

a) Luftverunreinigung außerhalb des Flugzeugs (Atmosphäre)

Hier geht es um Emissionen im Flugbetrieb (Abgase, CO₂, NO_x, Ruß etc.).

1. Europäisches Umwelt- und Klimarecht

Der wichtigste Rahmen ist:

- **EU-Emissionshandel (EU ETS)** – Luftverkehr
 - Fluggesellschaften müssen Emissionsrechte für CO₂ kaufen.
 - Geregelt in der EU-Emissionshandelsrichtlinie.
- **CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)**
 - Globales System der International Civil Aviation Organization
 - Ziel: CO₂-Wachstum im internationalen Luftverkehr ausgleichen (Offsetting).

2. Technische Emissionsstandards

- **International Civil Aviation Organization – Annex 16 (Environmental Protection)**
 - Grenzwerte für NO_x, CO, Ruß und Lärm bei Flugzeugtriebwerken
 - Zertifizierung von Flugzeugen/Triebwerken

3. EU- und deutsches Umweltrecht

- **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** spielt hier nur indirekt eine Rolle
 - Luftverkehr selbst ist weitgehend Spezialrecht (LuftVG + EU-Recht)
- Nationale Strafnormen wie § 325 StGB greifen hier praktisch **nicht**, weil:
 - Luftverkehr ist speziell reguliert
 - Emissionen sind „erlaubt im Rahmen der Genehmigung“

4. Strafrechtliche Einordnung

Nur in Extremfällen relevant, z. B.:

- bewusste massive Umweltstraftaten außerhalb zulässiger Betriebsbedingungen
 - sonst: überwiegend **Ordnungs- und Verwaltungsrecht**
-

b) Luftverunreinigung im Flugzeug (Kabinenluft)

Hier geht es um die Luft, die Passagiere und Crew einatmen.

1. Luftsicherheits- und Luftfahrtrecht

- **Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**
- EU-Regelungen (EASA-Vorschriften: European Union Aviation Safety Agency)

Diese regeln:

- Betriebssicherheit
- Wartung
- technische Zulassung
- Lufttüchtigkeit

2. Arbeitsschutzrecht (sehr wichtig für Crew)

Für das Kabinenpersonal gilt zusätzlich:

- **Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)**
- EU-Arbeitsschutzrichtlinien

Wenn z. B. toxische Stoffe in die Kabinenluft gelangen (z. B. „fume events“ durch Triebwerksöle):

- kann das ein **Arbeitsschutzproblem** sein
- ggf. auch eine **Arbeitsschutzverletzung durch den Arbeitgeber**

3. Produktsicherheit / Herstellerhaftung

Wenn die Ursache technisch ist:

- Produkthaftungsgesetz
- zivilrechtliche Haftung des Herstellers (z. B. Triebwerk/Filtersystem)

4. Strafrechtliche Möglichkeiten (Ausnahmefälle)

Strafrecht kommt nur in Betracht, wenn z. B.:

- bewusst Sicherheitsvorschriften ignoriert werden
- gefährliche Stoffe wissentlich in die Kabine gelangen gelassen werden
- dadurch Körperverletzungen entstehen

Dann eher:

- Körperverletzungsdelikte (§§ 223 ff. StGB)
 - ggf. fahrlässige Körperverletzung
 - oder Arbeitsschutz- bzw. Sicherheitsdelikte
-

Kurzvergleich

Bereich	Rechtsregime	Schwerpunkt
Atmosphäre (außen)	EU ETS, ICAO, CORSIA	Klima, Emissionsbegrenzung, Luftrecht
Kabinenluft (innen)	LuftVG, ArbSchG, EASA	Sicherheit & Gesundheit an Bord

Kernaussage

- **Außenluft:** fast vollständig durch internationales Luft- und Klimarecht geregelt, nicht durch § 325 StGB
- **Kabinenluft:** Sicherheits- und Arbeitsschutzrecht steht im Vordergrund, Strafrecht nur im Ausnahmefall