

Vorblatt

Entwurf eines Elften Strafrechtsänderungsgesetzes (Schriftlicher Bericht des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform)

A. Problem

Flugzeugentführungen und Sabotageakte auf Flugzeuge haben in den letzten Jahren in beunruhigender Weise zugenommen. International wird eine gemeinsame Linie im Bereich der Strafverfolgung angestrebt. Im deutschen Strafrecht fehlt eine besondere Vorschrift mit einer dem Unrechtsgehalt und der Gefährlichkeit solcher Taten entsprechenden Strafandrohung.

Anders als für die Luftpiraterie existiert bereits eine besondere Vorschrift für die Fälle des räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer (§ 316 a StGB). Die hierfür vorgesehene Mindeststrafe von fünf Jahren wird jedoch als zu hoch empfunden.

B. Lösung

Einführung einer neuen Vorschrift gegen Luftpiraterie und Attentate auf Luftfahrzeuge. Die Vorschrift soll unabhängig vom Recht des Tatortes auch für Taten gelten, die ein Ausländer im Ausland begeht. Von der Strafandrohung sind gefährliche Vorbereitungshandlungen erfaßt. Internationale Abkommen sind berücksichtigt.

Gleichzeitig soll die Mindeststrafe in § 316 a StGB ermäßigt werden.

C. Alternativen

Entfällt

D. Kosten

Keine

Schriftlicher Bericht
des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform
über den vom Bundesrat eingebrachten Entwurf eines
Elften Strafrechtsänderungsgesetzes
— Drucksache VI/1478 —

A. Bericht des Abgeordneten Freiherr Ostman von der Leye

Einleitung

Der Bundestag hat den vom Bundesrat eingebrachten Entwurf eines Elften Strafrechtsänderungsgesetzes in seiner 84. Sitzung am 9. Dezember 1970 in erster Lesung behandelt und an den Sonderausschuß für die Strafrechtsreform (federführend) sowie an den Innenausschuß (mitberatend) überwiesen. Der Sonderausschuß hat den Gesetzentwurf in drei Sitzungen beraten.

Die Bekämpfung der Luftpiraterie war auch Gegenstand der Beratungen der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) einberufenen Diplomatischen Konferenz, die in der Zeit vom 1. bis 16. Dezember 1970 in Den Haag stattfand. Das Ergebnis der Konferenz war ein am 16. Dezember 1970 für die Teilnehmerstaaten zur Unterzeichnung aufgelegtes Abkommen über die Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen. 49 Teilnehmerstaaten, darunter die Bundesrepublik, haben das Abkommen unterzeichnet. Darin verpflichten sich die Vertragsstaaten, Flugzeugentführungen mit schweren Strafen zu ahnden und die Strafverfolgung durch eine über die im Inland bzw. auf inländischen Flugzeugen von eigenen Staatsangehörigen begangenen Handlungen hinausgehende Gerichtsbarkeit sicherzustellen.

Der Sonderausschuß hat bei seinen Beratungen nicht nur den Text des Haager Abkommens berücksichtigt, sondern auch Entschließungen, welche die Interparlamentarische Union — zuletzt auf ihrer 58. Jahreskonferenz vom 1. bis 9. Oktober 1970 in Den Haag; vgl. Drucksache VI/1430 Seiten 2 bis 4 — gefaßt hat, und in denen auf strafrechtlichem Gebiet geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung aller Formen der Luftpiraterie gefordert wurden.

Der mitberatende Innenausschuß hat dem Gesetzentwurf im Grundsatz zugestimmt. Unterschiedliche Auffassungen bestehen nur hinsichtlich des Strafrahmens.

Entsprechend einer Empfehlung des Innenausschusses wird vorgeschlagen, in einem besonderen Entschließungsantrag zum Elften Strafrechtsänderungsgesetz (B II) die Bundesregierung zu ersuchen, bestimmte Maßnahmen insbesondere auf dem Gebiet der Flughafenaufsicht zu treffen, um auch dadurch die Sicherheit im Luftverkehr zu erhöhen. Die Fassung des Antrags entspricht der vom Innenausschuß vorgeschlagenen Formulierung. Die in dem Entschließungsantrag angeschnittenen Fragen gehen größtenteils über das Strafrecht hinaus. Insoweit hat der Sonderausschuß auf eine eigene Überprüfung verzichtet.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Artikel 1 Nr. 1 des Entwurfs — Ausdehnung des Weltrechtsprinzips auf Straftaten gegen den Luftverkehr — wurde unverändert übernommen (Buchstabe a). Hierdurch wird Artikel 4 des erwähnten Haager Abkommens Rechnung getragen. Zugleich löst der Verfolgungszwang hinsichtlich der auch von Ausländern im Ausland begangenen Straftaten (§ 152 Abs. 2 StPO; vgl. aber auch § 153 b StPO) den Konflikt, der sich sonst aus Artikel 8 des Haager Abkommens ergeben könnte. Darin werden für alle Vertragsstaaten Auslieferungsverpflichtungen begründet, die über das geltende deutsche Auslieferungsrecht hinausgehen und im Einzelfall, und zwar bei politisch motivierter Tat, mit dem Asylrecht der Verfolgten (Artikel 16 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes) kollidieren könnten.

Der Sonderausschuß schlägt darüber hinaus vor, in § 4 Abs. 3 StGB eine neue Nummer 10 anzufügen, welche die Geltung des deutschen Strafrechts allge-

mein für von Ausländern begangenen Taten begründet, die auf Grund eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen zwischenstaatlichen Abkommens auch dann zu verfolgen sind, wenn sie im Ausland begangen werden. Unmittelbarer Anlaß für diese Vorschrift ist Artikel 4 Abs. 1 des Haager Abkommens. Danach sollen die Vertragsstaaten die notwendigen Maßnahmen treffen, um in bestimmten Fällen unabhängig von Tatort, Flaggenstaat des Luftfahrzeuges und Nationalität des Täters ihre Gerichtsbarkeit nicht nur über das eigentliche Delikt der Flugzeugentführung, sondern auch über alle von dem Verdächtigen in unmittelbarem Zusammenhang mit diesem Delikt begangenen Gewalttätigkeiten gegen Fluggäste und Besatzung zu begründen. In der Regel wird es sich dabei um Körperverletzungen, möglicherweise aber auch um Fälle der gewaltsamen Wegnahme von Sachen handeln. Die konkrete Eingrenzung der im Zusammenhang mit Flugzeugentführungen möglichen Gewalttätigkeiten ist schwierig. Es erscheint zweckmäßiger, dem Richter die Prüfung zu überlassen, wie weit im Einzelfall die Verpflichtung geht, solche Taten nach deutschem Recht zu bestrafen.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (neu)

Der Sonderausschuß hat einstimmig beschlossen, im Rahmen des Elften Strafrechtsänderungsgesetzes auch die Mindeststrafandrohung in § 316 a Abs. 1 StGB (räuberischer Angriff auf Kraftfahrer) zu ändern. An der Untergrenze von bisher fünf Jahren Freiheitsstrafe ist angesichts der weiten Auslegung, die der Tatbestand des § 316 a Abs. 1 erfahren hat — erfaßt ist beispielsweise auch der räuberische Angriff des Fahrers auf einen Mitfahrer, vgl. BGH in NJW 1971, 765 —, insbesondere von Richtern Kritik geübt worden. Einige Gerichte haben nach Wegen gesucht, diese Mindeststrafe zu unterschreiten (Hilfweise bei Beyer in NJW 1971, 872, 873).

Nach der vom Sonderausschuß beschlossenen Änderung soll es künftig möglich sein, in minder schweren Fällen auf eine Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr zu erkennen. Dies ist auch die für minder schwere Fälle der Luftpiraterie und Luftsabotage vorgesehene Mindeststrafe (§ 316 c Abs. 1 Satz 1; vgl. die nachstehende Begründung zu Artikel 1 Nr. 3). Eine höhere Mindeststrafe für den Autostraßenraub ließe ein krasses Mißverhältnis zwischen beiden Strafvorschriften entstehen, zumal die Luftpiraterie bzw. Luftsabotage im allgemeinen das gefährlichere Delikt darstellt.

Während der Beratungen wurde an dem Strafrahmen des § 316 a StGB auch in anderer Hinsicht Kritik geübt. Das Bundesjustizministerium hat angekündigt, daß es zusammen mit den Landesjustizverwaltungen in naher Zukunft sämtliche Strafrahmen überprüfen und die sich daraus ergebenden Änderungsvorschläge vorlegen werde.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (= Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs)

In Absatz 1 des neuen § 316 c wird, wie es bereits der Entwurf vorsieht, zwischen dem Tatbestand der

Entführung eines Luftfahrzeuges (Nummer 1) und dem Tatbestand des Attentats auf ein Luftfahrzeug (Nummer 2) unterschieden. In beiden Fällen rechtfertigt der Schutz besonders schwerwiegender Rechtsgüter die hohe Strafandrohung. In erster Linie geht es um die Sicherheit der dem Luftverkehr anvertrauten Personen. Vom Schutzzweck ist auch die Sicherheit der beförderten Güter umfaßt, da ein Anschlag auf die Ladung (z. B. durch Sprengstoffe) in der Regel zugleich das Leben der an Bord befindlichen Menschen gefährdet. Auch das Haager Abkommen vom 16. Dezember 1970 soll, wie es in seiner Präambel heißt, vor allem der Sicherheit von Personen und Gütern dienen.

Übereinstimmend mit Artikel 3 Abs. 2 des Haager Abkommens schlägt der Sonderausschuß vor, als mögliches Angriffsobjekt nur ein „im zivilen Luftverkehr eingesetztes Luftfahrzeug“ vorzusehen (vgl. Nummer 1, auf die Nummer 2 insoweit Bezug nimmt). Zum zivilen Luftverkehr gehört nicht nur der Linien- und Charterverkehr, sondern auch der Verkehr mit Sport- und Privatflugzeugen. Überführungsflüge, Schauflüge, Arbeitsflüge und Werbe-flüge sind erfaßt. Dagegen soll der Angriff auf im staatlichen Dienst — Militär-, Zoll- oder Polizeidienst — eingesetzte Luftfahrzeuge nicht unter die Vorschrift fallen. Sie einzubeziehen, erscheint ungeachtet anderer (z. B. völkerrechtlicher) Erwägungen schon vom Schutzzweck her nicht geboten. Die besondere Anfälligkeit gerade des zivilen Luftverkehrs gegen störende Eingriffe ergibt sich nämlich daraus, daß die Täter hier zu den Luftfahrzeugen leichter Zutritt haben, als beispielsweise zu einem Militärflugzeug. In der Regel treten die Täter sogar als Fluggäste auf.

Ob ein Luftfahrzeug im zivilen Luftverkehr eingesetzt ist, hängt nicht von der Art der Registrierung, sondern allein von der konkreten Verwendungsart ab. Dazu gehört auch ein Militärflugzeug, falls es im Einzelfall für zivile Verkehrszwecke benutzt wird.

Der Sonderausschuß hat das im Entwurf des Bundesrates enthaltene und auf beide Tatbestände — Entführung und Sabotage — bezogene Merkmal, daß der Täter „unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Luftverkehrs“ gehandelt haben muß, nicht übernommen. Die Einschränkung auf Handlungen von besonderer Gefährlichkeit, d. h. hier auf Handlungen, durch die sich der Täter die besondere Gefahrenlage des Luftverkehrs zunutze macht, erscheint an sich wegen der hohen Strafandrohung gerechtfertigt. Indessen dürfte es in Grenzfällen schwierig sein zu beurteilen, ob der Täter die besonderen Verhältnisse des Luftverkehrs ausnutzt, z. B. bei dem Sprengstoffanschlag auf ein Flugzeug, das zwischen Landung und neuem Start auf dem Flugplatz aufgetankt wird, ohne daß sich Menschen darin befinden.

Der Sonderausschuß hat es daher vorgezogen, die in Absatz 1 geregelten Tatbestände entsprechend Artikel 3 des Haager Abkommens danach abzugrenzen, welche im zivilen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge nach dem Schutzzweck der Vorschrift überhaupt als Angriffsobjekt in Frage kommen sol-

len. Dazu zählen selbstverständlich die „im Flug befindlichen Luftfahrzeuge“ (Nummer 1, auf die Nummer 2 auch insoweit Bezug nimmt), bei denen die Sicherheit von Personen und Gütern durch störende Eingriffe besonders bedroht wird. Dem im Flug befindlichen Luftfahrzeug steht nach Absatz 1 Satz 2 „ein Luftfahrzeug gleich, das von Mitgliedern der Besatzung oder von Fluggästen bereits betreten ist oder dessen Beladung bereits begonnen hat oder das von Mitgliedern der Besatzung oder von Fluggästen noch nicht planmäßig verlassen ist oder dessen planmäßige Entladung noch nicht abgeschlossen ist.“ Innerhalb dieses Zeitraumes können Fluggäste, Besatzungsmitglieder und zur Beförderung bestimmte Güter durch eine Entführungs- oder Sabotagehandlung in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Beladung beginnt in dem Augenblick, in dem Transportgüter bzw. Reisegepäck in das Luftfahrzeug eingeladen werden. Die Entladung ist abgeschlossen, wenn die beförderten Güter von Bord entfernt sind. Unter Beladung oder Entladung ist nicht das Einladen oder Ausräumen anderer als zur Beförderung übernommener Güter zu verstehen, wie z. B. der Ausrüstungsgegenstände, der Verpflegung und des Kraftstoffes.

Das Merkmal „planmäßig“ ist in Übereinstimmung mit Artikel 3 Abs. 1 Satz 2 des Haager Abkommens eingefügt, um zu verhindern, daß etwa eine vom Täter erwungene Zwischenlandung den Schutzzeitraum beendet.

Die für Absatz 1 Nr. 1, d. h. den Tatbestand der eigentlichen Flugzeugentführung, gewählte Fassung weicht hinsichtlich der Tatmodalitäten und des Handlungsziels vom Entwurf des Bundesrates ab. Als Tathandlung soll jede Form der Gewaltanwendung in Betracht kommen, sofern es dem Täter darum geht, das Luftfahrzeug unter seine Kontrolle zu bringen. Dazu gehört nicht nur Gewalt gegen Personen, z. B. den Flugzeugführer, sondern auch Gewalt gegen Sachen. So wendet jemand Gewalt an, der mit einem Fahrzeug das Rollfeld blockiert und dadurch den Start eines zum Abflug bereitstehenden Flugzeuges verhindert. Soweit die Tat sich gegen die Entschlußfreiheit von Personen richtet, soll die Einschränkung auf bestimmte Personen (Flugzeugführer, Besatzungsmitglied oder Flugsicherungslotse) entfallen, da der Täter auch über eine Reihe anderer Personen — z. B. Angehörige des Luftfahrtunternehmens, Einwinker auf dem Rollfeld — auf die Führung eines Luftfahrzeuges einwirken kann. Der Fall etwa, daß der Direktor des Flugsicherungsdienstes genötigt wird, dem Flugsicherungslotsen einen bestimmten Befehl zu erteilen, ohne daß dieser die Nötigungslage erkennt, erscheint nicht weniger strafwürdig, als wenn der Täter den Flugsicherungslotsen unmittelbar nötigt.

Neu gegenüber dem Entwurf ist weiter, daß „sonstige Machenschaften“ des Täters vom Tatbestand ebenfalls erfaßt werden sollen. Der Ausdruck „Machenschaften“ kennzeichnet ein „methodisch berechnetes Gesamtverhalten“ (vgl. Dreher, Strafgesetzbuch, 32. Auflage, Anmerkung 2 A zu § 109 a), durch das der Täter auf das Flugzeug bzw. die Flugzeugführung einzuwirken sucht. Gedacht ist vor allem an die Möglichkeiten, mit technischen, elektroni-

schon und anderen Mitteln Kommunikations-(Funk) und Navigationsgeräte eines Flugzeuges zu beeinflussen.

Hinsichtlich des Handlungsziels hat der Sonderausschuß nur geringfügige Änderungen beschlossen. Nach dem Entwurf sollte es das Ziel des Täters sein, „das Luftfahrzeug in seine Gewalt oder unter seine Kontrolle zu bringen.“ Wegen der Mehrdeutigkeit des auch in verschiedenen Straftatbeständen vorkommenden Begriffs der „Gewalt“, zieht der Ausschuß die Formulierung „die Herrschaft über ein ... Luftfahrzeug zu erlangen“ vor. Auch der Begriff „Kontrolle“ ist nicht eindeutig. Nach der Begründung des Entwurfs soll namentlich der Fall erfaßt werden, daß der Täter an einen Ort gelangen will, der vom Flugzeug nicht angefliegen werden soll. Strafbedürftig ist jedoch auch der umgekehrte Fall, daß der Täter den Bordkommandanten nur daran hindert, an einem bestimmten Ort zu landen, während er ihm die Möglichkeit läßt, sich einen beliebigen anderen Flugplatz für die Landung auszusuchen. Es erscheint zweifelhaft, ob der Täter in diesem Fall das Luftfahrzeug unter seine Kontrolle bringt. Die Formulierung „oder auf dessen Führung einzuwirken“ schließt derartige Fälle ein.

Eine wichtige Änderung liegt auch darin, daß in der Ausschlußfassung die Flugzeugentführung nach Nummer 1 nicht mehr als Unternehmensdelikt im Sinne des § 46 a StGB ausgestaltet ist. Der Ausschuß hält es für unzweckmäßig, in den Fällen der nur versuchten Flugzeugentführung die sonst beim Versuch gegebene Möglichkeit der Strafmilderung (§ 44 StGB) und die mit einem freiwilligen Rücktritt verbundene zwingende Strafflosigkeit (§ 46 StGB) auszuschließen. Vor allem die Möglichkeit, durch Rücktritt der Strafe zu entgehen, sollte als Anreiz für den Täter erhalten bleiben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Versuch ohnehin bereits in dem Augenblick in die vollendete Tat übergeht, in dem der Täter Gewalt anwendet bzw. die Entschlußfreiheit einer Person angreift oder sonstige „Machenschaften“ vornimmt, da der Eintritt des damit beabsichtigten Erfolges keine Tatbestandsvoraussetzung ist.

In Absatz 1 Nr. 2 ist der Tatbestand des Attentats auf ein Luftfahrzeug geregelt. Die dort aufgeführten Sabotagehandlungen sind wegen der Anfälligkeit eines Luftfahrzeuges gegen Explosionen, Brände und Schußwaffengebrauch besonders gefährlich. Sie heben sich, wie in der Begründung des Entwurfs herausgestellt wird, deutlich von den in § 315 StGB (gefährliche Eingriffe u. a. in den Luftverkehr) oder in § 311 StGB (Herbeiführen einer Explosion) unter Strafe gestellten Handlungen ab, und es erscheint daher gerechtfertigt, sie der erhöhten Strafdrohung des neuen § 316 c zu unterstellen.

Hinsichtlich des Schußwaffengebrauchs hat der Ausschuß, wiederum im Gegensatz zum Entwurf, darauf verzichtet, das Delikt als Unternehmensdelikt auszugestalten, so daß dem Täter, der seinen Plan bis zum letzten Augenblick, d. h. bis zum Einsatz der Schußwaffe, rückgängig machen kann, die Möglichkeit zum strafbefreienden Rücktritt vom Versuch offenbleibt. Dagegen soll es, soweit es um

die Herbeiführung eines Brandes oder einer Explosion geht, bei dem vorgeschlagenen Unternehmensdelikt bleiben. Diese Vorgänge geraten, nachdem sie einmal in Gang gesetzt worden sind, leicht außer Kontrolle des Täters.

Höhe und Umfang der Strafandrohung entsprechen dem im Entwurf vorgeschlagenen Strafraumen. Insbesondere hielt es auch der Ausschuß entgegen der Stellungnahme des Innenausschusses für erforderlich, daß der Richter in minder schweren Fällen auf eine Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe heruntergehen kann. In diesem Zusammenhang erörterte der Ausschuß Grenzfälle, in denen es schon nach dem Plan des Täters zu keiner erheblichen Gefährdung des Lebens von Menschen kommt und in denen die für Regelfälle vorgesehene Mindestfreiheitsstrafe von fünf Jahren eine ungerechte Härte bedeuten könnte. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Sonderausschuß auf die noch im Entwurf vorgesehene Einschränkung, nach welcher der Täter „unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des Luftverkehrs“ handeln müsse, verzichtet hat. Auch sollten in Ausnahmefällen die besonderen Motive des Täters berücksichtigt werden können.

Die Strafschärfung in Absatz 2 — Freiheitsstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslange Freiheitsstrafe — soll entgegen der Entwurfsfassung nicht schon dann eingreifen, wenn der Täter durch die Tat fahrlässig (§ 56 StGB) den Tod eines Menschen verursacht hat, sondern erst dann, wenn ihm hinsichtlich des Todeserfolges Leichtfertigkeit zur Last fällt. Dies hat der Sonderausschuß mit geringer Mehrheit beschlossen. Hier hat die Erwägung eine Rolle gespielt, daß die Mindeststrafandrohung für Fälle, in denen der Tod eines Menschen nur auf Grund leichter Fahrlässigkeit des Täters eingetreten ist, nicht über die für (vorsätzlichen) Totschlag vorgesehene Mindestfreiheitsstrafe (§ 212 Abs. 1 StGB: fünf Jahre) hinausgehen sollte. Als Beispiel wurde der Fall genannt, daß ein herzkranker Fluggast vor Aufregung über eine vom Täter erzwungene und über Lautsprecher durchgegebene Kursänderung an Herzschlag stirbt. Nach Auffassung der Ausschlußmehrheit reicht in derartigen Fällen der in Absatz 1 festgelegte Regelstrafrahmen (Freiheitsstrafe von fünf bis zu fünfzehn Jahren) aus.

In Absatz 3 werden bestimmte Vorbereitungshandlungen für eine Straftat nach Absatz 1 zu einem selbständigen Straftatbestand erhoben. Die Vorschrift geht über den Entwurf hinaus, nach dem nur die Vorbereitung einer Sabotagehandlung gemäß Absatz 1 Nr. 2 unter Strafe gestellt werden sollte. Es ist nicht einzusehen, weshalb die Herstellung, Anschaffung oder Verwahrung von Schußwaffen oder Sprengstoffen nur dann strafbar sein soll, wenn der Täter hierdurch die beabsichtigte Zerstörung

oder Beschädigung eines Flugzeuges oder seiner Ladung vorbereiten will, jedoch dann nicht, wenn mit Hilfe derselben Waffen bzw. Sprengstoffe ein Flugzeug entführt werden soll. Der bei den Beratungen im Bundesrat angestellten Überlegung, daß die Herstellung oder Besorgung von Attrappen (z. B. Scheinpistolen) oder ähnlich ungefährlichen Werkzeugen für eine Tat nach Absatz 1 Nr. 1 nicht in die Strafandrohung des Absatzes 3 einbezogen werden sollte, trägt die Ausschlußfassung dadurch Rechnung, daß sie den Begriff „Waffen“ durch „Schußwaffen“ ersetzt.

In Absatz 4 des Entwurfs wird § 83 a StGB für entsprechend anwendbar erklärt. Der Sonderausschuß hält diese Verweisung für unzweckmäßig. Absatz 4 ist daher ausformuliert (vgl. auch § 316 a Abs. 2 StGB). Zweck der Vorschrift ist es, Gefahren von dem zu schützenden Rechtsgut abzuwenden und dem Täter durch eine in Aussicht stehende Strafmilderung einen Anreiz zu geben, von seinem weiteren Vorhaben abzulassen und den Erfolg abzuwenden. Allerdings soll der Richter nur in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und des Absatzes 3 von Strafe völlig absehen können. Gerade in Fällen der Sabotage kann das Leben vieler Menschen davon abhängen, ob der Täter den Erfolg der Tat noch selbst verhindern kann (z. B. durch die Mitteilung, daß und an welcher Stelle sich ein Sprengstoffpaket an Bord des Flugzeuges befindet). In den Fällen der vollendeten Flugzeugentführung nach Absatz 1 Nr. 1 erscheint dagegen das Absehen von Strafe nicht mehr gerechtfertigt. Auch sonst ist bei derart gravierenden Begehungsdelikten (im Unterschied zu Unternehmensdelikten) im Strafgesetzbuch nicht die Möglichkeit vorgesehen, von Strafe abzusehen.

Zu Artikel 2

Artikel 2 wurde unverändert aus dem Entwurf übernommen.

Zu Artikel 3 des Entwurfs

Nachdem die Bundesregierung während der Beratungen erklärt hatte, daß sämtliche Änderungen des Zweiten Gesetzes zur Reform des Strafrechts vom 4. Juli 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 717) in dem geplanten Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch zusammengefaßt werden sollen, hat der Sonderausschuß die im Entwurf vorgeschlagene und sachlich gerechtfertigte Änderung des Artikels 1 Nr. 1 des Zweiten Strafrechtsreformgesetzes zurückgestellt.

Zu Artikel 3 und 4

Hierher wurden Artikel 4 und 5 der Bundesratsvorlage unverändert übernommen.

Bonn, den 30. September 1971

Freiherr Ostman von der Leye

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

- I. den vom Bundesrat eingebrachten Entwurf eines Elften Strafrechtsänderungsgesetzes — Drucksache VI/1478 — in der anliegenden Fassung anzunehmen.

- II. folgenden Entschließungsantrag anzunehmen:

Flugzeugentführungen und andere Attentate auf Luftfahrzeuge und Einrichtungen des zivilen Luftverkehrs haben zu einer erheblichen Beunruhigung in der Öffentlichkeit geführt. Zur Verhinderung derartiger Anschläge sind neben schärferen Strafsanktionen vor allem eindeutigere Regelungen über die Organisation der Luft-

aufsicht zu schaffen. Es kann auch nicht länger hingenommen werden, daß auf den Verkehrsflughäfen Personen-, Fracht- und Gepäckkontrollen durchgeführt werden, für die eine einwandfreie Rechtsgrundlage nicht gegeben ist.

Die Bundesregierung wird gebeten, zur Verstärkung der Gefahrenabwehr im Luftverkehr

1. unverzüglich klare Zuständigkeiten auf den Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland zu schaffen,
2. dem Deutschen Bundestag Vorschläge zur Schaffung eindeutiger Rechtsgrundlagen für die Personen-, Fracht- und Gepäckkontrollen zu unterbreiten,
3. dem Deutschen Bundestag bis zum 1. April 1972 über das Ergebnis zu berichten.

Bonn, den 30. September 1971

Der Sonderausschuß für die Strafrechtsreform

Dr. Müller-Emmert

Vorsitzender

Freiherr Ostman von der Leye

Berichterstatter

Beschlüsse des Sonderausschusses
für die Strafrechtsreform

Entwurf eines Elften Strafrechtsänderungsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Strafgesetzbuches

Das Strafgesetzbuch wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) Hinter die Nummer 3 wird folgende Nummer 3 a eingefügt:

„3 a. Straftaten gegen den Luftverkehr nach § 316 c;“,

b) hinter die Nummer 9 wird folgende Nummer 10 eingefügt:

„10. Taten, die auf Grund eines für die Bundesrepublik Deutschland verbindlichen zwischenstaatlichen Abkommens auch dann zu verfolgen sind, wenn sie im Ausland begangen werden.“

2. In § 316 a Abs. 1 werden der Beistrich nach dem Wort „Jahren“ und die Worte „in besonders schweren Fällen mit lebenslanger Freiheitsstrafe“ gestrichen und folgender Satz 2 angefügt: „In besonders schweren Fällen ist die Strafe lebenslange Freiheitsstrafe, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr.“

3. Als § 316 c wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 316 c

(1) Mit Freiheitsstrafe nicht unter fünf Jahren, in minder schweren Fällen mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr wird bestraft, wer

1. Gewalt anwendet oder die Entschlußfreiheit einer Person angreift oder sonstige Mächenschaften vornimmt, um dadurch die Herrschaft über ein im zivilen Luftverkehr eingesetztes und im Flug befindliches Luftfahrzeug zu erlangen oder auf dessen Führung einzuwirken, oder,
2. um ein solches Luftfahrzeug oder seine an Bord befindliche Ladung zu zerstören oder zu beschädigen, Schußwaffen gebraucht oder es unternimmt, eine Explosion oder einen Brand herbeizuführen.

Einem im Flug befindlichen Luftfahrzeug steht ein Luftfahrzeug gleich, das von Mitgliedern der

Besatzung oder von Fluggästen bereits betreten ist oder dessen Beladung bereits begonnen hat oder das von Mitgliedern der Besatzung oder von Fluggästen noch nicht planmäßig verlassen ist oder dessen planmäßige Entladung noch nicht abgeschlossen ist.

(2) Ist durch die Tat leichtfertig der Tod eines Menschen verursacht worden, so ist auf lebenslange Freiheitsstrafe oder auf Freiheitsstrafe nicht unter zehn Jahren zu erkennen.

(3) Wer zur Vorbereitung einer Straftat nach Absatz 1 Schußwaffen, Sprengstoffe oder sonst zur Herbeiführung einer Explosion oder eines Brandes bestimmte Stoffe oder Vorrichtungen herstellt, sich oder einem anderen verschafft, verwahrt oder einem anderen überläßt, wird mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren bestraft.

(4) Das Gericht kann in den Fällen der Absätze 1 und 3 die Strafe nach seinem Ermessen mildern (§ 15) und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 und des Absatzes 3 auch von einer Bestrafung nach dieser Vorschrift absehen, wenn der Täter aus freien Stücken sein Vorhaben aufgibt und den Erfolg abwendet, bevor ein erheblicher Schaden entsteht. Unterbleibt der Erfolg ohne Zutun des Täters, so genügt sein ernsthaftes Bemühen, den Erfolg abzuwenden.“

Artikel 2

Änderung des Gerichtsverfassungsgesetzes

In § 80 des Gerichtsverfassungsgesetzes werden nach den Worten „der Überschwemmung mit Todesfolge (§ 312 Abs. 1 letzter Halbsatz StGB),“ die Worte „des Anschlags auf ein Luftfahrzeug mit Todesfolge (§ 316 c Abs. 2 des Strafgesetzbuches).“ eingefügt.

Artikel 3

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.