

# **BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2015.66 vom 15. Juni 2016**

BS Appellationsgericht, 2016-06-15, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs\\_appellationsgericht\\_SB.2015.66](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_SB.2015.66)

FR: BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2015.66 du 15 juin 2016

IT: BS\_APPELLATIONSGERICHT SB.2015.66 del 15 giugno 2016

## **Erwägungen**

### **E. 1**

1.1 Gegen Urteile des Strafgerichts kann gemäss Art. 398 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO, SR. 312.0) Berufung erhoben werden. Zur Beurteilung der Berufung ist gemäss § 18 Abs. 1 des Gesetzes über die Einführung der Schweizerischen Strafprozessordnung (EG StPO, SG.257.100) in Verbindung mit § 73 Ziff. 1 des Gerichtsorganisationsgesetzes (GOG, SG 154.100) der Ausschuss des Appellationsgerichts zuständig.

1.2 Gemäss Art. 381 Abs. 1 StPO steht das Rechtsmittel der Berufung auch der Staatsanwaltschaft zu. Die Berufung ist form- und fristgerecht eingereicht worden, so dass darauf einzutreten ist.

### **E. 2**

Die Verteidigung hat einen vorsorglichen Antrag auf Augenschein gestellt, den die Instruktionsrichterin vorbehältlich eines anderen Entscheids des Gesamtgerichts auf erneuten Antrag abgelehnt hat. Die Verteidigung hat keinen neuen Antrag gestellt. Das Gericht ist denn auch der Meinung, dass ein Augenschein vorliegend nicht erforderlich ist: Die Verteidigung beantragt diesen, um entgegen den Erwägungen der Vorinstanz die Länge des Bugschattens von über 400 Metern ■ wie ihn das Gutachten festgelegt hat ■ zu bestätigen. Wie zu zeigen sein wird, folgt jedoch zum einen das Appellationsgericht der Vorinstanz in ihren Überlegungen, welche zur Anzweiflung der im Gutachten festgestellten Länge führen sollen, ohnehin nicht (s. dazu unten E. 3.3). Zum anderen erachtet es die genaue Länge des Bugschattens auch als nicht ausschlaggebend für die Frage, ob dem Beschuldigten in casu eine Sorgfaltspflichtverletzung zur Last gelegt werden kann oder nicht (s. dazu unten E. 5.2). Aus diesen Gründen sind weitere Beweiserhebungen wie der Augenschein zur Frage der Bugschattenlänge vorliegend nicht notwendig und ist der vorsorgliche Antrag abzulehnen.

### **E. 3**

3.1 Dem vorliegenden Fall liegt folgender Sachverhalt zu Grunde, welcher ■ soweit eruiert und angeklagt ■ unbestritten ist: Das Gütermotorschiff ■E\_\_\_\_\_■ kollidierte am 31. August 2012 auf dem Rhein bei der Fahrt flussaufwärts auf der Höhe des Betriebskilometers 164.500 mit einem zwischen Kraftwerk und Schwarzwaldbrücke Vermessungen durchführenden Kleinboot. Dabei wurde dieses unter die Wasseroberfläche gedrückt und schlug mit dem Heck auf dem Grund auf. Als Folge des Unfalls verstarben zwei der vier Besatzungsmitglieder des Vermessungsboots.

Die Anklageschrift wirft dem Berufungsbeklagten ■ welcher zum fraglichen Zeitpunkt als Lotse auf der ■E\_\_\_\_\_ fungierte ■ vor, er habe dem Vermessungsboot, als er es erstmals auf Höhe der Wettsteinbrücke gesehen habe, keine grössere Aufmerksamkeit geschenkt und

es als Rheintaxi eingeschätzt, welches sich nicht in seine Fahrrinne begeben würde. Weiter habe er es aus Mangel an Vorsicht und Aufmerksamkeit sowie unter Verkennung der gegenwärtigen Gefahr und Missachtung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RhSchPVo) unterlassen, einen Ausguck im Bugbereich einzusetzen, obwohl der Bugschatten des Schiffes seine Sicht auf 400m massiv eingeschränkt habe und in einer solcher Konstellation zwingend ein Ausguck vorgeschrieben sei. Er habe sodann weder zwecks Gefahrenabwehr per Funk mit dem Vermessungsboot Kontakt aufgenommen noch per Schallzeichen auf sich aufmerksam gemacht. Die Staatsanwaltschaft kommt zum Schluss, durch sein mehrfach pflichtwidrig unvorsichtiges Verhalten und seine pflichtwidrigen Unterlassungen habe der Berufungsbeklagte das Vermessungsboot übersehen, was zur Kollision und dem Tod der beiden Besatzungsmitglieder geführt habe.

3.2 Die Vorinstanz hat ihren Freispruch folgendermassen begründet: Sie hat erwogen, die Staatsanwaltschaft leite die von ihr erblickten angeblichen Pflichtverletzungen des Berufungsbeklagten explizit aus dem Vorhandensein einer Bugschattenlänge von 400m ab. Da sich jedoch die Berechnung dieser Länge durch den Gutachter G\_\_\_\_\_ nicht nachvollziehen lasse und vielmehr ■ anhand eigener Berechnungen via „Google Maps“ ■ eine Bugschattenlänge von weniger als 400m ■ nämlich lediglich 344m ■ resultiere (erstinstanzliches Urteil, S. 9), könne die fragliche Länge nicht als bewiesen erachtet werden. Diese müsse darum offen bleiben. Damit seien auch die aus der Bugschattenlänge resultierenden Pflichtverletzungen nicht nachgewiesen und müsse ein Freispruch erfolgen.

Die Vorinstanz hat im Folgenden erwogen, es hätte zwar laut Aktenlage durchaus auch andere Gründe als die Grösse des Sichtschattens gegeben, aus welchen sich für den Berufungsbeklagten eine Pflicht zur erhöhten Aufmerksamkeit und zum Ergreifen von Vorsichtsmassnahmen ergeben hätte, etwa die Tatsache, dass es sich bei der Unfallstelle um städtisches Flussgebiet handle, dass dort eine Verengung des Rheins wegen einer Baustelle bestand und dass Einbahnverkehr herrschte im Unfallzeitpunkt. Diese Vorwürfe würden jedoch in der Anklageschrift nicht erwähnt. Die Vorinstanz führt aus, die erwähnten anderen Gründe für eine mögliche pflichtwidrige Unvorsichtigkeit des Berufungsbeklagten seien ■ derart offensichtlich ■ bzw. es hätte sich ■ geradezu aufgedrängt ■, sie in die Anklageschrift zu integrieren, dass aus der gegenteiligen Tatsache geschlossen werden müsse, die Staatsanwaltschaft habe bewusst darauf verzichtet (erstinstanzliches Urteil, S. 9). Eine Rückweisung an die Staatsanwaltschaft sei deswegen nicht gerechtfertigt, zumal eine solche auch für den Beschuldigten nicht zumutbar und das Strafbedürfnis aufgrund der Tatsache, dass durchaus auch Hinweise für ein Selbstverschulden der Besatzung des Vermessungsschiffes bestünden, nicht besonders gross sei (erstinstanzliches Urteil, S. 10). Nicht zuletzt stünde den Privatklägern für ihre Forderungen auch der Zivilweg offen.

3.3 Dieser Argumentation der Vorinstanz kann nicht gefolgt werden. Richtig ist, dass die von der Vorinstanz genannten Faktoren nicht in der Anklageschrift thematisiert werden. Auf diese kommt es jedoch für die Frage der Strafbarkeit auch nicht an (s. dazu unten E. 5). Die Staatsanwaltschaft wirft dem Berufungsbeklagten zudem durchaus andere, unabhängig von der Bugschattenlänge bestehende Pflichtverletzungen vor. Sie führt aus, er habe einerseits unterlassen, einen ■ in solchen Konstellationen ■ ■ gemeint ist der Bugschatten ■ zwingend vorgeschriebenen Ausguck einzusetzen, und andererseits, mit dem Bootfunkkontakt aufzunehmen, und fährt fort, des Weiteren habe er es unterlassen, ein Schallzeichen zu geben. Mit Ausnahme des Ausgucks sind die Vorwürfe somit nicht an die Bugschattenlänge angeknüpft. Diese Vorwürfe wurden von der Vorinstanz jedoch alle nicht

geprüft. Es kann daher schon aus diesen Gründen nicht allein aus der für die Vorinstanz zweifelhaften Bugschattenlänge auf einen Freispruch geschlossen werden. Des Weiteren hätte die Vorinstanz, wenn sie denn tatsächlich die Bugschattenlänge als ausschliesslich massgebend und von der Messung her unklar erachtet hat, weitere Beweiserhebungen zur Ermittlung derselben tätigen bzw. veranlassen müssen. Sie führt denn auch nicht aus, die Länge des Bugschattens sei grundsätzlich nicht ermittelbar, sondern hält lediglich fest, ihre eigene Ermittlung via ■Google-Maps■ stelle das Ergebnis des Gutachtens grundsätzlich in Frage. Es müsse somit offenbleiben, wie viel die Länge tatsächlich betragen habe. Damit wäre grundsätzlich eine Rückweisung an die Staatsanwaltschaft zur nochmaligen Berechnung des Bugschattens ■ anstatt eines Freispruchs ■ indiziert gewesen.

Wie erwogen ist jedoch eine neue Messung des Bugschattens vorliegend nicht notwendig, erscheint doch die eigene Berechnung der Vorinstanz ■ aufgrund welcher sie das Ergebnis des Gutachtens in Frage stellt ■ zumindest zweifelhaft: So bringt sie von der von ihr errechneten Länge des Schleusenvorhafens die Länge des gesamten Schiffes in Abzug, um den Bugschatten zu berechnen. Wie sich aus den Akten und den Angaben des Experten G\_\_\_\_ in der erstinstanzlichen Verhandlung ergibt, wurde bei der Expertise jedoch der Steuerstand auf die Höhe des Beginns des Vorhafens gebracht bzw. zum Beginn des Ausgangspunkts der Messungen gemacht (s. dazu unten E. 4.1.2), so dass angenommen werden muss, dass korrekterweise nicht die gesamte Länge des Schiffes, sondern lediglich die Länge vom Bug bis zum Steuerstand abgezogen werden müsste. Der Teil des Schiffes vom Heck bis zum Steuerstand müsste somit beim Ergebnis der Vorinstanz wieder dazugezählt werden. Gleicht man die Rechnung der Vorinstanz entsprechend an, resultiert somit ein Bugschatten von deutlich mehr als den von ihr errechneten 344m, nämlich relativ genau den im Gutachten gemessenen 400m. Die Schlussfolgerungen der Vorinstanz reichen somit nicht aus, um die Berechnung des Bugschattens in der Expertise anzuzweifeln. Es ist deshalb im Folgenden von den in der Expertise gemessenen rund 400m Bugschatten auszugehen.

3.4 Zusammenfassend ist somit zu festzuhalten, dass entgegen den Erwägungen der Vorinstanz das Akkusationsprinzip nicht verletzt wurde. Zum anderen lässt sich jedoch auch der Freispruch der Vorinstanz mit ihrer Argumentation zum Vornherein nicht halten. Fraglich und zu prüfen ist somit im Folgenden, ob dem Berufungsbeklagten ein Verhalten nachzuweisen ist, mit dem er fahrlässig den Tod der beiden Besatzungsmitglieder des Vermessungsbootes verursacht hat.

#### **E. 4**

In der Folge sind zunächst die verschiedenen Berichte, welche zum Unfallhergang erstellt wurden, sowie die Aussagen der beteiligten Personen zusammenzufassen und entsprechend zu würdigen.

##### **E. 4.1**

4.1.1 Der unmittelbar nach dem Vorfall erstellte Unfallbericht der Polizei vom 6. September 2012 (act. 146ff.) hält Folgendes fest: ■ Beim Fahrmanöver bemerkte Motorbootsführer F\_\_\_\_ das bergwärtsfahrende Gütermotorschiff A\_\_\_\_ zu spät. In der Folge wurde das Motorboot bei der Kollision unter das Gütermotorschiff A\_\_\_\_ gezogen und von diesem überrollt. ■ Auf dem Formular betreffend Angaben zu den Verkehrsbedingungen wird unter der Rubrik ■ Vortrittsregelungen ■ festgehalten: ■ Vortritt Grossschiffahrt ■ (act. 149).

4.1.2 Der in der Folge von G\_\_\_\_\_ erstellte Bericht der Schifffahrtspolizei (SPH) erhebt unter dem Titel ■Anmerkungen in eigener Sache aus Sicht der Grossschifffahrt■ diverse Vorwürfe an den Beschuldigten, wobei ohne weitere Erklärungen festgehalten wird, die Angaben des Schiffsführers erschienen ■glaubwürdig■, die des Lotsen ■eher nicht■ (act. 418). In diesem Zusammenhang ist vorab darauf hinzuweisen, dass G\_\_\_\_\_ zum einen dem ehemaligen Mitangeschuldigten B\_\_\_\_\_ unterstellt war, und dass zum anderen der Bericht von B\_\_\_\_\_ selbst visiert wurde. Die aus dem Bericht resultierenden Schlussfolgerungen bzw. Vorwürfe an die Adresse des Berufungsbeklagten sind deshalb mit Vorbehalt zu betrachten. Der Bericht wirft dem Lotsen A\_\_\_\_\_ insbesondere vor, er hätte, ■wie in § 1.07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RhSchPV) vorgesehen■, einen Ausguck einsetzen müssen, was eine frühzeitige Erkennung des Messboots und eine Verhinderung des Zusammenstosses zur Folge gehabt hätte (act. 419). Diesbezüglich ist bereits hier festzuhalten, dass sich eine derartige Pflicht aus der genannten Verordnung nicht entnehmen lässt (s. dazu unten E. 5.2.5). Unter dem Titel ■Schifffahrtspolizeiliche Massnahmen■ wird sodann geschildert, wie der Sichtschatten der E\_\_\_\_\_ gemessen wurde: Das Schiff sei bis zur Ausfahrt des Schleusenvorhafens zurückgeholt worden. Als das Steuerhaus ■rechtwinklig auf gleicher Höhe wie der Molenkopf der Einfahrt■ sei, könne der Lotse den zu diesem Zweck im Wasser treibenden Rettungsring nicht mehr erkennen. Die entsprechende Messung ergebe dann einen Sichtschatten von über 400m (act. 419). Auch an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung hat der Experte G\_\_\_\_\_ die vorgenommene Messung genau so erklärt (erstinstanzliches Protokoll S. 16, act. 1205).

4.1.3 Der von B\_\_\_\_\_ persönlich erstellte Sonderuntersuchungsbericht der Schifffahrtsuntersuchungskommission (SUK) hält zunächst eine Kurskorrektur des Vermessungsbootes nach Backbord statt Steuerbord für erwiesen (act. 619/620, s. dazu unten E 4.5). Weiter führt er aus, da kein Funkgespräch stattgefunden habe und auch keine Schallzeichen gegeben worden seien, sei anzunehmen, dass die sich anbahnende gefährliche Situation von der Besatzung der E\_\_\_\_\_ nicht erkannt worden sei (act. 621, Hervorhebung im Original). Sodann führt er unter Verweis auf § 1.07 RhSchPVo aus, dass bei einem Sichtschatten von über 400m für Brückenfahrten ■zwingend■ ein Ausguck auf das Vorschiff gehöre, der ■in ständiger Verbindung■ mit dem Steuerhaus sei (a.a.O.). Darauf ist, wie gesagt, zurückzukommen (unten 5.2.4). Abschliessend hält der Bericht fest, dass Herannahen der E\_\_\_\_\_ sei vom Vermessungsboot mit Sicherheit nicht bemerkt worden, ansonsten dieses ausgewichen wäre. Grundsätzlich müsse gemäss § 6.02 RhSchPV das als Kleinfahrzeug einzustufende Boot allen übrigen Fahrzeugen den für deren Kurs notwendigen Raum lassen. Auch die Vorschriften betreffend das Überholen seien relevant.

4.1.4 Der Gutachter der H\_\_\_\_\_ wird zwar von beiden Seiten nicht als Experte anerkannt, dennoch sind dessen Schlussfolgerungen im Zusammenhang mit den anderen Gutachten von gewisser Relevanz: Es entlastet nämlich den Berufungsbeklagten für die Havarie vollständig, und zwar mit der Begründung, da dieser über die ausgeführten Vermessungsarbeiten nicht orientiert gewesen sei, habe er nach der erfolgten Freigabe der Brückendurchfahrt durch die Schleusenwartin (s. dazu unten E. 4.6) mit keinem Gegenverkehr rechnen müssen. Vielmehr wird tendenziell die Schleusenwartin belastet, welche freie Fahrt gab, sowie der Schiffsführer des Vermessungsbootes, welcher ein unerwartetes Manöver gemacht habe (s. dazu unten E 4.7). Der Gutachter kommt zum Schluss, eine nautische Information des Lotsen über die Vermessungsarbeiten wäre nicht nur von Vorteil, sondern absolut notwendig gewesen ■ wobei er festhält, für diese sei

vermutlich B\_\_\_\_\_ zuständig gewesen (act. 781 f.). Darauf ist zurückzukommen.

4.2 Der Berufungsbeklagte selbst schilderte den Unfallhergang bei der ersten Einvernahme folgendermassen: Er sei am Hafen an Bord gegangen, um das Schiff nach Birsfelden zu fahren. Da dieses leer gewesen sei, habe es einen ■extrem grossen toten Winkel■ gehabt bei der Sicht nach vorne. Er sei zusammen mit dem Kapitän im Führerstand gewesen. Da dieser kein Hochrheinpatent habe, dürfe der Kapitän die Strecke auf dem Rhein gar nicht fahren. Die Verantwortung für die Fahrt auf dem Rhein habe ausschliesslich er, der Berufungsbeklagte, getragen. Es sei alles ruhig gewesen, keine Fähre oder Schwimmer im Rhein. Lediglich in der Ferne, ca. 1,5 km weit weg, habe er ein kleines Boot gesehen. Er habe sich nicht so genau geachtet (act. 333). Auf Nachfrage gab er an, er habe gemeint, es sei ein Rheintaxi. Diese hätten keinen Funk, so dass auch eine Kontaktaufnahme per Funk nicht möglich gewesen wäre. Die Frage, ob er das Licht des Boots nicht gesehen habe, verneinte er und gab an, so etwas sei auf diese Distanz bei Tageslicht nicht erkennbar (act. 335).

Der Berufungsbeklagte sagte weiter aus, nach der Wettsteinbrücke habe er sich bei der Schleuse gemeldet. Die Schleusenwartin habe ihm Bescheid gegeben, dass er freie Fahrt habe und weiterfahren könne. Aufgrund einer Baustelle sei dort Einbahnverkehr gewesen. Er sei dann unter der Schwarzwaldbrücke durchgefahren und zwar, weil es sehr schmal sei dort, genau in der Mitte. Als er mit dem Vorschiff unter der Brücke durch gewesen sei, habe er eine leichte Erschütterung realisiert. Er habe zuerst gedacht, der hintere Stückpfahl bzw. Ankerstab sei auf den Grund gefallen. Er habe dann den Motor gestoppt. Erst als das Schiff wegen der Strömung rheinabwärts getrieben sei, habe er zwei Schwimmer und das Wrack des Vermessungsbootes ca. 50 Meter hinter seinem Schiff gesehen. Er habe sofort per Funk gemeldet, dass er ein Boot überfahren habe und die Feuerwehrrrettung verlangt. Weil er nicht gewusst habe, ob sich noch Menschen unter seinem Schiff befänden, habe er dieses weiter rheinabwärts treiben lassen. Auf die Frage, warum es seiner Meinung nach zum Unfall kam, antwortete er: ■Wir haben schlicht und einfach das Schiff weder links noch rechts noch vorne gesehen. Dies obwohl wir im Führerhaus sogar standen, um bessere Sicht zu haben■ (act. 334).

In einer zweiten Einvernahme zum Vorhalt befragt, warum er aufgrund des Bugschattens keine Hilfsperson beigezogen habe, gab der Berufungsbeklagte an, er glaube, dass die Kameras gelaufen seien. Die Sicht der Kameras sei aber dieselbe wie vom Führerstand aus, so dass diese eigentlich nicht dazu geeignet seien, die Fahrt zu überwachen. Sie würden mehr zum Anlegen und Manövrieren benutzt. Auf die Vortrittsregelung auf dem Rhein angesprochen gab er an, die Grossschiffahrt habe immer Vorrang. An der Unfallstelle sei es zudem so gewesen, dass Einbahnverkehr geherrscht habe. Er habe von der Schleuse freie Fahrt erhalten. Auf die Frage, ob er als Lotse Informationen über Arbeiten wie diejenige des Vermessungsbootes erhalte, gab er an: ■Vom Hafenamts resp. der Revierzentrale müssten wir Informationen über Arbeiten auf dem Rhein erhalten■ (act. 341). Es gebe immer wieder Taucher oder andere Arbeiten, bei denen sie die Stelle langsamer durchfahren müssten. Es habe aber auch schon mehrmals Situationen gegeben, wo er nicht darüber informiert worden sei. Er habe den Eindruck, die Informationen würden ■je nach Lust und Laune■ mitgeteilt. Auf die konkrete Frage, ob er darüber informiert worden sei, dass am Unfalltag Tag Vermessungen auf dem Rhein durchgeführt würden, antwortete er: ■Nein, keiner von uns Lotsen. Niemand von uns fünf Lotsen wusste vom Vermessungsboot.■ (act. 343).

Auf die Frage, ab wann eine Hilfsperson bei einem Bugschatten vorgeschrieben sei bzw. aber welcher Bugschattengrösse, antwortete der Berufungsbeklagte, eine solche Vorschrift gebe es nicht. Wenn im Sommer viele Schwimmer im Rhein seien, würden sie meistens einen Ausguck am Bug aufstellen. Vorliegend habe er aber keine Veranlassung dazu gehabt, eine Hilfsperson vorne am Bug aufzustellen. Er habe ja keine Meldung über spezielle Arbeiten auf dem Rhein erhalten und auch nichts vom Vermessungsboot gewusst. Wenn er davon gewusst hätte, hätte er den Matrosen entsprechend eingesetzt. Abschliessend gab er an, jedes grössere Schiff habe, wenn es leer sei, einen grossen toten Winkel. Dies sei das normale Vorgehen. Nur wenn zwei Schiffe aneinander gekoppelt seien, dann sei eine Länge von 110 Metern gegeben und ein Ausguck obligatorisch. Dies seien dann aber Sonderfahrten (act. 346).

An der Einvernahme vom 5. Dezember 2013 wurde der Berufungsbeklagte mit dem nun vorliegenden Bericht der SUK konfrontiert. Zur Frage, ob er das Messboot schon vor dem Unfalltag auf dem Rhein gesehen habe, gab er an, nein, er habe ja keine Ahnung gehabt, wie dieses Schiff aussehe ■ er habe wie gesagt auch nicht gewusst, dass dieses überhaupt da sei und Messungen mache. Das sei ein klarer Fehler des Hafenamtes gewesen, welches jedoch freigesprochen worden sei (act. 667). Auf Vorhalt, er habe das Vermessungsschiff doch nach eigenen Angaben schon vor dem Unfall gesehen, sagte er, er habe lediglich weit entfernt ein Boot gesehen. Wie gesagt habe er gedacht, es sei ein Rheintaxi. In der Folge bestätigte er noch einmal, es gebe keine gesetzliche Vorschrift, welche einen Ausguck bei einem Bugschatten von 400m vorsehe. Dies sei lediglich bei einer Überlänge des Schiffes der Fall, welche aber in casu nicht vorgelegen habe (act. 668). Im Übrigen sei die SUK-Kommission befangen, würden doch genau diejenigen Personen, welche eine Unterlassung der Information verschuldet hätten, die Untersuchung gegen ihn führen (act. 670).

An der erstinstanzlichen Hauptverhandlung hat der Berufungsbeklagte bestätigt, dass er das Schiff gesehen und für ein Rheintaxi gehalten habe und wiederum ausgeführt, er sei nicht informiert worden über die Messarbeiten, auch nicht von der Revierzentrale, obwohl diese eine entsprechende Pflicht gehabt hätte (erstinstanzliches Protokoll S. 4, act. 1193). Auch habe er sich bei der Schleuse gemeldet und die Erlaubnis bekommen zu fahren, was für ihn zu 100% heisse, dass er freie Fahrt habe. Es sei die Aufgabe der Schleuse, zu sagen, ob da ein Kleinboot sei ■ wenn auch nicht gesetzlich, so sei es doch stets so gehandhabt worden (erstinstanzliches Protokoll S. 5, act. 1194).

An der zweitinstanzlichen Verhandlung bestätigte der Berufungsbeklagte, jedes Güterschiff, das leer ■wieder runterfahre■, habe das Problem mit dem Bugschatten. Dies sei der Normalfall, damit müsse man ■einfach klarkommen■ (zweitinstanzliches Protokoll S. 2). Weiter gab er wiederum an, erst ab der Länge eines Schiffes von 125m sei ein Ausguck obligatorisch. Vorliegend sei das Schiff aber nur 85m lang gewesen. Grundsätzlich habe die Grossschiffahrt zudem immer Vorfahrt, die Kleinen müssten auch schauen. Auf Frage gab er an, das Boot, das er gesehen habe, sei ■winzig klein■ gewesen, er habe nichts erkennen können. Das Problem sei, dass er nicht informiert worden sei. Wenn er vom Vermessungsboot gewusst hätte, hätte er einen Ausguck organisiert und speziell deswegen mit der Schleuse Kontakt aufgenommen. Die Schleuse hätte dem Boot auch sagen müssen, dass da ein Grossschiff komme (a.a.O.).

4.3Die überlebenden Opfer der Havarie I\_\_\_\_ und J\_\_\_\_ gaben anlässlich ihrer Einvernahme an, sie seien quer zum Rhein gestanden und hätten Vermessungen gemacht,

als sie plötzlich eine schwarze Wand vor sich gesehen hätten. Jemand habe noch ■Scheisse■ geschrien. Unmittelbar darauf sei ihr Boot seitlich vom Bug des Containerfrachters gerammt worden und innert Sekunden voll Wasser gelaufen und gekippt. Nach den Verkehrsregeln auf dem Rhein befragt, gaben sie an, diese seien auf alle Fälle F\_\_\_\_\_ bekannt gewesen, ihnen selbst aber nicht (act. 319). I\_\_\_\_\_ gab an, er glaube sich zu erinnern, dass sie die Schleuse informiert hätten. Wenn jemand telefoniert habe, sei das sicher K\_\_\_\_\_ gewesen. Er wisse auch nicht, ob und welcher Funkkanal eingeschaltet gewesen sei. Nach der Aufgabenverteilung befragt gaben sie an, F\_\_\_\_\_ sei der Kapitän gewesen und K\_\_\_\_\_ der Verantwortliche, der gesagt habe, was gemacht werde. Das orange Drehlicht auf dem Dach sei in jedem Fall an gewesen (act. 327 f).

4.4 Der ursprünglich mitbeschuldigte B\_\_\_\_\_ bestätigte bei seiner ersten Einvernahme am 3. September 2014, er sei damals der nautische Sachverantworteiche gewesen. Im Weiteren gab er jedoch an, die Verantwortung für die Havarie sei vollumfänglich bei der Besatzung der ■E\_\_\_\_\_■ gelegen, und wies erneut auf die Bestimmung in der RhSchPVo hin, gemäss welcher ein Ausguck zu stellen gewesen sei, welcher die Kollision hätte verhindern können (act. 815). Dazu befragt, ob der Lotse nicht hätte benachrichtigt werden müssen darüber, dass sich ein Messboot auf seiner Strecke befinde, gab er an, im Nachhinein könne man sagen, dass dies ■vielleicht besser gewesen wäre■, aber der Schiffsführer müsse sich jederzeit vergewissern, dass seine Fahrt sicher durchgeführt werden könne (a.a.O.). Der Lotse habe die Information zwar nicht bekommen, sie aber auch nicht gebraucht. Durch einen Ausguck hätte er es ja gesehen (act. 816). Auf Vorhalt, auch die Revierzentrale sei nicht informiert gewesen, gab er an diese hätten ■grundsätzlich gewusst■, dass das Messboot im Einsatz war. Über die einzelnen detaillierten Messfahrten sei aber nicht informiert worden, weil man es nicht für notwendig befunden habe (act 816). Aufgrund der Erfahrung vom Vorjahr, wo sich das Gleiche abgespielt habe und es keine Probleme gegeben hätte, habe er die Information an die Schifffahrt als ■nicht erforderlich und übertrieben■ erachtet. Für ihn sei ausschlaggebend gewesen, dass das Boot mit einem Drehlicht versehen sei. Dafür habe er gesorgt und das habe er für ausreichend befunden (act. 817). Diese Angaben hat B\_\_\_\_\_ an der erstinstanzlichen Hauptverhandlung bestätigt. Auf Vorhalt gab er an, es sei nicht nötig gewesen, zu informieren, habe es sich doch um ein Kleinfahrzeug gehandelt, welches die Grossschifffahrt nicht behindere. Seit der Havarie würden Messfahrten von der Revierzentrale mitgeteilt, dies sei aber freiwillig und es gebe keine Pflicht dazu (erstinstanzliches Protokoll S. 10, act. 1199).

4.5 L\_\_\_\_\_ von der Revierzentrale sagte anlässlich seiner Befragung aus, grundsätzlich gäben sie alle Informationen, die ihnen gemeldet würden, an die Lotsen weiter. Ob der zum Unfallzeitpunkt diensthabende Mitarbeiter der Revierzentrale konkret gewusst habe, wo das Messboot am Peilen gewesen sei, sei ihm nicht bekannt. Im Übrigen sei es Ermessenssache, ob ein Ausguck eingesetzt werde. Üblich sei dies bei Ein- und Ausfahrten, auf offener Strecke aber nicht. Der zum Zeitpunkt der Havarie Diensthabende der Revierzentrale M\_\_\_\_\_ gab an, er habe am Unfallmorgen persönlich Kontakt mit K\_\_\_\_\_ gehabt. Dieser habe ihn informiert, dass sie in den nächsten 30 Minuten direkt beim Hinterhaus der Revierzentrale Messungen machen würden. Auf die Frage, ob man ihm melden solle wenn z.B. ein anderes Schiff aus dem Hafenbecken komme oder gehe, habe K\_\_\_\_\_ gesagt, nein, sie würden den Funk überwachen (act. 711). Sie hätten sich aber weder am Unfallmorgen noch die Tage zuvor über Funk gemeldet. Da er nicht gewusst habe, wo das Boot Messungen vornehme, habe er auch den Berufungsbeklagten nicht informiert. Er habe nicht

damit gerechnet, dass das Boot vom Hinterhaus auf einmal rheinaufwärts bis zum Unfallort fahren werde. Er habe es weder gesehen noch gehört (act. 712 f.). Dieses hätte sich bei ihm via Funk melden müssen, dann hätte er sofort den Lotsen informiert ■ insbesondere wenn er gewusst hätte, dass das Vermessungsboot auch die Grossschiffahrtsrinne befahren werde (act. 714).

4.6 Die an der erstinstanzlichen Verhandlung befragte Schleusenwartin gab an, die Besatzung des Vermessungsbootes habe sie am betreffenden Tag angerufen, um zu sagen, sie kämen ■ hoch ■, um die Vermessungen zu machen. Auf die Frage, wieso sich das Boot bei ihr überhaupt anmeldete, gab sie an: ■ Einfach um mich aufmerksam zu machen, dass sie da am Arbeiten sind ■. Sie habe dies zur Kenntnis genommen. Dann habe sich die ■ E \_\_\_\_ ■ gemeldet an der Wettsteinbrücke, sie sei zu Berg. Sie habe gesagt ■ lass kommen ■, wobei sie gesehen habe in den Kameras, dass das Messboot unterhalb der Eisenbahnbrücke in Talfahrt gewesen sei. Für sie aber habe in dem Moment keine Gefahrensituation vorgelegen (erstinstanzliches Protokoll, S. 18/19). Kurze Zeit später habe sie der Lotse über Funk gerufen und gesagt, er habe etwas überfahren. Auf Vorhalt, warum sie den Lotsen nicht über die Anwesenheit des Messboots informiert habe, gab sie an, sie melde keine Kleinfahrzeuge den Grossschiffen. Diese müssten ■ selber schauen ■. Ein Grossschiff könne auch nicht damit rechnen, dass sie es auf ein Kleinschiff aufmerksam mache, wenn sie von Vornherein sehe, dass keine Gefahrensituation vorliege (erstinstanzliches Protokoll S. 20, act. 1210).

4.7 Der Schiffsführer der ■ E \_\_\_\_ ■, N \_\_\_\_, gab bei seiner Befragung an, er habe das Vermessungsboot gesehen und auch als solches erkannt, dies aber nicht dem Lotsen mitgeteilt (act. 380). Danach habe er sich nicht mehr weiter geachtet (381). An der erstinstanzlichen Verhandlung wollte er sich nicht mehr äussern.

Die Passanten O \_\_\_\_ und P \_\_\_\_, welche den Unfall beobachtet hatten, sagten bei ihrer Einvernahme übereinstimmend aus, das zuvor nicht mehr sichtbare Vermessungsboot sei plötzlich hinter dem Mittelpfeiler der alten Eisenbahnbrücke aufgetaucht und in der Schiffahrtsrinne gefahren. Die Distanz zwischen den Schiffen habe zu diesem Zeitpunkt etwa 10 Meter betragen. Das Vermessungsboot habe unmittelbar vor dem Zusammenstoss noch einen Haken nach links geschlagen, anstatt nach rechts auszuweichen. Damit habe es sich genau vor den Bug der ■ E \_\_\_\_ ■ katapultiert. Vermutlich sei der Schiffsführer durch das Auftauchen des Frachters erschrocken und habe deshalb dieses unverständliche Manöver ausgeführt. Die Mannschaft des Frachters habe in dieser Situation keine Chance gehabt, das Vermessungsboot wahrzunehmen (act. 398 ff, 403 ff).

Q \_\_\_\_ schliesslich, welcher die Aufgabe hatte, die Wehre für das Vermessungsboot zu sperren, bestätigte bei seiner Befragung zum einen, dass das Vermessungsboot ein gelbes Drehlicht montiert gehabt habe. Weiter gab er an, vor dem Unfall sei dieses in der Grossschiffahrtsrinne gestanden. Ein auffälliges unfallkausales Manöver des Vermessungsbootes habe er nicht feststellen können. Diese Angaben hat er an der erstinstanzlichen Verhandlung bestätigt (erstinstanzliches Protokoll S. 13, act. 1203).

4.8 Nach dem Gesagten spricht alles dafür, dass der Berufungsbeklagte das Boot gesehen und als Rheintaxi eingestuft bzw. nicht weiter beachtet hat. Fest steht weiter, dass er vom toten Winkel des Frachtschiffs wusste, aber bewusst keine Hilfsperson eingesetzt hat ■ weil er davon ausging, dass dazu keine gesetzliche Verpflichtung bestand. Nach eigenen Angaben hätte er eine Hilfsperson eingesetzt, wenn er über die Vermessungsarbeiten auf

der von ihm befahrenen Strecke informiert gewesen wäre. Dies war jedoch unbestrittenermassen nicht der Fall: Der Berufungsbeklagte ist weder von Hafenamt noch von der Revierzentrale oder der Schleuse und auch nicht vom Kapitän seines Schiffes über das Messboot und dessen Tätigkeit informiert worden ■ wobei bei der Revierzentrale unklar ist, ob und wie detailliert diese selbst informiert war. Jedenfalls wird von der damals diensthabenden Person eine spezifische Information über den Ort der Messarbeiten in Abrede gestellt und existieren dazu keine Funkkontakte. Da für eine Meldung die beiden verstorbenen Opfer des Vermessungsschiffes zuständig gewesen wären, kann dieser Punkt nicht mehr abschliessend eruiert werden. In jedem Fall erfolgt ist jedoch eine Meldung des Vermessungsbootes an die Schleuse. Auch das Hafenamt war unbestrittenermassen über die Messarbeiten informiert. Wieso diese Information nicht weiter ging an den Lotsen, ist nicht nachvollziehbar. Nicht zuletzt hat auch der Kapitän der ■E\_\_\_\_■ das Boot gesehen und als Vermessungsboot erkannt, ohne dies dem Lotsen mitzuteilen.

Unklar ist, ob das Messboot selbst ein fatales Fahrmanöver vorgenommen hat, welches unfallkausal war. Die diesbezüglichen Aussagen der Passanten O\_\_\_\_ und P\_\_\_\_ vermögen angesichts der divergierenden Aussagen des Zeugen Q\_\_\_\_ nicht zu genügen, so dass dieser Punkt offen gelassen werden muss. Schliesslich fragt sich, ob eine gesetzliche Vorschrift existiert, welche einen Ausguck bei einem Bugschatten von 400m vorschreibt. Darauf ist zurückzukommen.

## **E. 5**

### **Binnenschiffverkehrsverordnung.**

Wie bereits mehrfach erwähnt, war der Bugschatten ■ welcher bei einem Schiff nichts anderes als einen toten Winkel bedeutet ■ vorliegend mit rund 400m sehr gross und befand sich das Vermessungsboot unglücklicherweise in diesem toten Winkel, als es vom Frachter gerammt wurde. Wie lange es sich bereits in diesem toten Winkel befand, ist aufgrund der vorhandenen Beweismittel nicht eruiert. Wie oben erwogen hatte der Lotse jedoch keinen Anlass, einen Ausguck wegen unzureichender Sicht einzusetzen ■ zumal er auch nicht damit rechnen musste, dass sich in seiner Fahrrinne ein Kleinboot aufhalten könnte. Wesentlich erscheint dabei folgende Überlegung, die den Fokus auf die Vortrittsregelungen auf der befahrenen Strecke legt: Gemäss § 6.02 Ziff. 1 RhSchPVo müssen Kleinfahrzeuge allen übrigen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Gemäss § 6. 02 Ziff. 2 RhSchPVo werden zudem für Kleinfahrzeuge sämtliche ansonsten geltenden Regelungen zum Begegnen und Überholen ausgeschlossen. Dies hat im Übrigen auch B\_\_\_\_ erkannt, wenn er in seinem SUK-Bericht festhält, ein Kleinschiff habe einem Grossfahrzeug aus dem Weg zu gehen und besitze keinerlei Vortrittsrechte. Art. 44 BSV hält ebenfalls fest, dass beim Begegnen und Überholen alle Schiffe den Güterschiffen auszuweichen haben.

Das Bundesgericht hat sich schon vielfach mit Unfällen infolge Verletzung von Vortrittsregelungen befassen müssen. Diese bilden auch den Hauptanwendungsbereich für das Vertrauensprinzip, welches im SVG aus Art. 26 abgeleitet wird, indessen als allgemeine Grenze der Fahrlässigkeitshaftung auch ausserhalb des Strassenverkehrs gilt ■ stets dort, wo es um Koordinierung der Verhaltensweisen verschiedener Personen geht (Trechsel,Praxiskommentar 2. A. Art. 12 StGB N 33, m.w.H.). Das Vertrauensprinzip besagt, dass solange keine besonderen Anzeichen dagegen sprechen, darauf vertraut werden darf, dass sich Dritte rechtmässig verhalten. Es soll grundsätzlich nur dem zu Gute

kommen, der sich selbst ordnungsgemäss verhält. Das Bundesgericht hält jedoch regelmässig fest, dass nicht jedes Fehlverhalten das Vertrauensprinzip abschneidet und betont, dass sich der Vortrittsberechtigte auf die Respektierung der Vortrittsregelung durch den Vortrittsbelasteten verlassen darf - selbst dann, wenn er seinerseits ein wenig zu schnell gefahren ist (vgl. u.a. BGer 6B\_509/2010 vom 14. März 2011 E. 3.5: Der Beschwerdegegner ■ er hatte in casu die zugelassene Geschwindigkeit um ca. 10% überschritten ■ durfte ■ sich im Interesse einer klaren Vortrittsregelung darauf verlassen, dass das Opfer ihm den Vortritt gewähren würde, weil er selbst nicht übermässig zu schnell fuhr; (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG; BGE 129 IV 282 E. 2.2.1 m. H.))■.

Für die Situation im vorliegenden Fall gilt Analoges: Das Vermessungsboot war als Kleinfahrzeug an der Unfallstelle gegenüber dem Güterschiff vortrittsbelastet. Es befand sich in der Grossschiffahrtsrinne, welche der Berufungsbeklagte mit seinem Frachter korrekt befuhr. Der Berufungsbeklagte konnte und musste aufgrund des ihm zukommenden Vortrittsrechts nicht voraussehen, dass sich in seiner Schifffahrtsrinne ein anderes Boot aufhalten bzw. ihm den Weg abschneiden könnte. Damit spielen auch die von B\_\_\_\_\_ im SUK- Bericht erwähnten Regelungen zum Überholen keine Rolle: Der Berufungsbeklagte sah das Schiff gar nicht und konnte es deswegen auch nicht bewusst überholen. Vielmehr durfte er sich darauf verlassen, dass ihm die Grossschiffahrtsrinne zur Verfügung stehe und von Kleinschiffen gar nicht befahren werde, oder aber, dass sich Kleinschiffe, welche diese Rinne wie hier ausnahmsweise doch befahren müssten sehr sorgfältig vergewisserten, dass sie freie Fahrt hätten und keinem Grossschiff in die Quere kämen ■ wobei die Aussagen der Überlebenden und der Augenzeugen der Havarie eher darauf schliessen lassen, dass die Besatzung auf dem Vermessungsboot es diesbezüglich an der erforderlichen Aufmerksamkeit hat fehlen lassen (s. vorne E. 4.3/4.5). Ob dies der Fall war, weil die Besatzung ihrerseits davon ausging, ihrer Informationspflicht mit der Meldung an das Hafenamt und die Schleuse ■ und allenfalls der Revierzentrale ■ Genüge getan zu haben, muss hier offenbleiben, da die Verantwortlichen nicht mehr dazu befragt werden können. Es ist, wie zu zeigen sein wird, für die Frage des Verschuldens des Berufungsbeklagten jedoch auch nicht relevant. Gleiches gilt für die Frage, ob das Boot tatsächlich im letzten Moment noch ein ungünstiges Manöver ausführte.

5.2.7 Zu prüfen ist im Folgenden, ob den Lotsen vorliegend trotz seiner Vortrittsberechtigung eine Sorgfaltspflichtverletzung trifft bzw. er nicht auf die allgemeine Vortrittsregelung vertrauen durfte ■ etwa, weil er das Vermessungsboot vorher gesehen hatte, oder weil er über dessen Arbeiten informiert gewesen war.

Es ist davon auszugehen, dass der Berufungsbeklagte das Vermessungsboot zu einem früheren Zeitpunkt auf dem Rhein gesehen hat ■ wenn auch aus grosser Entfernung und an einer anderen Stelle als zum Unfallzeitpunkt. Gemäss eigenen Angaben hat er das Boot für ein Rheintaxi gehalten und ihm keine grössere Beachtung geschenkt. Festzuhalten ist, dass auch Rheintaxis eine gelbe Lampe auf dem Dach führen (Gutachten H\_\_\_\_\_, act. 784). Das Vermessungsboot seinerseits hatte zur Kennzeichnung ebenfalls ein gelbes Licht, allerdings ein Blinklicht auf dem Dach. Vorliegend gab der Berufungsbeklagte an, er habe überhaupt kein Licht gesehen (vorne E. 4.2). Nach dem Gesagten wäre jedoch auch eine Verwechslung von Drehlicht und Stehlicht auf so eine grosse Distanz plausibel, sodass daraus keine Sorgfaltspflichtverletzung abzuleiten ist ■ zumal, wie zu zeigen sein wird, der Lotse gar nicht damit rechnen musste, dass an diesem Tag auf dem Rhein ein Vermessungsboot unterwegs war. Bei einem Rheintaxi aber durfte der Lotse darauf

vertrauen, dass sich dieses nicht in seiner Fahrrinne bewegen würde. Auch von Schallzeichen musste er bei einem Rheintaxi keinen Gebrauch machen, und ebenso wenig kann ihm ein fehlender Funkkontakt mit dem Boot vorgeworfen werden ■ zum einen gab es dafür keinen Anlass, und zum andern verfügen Rheintaxis gar nicht über Funk.

Wie sich aus den vorstehenden Erwägungen zum Sachverhalt ergibt, war der Lotse sodann nicht darüber informiert, dass am fraglichen Tag auf dem Rhein Vermessungsarbeiten durchgeführt wurden. Sowohl B\_\_\_\_ als auch die Schleusenwartin und nicht zuletzt der Kapitän N\_\_\_\_ haben zwar zugegeben, von dem Vermessungsboot gewusst bzw. dieses gesehen zu haben ■ sie alle haben es jedoch nicht für nötig befunden, den im Führerstand stehenden Lotsen darüber zu informieren. Was die Meldung bei der Revierzentrale betrifft, so ist festzuhalten, dass jedenfalls gemäss Aussagen der damals diensthabenden Person keine bzw. keine genügende Information durch das Team des Vermessungsbootes erfolgte und auch keine Funkprüche dazu vorhanden sind. Ob und wie sich das Team dort gemeldet hat, kann wie gesagt mangels Befragungsmöglichkeit der dafür zuständigen verstobenen Opfer nicht mehr abschliessend eruiert werden. Fakt und massgebend ist, dass der Berufungsbeklagte von keiner Seite und zu keinem Zeitpunkt über die Vermessungsarbeiten informiert worden war. In dieser Situation trifft ihn keine Sorgfaltspflichtverletzung, wenn er nicht damit rechnet, dass sich in der von ihm rechtmässig befahrenen Schifffahrtsrinne für Grossschiffe ein Kleinboot aufhält.

5.2.8 Zusammenfassend kann dem Berufungsbeklagten somit weder der Vorwurf gemacht werden, er hätte aufgrund des Bugschattens einen Ausguck aufstellen oder andere Vorsichtsmassnahmen ergreifen müssen, noch kann ihm aus der Tatsache, dass er sich auf sein Vortrittsrecht verlassen hat, eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht angelastet werden. Er durfte sich vielmehr gemäss dem Vertrauensprinzip darauf verlassen, dass sich die weiteren Schiffe auf dem Rhein vorschriftsgemäss verhalten und nicht in seiner Schifffahrtsrinne aufhalten würden. Sein Freispruch ist somit im Ergebnis ■ wenn auch mit anderer Begründung ■ zu Recht erfolgt.

## **E. 6**

Bei diesem Ausgang des Verfahrens sind keine Kosten zu erheben und ist dem Berufungsbeklagten eine Parteientschädigung zuzusprechen. Die Verteidigung macht in ihrer Honorarnote einen Aufwand von 12,6 Stunden à CHF 300.■ , zuzüglich Hauptverhandlung und Nachbesprechung, sowie Auslagen in Höhe von CHF 65.80 geltend. Dies erscheint angemessen, so dass dem Berufungsbeklagten eine Parteientschädigung gemäss Aufstellung, zuzüglich 4 Stunden Aufwand für die zweitinstanzliche Verhandlung inkl. Nachbesprechung, auszurichten ist.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.