbereiten hier auch verkehrsinernes Fehlverhalten wie insbesondere den Fall eines regelwidrigen Navigierens.<sup>28</sup>

bb) Verstoß gegen Rechtsvorschriften, § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB

Bei einem „grob pflichtwidrigen Verhalten gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Luftverkehrs“ macht sich der Drohnensteuerer im Falle einer hierdurch hervorgerufenen entsprechenden Gefährdung zudem gemäß § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB strafbar. Parallel zu den Tatbeständen des LuftVG ist tauglicher Täter neben dem Luftfahrzeugführer auch der „sonst für die Sicherheit Verantwortliche“.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sind Blanketttatbestände wie § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB jedoch nur dort zulässig, wo die in Bezug genommenen Rechtsvorschriften Art. 103 Abs. 2 GG genügen,<sup>29</sup> was hier mit Blick auf die aufgezeigten Unsicherheiten hinsichtlich der Anwendbarkeit der luftverkehrsrechtlichen Regelungen auf eine private Nutzung von Drohnen fraglich ist. Das gesetzgeberische Argument, wonach die mit § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB konfrontierten Normadressaten aufgrund ihres Fachwissens regelmäßig mit den einschlägigen Rechtsvorschriften vertraut seien,<sup>30</sup> vermag insbesondere bezogen auf den privat agierenden Drohnensteuerer nicht zu überzeugen.<sup>31</sup> Zudem ist ein „Vertrautsein“ mit den einschlägigen Regelungen vorliegend nicht ausreichend, da darüber hinaus die Kenntnis der herrschenden, den Wortlaut und die Systematik des § 1 LuftVG außer Acht lassenden Auslegung erforderlich ist.

Dies führt zu einer folgenschweren Differenzierung: Während der Betrieb von Drohnen zu gewerblichen Zwecken ohne Zweifel den luftverkehrsrechtlichen Regelungen unterfällt und zur Heranziehung etwa der Sichtflugregel und Überflugverbote führt,<sup>32</sup> kann dies für eine private Nutzung nicht gelten. Neben dieser kaum nachvollziehbaren Ungleichbehandlung resultieren hieraus für Fälle, in denen die Zuordnung zu einer privaten oder gewerblichen Nutzung fraglich

ist (dazu sogleich unter 3. c), gravierende Rechtsunsicherheiten.

cc) Untüchtigkeit des Luftfahrzeugführers, §§ 315a Abs. 1 Nr. 1, 316 StGB

Schließlich knüpfen die §§ 315a Abs. 1 Nr. 1, 316 StGB die Strafbarkeit an die Untüchtigkeit des Luftfahrzeugführers in Folge des Genusses berauscher Mittel. Ein Teil der Literatur betrachtete auch das Fernsteuern eines Flugzeugs als Tätigkeit eines Luftfahrzeugführers,<sup>33</sup> weshalb vertreten wird, auch das Steuern einer Drohne unter den Tatbestand zu subsumieren.<sup>34</sup>

Die Überzeugungskraft dieser Auffassung ist fraglich. Zum einen stellt der Wortlaut auf ein eigenhändiges „Führen“ ab, welches den Normadressaten in Abgrenzung zu einem „Bedienen“ oder „Steuern“ und parallel zu dem Führen etwa eines Kraftfahrzeuges an einen Piloten denken lässt, der ein Luftfahrzeug eigenhändig fliegt. Auch die Systematik scheint gegen eine Subsumtion zu sprechen, da das Luftfahrzeug neben dem Schienenbahn- und Schwebefahrfahrzeug sowie dem Schiff genannt wird, was den bereits durch den Wortlaut des „Führens“ indizierten Hinweis verdichtet, dass ein schweres, eigenhändig gelenktes Gerät mit Verantwortung für Personen oder Güter vorliegen muss. Nur dann ist ein Verkehrsvorgang gegeben, welcher den übrigen Verkehrsvorgängen gleichwertig ist.<sup>35</sup> Anders als im Rahmen des § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB ist hier zudem der „sonst für die Sicherheit Verantwortliche“ gerade kein tauglicher Täter. Es dürfte einige Verwirrung für die Normadressaten bedeuten, sollte der Begriff des Führens eines Luftfahrzeugs im Strafrecht weiter reichen als im Luftverkehrsrecht. Die durch den Gesetzgeber etablierte augenscheinliche Parallelität der Begrifflichkeiten von StGB und LuftVG steht einer divergierenden Auslegung des Begriffs entgegen, zumal zur Auslegung der Tatbestände des StGB häufig auf das luftverkehrsrechtliche Schrifttum Bezug genommen wird.<sup>36</sup>

Darüber hinaus wäre es auch teleologisch nicht nachvollziehbar, Drohnensteuerer ebenso strengen Regeln zu unterwerfen wie einen Piloten. Für Luftfahrzeugführer wird im Zusammenhang mit den §§ 315a, 316 StGB ein absolutes Alkoholverbot diskutiert.<sup>37</sup> Auch wenn dies der Systematik des Luftverkehrsrechts widerspräche, welches das Führen eines Luftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss lediglich als Ord-

<sup>27</sup> Ebenso *Dust*, NZV 2016, 353 (354).

<sup>28</sup> Statt aller *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, Kommentar, 29. Aufl. 2014, § 315 Rn. 11.

<sup>29</sup> BVerfG NJW 1987, 3175 (3175); NJW 2010, 754 (754).

<sup>30</sup> BT-Drs. IV/651, S. 26.

<sup>31</sup> Kritisch auch *Dust*, NZV 2016, 353 (354).

<sup>32</sup> Wengleich freilich stets sorgfältig zu prüfen ist, ob eine etwaige Gefährdung „dadurch“ hervorgerufen wird, dass gegen die Pflicht verstoßen wird.

<sup>33</sup> *König*, in: Laufhütte/Rissing-van Saan/Tiedemann (Hrsg.), Strafgesetzbuch, Leipziger Kommentar, Bd. 11, 12. Aufl. 2008, § 315a Rn. 6; *Zieschang*, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), Nomos Kommentar, Strafgesetzbuch, Bd. 3, 5. Aufl. 2017, § 315a Rn. 9.

<sup>34</sup> *Dust*, NZV 2016, 353 (354).

<sup>35</sup> So auch im Rahmen des § 315 StGB *König* (Fn. 33), § 315 Rn. 16 f.

<sup>36</sup> Vgl. etwa *Zieschang* (Fn. 33), § 315a Rn. 9, Fn. 8.

<sup>37</sup> Dafür etwa *Pegel*, in: Joecks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 5, 2. Aufl. 2014, § 315a Rn. 15; *Sternberg-Lieben/Hecker* (Fn. 28), § 315a Rn. 3.

nungswidrigkeit einordnet,<sup>38</sup> besteht jedenfalls an vielen Stellen Einigkeit, dass die Grenze niedriger anzusetzen sei als im Straßenverkehr.<sup>39</sup> Dieser Ansatz wird auch durch die im Jahre 2016 erfolgte Aufnahme eines absoluten Alkoholverbots für Luftfahrzeugführer in § 4a Abs. 1 S. 1 LuftVG gestützt.<sup>40</sup> Eine sehr niedrige Schwelle erscheint bezogen auf die besonderen Anforderungen an die Aufmerksamkeit eines Piloten<sup>41</sup> und die besondere Gefährdung einer Vielzahl von Personen und Sachen auch am Boden nachvollziehbar. Demgegenüber fehlt diese Nachvollziehbarkeit, wenn mit einer niedrigen Blutalkoholkonzentration zwar noch ein Kraftfahrzeug geführt, aber keine frei erhältliche, im Durchschnitt weniger als 2 kg wiegende Drohne mehr gesteuert werden darf. Im Übrigen gilt das Alkoholverbot des Luftverkehrsrechts lediglich für „Luftfahrzeugführer“ im Sinne des LuftVG und damit nicht für Drohnensteuerer. Die Etablierung eines – durch eine sehr niedrige Schwelle zumindest faktischen – strafrechtlichen Alkoholverbots durch eine dem Luftverkehrsrecht widersprechende Gleichbehandlung von Drohnensteuerern mit herkömmlichen Luftfahrzeugführern ist daher weder nachvollziehbar noch geboten.

## 2. Ausspähen von Gebäuden mit Blick auf einen Hausfriedensbruch

Das Ausspähen von Privatpersonen und Unternehmen wird aufgrund vieler erst in jüngerer Vergangenheit geschaffener Tatbestände wie etwa § 201a StGB und § 17 Abs. 2 Nr. 1a UWG, die bereits den Einsatz technischer Hilfsmittel berücksichtigen, auch bei einer Verwendung von Drohnen meist strafrechtlich verfolgbare sein.<sup>42</sup> Demgegenüber sieht sich die Subsumtion eines Ausspähens von Gebäuden etwa zur Einbruchvorbereitung unter den Tatbestand des Hausfriedensbruchs in § 123 StGB mit Schwierigkeiten konfrontiert.

Der Eigentümer hat gemäß § 905 S. 1 BGB auch das Herrschaftsrecht an der sogenannten „Luftsäule“ über seinem Grundstück.<sup>43</sup> Zum einen ist das Überfliegen des Grundstücks jedoch grundsätzlich gemäß § 905 S. 2 BGB in Verbindung mit § 1 Abs. 1 LuftVG hinzunehmen, da die Benutzung des Luftraums unter Beachtung der Regeln des LuftVG frei ist.<sup>44</sup> Und auch wenn es nahe liegt, im Rahmen einer gezielten Ausspähung nicht mehr von einem durch das LuftVG privilegierten ordnungsgemäßen Betrieb auszugehen,<sup>45</sup> so ist

fraglich, ob ein solches Verhalten als Eindringen in ein befriedetes Besitztum von § 123 StGB erfasst ist.

Ein „befriedetes Besitztum“ setzt voraus, dass ein Bereich von dem Berechtigten in äußerlich erkennbarer Weise mittels zusammenhängender Schutzwehren gegen das beliebige Betreten durch andere gesichert ist.<sup>46</sup> § 123 StGB ist anwendbar, wenn „der Wille, jede Friedensstörung abzuwehren, kenntlich gemacht“ wurde<sup>47</sup> und setzt keine vollständige Abschließung voraus.<sup>48</sup> Es wurde diskutiert bezogen auf Drohnen die tatsächliche Begrenzung zu den Seiten für eine Einfriedung auch in die Höhe heranzuziehen und auf die Höhe eben jener Begrenzung oder der höchsten Gegenstände auf dem Grundstück – etwa ein Gebäude – abzustellen.<sup>49</sup> Eine solche Lösung dürfte jedoch mit Blick auf die gemäß Art. 103 Abs. 2 GG erforderliche Bestimmtheit Bedenken hervorrufen, da der Anknüpfungspunkt für die Höhe gerade nicht eindeutig bestimmt werden kann.<sup>50</sup> Überdies ist eine solche Lösung wenig hilfreich, wenn die Drohne in größerer Höhe geflogen wird und ohne weiteres dennoch gestochen scharfe Bilder liefert.

Noch bedenklicher ist eine Subsumtion unter das Merkmal des „Eindringens“. Ein Eindringen setzt ein Betreten des geschützten Raumes ohne oder gegen den Willen des Berechtigten voraus und erfordert eine körperliche Überschreitung.<sup>51</sup> Es wurde argumentiert, der Überflug mittels einer Drohne könne unter den Begriff des „Eindringens“ gefasst werden, da auch bei dem Überfliegen von fremdem Staatsgebiet von einem „Eindringen“ die Rede sei und der Täter die Drohne gezielt steuere und somit den Schutzzweck der Norm tangiere.<sup>52</sup> Auch wenn dieser Ansatz von Kreativität zeugt und auf den ersten Blick einiges für sich hat, so sind die Grenzen zu beachten, welche in einer Strafrechtsordnung, die ultima ratio sein möchte, das Rechtsgut dem Tatbestand zieht. Dieses Rechtsgut ist im Rahmen des § 123 StGB das Hausrecht.<sup>53</sup> Eine Minderansicht sieht daneben den Freiraum zur individuellen Entfaltung und Entspannung jedenfalls bezogen auf einzelne Tatobjekte geschützt.<sup>54</sup> Jedoch stellt der Tatbestand von seinem Wortlaut her nicht auf eine Beeinträchtigung einer solchen sozialen Funktion ab<sup>55</sup> und jedenfalls dem befriedeten Besitztum lässt sich keine bestimmte Funktion

<sup>38</sup> Nunmehr seit dem 21.4.2017 in § 58 Abs. 1 Nr. 1a LuftVG, BGBl. I 2016, S. 1548.

<sup>39</sup> Statt aller König (Fn. 33), § 315a Rn. 19; Ernemann, in: Satzger/Schluckebier/Widmaier (Hrsg.), Strafgesetzbuch, Kommentar, 3. Aufl. 2017, § 315a Rn. 7.

<sup>40</sup> BGBl. I 2016, S. 1548; BT-Drs. 18/8102, S. 22.

<sup>41</sup> Schmid, NZV 1988, 125 (128).

<sup>42</sup> Vgl. hierzu bereits Esser, JA 2010, 323 (324 f.).

<sup>43</sup> Statt vieler Brückner, in: Säcker/Rixecker/Oetker/Limberg (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Bd. 7, 7. Aufl. 2017, § 905 Rn. 2.

<sup>44</sup> Esser, JA 2010, 323 (326); Uschkereit/Zdanowicki, NJW 2016, 444 (446 f.).

<sup>45</sup> Esser, JA 2010, 323 (326); Regenfus, NZM 2011, 799 (800).

<sup>46</sup> Statt aller Fischer, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, Kommentar, 64. Aufl. 2017, § 123 Rn. 8.

<sup>47</sup> RGSt 36, 395 (398).

<sup>48</sup> Schäfer, in: Joecks/Miebach (Hrsg.), Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 3, 3. Aufl. 2017, § 123 Rn. 14; Ostendorf, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.), Nomos Kommentar, Strafgesetzbuch, Bd. 2, 5. Aufl. 2017, § 123 Rn. 23.

<sup>49</sup> Esser, JA 2010, 323 (326).

<sup>50</sup> Vgl. auch die differenzierte Kritik dieser Idee bei Esser, JA 2010, 323 (327).

<sup>51</sup> Statt aller Fischer (Fn. 46), § 123 Rn. 14 f.

<sup>52</sup> Esser, JA 2010, 323 (327).

<sup>53</sup> Fischer (Fn. 46), § 123 Rn. 2; Sternberg-Lieben, in: Schönke/Schröder (Fn. 28), § 123 Rn. 1.

<sup>54</sup> So etwa Ostendorf (Fn. 48), § 123 Rn. 4 f. m.w.N.

<sup>55</sup> Sternberg-Lieben (Fn. 53), § 123 Rn. 2.

zuordnen.<sup>56</sup> Wird richtigerweise ausschließlich auf das Hausrecht als formale Rechtsposition abgestellt, so fehlt es bei der bloßen Ausspähung mittels einer Drohne an der erforderlichen Störung im Besitz, die einem Betreten gleichkommt.

Dieses Ergebnis mag auf den ersten Blick wenig befriedigend erscheinen, jedoch sei daran erinnert, dass auch der Dieb, der ein Haus unter Zuhilfenahme herkömmlicher Hilfsmittel wie etwa eines Fernglases beobachtet und so ein Betreten vermeidet, nicht gemäß § 123 StGB strafbar ist. Das Strafbedürfnis zielt bei genauer Betrachtung allein auf den Aspekt der Ausspähung ab. Während Tatbestände wie die §§ 109g, 201a StGB eine solche gezielt bestrafen, ist ein Ausspähen von der Stoßrichtung des § 123 StGB zwar mitunter reflexartig erfasst, vermag für sich genommen jedoch insoweit keine Strafbarkeit zu begründen.

### 3. Abstürze von Drohnen

Fälle einer gezielten Beeinträchtigung des Straßenverkehrs können parallel zu den bereits bekannten „Brückenwürfen“ behandelt werden.<sup>57</sup> Demgegenüber erscheint zweifelhaft, inwieweit den Drohnensteuerern etwa mit Blick auf eine fahrlässige Körperverletzung, Tötung oder auch im Rahmen der §§ 315 Abs. 5, Abs. 6, 315a Abs. 3 StGB Fahrlässigkeitsvorwürfe gemacht werden können.

#### a) Private Nutzung („Flugmodelle“)

Man stelle sich vor, jemand setzt seine kürzlich zu privaten Zwecken erworbene Drohne ein, um aus der Luft Filmaufnahmen zu fertigen, bemerkt aber zu spät, dass sich der Akku zügig entleert, und tritt den Rückflug nicht rechtzeitig an. Die Steuerung fällt aus und die Drohne stürzt aus ca. 100 Metern Höhe ab. Sie trifft eine Passantin am Kopf, die daraufhin verstirbt.

Wurzel des Problems einer strafrechtlichen Reaktion ist die Frage, ob im Falle einer Verletzung der dargestellten Verkehrspflichten des Luftverkehrsrechts eine Sorgfaltspflichtverletzung vorliegt. So hat der BGH für das Straßenverkehrsrecht festgehalten, dass die bestehenden Vorschriften „das Ergebnis einer auf Erfahrung und Überlegung beruhenden umfassenden Voraussicht möglicher Gefahren“ seien und „schon durch ihr Dasein [besagen], dass durch ihre Übertretung die Gefahr eines Unfalls im Bereiche des Möglichen liegt“.<sup>58</sup> Schon weil Sondernormen stets unter dem „Vorbehalt des Regelfalles“<sup>59</sup> stehen, erwächst die Legitimation einer strafrechtlichen Sanktion jedoch nicht etwa unmittelbar aus ihrem bloßen Vorhandensein.<sup>60</sup> Vorliegend ist zudem zu beachten, dass den meisten Drohnensteuerern die Pflichten

des Luftverkehrsrechts nicht bekannt sein werden, da sie infolge des Kaufs einer Drohne zu privaten (Vergnügungs-) Zwecken das erworbene Gerät kaum als „Luftfahrzeug“ und sich selbst nicht als Normadressaten des Luftverkehrsrechts erleben dürften. Überdies würde aufgrund der eingangs skizzierten unklaren Rechtslage selbst der Blick in die einschlägigen Vorschriften durch einen überdurchschnittlich gewissenhaften Nutzer kaum weiterhelfen, da bereits die Subsumtion unter den Begriff des Flugmodells fraglich ist. Unabhängig von der dogmatischen Relevanz einer Verletzung gesetzlicher Sondernormen für den Fahrlässigkeitsvorwurf im Einzelnen<sup>61</sup> und der Frage nach der Bedeutung des Bestimmtheitsgebots<sup>62</sup> können diese jedenfalls dort keinerlei Relevanz für einen strafrechtlichen Vorwurf entfalten, wo sie den Normadressaten nicht erreichen können.

Außerhalb gesetzlicher Sorgfaltsregeln ist darauf abzustellen, was ein besonnener und gewissenhafter Mensch in der konkreten Lage und sozialen Rolle des Handelnden beachtet hätte.<sup>63</sup> Eine Gefahrschaffung ist unerlaubt, „wenn die Indizien und Kausalfaktoren, aus denen sie sich zusammensetzt, derart starke Hinweise auf die Möglichkeit eines missbilligten Erfolges und eines missbilligten Kausalverlaufs [...] gestatten, dass der Täter nach Sorgfaltsregeln verpflichtet ist, sich diese Möglichkeit bewusst zu machen und Strategien zur Vermeidung ihrer Realisierung anzuwenden“.<sup>64</sup> Die Mindeststandards können hier etwa darin gesehen werden, dass kein Flug bei schlechten Wetterbedingungen, mit unzureichend gesicherter Ladung oder bei niedrigem Akkustand angetreten und notfalls eine rechtzeitige Notlandung eingeleitet wird. Anderenfalls ist das Verhalten „inakzeptabel riskant“<sup>65</sup> und rechtfertigt eine strafrechtliche Reaktion. Je nach Einzelfall ist dann auch eine Strafbarkeit aus mit Eventualvorsatz begangenen Delikt möglich. Jedoch muss insbesondere eine Sichtflugregel nicht ohne Weiteres einleuchten, soll doch bei Drohnen ein sicheres Fliegen außerhalb der Sichtweite mittels Kamera und GPS gerade ermöglicht werden. Insoweit dürfte im Übrigen auch bei einer sich gegen die obige Argumentation richtenden Anwendung der Regelungen des LuftVG als konkrete Sorgfaltspflichten eine Strafbarkeit regelmäßig jedenfalls an der Vorhersehbarkeit des Erfolges scheitern.

#### b) Gewerbliche Nutzung („Unbemannte Luftfahrtsysteme“)

Fraglich ist, inwieweit die strafrechtliche Bewertung vergleichbarer Konstellationen divergiert, wenn es sich bei der Drohne um ein „unbemanntes Luftfahrtsystem“ handelt – etwa, wenn ein Immobilienbüro eine Drohne einsetzt und es zu einem Absturz kommt. Auch gewerblich handelnde Per-

<sup>56</sup> Sternberg-Lieben (Fn. 53), § 123 Rn. 2; zur Kritik siehe auch OLG Hamm NJW 1982, 1824; Wagner, GA 1976, 156; Schröder, JZ 1977, 39; Hirsch, ZStW 88 (1976), 752.

<sup>57</sup> Vgl. BGH NStZ 2010, 572; NStZ-RR 2010, 373.

<sup>58</sup> BGH NJW 1954, 121 m.w.N.

<sup>59</sup> Schünemann, JA 1975, 575 (577).

<sup>60</sup> Duttge, in: Hirsch/Wolter/Brauns (Hrsg.), Festschrift für Günter Kohlmann zum 70. Geburtstag, 2003, S. 13 (30 f.); zur Indizwirkung vgl. etwa Roxin (Fn. 58), § 24 Rn. 15 f.

<sup>61</sup> Vgl. Kudlich, in: Dannecker/Langer/Ranft (Hrsg.), Festschrift für Harro Otto zum 70. Geburtstag am 1. April 2007, 2007, S. 373.

<sup>62</sup> Dazu Duttge (Fn. 61), S. 13.; Herzberg, NStZ 2004, 593 (599 f.).

<sup>63</sup> BGH NJW 2000, 2754 (2758); NStZ 2003, 657 (658) Rn. 8.

<sup>64</sup> Puppe, Vorsatz und Zurechnung, 1992, S. 29.

<sup>65</sup> Duttge (Fn. 61), S. 32.

sonen dürften sich im Zweifel nicht als Normadressaten des Luftverkehrsrechts erleben, da sie frei erhältliche und üblicherweise privat genutzte Geräte erwerben. Andererseits erfassen die Regelungen des Luftverkehrsrechts unmissverständlich eine solche Nutzung. Die Vertreter einer strengen Anwendung gesetzlicher Sondernormen dürften daher konsequenterweise das strenge Pflichtenprogramm der LuftVO heranziehen.

### c) Offene Kategorie

Schließlich ist problematisch, welcher Sorgfaltsmaßstab gilt, wenn eine Drohne nicht ersichtlich Flugmodell oder unbemanntes Luftfahrtsystem ist. Können, bezogen auf den Einsatz einer Drohne zu strafbaren Zwecken, die Regeln für unbemannte Luftfahrtsysteme mit dem Hinweis herangezogen werden, dass es sich infolge des strafbaren Nutzungszwecks nicht mehr um eine Freizeitgestaltung handle? Mit Blick etwa auf den Drogenhandel oder die kommerzielle Spionage, die zumindest in einem allgemeinsprachlichen Sinne „gewerbsmäßig“ sind und daher weder der Freizeit noch dem Sport dienen, ließe sich dies wohl vertreten. Schwieriger ist der Bereich privat geprägter Straftaten wie etwa des privaten Drogentransports oder einer Ausspähung i.S.d. § 201a StGB zu beurteilen. Zu beachten ist auch, dass es durchaus nach dem Start einer Drohne zu einem Wechsel in der Nutzungsabsicht kommen kann. Sollten an unbemannte Luftfahrtsysteme i.S.d. Luftverkehrsrechts strengere Sorgfaltsanforderungen gestellt werden, so entstünde hier eine Fallgruppe von noch gesteigerter Rechtsunsicherheit.

### V. Handlungspflicht des Strafgesetzgebers?

Abschließend ist bezogen auf die an dieser Stelle behandelten Problemkreise ein Handlungsbedarf des Strafgesetzgebers weitgehend zu verneinen. Eingriffe in die Sicherheit des Luftverkehrs etwa durch das verbotswidrige Überfliegen von Flughäfen können im Falle einer konkreten Gefährdungslage bestraft werden und trotz der neuen technischen Möglichkeiten ist eine Ausweitung des Tatbestands des Hausfriedensbruchs für einen effektiven Rechtsgüterschutz nicht geboten. Mit Blick auf das hier vertretene Ergebnis, wonach ein Steuern von Drohnen nicht als „Führen eines Luftfahrzeuges“ den Tatbeständen der §§ 315a Abs. 1 Nr. 1, 316 StGB unterfällt, könnte eine entsprechende Erweiterung erwogen werden. In diesem Fall müssten jedoch neue Grenzwerte eines zulässigen Alkoholkonsums ermittelt werden, da eine Übertragung der Grenzwerte für die übrigen Luftfahrzeuge oder etwa für Kraftfahrzeuge nicht angemessen erscheint. Es ist nicht auszuschließen, dass mit der zunehmenden Verbreitung von Drohnen eine solche Reform notwendig werden wird, jedoch sollte der Strafgesetzgeber zunächst abwarten, ob es wirklich dazu kommt.

### VI. Änderung des Luftverkehrsrechts

Im Rahmen des Luftverkehrsrechts sind Änderungen hingegen dringend angezeigt. Parallel zu der Teilnahme am Straßenverkehr müssen klare Regeln bestehen, an deren Verletzung strafrechtliche Folgen geknüpft werden können. Diese

Regeln müssen den Betroffenen gegenüber bekannt gemacht werden.

In einem ersten Schritt muss für sämtliche Drohnen eine gemeinsame Bezeichnung etabliert werden. Während die Definition des „unbemannten Luftfahrtsystems“ bei der Lektüre des LuftVG Verwunderung auslösen mag, muss sich diese Verwunderung im Rahmen des Tatbestands des § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB sowie von Fahrlässigkeitstatbeständen zu einer ernsthaften Sorge potenzieren. Die Definition erhält über die Begründung von besonderen Sorgfaltspflichten eine strafrechtliche Dimension. Daher sieht sie sich nicht nur mit der Kritik der Lebensfremdheit, sondern auch mit dem Vorwurf der Unbestimmtheit konfrontiert, der über Art. 103 Abs. 2 GG besonderes Gewicht erhält. Wer demgegenüber einwenden möchte, die Regelungen im Luftverkehrsgesetz würden nicht mit Blick auf das strafrechtliche Bestimmtheitsgebot geschaffen, dem sei entgegnet, dass das Aufstellen von Verhaltenspflichten für jedes Verkehrswesen aufgrund der besonderen Gefahren für Leib, Leben und Eigentum stets strafrechtliche Bedeutung erlangen wird. Wo aufgrund der Unbestimmtheit dieser luftverkehrsrechtlichen Verhaltenspflichten ihre Anwendung auf private Drohnensteuerer abgelehnt wird, sind das Ergebnis divergierende Sorgfaltsmaßstäbe je nach der Art der Nutzung und unabhängig von der konkreten, aus den technischen Merkmalen der Drohne erwachsenden Gefährlichkeit.

Im Zuge der jüngsten Änderungen der LuftVO erkannte man mit Blick auf Drohnen an, dass von Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen eine „vergleichbare Betriebsgefahr“ ausgeht.<sup>66</sup> Aufgrund der Verortung der begrifflichen Unterscheidung im LuftVG behalt sich der Verordnungsgeber gleichwohl damit, die Pflichten für beide Gerätearten – und damit bedenkenswerter Weise auch für solche Flugmodelle, die keine Drohnen sind – weitgehend einander anzugleichen. Es bleibt zu hoffen, dass sich der Gesetzgeber in naher Zukunft von der widersprüchlichen luftverkehrsrechtlichen Einordnung der Drohnen verabschiedet und die Kategorie des „unbemannten Luftfahrtsystems“ für privat genutzte Drohnen öffnet. Die LuftVO kennt hier nunmehr den Oberbegriff des „unbemannten Fluggeräts“,<sup>67</sup> wobei eine Einbeziehung der weit weniger gefährlichen herkömmlichen Flugmodelle nicht sachgerecht erscheint. Wünschenswert wäre eine gemeinsame Kategorie für Drohnen, welche diese unabhängig von der Art ihrer Nutzung in Anerkennung ihres vorrangig durch technische Merkmale bestimmten Gefährdungspotentials erfasst.

Zu begrüßen ist, dass mit der jüngsten Änderung der LuftVO Pflichten formuliert wurden, welche in ihrer Intensität auf das jeweilige Gefährpotential der Drohne und insbesondere auf ihr Gewicht abstellen. Zum einen droht hier jedoch eine unangemessene und kaum durchsetzbare Überregulierung, zum anderen mangelt es an einer ausreichenden Bekanntmachung dieser Regeln gegenüber ihren Adressaten.

Während der Überflug von Bundesfernstraßen, deren Verkehr aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit durch Droh-

<sup>66</sup> BR-Drs. 39/17, S. 2.

<sup>67</sup> So etwa §§ 21a Abs. 4, 21b Abs. 1 S. 2 LuftVO.

nenabstürze besonders gefährdet ist, und ein „Drohnen-Führerschein“ jedenfalls für größere Modelle mit entsprechend hohem Gefährdungspotential überzeugen und auch den Normadressaten in ihrer Notwendigkeit einleuchten dürften, werden sich ein generelles Überflugverbot von Wohngrundstücken sowie die strengen Sichtflugregeln kaum durchsetzen lassen und zudem kaum jemandem nachvollziehbar erscheinen. Die besonderen technischen Merkmale einer Drohne – die Steuerung über Tablets und Smartphones sowie die Ausstattung mit GPS und Kamera – sollen den sicheren Flug außerhalb der Sichtweite gerade ermöglichen. Für viele Käufer dürfte genau diese Möglichkeit der Grund für den Erwerb sein. Zudem ist dieses Verbot kaum umsetzbar: Sollen Grundstückseigentümer oder die Polizei die Drohne einfangen oder anders „vom Himmel holen“? Hier ist der Verordnungsgeber über das Ziel hinausgeschossen. Das erklärte Ziel der eingangs zitierten Autoritäten, die Drohnen in den Luftverkehr zu integrieren, scheint man aus den Augen verloren zu haben. Ein Vordringen der Drohnen in den Luftraum kann jedoch angesichts ihrer großen Zahl unmöglich unterdrückt werden. Eine Etablierung unrealistischer und nicht nachvollziehbarer Regelwerke führt im Zweifel zu einer verbreiteten Ignoranz der aufgestellten Pflichten und in der Folge zu einer unregulierten Teilnahme am Luftverkehr. Ein Weniger an Pflichten bringt hier im Zweifel ein Mehr an Sicherheit.

Ein weiteres gravierendes Problem, welches Hand in Hand mit der angesprochenen missverständlichen Kategorisierung von „unbemannten Luftfahrtsystemen“ und „Flugmodellen“ geht, jedoch allein durch ihre Aufhebung wohl nicht behoben werden könnte, ist die mangelnde Kenntnis der Normadressaten von dem bestehenden Pflichtenprogramm. Der Nutzer darf nicht darauf verwiesen sein, die ihn treffenden Pflichten in mühevoller Auslegungsarbeit aus dem LuftVG, der LuftVO und anderen Verordnungen zusammenzutragen. Hier wäre eine gesetzlich vorgeschriebene Belehrung in der Bedienungsanleitung des jeweiligen Modells angezeigt.<sup>68</sup> Zudem sollten von öffentlicher Seite einfache Recherchemöglichkeiten geschaffen werden. Ziel muss es sein, dass die Regeln für die Nutzung von Drohnen gleichsam der Regeln der Straßenverkehrsordnung jedenfalls in ihren Grundzügen Teil des Allgemeinwissens werden.

Mit Blick auf eine weitere Herausforderung im Umgang mit Drohnen konnte hingegen ein Fortschritt erzielt werden. Die Drohne tritt bei der Begehung herkömmlicher Straftaten als ein neues technisches Hilfsmittel hinzu, welches die Anzahl der Rechtsgutsverletzungen schon wegen der gesteigerten Anonymität ansteigen lassen dürfte. Um den Strafverfolgungsbehörden eine tatsächliche Reaktion auf Straftaten zu erleichtern, ist eine Aufhebung der Anonymität der Drohnensteuerer dringend geboten.<sup>69</sup> Seit dem 1.10.2017 müssen Eigentümer von Drohnen mit einem Gewicht ab 0,25 kg gemäß dem – bußgeldbewehrten – § 19 Abs. 3 LuftVZO ihren Namen und Anschrift „in dauerhafter und feuerfester Beschriftung an dem Fluggerät anbringen“. Jedenfalls bei Abstürzen wird eine Identifizierung mithin künftig möglich

sein, wenngleich mit Blick auf den Schutz des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts freilich wenig gewonnen ist. Es bleibt indes abzuwarten, inwieweit die Durchsetzung dieser Regelung gelingt sowie wie sich mit Blick hierauf das Angebot unterhalb dieser Gewichtsgrenze entwickeln wird.

## VI. Fazit

Zivile Drohnen schaffen eine neue Dimension im Verkehrswesen, die dem Aufkommen motorisierter Fahrzeuge vergleichbar ist. In Zukunft wird es aller Voraussicht nach einen Luftverkehr geben, an dem die Allgemeinheit sowohl gewerblich wie auch privat partizipiert. Für den Strafgesetzgeber besteht derzeit kein Handlungsbedarf, jedoch benötigt das Strafrecht mit Blick auf § 315a Abs. 1 Nr. 2 StGB sowie die Fahrlässigkeitstatbestände dringend die Unterstützung durch außerstrafrechtlich aufzustellende klare Sorgfaltsmaßstäbe für Drohnensteuerer. Das Strafrecht ist grundsätzlich „gewappnet“, jedoch muss sein Schwert durch eine Reformierung des Luftverkehrsrechts geschärft werden. Aktuell bestehen vielfach Tendenzen, die Schaffung immer neuer Straftatbestände zu fordern. Der Strafgesetzgeber sollte jedoch hinsichtlich der zunehmenden Nutzung von Drohnen Besonnenheit wahren. Er kann sich an bereits bekannten Verkehrsformen orientieren und schrittweise die speziellen verkehrsrechtlichen Tatbestände der §§ 315 f. StGB anpassen, während im außerstrafrechtlichen Bereich klare Verhaltensnormen aufgestellt und an die Bürger kommuniziert werden.

---

<sup>68</sup> *Dust*, NZV 2016, 353 (354).

<sup>69</sup> Hierfür auch *Dust*, ZRP 2016, 198 (200).