

Ethik im Katastrophenfall

Utilitaristische Betrachtungen am Beispiel der Luftsicherheitsgesetzproblematik

von **Alexander Steinforth**, Münster/Oxford

Die beachtliche Menge an juristischen Publikationen, die seit dem 15. Februar 2006, dem Tag des Luftsicherheitsgesetzurteils des Bundesverfassungsgerichts, zu selbigem Thema hervorgebracht wurden, sind ein Indiz für die juristische Brisanz und Streitbarkeit der damit verbundenen Thematik.

Einer der Schwerpunkte der Diskussion liegt hierbei auf der Vereinbarkeit des Abschusses von besetzten Passagierflugzeugen mit den grundgesetzlich verankerten Normen zum Recht auf Leben und zur Würde des Menschen.

In ihrer Urteilsbegründung verweisen die Verfassungsrichter bezüglich dieser Problematik auf einen – aus ihrer Sicht – einschlägigen moralischen Grundsatz, der einen solchen Abschuss verböte: Der Staat dürfe nicht das Leben eines Unschuldigen gegen das Leben eines oder mehrerer anderer Unschuldiger eintauschen.

Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich mit der Angreifbarkeit dieser Argumentation des Bundesverfassungsgerichts aus philosophischer Sicht und möchte alternative Denkansätze aufzeigen, vornehmlich aus dem Bereich der ethischen Theorien des Utilitarismus.

A. Ethik und Katastrophen

Seit den Tagen Ciceros steht der Begriff „Ethik“ für eines der zentralen Felder der Philosophie: Die Lehre der Moral.¹ Was gut und was richtig, was schlecht und was falsch ist – dies zu entscheiden soll uns mit Hilfe ethischer Grundsätze erleichtert werden. Die Ethik als Teil der praktischen Philosophie befasst sich dabei vornehmlich mit dem menschlichen Handeln, um uns Antworten auf die Frage, wie man sich in einer gegebenen Situation richtigerweise verhalten sollte, zu liefern.²

Die Berührungspunkte zwischen der philosophischen Disziplin der Ethik und Katastrophenfällen, also Großschadensereignissen, die eine gegenwärtige Gefahr für eine Vielzahl von bedeutenden Rechtsgütern darstellen³, sind vielfältig: In Katastrophensituationen, die eine Bedrohung für die körperlichen Unversehrtheit oder gar das Leben mehrerer potentieller Schadensopfer darstellen, können sich die verantwortlichen Behörden und die beteiligten Hilfskräfte in Extremfällen etwa vor die Wahl gestellt sehen, dass aufgrund von Zeit- oder Ressourcenknappheit nur einer bestimmten Opfergruppe rechtzeitig geholfen werden kann, für eine andere Gruppe damit jedoch jede Hilfe zu spät kommt. Hier hätten sich die Verantwortlichen somit die Frage zu stellen, welcher Gruppe tatsächlich die realisierbare

Hilfe zu Gute kommen sollte: Sind es diejenigen Opfer mit den größten Überlebenschancen, die zuerst versorgt, geborgen oder gerettet werden sollten? Oder im Gegensatz dazu gerade die Schwächsten oder am schwersten Verwundeten? Wie und in welchem Umfang darf die Anzahl der möglicherweise zu rettenden Personen die Entscheidung beeinflussen? Dies sind beispielhafte Fragen, die sich in einer solchen Extremsituation tatsächlich stellen können und bei deren Beantwortung auch ethisch-moralische Überlegungen einbezogen werden sollten.

Ein noch extremeres, jedoch aufgrund leidvoller Erfahrungen aus der Vergangenheit nicht auszuschließendes Katastrophenszenario, in dem sich die zuständigen Entscheidungsträgern einem vergleichbaren philosophischen Dilemma ausgesetzt sähen, ist das Folgende: Terroristen kapern ein voll besetztes Passagierflugzeug und drohen damit, es als Waffe gegen ein ziviles Ziel einzusetzen. Für die Regierung des betroffenen Staates, über dessen Territorium sich die Flugzeugentführung ereignet, bieten sich grundsätzlich zwei Handlungsalternativen, nämlich: a) die Terroristen gewähren zu lassen und damit nicht nur den sicheren Tod der Flugzeuginsassen in Kauf zu nehmen, sondern auch ein möglicherweise Vielfaches an Opfern zu riskieren, sollte das zivile Ziel etwa ein voll besetztes Sportstadion sein; oder b) der Versuch, das Flugzeug über möglichst dünn besiedeltem Gebiet abzuschießen, um so die Zahl der Opfer auf ein Minimum zu reduzieren.

Eben diese Überlegungen (sowie der Versuch, einen gesetzlich normierten Ausweg aus dieser Situation zu finden) liegen der so genannten Luftsicherheitsgesetzdebatte zu Grunde.

B. Das Luftsicherheitsgesetz und seine Hintergründe

I. Hintergrund

Nachdem die Terroranschläge vom 11. September 2001 in den USA zum ersten Mal das von zu Waffen umfunktionierten Flugzeugen ausgehende Gefahrenpotential in das öffentliche Bewusstsein rückten, bildete in Deutschland vor allem der im Januar 2003 stattgefundenen Irrflug eines Sportflugzeugs durch die Frankfurter Innenstadt, bei dem der geistig verwirrte Pilot damit drohte, sich in eines der örtlichen Hochhäuser zu stürzen, den Anlass für diesbezügliches gesetzgeberisches Handeln.⁴ Um zukünftig eine gesetzliche Grundlage für das Handeln der zuständigen Stellen in ähnlich gelagerten Bedrohungssituation zu haben (aber auch um allgemeine Sicherheitsfragen im Flugverkehr neu zu regeln), verabschiedete der Bundestag deshalb am 11. Januar 2005 das Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben. Artikel 1

¹ G. E. Moore, Elements of Ethics (überabrietet durch Tom Regan), 1991, Philadelphia, S.7 ff.

² R. B. Brandt, Ethical Theory, 1959, Englewood Cliffs, 1959, S. 1 ff.

³ So etwa § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Gefahrenabwehr bei Katastrophen (KatSG) des Landes Berlin.

⁴ BVerfGE 115, 118 (119 f).

dieses Gesetzes behandelt dabei das Herzstück der Neuregelung, das so genannte Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG).⁵

Inhaltlich befasst sich das Luftsicherheitsgesetz mit einem breiten Spektrum von Sicherheitsfragen im Luftverkehr, so z.B. mit nicht zulässigen Gegenständen an Bord eines Flugzeuges oder der Zuverlässigkeitsprüfung von Bediensteten im Flugsektor.⁶ Den Stein des öffentlichen Anstoßes bildeten dabei die §§ 13 bis 15 LuftSiG, die den möglichen Einsatz der Bundeswehr in bestimmten Gefahrensituationen des Luftverkehrs regeln sollten. Die gesetzlich geregelte Möglichkeit des obrigkeitlichen Abschusses einer besetzten Passagiermaschine erregte die Gemüter schließlich dermaßen, dass sich das Bundesverfassungsgericht mit einer hiergegen gerichteten Klage befassen musste. Die Klageführer konzentrierten sich dabei vornehmlich auf § 14 III LuftSiG, der den Abschuss von besetzten Passagiermaschinen als ultima ratio zur Vermeidung noch schwerwiegenderer Katastrophen erlaubte. Sie führten dabei an, der Staat legitimiere hiermit das vorsätzliche Töten von Menschen, die „nicht Täter, sondern Opfer eines Verbrechens geworden sind“.⁷ Dies verstöße gegen Art. 1 I GG (Würde des Menschen) und Art. 2 II 1 GG (Recht auf Leben) verstöße. Die dem § 14 III LuftSiG inhärente Regelung degradiere potentiell unschuldige Insassen eines entführten Flugzeuges zu reinen Objekten staatlichen Handelns, deren Leben im Ernstfall durch den zuständigen Minister geopfert würde, sofern hierdurch eine mengenmäßig größere Opferzahl verhindert werden könne. Eine Abwägung „Leben gegen Leben“ sei jedoch unzulässig, der Staat dürfe nicht in der Hoffnung auf Rettung einer Gruppe von Unschuldigen andere Unschuldige töten.⁸ (Darüber hinaus verwiesen die Beschwerdeführer in ihrer Klage auf die nicht erfolgte Zustimmung des Bundesrates zu dem in ihren Augen zustimmungsbedürftigen Gesetzesentwurf sowie auf die angeblich ungeklärten Rechtsfragen bzgl. eines Einsatzes der Bundeswehr im Inneren⁹.)¹⁰

II. Urteilsspruch

Mit seinem Urteilsspruch vom 15. Februar 2006 erklärte das BVerfG den § 14 III LuftSiG für unvereinbar mit dem Grundgesetz und deshalb für nichtig. In der Urteilbegründung heißt es hierzu, der Abschuss eines von Terroristen entführten Flugzeug sei zwar nicht grundsätzlich verfassungswidrig, ein Verstoß läge jedoch unmittelbar dann vor, wenn dies den Tod unschuldiger, sich an Bord des abgeschossenen Flugzeuges befindenden Personen zur Folge hätte.¹¹ Dem Staat sei es untersagt, die grundgesetzlich garantierte Menschenwürde (Art. 1 I GG) und das ebenso geschützte Recht auf Leben (Art. 2 II 1 GG) durch eigene Maßnahmen – wie den Abschuss

unschuldiger Personen an Bord eines entführten Flugzeuges – zu verletzen. Die beiden Grundrechtsartikel seien Normen, deren persönlicher Schutzbereich jedermann umfasse – unabhängig von dessen gesundheitlichen oder sozialen Status, ja selbst unabhängig von der noch zu erwartenden Lebensdauer der einzelnen Person. Im Widerspruch zu der hierdurch aufgetragen Verpflichtung, das Leben der unschuldigen Flugzeuginsassen bis zuletzt zu schützen, mache der Staat sie jedoch im Falle einer auf § 14 III LuftSiG gestützten Abwehrmaßnahme zu reinen *Objekten* seines Handelns. Die Insassen seien dem staatlichen Handeln somit wehr- und hilflos ausgeliefert, was bei einem tatsächlich erfolgten Abschuss den mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit resultierenden Tod selbiger zur Folge hätte. Diese Vorgehensweise missachte jedoch die *Subjekteigenschaft* der Betroffenen, die sie mit Würde und unveräußerlichen Rechten ausstatte. Eine Tötung zur Rettung des Lebens Dritter führe jedoch zu einer Verdinglichung und Entrechtlichung dieser Insassen.¹² Auch der Rechtfertigungsversuch einer Abschussermächtigung mit Verweis auf die staatliche Schutzpflicht zugunsten derjenigen Personen, gegen die das entführte Flugzeug in seiner Eigenschaft als umfunktionierte Waffe eingesetzt wird, sei nicht zulässig.¹³

C. Urteilsanalyse aus ethischer Sichtweise

I. Einführung in die Problematik

Den Gegenstand der nachfolgenden Analyse bildet die dem Luftsicherheitsgesetzurteil innewohnende Ablehnung der Verfassungsrichter, durch das Opfern einer gewissen Anzahl von unschuldigen, ohnehin dem Tod geweihten Menschen (unschuldige Insassen des Flugzeuges) das Leben einer anderen Gruppe von Menschen (unschuldige Dritten, die durch das zielgerichtete Nutzen des Flugzeuges als Waffe von den Terroristen getötet werden würden) zu retten sowie die philosophische Begründung dieser Ablehnung. Untersucht werden soll, ob es tatsächlich – wie von den Verfassungsrichtern angeführt – ethisch nicht zu vertreten sei, in einem Flugzeugentführungsfall das Leben einer Gruppe von unschuldigen, jedoch bereits verlorenen Menschen zu opfern, um das Leben einer weiteren, durch entsprechendes Handeln noch zu rettenden Personengruppe zu bewahren. Aus Vereinfachungsgründen werden dabei Unsicherheitsfaktoren wie die Möglichkeiten, dass die Terroristen das Flugzeug doch im letzten Moment noch vom Anschlagziel fortsteuern könnten oder dass etwa bei einem tatsächlich erfolgten Abschuss die Anzahl der am Boden durch herabstürzende Flugzeugteile getöteten Menschen die der bei einem Einschlag im ursprünglichen Ziel umgekommenen Personen übersteigen würde, ausgeklammert.

II. Unterschiedliche Wege der philosophischen Annäherung

1. Die Argumentation des BVerfG: Ausgangslage der Untersuchung ist somit das auf die Kernproblematik

⁵ BVerfGE 115, 118 (121 f.).

⁶ Giemulla/van Schyndel, Luftsicherheitsgesetz, 2006, Luchterhand, S. 1 ff.

⁷ BVerfGE 115, 118 (126).

⁸ BVerfGE 115, 118 (127).

⁹ Schenke, Die Verfassungswidrigkeit des § 14 III LuftSiG, NJW 2006, 736 (736ff.).

¹⁰ Die folgende Untersuchung wird sich jedoch auf eine Analyse des zuerst genannten Beschwerdegrundes beschränken.

¹¹ BVerfGE 115, 118 (151 f.).

¹² BVerfGE 115, 118 (154).

¹³ BVerfGE 115, 118 (159 f.).

beschränkte (und so auch vom BVerfG in seinen elementaren Überlegungen zugrunde gelegte) Szenario, das dem Staat zwei Handlungsmöglichkeiten offen lässt: Zum einen die „passive“ Variante, in der kein Abschuss des entführten Flugzeugs erfolgt und die Terroristen somit zumindest nicht mit militärischen Mitteln an ihrem Vorhaben gehindert werden; zum anderen die „aktive“ Variante, in der das Flugzeug über möglichst unbewohntem Gebiet abgeschossen wird.

Die Artikel 1 und 2 des Grundgesetzes auslegend, verweisen die zuständigen Richter bei ihrer Ablehnung eines Abschusses auf der philosophischen Ebene schwerpunktmäßig auf die Subjektfähigkeit eines jeden Individuums – mit allen an diesen Status geknüpften Konsequenzen. Zentraler Begriff ihrer Ausführungen ist dabei die Menschenwürde, an der sich die Argumentationskette der Richter im Wesentlichen orientiert. Im Zentrum ihrer Überlegung, ob ein Abschuss erlaubt werden sollte oder nicht, steht deshalb die Frage der Vereinbarkeit solchen Handelns mit der Würde jedes der unschuldigen Flugzeuginsassen. Basierend auf ihrer Interpretation, dass ein auf § 14 III LuftSiG gestütztes Handeln die Insassen zusätzlich zu ihrer wehrlosen Position gegenüber den Terroristen zu bloßen Objekten des staatlicher Willkür werden ließe, verneinen die Richter dies. Ein Ausweichen vor dem staatlichen Vorgehen sei für die Betroffenen nicht mehr möglich, sie seien der Obrigkeit demnach „wehr- und hilflos ausgeliefert“. Dies missachte die „Betroffenen als Subjekte mit Würde und unveräußerlichen Rechten“. Sie würden als reine *Mittel* zur Rettung anderer Menschen benutzt („verdinglicht“) und ihnen würde „der Wert abgesprochen, der dem Menschen um seiner selbst willen zukommt.“¹⁴

Die rechtlich-philosophische Grundlage dieser Argumentation bildet dabei eine in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts mehrfach verwendete Leitlinie: Die so genannte Objektformel.¹⁵ Gemäß dieser Entscheidungshilfe ist die positiv nicht zu definierende Menschenwürde jedenfalls dann verletzt, wenn der Mensch zum „reinen Objekt staatlichen Handelns“ gemacht werde.¹⁶ Jedes Handeln, das die gebotene Achtung vor demjenigen Wert missachte, der jeder Person kraft ihres „Personseins“ zustehe, sei unzulässig.¹⁷

In der philosophischen Rechtfertigung der Objektformel berufen sich ihre Unterstützer auf die Überlegungen Immanuel Kants.¹⁸ Die diesbezügliche Kernaussage findet sich dabei in Kants „Grundlegung zur Metaphysik der Sitten“: „Was einen Preis hat, an dessen Stelle kann auch etwa anderes, als Äquivalent gesetzt werden; was dagegen über allen Preis erhaben ist, mithin kein Äquivalent verstatet, das hat eine Würde.“¹⁹ Für die

Begründer der Objektformel folgte hieraus, dass der über „allen Preis erhabene“ Mensch niemals zu einem bloßen Mittel, also einer „vertretbaren Größe“ herabgewürdigt werden dürfe²⁰.

Die Treue des Bundesverfassungsgerichts zur kantianischen Objektformel, das seit Beginn der 1950er-Jahre in Fragen der Menschenwürde stetig denselben, hierauf begründeten Standpunkt vertrat, darf verwundern, bedenkt man, dass der philosophische Gehalt der Objektformel keineswegs unumstritten ist. Lässt man hierzu etwa Arthur Schopenhauer zu Wort kommen, so bezeichnet dieser Kants Würdedefinition im Spannungsfeld zwischen Zweck und Mittel zwar als einen zunächst bedeutend klingenden Satz, der jedoch besonders für diejenigen geeignet sei, „welche gern eine Formel haben mögen, die sie alles fernern Denkens überhebt.“ Bei genauerer Betrachtung fiele auf, dass die Formel Kants „höchst vage“, „unbestimmt“, „wenig sagend und noch dazu problematisch“ sei²¹. Dieser in der Philosophie durchaus weit verbreitete Standpunkt wurde für die vorliegenden Zwecke wohl am prägnantesten von Schönecker / Wood kommentiert, die anführen, dass Kant in seinen Schriften an keiner Stelle begründe, *weshalb* „vernünftige Wesen“ (Menschen) denn überhaupt den von ihm proklamierten absoluten Wert haben sollten. Das Fehlen einer klar ausgearbeiteten Werttheorie mache jedoch auch das Ableiten konkreter Pflichten unmöglich²².

Dies deutet an, dass Teile der Kant'schen Würdedefinition auf philosophischer Ebene mehr Ablehnung denn Unterstützung hervorriefen und steigert nur das Erstaunen über das doch scheinbar unreflektierte Übernehmen eben dieser Passagen in die ständige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. *Weshalb* nämlich die Würde des Menschen grundsätzlich unantastbar sei, wird von Kant tatsächlich nicht näher ausgeführt, sondern als gegeben dargestellt.

Einer auf solch angreifbarer Argumentationsgrundlage beruhenden Formel als unumstößlicher und absoluter Wahrheit in einer brisanten Thematik wie der Menschenwürde über Jahrzehnte kritiklos zu folgen, legt geradezu die Vermutung nahe, dass unbequeme und unpopuläre, jedoch inhaltlich notwendige Diskussionen bisweilen mit einfachem Verweis auf vorangegangene höchstrichterliche Rechtsprechung vermieden wurden. Berechtigterweise wurden als Reaktion hierauf jedoch in jüngster Vergangenheit Stimmen laut, die von der rein Kant'schen Bestimmung des Würdebegriffs abrückten und vorschlugen, bei der Frage, welches staatliche Verhalten gegen die Würde des Menschen verstöße, zu Einzelfallabwägungen überzugehen²³. Es bleibt zu hoffen, dass dies den Weg für ein kritisches Hinterfragen der Objektformel ebnen möge.

¹⁴ BVerfGE 115, 118 (154).

¹⁵ Schenke, Die Verfassungswidrigkeit des § 14 III LuftSiG, NJW 2006, 736 (738).

¹⁶ Zuerst bei: J. Wintrich, FS Laforet, 1952, S. 227, 235f; siehe auch:

BVerfGE 27, 1 (6); BVerfGE 45, 187 (228 f.); BVerfGE 96, 357 (399).

¹⁷ Siehe etwa: BVerfGE 30, 1 (25 f.); BVerfGE 109, 279 (311 f.).

¹⁸ Schenke, Die Verfassungswidrigkeit des § 14 III LuftSiG, NJW 2006, 736 (738).

¹⁹ Kant, Grundlegung zur Metaphysik der Sitten, 2. Abschnitt, RdNr 434.

²⁰ Dürig, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz, Art. 1 Abs. 1, RdNr 28, 1958, München.

²¹ Schopenhauer, Die Welt als Wille und Vorstellung, Erster Band, 3. Auflage, 1859, Leipzig, S. 489 ff.

²² Schönecker/Wood, Kants „Grundlegung zur Metaphysik der Sitten“ – Ein einführender Kommentar, 3. Auflage, 2004, Stuttgart.

²³ So etwa: Herdegen, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz, Art. 1 Abs. 1, RdNr 45, 2002, München.

2. *Utilitaristische Analyse*: Im Zuge eines Hinterfragens der Objektformel wäre die Suche nach ergänzenden oder alternativen Orientierungshilfen eröffnet, die der Staat bei der ethischen Beurteilung seines eigenen Handelns anlegen sollte. Bei unvoreingenommener Herangehensweise müssten in diesem Zusammenhang auch die Ideen des Utilitarismus Beachtung finden, die zwar ebenfalls nicht unumstritten sind, jedoch nicht nur eine der einflussreichsten Schulen ethischen Denkens widerspiegeln, sondern im Einzelfall auch zu zeitgemäßen, problemorientierteren und letztlich gerechteren Ergebnissen führen könnten.

a) *Einführung in den Utilitarismus*: Maßgeblich von den beiden britischen Philosophen Jeremy Bentham und John Stuart Mill geprägt, gilt vor allen Dingen Mills Werk gleichen Titels als einflussreichste Schrift auf dem Gebiet der utilitaristischen Ethikbetrachtung. In „*Utilitarianism*“ erläutert Mill seine auf Benthams Überlegungen²⁴ basierende, jedoch leicht adaptierte Theorie, deren Anwendung valide Antworten auf die häufig auftretende Frage, welche Handlungsweise in einer gegebenen Situation aus ethischer Sicht als richtig, welches als falsch zu gelten habe, liefern soll²⁵.

Den Kern von Mills in „*Utilitarianism*“ ausgedrückten Überlegungen bildet dabei die Kombination zweier philosophischer Grundprinzipien, dem *konsequentialistischen* Prinzip und dem *hedonistischen* Prinzip: Nach dem konsequentialistischen Prinzip wird die Richtigkeit bzw. Unrichtigkeit einer bestimmten Handlung nach den aus ihr resultierenden Auswirkungen bzw. Konsequenzen beurteilt. Gemäß dem hedonistischen Prinzip ist die einzig (in sich selbst) gute Sache auf der Welt Glück, die einzig (in sich selbst) schlechte Sache auf der Welt Schmerz bzw. Unglück. Die Kombination dieser beiden Prinzipien, die in ähnlicher Form auch von Bentham als „Maximum-Happiness-Principle“ entwickelt wurde und die Grundlage allen utilitaristischen Denkens bildet, könnte wie folgt formuliert werden: *Die Richtigkeit einer Handlung wird immer anhand des aus ihr resultierenden Glücks aller beteiligten Personen bestimmt.* Oder aber einfacher ausgedrückt: *Eine Handlung ist nur dann richtig bzw. rechtens, wenn in der gegebenen Situation keine alternative Handlungsmöglichkeit besteht, deren Realisierung eine größere Summe absoluten Glücks in der Welt zur Folge hätte.*²⁶

Wollte man aus dieser Grundüberlegung eine allgemein gültige Handlungsanweisung für die Menschheit ableiten, etwa „*Handle in jeder gegebenen Situation so, dass Dein Tun das größtmögliche Maß an Glück zur Folge hat!*“, so stellt sich zu allererst die Frage, was genau in diesem Zusammenhang mit Glück gemeint ist. Mill definierte Glück ganz allgemein als „*intended pleasure and the absence of pain*“²⁷, also bezweckte

Freude und das Nichtvorhandensein von Schmerz. Zum genaueren Verständnis muss an dieser Stelle zunächst jedoch eine dem Utilitarismus zugrunde liegende Vorüberlegung erläutert werden: Mill, wie auch Bentham, waren davon überzeugt, dass sich jedes empfindende Wesen zu jeder Zeit auf einem gewissen, ganz individuellen Wohlfühl- bzw. Glückslevel bewegt. Dieses Glückslevel kann besonders hoch sein, wie beispielsweise beim Vater der gerade die Geburt seines ersten Kindes erlebt hat, oder aber auch sehr viel niedriger, etwa nach dem Tod eines geliebten Menschen. Jedes Ereignis des Alltags, jede Handlung und jedes Empfinden kann Einfluss auf dieses Level haben, es also steigen oder sinken lassen. Habe ich etwa Hunger und kaufe mir als Reaktion darauf ein Brötchen, das ich umgehend verspeise, so fühle ich mich trotz des Verlusts eines geringen Geldbetrags sehr viel besser als zuvor, der Kauf und das anschließende Verspeisen des Brötchens haben somit mein Glückslevel gesteigert. Genau diese Überlegungen sind es dann auch, die der utilitaristischen Bewertung bestimmter Handlungen zugrunde liegen: Fühlt es sich (nach Ausführung der Handlung) besser an als vor einer Minute? Fühlt es sich etwa gleich an? Oder gar schlechter?²⁸ Dies ist Entscheidungsgrundlage bei der Beantwortung der Frage, ob eine Handlung aus utilitaristischer Sicht richtig oder falsch ist. Steigert sie das Glückslevel ist sie richtig, senkt sie es hingegen, ist sie falsch. Was jedoch bei diesem hedonistischen Utilitarismus²⁹ unbedingt bedacht werden muss ist, dass das relevante Kriterium für die Richtigkeit einer Handlung nicht bloß das resultierende Glück des ausführenden Individuums ist, sondern die Summe des Glücks aller direkt und indirekt beteiligten Personen³⁰. Verkaufe ich also beispielsweise als Großhändler bewusst verdorbene Lebensmittel, um meinen Profit zu steigern, so mag mein Glückslevel aufgrund der Mehreinnahmen zwar im Vergleich zu dem vorangegangenen Zustand gestiegen sein; die Handlung wäre aus utilitaristischer Sicht jedoch dennoch als falsch zu betrachten, da das Glückslevel aller meiner Kunden, die sich an der verfallenen Ware den Magen verderben, aufgrund meiner Vorgehensweise deutlich sinkt und so die Glückslevelrechnung aller beteiligten Personen (inklusive mir) deutlich negativ ausfallen würde. So können also von mir verübte Handlungen, die mein Glückslevel steigern, dennoch aus utilitaristischer Sichtweise falsch sein, da sie das aggregierte Glückslevel aller beteiligten Personen senken (Gleiches gilt für die umgekehrte Situation).

b) *Utilitaristische Betrachtung der Luftsicherheitsproblematik*: Möchte man den Utilitarismus nun auf die Situation eines potentiellen Absturzes eines Passagierflugzeugs anwenden, um die Frage zu klären,

²⁴ Vgl. hierzu *Jeremy Bentham*, Introduction to the Principles of Morals and Legislation, 1. Kapitel.

²⁵ *Quinton*, Utilitarian Ethics, 2. Auflage, 1989, London, S.1.

²⁶ *Tännsjö*, Understanding Ethics, 2002, Edinburgh, S. 19.

²⁷ *Mill*, Utilitarianism, Kapitel 2; siehe auch: *Pazos*, Die Moralphilosophie John Stuart Mills: Utilitarismus, 2001, Marburg, S. 95 f.

²⁸ *Tännsjö*, Understanding Ethics, 2002, Edinburgh, S. 19.

²⁹ Dies gilt gleichfalls für alle weiteren, hier nicht näher zu untersuchenden Formen des Utilitarismus.

³⁰ Die nicht nur von *Peter Singer* geäußerte Forderung, Tiere als ebenfalls empfindende Wesen müssten prinzipiell dieselben Rechte haben (so also auch das Recht, Teil der Gesamtglücksberechnung zu sein), wird an dieser Stelle bewusst ausgeklammert, da sie für den Flugzeugabsturzfall nahezu irrelevant ist.

ob ein solches Verhalten aus philosophischer Sicht vertretbar wäre, so muss eingangs Folgendes festgestellt werden: Der Adressatenkreis der utilitaristischen Handlungsempfehlungen beschränkt sich keinesfalls auf Individuen, sondern schließt auch etwa Staaten bzw. Regierungen ein. Dies gilt umso mehr, als in vorliegendem Fall der letztendliche Abschuss eines Flugzeugs ohnehin durch den Befehl einzelner Personen, etwa des Bundesverteidigungsministers³¹, befohlen werden müsste.

Würden nun also tatsächlich Terroristen ein Passagierflugzeug entführen und damit drohen, es über deutschem Luftraum abstürzen zu lassen, um hierdurch eine noch größere Anzahl unschuldiger Opfer zu verursachen, so müsste aus utilitaristischer Sicht zunächst ein bestimmter Entscheidungsfindungsprozess durchlaufen werden, bevor tatsächlich gehandelt werden dürfte. Im ersten Schritt müssten zunächst alle denkbaren und tatsächlich realisierbaren Handlungsalternativen herausgearbeitet werden. Als zweiter Schritt folgte hierauf eine Einschätzung, was die möglichen und wahrscheinlichen Konsequenzen der einzelnen Alternativen wären, bevor im dritten Schritt bewertet werden müsste, wie wahrscheinlich die jeweilige Konsequenz wäre (unter der Annahme, dass die entsprechende Alternative tatsächlich ausgeführt werden würde). Im letzten Schritt müssten nun einfach diejenige Handlungsmöglichkeit ausgewählt werden, die das vorhergesagte Glück bzw. Wohlbefinden maximieren würde.³²

Beginnend beim ersten Schritt, gilt es also, alle denkbaren Handlungsoptionen, die im Falle einer Flugzeugentführung den zuständigen Stellen offen stünden, aufzuzählen. Da wir nachfolgend den Fokus auf die eigentliche Kernfrage, nämlich die ethische Vertretbarkeit eines Abschusses, legen wollen, belassen wir es bei den grundsätzlichen zwei Handlungsalternativen: Zum einen wäre es möglich, das Flugzeug über möglichst dünn besiedeltem Gebiet abzuschießen. Zum anderen wäre es möglich, nicht einzugreifen und die Terroristen gewähren zu lassen. Im zweiten Schritt gilt es nun, alle möglichen Konsequenzen aufzuzählen. Für Handlungsalternative 1 wären die offensichtlich denkbaren Auswirkungen eines Abschusses nicht nur der Tod der sich an Bord befindenden Terroristen, sondern auch das Ableben aller unbeteiligten Passagiere. Des Weiteren wäre es möglich, dass am Boden bspw. durch herumfliegende Flugzeugteile weitere unschuldige Menschen getötet werden. Andere mögliche Auswirkungen wären etwa das Überleben aller Insassen der Maschine oder das Überleben nur einiger Insassen.³³ Für Handlungsalternative 2 wären mögliche Konsequenzen die Durchführung des Plans der Terroristen, nämlich das Benutzen des gekidnappten Flugzeugs als eine Waffe. Dies könnte zum Tod aller sich an Bord befindenden Personen (Terroristen und unschuldige Passagiere)

führen sowie zum Tod einer u.U. noch weit größeren Personengruppe, die sich am Bestimmungsort des terroristischen Angriffs aufhält. Eine weitere, zumindest theoretisch mögliche Konsequenz wäre das Abdrehen des Flugzeugs in letzter Sekunde, sei es dadurch, dass die Terroristen kurz vor dessen Realisierung ihren ursprünglichen Plan ändern, sie in Wirklichkeit nie vorhatten, das Flugzeug als Waffe zu benutzen oder weil Passagiere an Bord die Terroristen vor dem Einschlag überwältigen und das Flugzeug in ihre Gewalt bringen können. Bevor zu Schritt 3 übergegangen werden kann, müssen jedoch zunächst noch die jeweiligen Effekte der möglichen Konsequenzen auf das Glücksniveau aller beteiligten Personen evaluiert werden:

Ausgenommen diejenigen Konstellationen, in denen das Flugzeug in letzter Sekunde abdrehen, es also nicht zu einem Einschlag kommt, oder ein durchgeführter Abschuss keine Todesopfer fordert und somit das aggregierte Glücksniveau aller Beteiligten höchstens durch den erlittenen Schock oder Verletzungen der Passagiere leicht gesenkt werden würde, ist es offensichtlich, dass in jedem Szenario, das den Tod durch Abschuss oder Einschlag auch nur eines Teils der Flugzeugpassagiere beinhaltet, das summierte Glücksniveau aller Beteiligten deutlich negativ belastet werden würde. Zwar spielen die tatsächlich Getöteten nicht mehr in dieses ex post Summespiel hinein, da ihnen im Todeszustand zwangsläufig kein Glücksniveau mehr zugeordnet werden kann, doch genügt schon die Untersuchung der weiteren Beteiligten, um ein klares Bild der Situation zu zeichnen: Bei Handlungsalternative 1, dem Abschuss des Flugzeugs, würde das Glücksniveau der Angehörigen der Insassen³⁴ (sowie evtl. der Angehörigen der Terroristen) stark negativ beeinflusst werden, sind doch größere negative Beeinflussungen des Wohlbefindens einer Person, als sie durch den Tod eines geliebten Menschen hervorgerufen werden, kaum vorzustellen. Hinzu käme eine Unzahl weiterer, jedoch deutlich schwächerer negativer Auswirkungen auf individuelle Glückslevels, wie beispielsweise die des Sanitäters, der als erster am Absturzort eintrifft und nur noch Leichen bergen kann, oder die des Jetpiloten, der auf Befehl des Ministers den Abschuss ausführt und im Nachhinein von Selbstzweifeln geplagt wird, ob er den Befehl evtl. hätte verweigern sollen. An dieser Stelle muss den Kritikern des Utilitarismus³⁵ insofern Recht gegeben werden, als es tatsächlich unmöglich sein dürfte, a) die Glücksniveaus der Beteiligten überhaupt in validen absoluten Zahlen auszudrücken und b) alle tatsächlich direkt und indirekt Beteiligten in das notwendige Summespiel zu integrieren. Dennoch verliert die Theorie des Utilitarismus hierdurch nichts an ihrer grundsätzlichen Plausibilität, sondern einzig an Genauigkeit. Aus diesem Grund soll in unserem Vergleich mit der Situation des Nichttätigwerdens auch kein in absoluten Zahlen ausgedrückter, sondern nur ein relativer Vergleich zwischen den beiden relevanten

³¹ § 14 IV der ursprünglichen Fassung des LuftSiG sah die Befugnis zur Abschusserlaubniserteilung beim Bundesminister der Verteidigung.

³² Tännsjö, *Understanding Ethics*, 2002, Edinburgh, S. 26 ff.

³³ Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand den Flugzeugabschuss überleben würde, dürfte äußerst niedrig sein. Dies ist jedoch ausdrücklich erst in Schritt 3 zu bewerten.

³⁴ Außerdem: Freunde, Bekannte etc., die nachfolgend jedoch nicht jedes Mal gesondert erwähnt werden sollen.

³⁵ Tännsjö, *Understanding Ethics*, 2002, Edinburgh, S. 28.

Handlungsalternativen erfolgen. Betrachten wir also die Situation, in der die zuständige Stelle nicht tätig wird, die Terroristen ihr Flugzeug demnach ungehindert in ihr Anschlagziel steuern können und die Zahl der durch ihr Handeln Getöteten so um ein Vielfaches erhöht wird (wie wir jedoch im Folgenden sehen werden, ist es irrelevant, ob hierdurch ein oder 1000 zusätzliche Opfer entstehen): Wie schon bei Handlungsalternative 1 wird das Glücksniveau aller Angehöriger – oder korrekterweise das derjenigen, für die der Tod des jeweiligen anverwandten Passagiers tatsächlich ein Verlust darstellt – massiv negativ beeinflusst. Der einzige Unterschied ist, dass im Falle einer staatlichen Untätigkeit das Wohlbefinden nicht nur der Angehörigen der verstorbenen Insassen, sondern auch das Wohlbefinden derjenigen Angehöriger, die den Opfern am Einschlagsort des Flugzeugs familiär verbunden waren, erheblich negativ beeinträchtigt wird. Geht man also davon aus, dass sich die Niveaus der ansonsten indirekt beteiligten Personen in den Handlungsalternativen 1 und 2 nicht erheblich unterscheiden (so sollte auch das negative Empfinden der Öffentlichkeit in beiden Fällen etwa gleich stark ausgeprägt sein), so wird klar, dass bei Vollendung des terroristischen Plans das aggregierte Wohlbefinden aller Beteiligten – je nach zusätzlicher Opferzahl – sehr viel niedriger sein wird als dies bei einem Abschuss der Fall wäre.

Im dritten Schritt, der eine Wahrscheinlichkeitsbewertung der möglichen Konsequenzen verlangt, soll an dieser Stelle nur kurz angemerkt werden, dass in der hier angestellten Überlegung aufgrund ihrer grundsätzlichen Natur ausschließlich diejenige Situation, in der die staatliche Untätigkeit mit absoluter Sicherheit eine größere Menge an zivilen Opfern zur Folge hat, untersucht werden soll. Somit muss die Wahrscheinlichkeitsbewertung nicht vertieft behandelt werden.

Bereits aus den vorangegangenen Gedankenschritten ist deshalb ersichtlich, dass der vierte Schritt, die Auswahl der Glücksmaximierenden Handlungsoption, aus utilitaristischer Sicht nur eine Antwort zulässt: Der Abschuss des Flugzeugs ist gegenüber dem Gewährlassen der Terroristen die zu bevorzugende Alternative. Dies gilt in jedem Fall dann, wenn im Moment der Befehlserteilung des Abschusses davon auszugehen ist, dass durch den Abschuss das aggregierte Glücksniveau aller Beteiligten auf einem höheren Level gehalten werden kann als dies bei staatlicher Untätigkeit der Fall wäre. Diese Voraussetzung sollte erfüllt sein, sofern die durch den Abschuss hervorgerufene geschätzte Gesamtopferzahl um mindestens eins kleiner ist als die Opferzahl, die beim Einschlag des Flugzeugs in das Terroristenziel entstünde.

Noch eindeutiger kann die Frage, welche Vorgehensweise im vorliegenden Fall zu bevorzugen wäre, beantwortet werden, wenn man sie aus Sicht des so genannten *negativen Utilitarismus* betrachtet. Diese von Sir Karl Popper entwickelte Variation³⁶ des

hedonistischen Utilitarismus verkehrt das „Maximum-Happiness“-Prinzip dabei in sein Gegenteil, indem sie festschreibt, dass die eigentlich relevante Größe nicht Glück sei, was maximiert werden müsse, sondern Leid, das minimiert werden müsse. Es sei also von zwei Handlungsalternativen immer diejenige zu bevorzugen, welche unter den gegebenen Umständen bei den beteiligten Personen (aggregiert) das geringste Leid hervorrufe.³⁷ Angewandt auf unseren Fall bedeutete dies, dass auch unter Zugrundelegung des negativen Utilitarismus der Abschuss die zu bevorzugende Handlungsoption wäre. Würde das Flugzeug nämlich abgeschossen werden, so würde sich zwar – analog dem Argumentationsmusters beim positiven (klassisch-hedonistischen) Utilitarismus – ein ausgeprägtes Leid bei allen Angehörigen der getöteten Passagiere einstellen, dies würde jedoch von dem addierten Leid der Angehörigen der umgekommenen Personen in der Maschine sowie am Boden übertroffen werden, sollten die Terroristen ihren Plan realisieren. Da also eine größtmögliche Minimierung des allgemeinen Leids durch einen Abschuss des Flugzeugs erreicht werden kann, empfiehlt der negative Utilitarismus diese Vorgehensweise.

Die Frage, ob in der Abschussdebatte jedoch dem positiven (klassisch-hedonistischen) oder negativen Utilitarismus gefolgt werden sollte, erübrigt sich, da beide Theorien – wie ausgeführt – zu demselben Ergebnis führen.

c) *Kritik an der utilitaristischen Betrachtung*: Die vorangegangenen Überlegungen legen nahe, dass aus utilitaristischer Sicht der Abschuss eines Flugzeugs grundsätzlich nicht zu beanstanden wäre, sondern im Gegenteil sogar als einzig vertretbare Handlung gelten muss.

Dieser Aussage wird jedoch nicht nur von Teilen der juristischen und philosophischen Fachliteratur, sondern auch von der breiten Bevölkerung mit Misstrauen begegnet. Zu einprägsam und scheinbar logisch sind die von der Gegnerschaft einer solchen Vorgehensweise vorgebrachten Argumente. Die zwei am häufigsten geäußerten Einwände gegen die utilitaristische Rechtfertigung eines Flugzeugabschusses sollen nachfolgend dargelegt werden – verbunden mit dem Versuch sie zu entkräften.

aa) *Einwand 1: Ein auf utilitaristische Ethik begründetes Vorgehen verstößt grundsätzlich gegen geltende Moralvorstellungen und die Menschenwürde!*

Der wohl größte Teil der gegen eine praktische Anwendung des Utilitarismus im Flugzeugfall gerichteten Kritik verweist auf angebliche Unvereinbarkeit dieser ethischen Theorie mit geltenden Moralvorstellungen und der Würde des Menschen. Der Utilitarismus, der das Glück als einzige und absolute philosophische Größe gelten ließe, missachte andere ethische Güter, wie etwa Freiheit, Gleichheit,

³⁶ Popper, *The Open Society and its Enemies*, 5. Auflage, 1966, London, Band 1, Kapitel 5, Nummer 6.

³⁷ Siehe hierzu auch: *Smart/Williams*, *Utilitarianism – for and against*, 1973, Cambridge, S.28 ff.

Gerechtigkeit oder die Menschenwürde. Diese Güter bildeten unzweifelhaft die Säulen jeder modernen Gesellschaft und würden im Konstrukt des Utilitarismus hingegen nicht berücksichtigt. Im Gegenteil könnten Verstöße gegen die genannten Werte sogar durch den Utilitarismus vorgeschrieben werden, wenn dies die jeweilige Situation erfordere.

Zunächst einmal muss an dieser Stelle eingeräumt werden, dass der Utilitarismus theoretisch tatsächlich in wesentlichen Punkten mit den eben genannten ethischen Werten kollidieren kann. Stellen wir uns z.B. die – in philosophischen Kreisen mehrfach ähnlich zitierte – Situation vor, dass sich zwei Patienten, denen jeweils ein lebensnotwendiges Organ fehlt, auf dem OP-Tisch eines Krankenhauses befinden. Wird dem einen Patienten nicht innerhalb der nächsten Stunde ein Herz, dem anderen eine Niere implantiert, so werden beide umkommen. Deshalb lockt der Arzt einen zufällig den OP passierenden Besucher des Krankenhauses unter einem Vorwand ebenfalls in den OP, betäubt ihn gegen dessen Willen und entnimmt ihm die fehlenden Organe, die er daraufhin den beiden anderen Personen einpflanzt. Diese beiden Personen überleben erwartungsgemäß; ebenfalls erwartungsgemäß verstirbt die dritte Person umgehend. Die Vorgehensweise des Arztes würde zweifelsohne gegen das allgemeine Verständnis der Menschenwürde (konkret: die Würde des verstorbenen Besuchers) verstoßen, dennoch wäre sie – zumindest oberflächlich betrachtet – aus utilitaristischer Sicht vertretbar. Durch das Weiterleben zweier Personen würde ganz einfach gegenüber dem Überleben der dritten Person bei ansonsten vergleichbaren Umständen das höhere Maß an aggregiertem Glück erreicht. Dass der Utilitarismus also – wie gerade gezeigt – nicht in allen Situationen zu einer überzeugenden Handlungsempfehlung³⁸ kommt, soll nicht bestritten werden. Vielmehr soll darauf hingewiesen werden, dass es vorliegend nicht darum geht, eine Lanze für den Utilitarismus im Allgemeinen zu brechen, sondern die Praktikabilität des Utilitarismus in einer konkreten Situation, nämlich der eines etwaigen staatlichen Flugzeugabschlusses zu untersuchen. Doch selbst unter dieser Prämisse stellen sich ähnliche Fragen: Verstößt es nicht gegen die Würde der Passagiere an Bord des Flugzeugs, wenn der Staat durch einen Abschuss willkürlich deren Leben auslöscht? Liegt ein Verstoß gegen ihre Freiheit vor, die doch wohl auch umfasst, als unschuldiger Bürger nicht vom Staat getötet zu werden? Und werden die Flugzeugpassagiere bei einem Abschuss vom Staat nicht anders (und somit ungleich) behandelt als die weiteren, potentiellen Opfer im zivilen Ziel?

Bei der Beantwortung dieser Fragen sollte man sich die Außergewöhnlichkeit der tatsächlich vorliegenden Situation vergegenwärtigen: Der einzige Zeitpunkt, zu dem ein staatlicher Abschuss überhaupt in den Bereich des Möglichen rücken würde, träte ein, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen wäre, dass die Kidnapper das Flugzeug

wahrhaftig als Waffe nutzen werden und hiermit zwangsläufig nicht nur der Tod der Insassen, sondern auch weiterer Menschen am Boden verbunden wäre. Das einzige, wessen der Staat also die Flugzeuginsassen beraubt, sind einige Sekunden oder Minuten ihres unausweichlich dem unmittelbaren Tode geweihten Lebens. Was der Staat jedoch im Falle eigener Untätigkeit den dann ebenfalls zum Tode verurteilten Menschen am Boden vorenthält, ist ein vielleicht noch Jahrzehnte dauerndes Leben – und dies u.U. tausendfach. Deshalb kann auf die soeben aufgeworfenen Fragen durchaus mit einer Gegenfrage reagiert werden: Wird der Menschenwürde tatsächlich gedient, wenn mutwillig der Tod von vielleicht Tausenden Menschen in Kauf genommen wird, obwohl dies verhindert werden könnte, ohne dass eine Person ihr Leben ließe, die dies nicht ohnehin einige Sekunden später tun müsste? Kritiker verweisen an dieser Stelle berechtigterweise auf den individuellen Charakter der Menschenwürde, die allen Flugzeuginsassen bis zur letzten Sekunde ihres Lebens unverletzlich zustünde. Doch die Frage muss erlaubt sein, wieso in den Analysen solcher Kritiker dann so selten von der Menschenwürde der Opfer am Boden die Rede ist – eine Menschenwürde, die durch einen Abschuss noch jahrelang erhalten bleiben könnte und deshalb umso schützenswerter erscheint. Solange also ein Abschuss für die Flugzeuginsassen nur eine unerhebliche Verkürzung ihres Weges in den Tod darstellt, eine Zeitspanne die sich auf nicht mehr als einige Minuten bezieht, scheint eine Unvereinbarkeit der utilitaristischen Herangehensweise mit der Menschenwürde nicht gegeben. Vielmehr bewahrt ein hierauf fußendes Handeln tendenziell ein größeres Maß an Menschenwürde. Ähnliche Anmerkungen ließen sich auch in Bezug auf die anderen ethischen Größen tätigen: Natürlich werden die Passagiere des Flugzeugs bei einem Abschuss ihrer Freiheit beraubt, natürlich werden sie auch im Vergleich mit den potentiellen weiteren Opfern am Boden ungleich behandelt. Doch auch in diesem Fall wäre die utilitaristische Vorgehensweise mit einem Verweis auf den bereits sicher bevorstehenden Tod zu rechtfertigen.

bb) Einwand 2: Die Zahl der potentiell zu rettenden Personen zum Entscheidungskriterium zu machen ist unzulässig!

Ein Teil der an der Anwendung des Utilitarismus im Falle eines Flugzeugabschlusses getätigten Kritik richtet sich gegen die dabei implizit getätigten Aussage, dass der Tod von einer kleineren Menschengruppe (ausschließlich die Insassen des Flugzeugs) besser sei als der Tod einer relativ größeren Menschengruppe (die Insassen des Flugzeugs plus die Opfer im zivilen Ziel). Diese Kritik, die eigentlich einen Unterpunkt zu Einwand 1 bildet, wird anschaulich von Jonathan Glover in seinem Werk „Causing Death and Saving Lives“ unter der Überschrift „Numbers“ thematisiert³⁹: Kern dieses Einwands gegen eine utilitaristische Beurteilung des Flugzeugabschlussesfalls ist die Annahme, dass die durch einen Einschlag im zivilen Ziel entstehende Erhöhung

³⁸ Hierbei muss angemerkt werden, dass es durchaus Stimmen gibt, die das erwähnte OP-Beispiel aus utilitaristischer Sicht anders bewerten, also bspw. ein Einbeziehen der dritten Person nicht rechtfertigen.

³⁹ Glover, *Causing Death and Saving Lives*, 1990, London, S. 203 ff.

der Opferzahl, unabhängig davon wie viele zusätzliche Leben dies kosten würde, irrelevant für die Situationsbeurteilung sein *muss*, da für eine vermeintliche Abschussrechtfertigung nur Argumente im Innenverhältnis zwischen den Flugzeuginsassen und dem Staat bzw. dem Schussbefehligen zählen dürften. Externe Faktoren, wie z.B. die mögliche Rettung von tausenden Menschenleben, könnten nicht als Kriterium dienen.

Am treffendsten kann diesem Einwand wohl mit einem Verweis auf eine reale Begebenheit vom Beginn des 20. Jahrhunderts begegnet werden: Am 5. Mai 1902 erging vom Heiligen Stuhl ein Dekret, das die offizielle Sicht der katholischen Kirche zum Thema „Schwangerschaftsabbruch“ verkünden sollte. Darin hieß es, dass die katholische Kirche jegliche Art von Abtreibung aufs schärfste verurteile, selbst für Fälle, in denen der Fötus außerhalb des Uterus wachse, bspw. im Eileiter. Dies geschah in dem Bewusstsein, dass ein Nichtabtreiben bei einer Eileiterschwangerschaft sehr wahrscheinlich zum zweifachen Tod führt, dem des Fötus und dem der Mutter. Heutzutage hat sich selbst die katholische Kirche seit langem von ihrem ehemaligen Standpunkt distanziert, einen solchen Schwangerschaftsabbruch öffentlich zu verurteilen, scheint es doch gesellschaftlicher Konsens zu sein, dass zumindest das Leben der Mutter gerettet werden muss, wenn schon das Leben des ungeborenen Kindes sicher verloren ist. Legt man diesen Konsens zugrunde, erscheint es umso erstaunlicher, dass bei der Diskussion eines Abschusses im beinahe identisch gelagerten Flugzeugfall so häufig das Wort „unmoralisch“ fällt. Wie bei einer Eileiterschwangerschaft geht es auch hier darum, ein bereits verlorenes Leben (den Fötus bzw. das eines Flugzeuginsassen) zu opfern, um ein anderes (das der Mutter bzw. eines Menschen im zivilen Ziel) sicher zu erhalten. Ob es dabei um die Opferung *eines* Lebens, das nicht mehr zu retten ist, oder *mehrerer* geht, ist dabei irrelevant, sofern ein Abschuss das Leben mindestens einer ansonsten ebenfalls sterbenden Person rettet. Welch absurde Folgen die Ignorierung von Zahlen bei der Abwägung von Handlungsalternativen in vergleichbaren Situationen hätte, illustriert auch das folgende, von Glover angebrachte Beispiel:⁴⁰ Man stelle sich ein Flugzeug vor, das aufgrund eines technischen Defekts innerhalb der nächsten Minuten über einem dicht besiedelten Gebiet abstürzen wird. Der Pilot ist sich dessen bewusst und kann das Flugzeug aber noch soweit lenken, dass er kontrollieren kann, in was für ein Gebäude es stürzen wird. Aus Sicht der Befürworter des Einwands, dass die Zahl der potentiell zu rettenden Personen nicht als Entscheidungskriterium dienen darf, würde es keinen Unterschied machen, ob der Pilot das Flugzeug in eine Lagerhalle, in der sich nur eine Person befindet, oder ein voll belegte Krankenhaus mit tausenden Patienten lenken würde. So lange auch beim Einschlag in die Lagerhalle mindestens eine Person am Boden umkommen würde, könnte man dem Piloten selbst beim gezielten Einschlag im Krankenhaus keinen Vorwurf machen.

Somit ist klar, dass dieser Einwand nicht einmal einer oberflächlichen Untersuchung standhält.

3. Fazit

Zweifellos soll die obig angedachte utilitaristische Sichtweise auf den Kern der Luftsicherheitsgesetzproblematik nicht zu der Annahme verleiten, der Utilitarismus sei die ausschließlich relevante philosophische Theorie in Bezug auf die untersuchte Thematik. Dennoch dürfte die Analyse gezeigt haben, dass der Utilitarismus als gewichtiges Konzept der ethischen Philosophie interessante Sichtweisen auf eben jenen Problemfall eröffnet und damit zumindest als ethische Rechtfertigung einer juristischen Entscheidung dem unscharfen Kant'schen Objektverständnis vorzuziehen ist. Bei näherer Betrachtung erscheint der philosophische Kern der Objektformel nicht fundiert genug, als dass er Grundlage einer Vielzahl an Entscheidungen des höchsten deutschen Gerichts sein sollte. Bei der notwendigen Suche nach alternativen Beurteilungsmaßstäben sollte der Utilitarismus zumindest einer vorurteilsfreien Betrachtung unterzogen werden, auch wenn er mit seiner Abschussempfehlung eine allgemein eher unpopuläre Handlungsoption nahe legt.

Und selbst wenn einige Kritiker darauf beharren, Grundrechte seien explizit antiutilitaristisch, da sie nicht die größtmögliche, summierte Würde schützen, sondern die Würde jedes Individuums,⁴¹ so stellt sich doch die Frage, wie diese Kritiker denn dann die Würde jedes einzelnen Individuums, das im zivilen Ziel getötet wird, beim Ausbleiben eines Abschusses geschützt sehen.

⁴⁰ Glover, *Causing Death and Saving Lives*, 1990, London, S. 208.

⁴¹ Gierulla/van Schyndel, *Luftsicherheitsgesetz*, 2006, Luchterhand, § 14, RdNr 102 f.