

BStGer SK.2015.39 vom 29. Januar 2016

Bundesstrafgericht, 2016-01-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2015.39

FR: TPF SK.2015.39 du 29 janvier 2016

IT: TPF SK.2015.39 del 29 gennaio 2016

Regeste

Fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB), fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB), fahrlässige Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG).

Erwägungen

E. 1

B.,

E. 2

C.,

beide vertreten durch Rechtsanwalt Jean Baptiste Huber,

E. 2.1

Gemäss Art. 117 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht. Eine Straftat begeht fahrlässig, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Fehlen solche, kann auf analoge Regeln privater oder halbprivater Vereinigungen abgestellt werden, sofern diese allgemein anerkannt sind. Das schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 130 IV 7 E. 3.3; 127 IV 62 E. 2d; 126 IV 13 E. 7a/bb). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt voraus, dass die Sorgfaltswidrigkeit des Täters ursächlich – im Sinne eines natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhangs – für den Tod einer Person war (statt vieler Urteil des Bundesgerichts 6B_174/2013 vom 20. Juni 2013 E. 3.1 m.w.H.). Ein Verhalten ist im natürlichen Sinne kausal, wenn es nicht weggedacht werden kann, ohne dass auch der eingetretene Erfolg entfielen; dieses Verhalten braucht nicht alleinige oder unmittelbare Ursache des Erfolgs zu sein (BGE 125 IV 195 E. 2b). Der Kausalzusammenhang ist adäquat, wenn das Verhalten des Täters nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens geeignet war, einen Erfolg wie den in casu eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie eine Naturgewalt, das Mitverschulden des Opfers bzw. eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbare Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden

Faktoren – namentlich das Verhalten des Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 131 IV 145 E. 5.1-5.2; 127 IV 62 E. 2d; 126 IV 13 E. 7a/bb).

- 7 -

E. 2.2

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, er habe fahrlässig den Tod von E. verursacht. Der Tod sei wegen der schweren Verletzungen eingetreten, die dieser sich beim Absturz des vom Beschuldigten pilotierten Gasballons am 25. Juni 2011 in Fisibach zugezogen habe. Diese Folge habe der Beschuldigte pflichtwidrig unvorsichtig bewirkt, indem er die Regeln über die Ballonführung verletzt und damit das Platzen der Ballonhülle bewirkt und ausserdem nicht alle Massnahmen ergriffen habe, um beim Absturz die Gefahr für Leib und Leben der Passagiere so niedrig wie möglich zu halten.

E. 2.3

Start, Flugverlauf und die Aktivität des Beschuldigten sind im Bericht SUST (BA pag. 11.2.4 ff.) ausführlich dargestellt. Gemäss dem Bericht SUST ist der Ballon am frühen Morgen in Bad Zurzach, auf dem Startplatz der Ballonsportgruppe Rapperswil, der er gehört, zum Flug vor- bereitet worden. Die Hülle wurde mit Wasserstoffgas gefüllt, und zwar zu ca. 75 % von dessen Volumen, und die weiteren Startvorbereitungen wurden durch die Bodenmannschaft vorgenommen. Nachdem der Beschuldigte mit seinen Fahrgästen E. und F. den Korb bestiegen hatte, wurde der dortige Ballast ent- sprechend angepasst und anschliessend wurde die Checkliste gemäss Bord- handbuch abgearbeitet. Um 04:42 Uhr startete der Ballon und stieg zuerst lang- sam, dann – nach Abwurf von Sandballast – schneller auf. Nach zehn Minuten nahm der Beschuldigte Kontakt mit der Flugsicherung des Flughafens Zürich auf. Es ergaben sich Probleme mit dem Transponder, dem Bordgerät, welches an die Flugsicherung und andere Luftverkehrsfahrzeuge Standort und Höhe des Bal- lons übermitteln sollte. Um 04:57 Uhr aktivierte er auf Weisung der Flugleitstelle die Höhenübermittlung. Wenige Sekunden später, als der Ballon eine Höhe von 3'149 m.ü.M. erreicht hatte, hörte die Besatzung einen Knall und begann der Bal- lon zu sinken. Der Beschuldigte realisierte, dass das Traggas aus der Hülle ent- wich, und löste eine der beiden Leinen, mit welchen ihr Füllansatz am Korb fixiert war, damit sie die Form eines Fallschirms einnehme. Damit und mit Abwerfen von Wasser- sowie Sandballast suchte er die hohe Sinkrate, rund 15 m/sec., zu verringern. Um 05:02 Uhr schlug der Korb mit grosser Wucht auf einem Baum- strunk in der Gemeinde Fisibach auf (BA pag. 11.2.8-14, ... 34 f.).

E. 2.4

Der Ballon stürzte ab, weil seine Hülle an mehreren Stellen riss und einzelne Stücke der Wand abplatzten (vgl. das Schadensbild auf BA pag. B2.18.1.273).

E. 2.4.1

Der Bericht SUST führt dies darauf zurück, dass sich eine teilgefüllte Hülle beim Aufstieg natürlicherweise ausdehnt, weil der umgebende Luftdruck mit zuneh- mender Höhe sinkt, und das in der Menge konstante Traggas mehr Volumen beansprucht. Als Resultat verändert der Ballon seine äussere Form: die wegen

- 8 - der bloss partiellen Füllung beim Start faltige Hüllenunterseite wölbt sich bis zur vollen Kugel. Steigt der Ballon über diesen Punkt, Prallhöhe genannt, weiter an, wird der innere Überdruck dadurch ausgeglichen, dass Traggas über den Füllan- satz, d.h. die

schlauchförmige Öffnung der Hülle an ihrem tiefsten Punkt, entweicht. Dies sei jedoch auf diesem Flug nicht möglich gewesen, weil der am unteren Ende des Schlauchs angebrachte sog. Pöschelring sich in vertikaler Lage befunden und diesen abgeklemmt habe. Wegen des sich vergrößernden Innendrucks sei die Ballonhülle geplatzt (BA pag. 11.2.26-32, ...34-36). Der Gutachter G. kommt zum gleichen Ergebnis. Er prüfte auch zwei Hypothesen, unter denen es bei nicht geschlossenem Füllansatz zum Platzen kommen kann: ein extrem rasches Aufsteigen, das aber nur bei Abwurf von über 400 kg Ballast zustande komme, sowie extreme Windscherungen und Turbulenzen. Für keine davon habe es Anzeichen gegeben (BA pag. 11.3.46). Der Pöschelring, welchen der Beschuldigte vor dem Start von der bei voller Öffnung waagerechten Stellung in die Halbsenkrechte angehoben haben soll (so seine Aussagen: BA pag. B1.18.1.307, BA pag. 13.1.24; TPF pag. 5.930.4), ist nach dem Gutachten in die Senkrechte gezogen worden, weil die vor dem Start am Korbring fixierte Zuziehleine so, wie die Hüllenform sich im Aufstieg änderte, unter wachsenden Zug geraten sei (BA pag. 11.3.47; ebenso Bericht SUST [BA pag. 11.2.35 f.]). Die Formveränderung vergrösserte die Distanz zum Korbring, wo sie angemacht war, um ca. 30 cm, wie von der SUST nachkonstruiert wurde (BA pag. B2.18.1.315). Dadurch wurde die Ballonhülle unten verschlossen und konnte Traggas, welches sich beim Aufsteigen in dünnere Luft ausdehnte, nicht mehr austreten, nachdem sich die Hülle bis zur vollen Form ausgedehnt hatte. Eine weitere Ursachenhypothese, nämlich Materialschwäche der Ballonhülle, wurde von beiden Seiten geprüft und ausgeschlossen: Die Festigkeit der Hülle wurde durch die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) gemessen und war in allen Teilen grösser als erforderlich, um den Innendruck bei offener praller Hülle aufzufangen (BA pag. 11.2.34). Der Anschein einer Materialschwäche, den die Foto von einem früheren Start des Unglückballons vermuten liess, hat sich bei der physischen Überprüfung nicht erhärtet (Gutachten G. [BA pag. 11.3.21 f.]). Die Stellungnahme des Ballonherstellers auf die Fragen eines Fachmanns der SUST (BA pag. B2.18.1.259) führt nicht zu einem anderen Schluss. Diese Darlegungen stützen sich auf eingehende Untersuchungen des Wracks, auf physikalische Gesetzmässigkeiten und auf verschiedene konkrete Befunde, wie fotografische Aufnahmen des Starts, Auswertungen des Bordgeräts, Rekonstruktionen mit einer Hülle des gleichen Baumusters. Die Einwendungen, welche die Verteidigung der Vorversion des Berichts SUST entgegenbrachte und die auf

- 9 - einer Stellungnahme von Dipl. Physiker I. (BA pag. B1.18.1.62 ff.) beruhen, erschüttern die Verlässlichkeit des Berichtes nicht: Die Kritik von I. stützt sich auf die Dynamik des Aufstiegs, von der er ausführt, ein Ballon setze diesen beim Erreichen der Prallhöhe fort, bis der Auftrieb wegen der immer dünneren Luft abnehme; die Kurve "Höhe als Funktion der Zeit" müsse jetzt flacher werden. Davon sei im konkreten Fall jedoch bis zum Absacken des Ballons nichts zu sehen, weshalb dieses effektiv eine andere Ursache haben müsse als das Platzen der Hülle (BA pag. B1.18.1.65 f.). Diese Einwendungen wurden für die Endfassung des Berichts SUST berücksichtigt (BA pag. B1.18.1.109 ff.), wo namentlich die Aufstiegsdynamik im Raum über der Prallhöhe simuliert und auf diese Weise erklärt wurde, dass ein Abflachen der Steiggeschwindigkeit erst 200 m über der Prallhöhe langsam einsetzt (BA pag. 11.2.30 f.). Der Bericht SUST enthält somit keine physikalischen Widersprüchlichkeiten. Sind die Schlussfolgerungen dieses Berichts und des Gutachtens G. aber auch für das Gericht überzeugend? Dies hängt massgeblich davon ab, ob es Gegenhypothesen gibt, ob also die Luft aus dem Ballon aus anderen Gründen entweichen konnte.

E. 2.4.2

Der Beschuldigte und seine Verteidigung führen die Beschädigung in der Ballonhülle nicht auf einen Überdruck des Traggases, sondern auf einen vorbestanden Bruch der Liekleine und/oder auf eine starke Windscherung beim Aufstieg und/oder eine Materialschwäche des Gewebes zurück (BA pag. 13.1.25; TPF pag. 5.925.44 ff.). a) Die Liekleine besteht aus einem zugfesten Material und umgibt die runde Öffnung der Hülle am obersten Punkt. Diese Öffnung ist erforderlich, um während der Fahrt Traggas ablassen zu können und damit in erster Linie den Auftrieb des Ballons zu reduzieren. Sie wird mit einem sog. Parachute durch den Innendruck abgeschlossen und durch Zug an einer im Hüllennern verlaufenden Leine vom Piloten geöffnet. Die an der Öffnung endenden senkrechten Bahnen der Hülle sind an dieser Stelle mehrlagig ausgebildet und durch die Liekleine verstärkt, um ein Einreißen zu verhindern (BA pag. 11.2.15). Die Untersuchung des Wracks ergab einen Längsriss in Bahn 6, welcher von der (Parachute-) Öffnung bis weit unterhalb des Lastgurts (der unterhalb der dicksten Stelle der Hülle liegt: BA pag. 11.3.39) reicht, und einen Bruch der Liekleine (BA pag. 11.2.18; vgl. auch die Fotos auf BA pag. B2.18.1.267-270). Der Ballon war vor dem Absturz das letzte Mal am 15.-16. Juni 2011 im Einsatz mit Start auf dem Letzigrund, Zürich (BA pag. 11.2.19). Der am Unglückstag für die Füllung des Ballons verantwortliche Platzwart, J., erklärte gegenüber der

- 10 - SUST, er habe bei der Nachkontrolle nach der Landung jener Fahrt wie vor dem Befüllen am 25. Juni 2011 die Hülle kontrolliert und die Liekleine als in ordnungsmässigem Zustand vorgefunden, ohne Brüche oder Knicke (BA pag. B1.18.1.330/333). Im Rahmen der Ermittlungen der SUST wurde die EMPA beigezogen, um den Zustand der Liekleine und die Ursache ihres Bruches zu untersuchen. Dabei wurde festgestellt, dass die Ballonhülle im Abschlusskragen gerissen und die Liekleine gebrochen war, indessen nicht "an der gleichen Linie" (Bericht EMPA, BA pag. B2.18.1.300 ff.). Die Distanz beträgt gemäss dem Bericht SUST 14 cm (BA pag. 11.2.21). Effektiv sind die Drähte der Liekleine an der einen Stelle durch Gewalteinwirkung gebrochen; an keinem der 49 fanden sich Anzeichen für eine Vorschädigung durch Verschleiss (BA pag. B2.18.1.306). Der Bericht EMPA schliesst wie folgt:

Die Liekleine ist aufgrund von mechanischer Überlast gerissen. Der vorgefundene Seilzustand kann als relativ gut bezeichnet werden. Selbst innerhalb der vorgefundenen Knickstellen konnten keine Drahtbrüche festgestellt werden. Da die Umfangsspannung in einem Ballon (idealisiert betrachtet) homogen ist, ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Liekleine während dem Normalflug spontan überlastet wurde. Eher wahrscheinlich ist eine Überbelastung beim "Umklappen" des Ballons während des Absturzes oder an der Absturzstelle selbst (...). (BA pag. B2.18.1.306). Damit deckt sich eine schriftliche Stellungnahme der deutschen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung gegenüber der SUST, die nach Rücksprache mit dem Hersteller des Gasballons Wörner festhielt (BA pag. B1.18.1.86): 1. Bei der Musterzulassung 1993 gegenüber dem Deutschen Luftfahrt-Bundesamt ist der Nachweis erbracht worden, dass die Liekleine rechnerisch eine 5,8-fache Sicherheit gegen Bruch, bei der höchsten, unter Normalbedingungen vorkommenden Belastung, aufweist. 2. Über 60 Ballone derselben Bauart wurden in den letzten 20 Jahren in Betrieb genommen. Dreimalig kam es zum Versagen der Liekleine nach starker Vorschädigung und dabei nie zum Einreißen der Hülle! Die Hülle weist vier Lagen Ballonstoff, in dem an die Liekleine anschließenden Bereich, auf. Diese Aufdoppelungen sind in der Lage, die Membranspannungen, unter Normalbetriebslast, aufzunehmen, selbst wenn die

Liekleine gebrochen ist (...). Diese Verstärkungen sind, in der Lage ihrer Fadenrichtungen, zueinander verschränkt (Prinzip – Sperr- holzplatte), so dass ein Weiterlaufen eines Risses, der von Seiten der Liekleine kommt, unter Normalbetriebsspannungen nicht möglich ist.

- 11 - Angesichts dieser Befunde lässt sich ausschliessen, dass die Hülle unter Fahr- bedingungen ohne inneren Überdruck, also vor oder bei Erreichen der Prallhöhe, deshalb platzte, weil sie im Bereich der (Parachute-) Öffnung riss. Zwar nicht durch die Aussagen von J. allein, aber mit den Feststellungen der EMPA und der deutschen Fachstelle muss als erwiesen erachtet werden, dass die Liekleine sich vor dem Start in tauglichem Zustand befand, dass sie jedenfalls nicht die Schwachstelle war, weswegen die Hülle beim Aufstieg des Ballons riss. b) Als Windscherung wird allgemein ein Unterschied in Geschwindigkeit oder Richtung des Windes an zwei unterschiedlichen Punkten in der Atmosphäre be- zeichnet. Während des von der Verteidigung angesprochenen Flugs des Heiss- luftballons K. vom 31. Januar 1996, bei dem es zu dessen Absturz in Stechelberg kam, herrschte schwacher Wind in unteren Lagen, variabler Wind um 15 km/h in Höhen um 2'200 m und über 3'000 m ein starker Föhn, der auf 3'600 m mit 70 km/h, in Spitzen bis 150 km/h blies; infolgedessen wurde der Ballon länger- dauernd massiven Kräften ausgesetzt und erhielt Böenschläge von allen Seiten (Medienmitteilung des Untersuchungsrichteramts Interlaken, Beilage zum Gut- achten G., gespeichert auf BA pag. 11.3.52, S. 3). Solchen Verhältnissen begeg- nete der Beschuldigte nicht: Er stieg ruhig auf (BA pag. B1.18.1.307) und wurde durch das Platzen der Ballonhülle überrascht. Die meteorologischen Daten kurze Zeit vorher über Payerne zeigen entsprechend eine stete Zunahme der Windge- schwindigkeit von 2'500 m bis 2'900 m von 2 auf 16 kn, also von ca. 4 auf 30 km/h. Diese Windzunahme war stetig und entfaltete sich im Verlaufe von drei Minuten (BA pag. 11.2.41). Meteorologische Verhältnisse scheiden somit als Un- fallursache aus. c) Die Verteidigung macht geltend, die Ballonhülle sei vorbeschädigt gewesen. Der Gasballon sei anlässlich der erwähnten Nachtfahrt vom 15.-16. Juni 2011 vor dem Start auf dem Letzigrund stundenlang in der prallen Sonne gestanden. Dabei sei der Wasserstoff-Füllschlauch während längerer Zeit am Füllansatz an- gehängt geblieben. Es sei denkbar, dass sich durch die Kombination aus der starken Füllung, der Gaserwärmung, der um ca. 7 m erhöhten Wasserstoffsäule und dem massiv verengten Querschnitt des Füllschlauchs ein erhöhter Druck aufbauen konnte, welcher zu einer Überdehnung der Ballonhülle geführt habe. Die Verteidigung stützt sich dabei auf ein Foto, welches der Beschuldigte vor der besagten Nachtfahrt am 15./16. Juni 2011 gemacht hat und das den Gasballon zusammen mit anderen auf dem Letzigrund vor dem Einnachten zeigt (BA pag. B1.18.1.312). Auf diesem sei eine Ausbuchtung der Hülle zu erkennen, an welcher Stelle das Gewebe geschwächt gewesen sei (TPF pag. 5.925.50 ff.).

- 12 - Mit diesem Einwand hat sich der Gutachter eingehend befasst. Er räumt ein, dass eine Überdehnung der Ballonhülle durch Überfüllen resp. durch Gasausdehnung prinzipiell möglich wäre. Eine Überdehnung über die Elastizität des Stoffes hin- aus hätte indes zum Platzen oder mindestens zur stellenweisen Delaminierung, d.h. dem Ablösen der Beschichtung, geführt. Beides wäre nicht verborgen ge- blieben. Falls der Stoff über seine Elastizität hinaus gedehnt worden wäre, hätten sich die mit Klebeband fixierten Flickstellen gelöst. Hätte sich der verstärkte Rand um die Parachute-Öffnung überdehnt, hätte das Parachute-Ventil nicht mehr exakt in die Öffnung gepasst bzw. wäre der Rand der Parachute-Öffnung wellig geworden, mit der Folge, dass dieser dadurch undicht geworden wäre. Beides sei nicht passiert (BA pag. 11.3.21). Zu der von der Verteidigung behaupteten

Ausbuchtung der Ballonhülle, führt der Gutachter aus, dass eine solche durch einen erhöhten pneumatischen oder einen mechanischen Druck auf die betroffene Stelle oder eine geringere Festigkeit der Hülle in diesem Bereich, bedingt durch einen Fertigungsfehler oder eine thermische, chemische bzw. mechanische Einwirkung, entstehen könne, schliesst aber vorliegend alle diese Möglichkeiten aus. Die erstere Möglichkeit scheidet aus, weil der Gasdruck im Inneren der Hülle gleichmässig verteilt sei, die zweite, weil sich in der Hülle keine Gegenstände befunden hätten. Auch die dritte Möglichkeit sei auszuschliessen, da eine Einwirkung der infrage kommenden Art irreversibel wäre, mithin ein bleibender Schaden an der Hülle feststellbar wäre. Der Gutachter konnte beim Augenschein keine Veränderung an der fraglichen Stelle der Hülle feststellen. Zudem vermochte er weder auf dem erwähnten noch auf anderen Fotos vom Ballon auf dem Letzigrund, auch nicht nach erheblicher Vergrösserung, überhaupt eine Ausbuchtung zu erkennen (BA pag. 11.3.21 f.). Der Bericht SUST weist auch darauf hin, dass die auf dem dritten Foto des Beschuldigten (BA pag. B1.18.1.312 unten) anscheinend unrunde linke Kante des Ballons sich in Bahn Nr. 9 befunden hätte, wie aus dem Bezug zur Aufschrift "L." abzuleiten sei; in dieser Bahn seien jedoch nach dem Absturz keine Risse festgestellt worden (BA pag. 11.2. 19 f.). Angesichts dieser Feststellungen lässt sich ausschliessen, dass ein vorbestandener Schaden an der Hülle ursächlich für das Platzen des Ballons gewesen sein könnte.

E. 2.4.3

Als Ergebnis steht fest, dass die Ballonhülle platzte, weil sie ihre volle Ausdehnung erreichte und weil beim weiteren Aufstieg der zunehmende Innendruck des Traggases nicht über den Füllansatz entweichen konnte. Dieser muss in jener Höhe also verschlossen gewesen sein.

- 13 -

E. 2.5

Damit stellt sich die Frage, ob der Beschuldigte pflichtwidrig unvorsichtig handelte, indem er den Füllansatz nicht offen hielt. Der Beschuldigte war als Kommandant eines Luftfahrzeuges für dessen Führung nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich (Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 7 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges [SR 748.225.1]). Das vom Hersteller, Ballonbau Wörner GmbH, verfasste "Fahrt- und Betriebshandbuch" (BA pag. B2.18.1.83 ff.), dessen Inhalt durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt 1993 genehmigt und in der Folge mehrfach geändert wurde, enthält Anweisungen für die Handhabung des Ballons. Solche Anweisungen sind Quellen von Sorgfaltspflichten (Urteil des Bundesgerichts 6B_175/2009 vom 12. Juni 2009 E. 3). Das Fahrt- und Betriebshandbuch statuiert in Ziff. 4.4, dass nur gestartet werden dürfe, wenn die "Füllansatzzuziehvorrichtung funktioniert und der Füllansatz offen ist". Dies muss der Pilot sofort nach dem Start kontrollieren, wie Ziff. 4.5.1 zusätzlich festhält. Ziff. 3.1 sieht vor, dass beim Anstieg dann, wenn beim Start sich der Füllansatz nicht geöffnet hat, sofort die Notöffnung aktiviert wird oder ersatzweise das Parachute-Ventil kurz geöffnet wird, und dass in solchen Fällen bei nächster Möglichkeit zu landen ist. Diesen Obliegenheiten ist der Beschuldigte nicht nachgekommen. Er räumt ein, beim Start den Füllansatz mittels der Zuziehleine teilweise geschlossen zu haben, und begründet dies damit, dass bei

Alpenüberquerungen die Hülle nur teilweise mit Traggas gefüllt werde, um schnell in grosse Höhe zu gelangen. Dadurch bestehe die Gefahr, dass in die Hülle Luft angesaugt werde, wenn der Füllansatz ganz offen sei und demzufolge ein Knallgasgemisch entstehe, mit entsprechendem Risiko (BA pag. B1.18.1.71; BA pag. 13.1.26 f.; TPF pag. 5.930.4-6). Die fraglichen Vorschriften des Fahrt- und Betriebshandbuchs würden nur für Tages- und Nachtfahrten gelten, nicht aber für Alpenfahrten (BA pag. 13.1.25 f.; TPF pag. 5.930.5). Zum Knallgasrisiko führt der Gutachter in nachvollziehbarer Weise aus, dass dieses immer entstehe, wenn der Füllansatz nicht vollständig geschlossen sei (BA pag. 11.3.29). Der Gefahr einer Entzündung des Wasserstoff-Sauerstoff-Gemischs sei erfolgreich mit der Vermeidung von elektrostatischer Aufladung begegnet worden und zwar mit dem Bau von leitfähigen Ballonhüllen, wie dies seit anfangs der 1970er-Jahre vorgeschrieben sei (BA pag. 11.3.30 f.). Er fügt hinzu, dass bei Horizontal- oder Steigflug nur minimale Druckunterschiede zwischen

- 14 - dem Inneren der Ballonhülle und der äusseren Atmosphäre entstehen können (BA pag. 11.3.35). Zum Vorbringen des Beschuldigten, wonach in den Sicherheitsseminaren des Schweizerischen Ballonverbands (SBAV) immer wieder vor dem Knallgasrisiko gewarnt worden sei (BA pag. B1.18.1.71), bemerkt der Gutachter, dies sei zwar richtig, jedoch sei nie empfohlen worden, deswegen mit einem geschlossenen Füllansatz zu starten. Im Gegenteil sei immer wieder darauf hingewiesen worden, dass unbedingt mit offenem Füllansatz zu starten und darauf zu achten sei, dass dieser während der Fahrt offen bleibe (BA pag. 13.3.29 f.). In den vom Gutachter zitierten zwei Referaten über Alpenfahrten resp. Fahrten über 4'000 m, die beim Sicherheitsseminar des SBAV von 1990 abgehalten wurden und zugleich als Beiträge im Handbuch für Freiballonführer des Deutschen Freiballonsport-Verbands e.V. abgedruckt sind, wird denn auch explizit ausgeführt, dass der Apendix (Füllansatz) während des ganzen Aufstiegs "vollständig" respektive "konstant gut" offen zu halten sei (BA pag. 13.3.29). Aus alledem ergibt sich, dass die Übung des Beschuldigten, bei teilweise gefüllter Hülle den Füllansatz beim Aufstieg zu einer Alpenfahrt teilweise geschlossen zu halten, nicht nur dem Fahrt- und Betriebshandbuch, sondern den aus der allgemeinen Praxis geschöpften Empfehlungen widerspricht. Ausserdem unterliess es der Beschuldigte, eine wenigstens teilweise Öffnung beizubehalten. Wie bereits dargestellt (E. 2.4.1), verliert ein teilweise gefüllter Ballon beim Aufstieg die ursprüngliche (einer Birne ähnliche) Form, wodurch sich der Füllansatz vom Korb entfernt; dadurch streckt sich eine bei offenem Ansatz lose fixierte Zuziehleine des Pöschelrings. Sie hatte wegen der Teilschliessung des Ansatzes im konkreten Fall jedoch keinen Durchhang, so dass der Füllansatz sich automatisch stetig schloss (BA pag. 11.3.47). Offenbar war dieser Effekt dem Beschuldigten bekannt, gab er doch an, bei ca. 2'000 m den Pöschelring (gemeint die Zuziehleine) etwas gelöst und anschliessend wieder fixiert zu haben (BA pag. B1.18.1.306; vgl. auch TPF pag. 5.930.5). In jenem Moment hatte der Ballon aber erst rund 2/3 der Höhe erreicht, auf der er über 5 Minuten später platzte. Zu diesem Zeitpunkt war der Füllansatz, wie oben dargelegt (vgl. E. 2.4.3), bereits vollständig geschlossen. Als Ergebnis steht demnach fest, dass der Beschuldigte, indem er den Ballon mit teilweise geschlossenem Füllansatz aufsteigen liess, das hohe Risiko schuf, über die Prallhöhe hinaus zu gelangen, ohne den Pöschelring an diesem Punkt zu öffnen. Dieses Risiko hat sich in casu realisiert. Der Beschuldigte hat somit pflichtwidrig unvorsichtig das Platzen der Hülle verursacht. Dies hat zum Absturz des Ballons mit hartem Aufschlag des Korbes am Boden geführt.

E. 2.6

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten weitere Sorgfaltspflichtverletzungen vor. Er soll während des Absturzes nur eine der beiden am Korb fixierten Füllansatzhalteleinen gelöst haben. Dadurch soll er ein Hineinstülpen des unteren Teils der Ballonhülle in den oberen und infolgedessen die Ausbildung einer Art "Fallschirmwirkung" verhindert haben. Zudem soll er nur einen Teil des im Korb vorhandenen Ballasts abgeworfen und dadurch bewirkt haben, dass der Korb mit einer höheren Fallgeschwindigkeit auf dem Boden aufgeprallt sei, als dies bei einer vollständigen Ballastabgabe der Fall gewesen wäre. Gemäss Gutachten G. sei die Annahme, dass sich die Ballonhülle nach Verlust von Traggas so formt, dass ein Fallschirm entstehe, unrealistisch. Eine solche Wirkung sei in der Praxis, soweit bekannt, noch nie eingetreten. Der Abwurf des sämtlichen Ballastes hätte vorliegend, wenn überhaupt, die Sinkgeschwindigkeit nur unwesentlich reduziert (BA pag. 11.3.42). Es ist somit nicht erwiesen, dass bei Ergreifen der fraglichen Massnahmen der tatbestandsmässige Erfolg mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre. Die Vorwürfe sind unbegründet.

E. 2.7.1

Als nächstes ist zu prüfen, ob das sorgfaltswidrige Verhalten des Beschuldigten ursächlich für den Tod von E. war.

E. 2.7.2

Der Aufschlag des Korbs am Boden erfolgte um 05:02 Uhr (BA pag. 11.2.14). Der Beschuldigte stieg sofort aus dem Korb aus; die beiden Passagiere verblieben vorerst im Korb (BA pag. 12.1.5; 13.1.11). Die Ambulanz traf nach Angaben des Beschuldigten ca. 20-30 Minuten nach der Landung ein (BA pag. 13.1.4; TPF pag. 5.930.6); um 05:35 Uhr kam die Rettungsflugwacht (REGA) an (REGA-Protokoll [BA pag. 11.1.8]). Beim Eintreffen der Sanität war E. noch ansprechbar (er klagte über Rückenschmerzen), dann jedoch im Verlauf eingetrübt. Daraufhin wurde er durch die Rettungskräfte aus dem Korb gezogen und es wurden Reanimationsmassnahmen eingeleitet. Um 05:40 Uhr wurde die Reanimation abgebrochen und der Tod von E. festgestellt (REGA-Protokoll [BA pag. 11.1.8]; Aussagen des Beschuldigten [BA pag. 13.1.4]).

E. 2.7.3

Nach dem Gutachten des IRM Bern erlitt E. mehrere Rippenbrüche, mit Perforation der Brustwand, Lungenquetschungen und dem Bruch des 7. Brustwirbelkörpers. Diese Verletzungen führten zu innerem Blutverlust und zu einer Ausschwemmung von Fett in die Lungengefässe (Lungenfettembolie), die in ihrer Kombination ein akutes Herzversagen und den Tod bewirkten. Andere Fremdeinwirkungen als der Unfall seien auszuschliessen (BA pag. 11.1.12).

- 16 - Der Beschuldigte wendet gegen diese Expertise ein, die zum Tod von E. führenden Verletzungen seien durch die Reanimationsmassnahmen verursacht worden, nicht im Korb eingetreten (BA pag. 13.1.32 f.). Dazu wurde das IRM Bern um eine Ergänzung seines Gutachtens ersucht. In dieser schliesst es aufgrund der Obduktionsberichte und des REGA-Protokolls, es könne ausgeschlossen werden, dass der Tod durch die Wiederbelebungsversuche an der Absturzstelle verursacht worden sei. Gemäss dem Obduktionsbefund seien diese erst vorgenommen worden, als der Blutkreislauf wegen des

Brustkorbtraumas zum Stillstand gekommen sei; das REGA-Protokoll würde dies bestätigen. Die reanimationsbedingten Verletzungen – die nicht eingebluteten Rippenfrakturen am Brustbeinansatz und der Brustbeinquerbruch – seien somit todesursächlich ohne Relevanz (Rechtsmedizinisches Aktengutachten vom 5. Januar 2016 [TPF pag. 5.290.8 f.]). Die Verteidigung legte dazu die Stellungnahme von Dr. med. H., Facharzt für Orthopädische Chirurgie, vom 14. Januar 2016 ein. Danach wäre nur der 7. Brustwirbel mit assoziierter Querfraktur des Brustbeins und der vorderen Brustbeinhaken Rippen mit Sicherheit durch den Aufprall eingetreten, weitere Rippenbrüche mit konsekutiver Blutung in die Brusthöhle und die Fettembolie könnten ebenso gut durch die Herzmassage verursacht worden sein. Zudem sei es möglich, dass der Herzstillstand durch eine plötzliche Herzrhythmusstörung infolge des beim Ballonunglück erlebten Stresses bei vorbestandenem Herzleiden verursacht worden sei (TPF pag. 5.521.10 f.). Dazu führt das IRM Bern aus, wegen des Bruchs des 7. Wirbels sei ein hoher Blutverlust nach innen eingetreten. Durch Herzmassagen könnten Fettembolien entstehen, aber nicht in dem hier eingetretenen Umfang. Hinweise darauf, dass die notfallmedizinische Behandlung von E. nicht fachgerecht durchgeführt worden wäre, bestünden nicht. Der Gutachter räumt ein, dass bei vorbestehendem Herzleiden ein Herzstillstand durch psychischen Schock eintreten könne. Dagegen spreche allerdings, dass E. nach dem Unfall zunächst eine Zeitlang ansprechbar gewesen sei und sich sein Zustand erst in der Folge verschlechtert habe. Was letztlich den Herzstillstand verursacht habe, ob der Blutverlust, die Fettembolie, ein Versagen des vorgeschädigten Herzens oder eine Kombination von diesen Faktoren, lasse sich nicht mehr differenzieren. Dies ändere aber nichts an der grundsätzlichen Einordnung der Todesart als Unfalltod (Ergänzungsgutachten vom 19. Januar 2016 [TPF pag. 5.290.22-24]).

E. 2.7.4

Die gutachterlichen Ausführungen sind schlüssig und nachvollziehbar. Sie lassen keine vernünftigen Zweifel daran, dass der Tod von E. infolge der von ihm beim Absturz erlittenen Verletzungen eintrat. Dass der Herzstillstand letztlich möglicherweise durch ein Versagen des vorgeschädigten Herzens bewirkt werden

- 17 - könnte, vermag den rechtserheblichen Kausalzusammenhang nicht zu unterbrechen. Denn ein geschwächter Gesundheitszustand des Opfers stellt keinen derart aussergewöhnlichen Umstand dar, dass damit schlechthin nicht zu rechnen wäre (BGE 131 IV 145 E. 5.3, m.w.H). Der Tod von E. war in jedem Fall, d.h. unabhängig davon, welcher der in Betracht kommenden Faktoren unmittelbar zum Tod führte, die objektiv voraussehbare Folge des durch das Fehlverhalten des Beschuldigten herbeigeführten Unfalls.

E. 2.8

Als Ergebnis steht fest, dass der Beschuldigte durch sein sorgfaltswidriges Verhalten den Tod von E. verursacht hat. Er ist folglich der fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB schuldig zu sprechen. 3. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

E. 3

A. sei zudem zu einer Busse in Höhe von Fr. 5'000.-- zu verurteilen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise zu einer Freiheitsstrafe von 30 Tagen.

E. 3.1

Nach Art. 237 Ziff. 2 StGB ist strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Der Tatbestand von Art. 237 StGB schützt das Leben und die körperliche Unversehrtheit der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen (BGE 106 IV 370 E. 2a; 100 IV 55 E. 5). Öffentlich ist der Verkehr, wenn er an einem jedermann bzw. einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen Ort stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1, m.w.H.). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/FINGERHUTH, Praxiskommentar, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2013, Art. 237 StGB N 10; FIOLKA, Basler Kommentar, Strafrecht II, 3. Aufl., Basel 2013, Art. 237 StGB N 18). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung verlangt, dass die Gefährdung nicht bloss abstrakt besteht; vielmehr muss eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts vorliegen. Ob eine solche konkrete Gefährdung zu bejahen ist, beurteilt sich dabei nicht allein nach dem, was schliesslich eingetreten ist, sondern es kommt darauf an, ob das fragliche Vorkommnis nach dem normalen Gang der Dinge die Verletzung eines Menschen ernstlich wahrscheinlich gemacht hat. Art. 237 StGB ist deshalb auch anwendbar, wenn der Eintritt eines schädigenden Erfolgs durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhütet wird (BGE 134 IV 255 E. 4.1; 106 IV 121 E. 3c; Urteile des Bundesgerichts 6B_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1; 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2).

- 18 -

E. 3.2

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, durch die oben thematisierte Verletzung anerkannter Regeln der Ballonführung fahrlässig den öffentlichen Verkehr gestört und dadurch bewirkt zu haben, dass der Passagier F. beim Absturz des Ballons mehrere Verletzungen mittleren Grades erlitten habe und Leib und Leben weiterer Personen in Gefahr gebracht worden sei.

E. 3.3

Der Ballon befand sich, als die Hülle riss und das Traggas entwich, im dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Luftraum (vgl. Art. 1 Abs. 1 LFG; BGE 105 IV 41 E. 2a). Bei den Korbinsassen handelte es sich somit um Verkehrsteilnehmer. Dass der Passagier F. durch den Absturz des Ballons aus einer Höhe von über 3'000 m an Leib und Leben konkret gefährdet wurde, ist offenkundig.

E. 3.4

Soweit die Anklageschrift dem Beschuldigten die Gefährdung von weiteren Personen zur Last legt, ergibt sich Folgendes: Der Ermittlungsbericht der Kantonspolizei Aargau (BA pag. 10.1.29 ff.) zeigt die exakte Stelle, wo der Ballon zu Boden kam: Sie liegt in Fisibach, beim Hof der Familie M. mit der Adresse Z., bei der Kreuzung mit der Y.-strasse. Diese Stelle ist rund 150 m von der Kantonsstrasse entfernt, welche ab Bad Zurzach dem Rhein entlang verläuft und dann über Kaiserstuhl nach Glattfelden führt; mit dieser ist sie durch eine weitere Strasse, "X.", verbunden. Es handelt sich folglich um Verkehrswege, die von Fahrzeugen und Fussgängern benutzt werden können. Selbst wären diese Strassen nicht dem allgemeinen Verkehr zugänglich, so stehen sie doch für den Zugang zum Hof M. per Fahrzeug und allgemein den Fussgängern zur Benutzung offen. Der Fussgängerverkehr wird durch den Tatbestand gleichermassen geschützt (FIOLKA, a.a.O., Art. 237 StGB N

12). Die Benutzer der Strasse wurden der konkreten Gefahr ausgesetzt, dass sie der niedergehende Korb treffe, der nur wenige Meter vom Strassenrand entfernt aufschlug und durch die Wucht erheblich deformiert wurde (BA pag 10.1.34 f.). Eine solche Kollision hätte mindestens zu erheblichen Verletzungen führen können. Der Beschuldigte hat diese Gefahr pflichtwidrig unsorgfältig herbeigeführt, indem er bei der Führung des Ballons die der Sicherheit dienenden Regeln verletzte und dadurch dessen Absturz verursachte (E. 2.5). Damit störte er fahrlässig den öffentlichen Verkehr.

E. 3.5

Art. 237 Ziff. 2 StGB tritt vorliegend in Idealkonkurrenz mit Art. 117 StGB, da neben dem verstorbenen Opfer andere Personen konkret gefährdet wurden (vgl. BGE 134 IV 255 E. 10.1; FIOLKA, a.a.O., Art. 237 StGB N 29).

- 19 -

E. 3.6

Der Beschuldigte ist demnach der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB schuldig zu sprechen. 4. Fahrlässige Gefährdung durch die Luftfahrt

E. 4

Für den Vollzug des vorliegenden Urteils sei der Kanton Aargau als zuständig zu erklären.

E. 4.1

Gemäss Art. 90 LFG ist u.a. der Kommandant eines Luftfahrzeuges strafbar, der anerkannte Regeln des Verkehrs missachtet und dadurch fahrlässig Leib oder Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr bringt. Diese Strafbestimmung ist gegenüber der Störung des öffentlichen Verkehrs und anderen Tatbeständen des Strafgesetzes nur subsidiär anzuwenden (BGE 105 IV 41 E. 3a).

E. 4.2

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, sich der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt schuldig gemacht zu haben, indem er den Ballon regelwidrig geführt und dadurch den Abwurf von Ballast notwendig gemacht habe. Ein während des Absturzes abgeworfener Sandsack habe ein Scheunendach durchschlagen und dieses beschädigt.

E. 4.3

Der Schaden am Scheunendach des Hofs M. ist fotografisch dokumentiert; die Polizei fand einen roten Sandsack unter dem Loch im Dach (BA pag. 10.1.38 f.). Wer von den Insassen diesen Sandsack abgeworfen hat, bleibt angesichts der sich insoweit widersprechenden Aussagen des Beschuldigten (BA pag. 13.1.34; TPF pag. 5.930.6) und von F. (BA pag. 12.1.5/7) unklar, ist aber auch unerheblich. Diese Reaktion ist für sich genommen nicht zu beanstanden, sondern gegenteils zweckmässig, nachdem die Ballonhülle geplatzt war, um die Folgen für Leib und Leben der Besatzung durch den unausweichlichen Aufprall am Boden zu lindern. Es handelt sich dabei um eine Notstandshandlung im Sinne von Art. 17 StGB. Hingegen war die Notlage vom Beschuldigten verschuldet. Durch sein pflichtwidriges Verhalten hat er den Abwurf von Ballast notwendig gemacht und damit eine konkrete Gefahr geschaffen, dass der abgeworfene Ballast das Scheunendach des Hofs M. treffen und es beschädigen könnte. Damit hat er sich nach Art. 90 Abs. 2 LFG strafbar gemacht. 5. Strafzumessung

E. 5

Die im Zusammenhang mit dem Unfall des Gasballons Wörner NL-1000/STU HB- QHJ vom 25. Juni 2011 in Fisibach stehenden, als Beweismittel i.S.v. Art. 263 Abs. 1 StPO beschlagnahmten Verfahrensakten der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle seien dieser als Berechtigte herausgeben.

Das im Zusammenhang mit dem Unfall vom 25. Juni 2011 in Fisibach stehende, als Beweismittel i.S.v. Art. 263 Abs. 1 StPO örtlich bei der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle beschlagnahmte Wrack des Gasballons Wörner NL-1000/STU HB-QHJ sei der Ballongruppe Rapperswil als Berechtigte herauszugeben.

E. 5.1.1

Hat der Täter durch eine oder mehrere Handlungen die Voraussetzungen für mehrere gleichartige Strafen erfüllt, so verurteilt ihn das Gericht zu der Strafe der schwersten Straftat, d.h. derjenigen Tat, die mit der schwersten Strafe bedroht

- 20 - ist, und erhöht sie angemessen (Asperationsprinzip). Es darf jedoch das Höchstmass der angedrohten Strafe nicht um mehr als die Hälfte erhöhen. Dabei ist es an das gesetzliche Höchstmass der Strafart gebunden (Art. 49 Abs. 1 StGB).

E. 5.1.2

Der Beschuldigte wird der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB), der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) sowie der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG) schuldig gesprochen. Die beiden erstgenannten Delikte sind vorliegend die schwersten. Sie werden jeweils mit Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bedroht. Der Strafrahmen erhöht sich daher auf 4 ½ Jahre Freiheitsstrafe. Eine Geldstrafe darf in jedem Fall 360 Tagessätze nicht übersteigen (Art. 34 Abs. 1 StGB). Auch das Strafminimum von einem Tagessatz ist aufgrund der Idealkonkurrenz angemessen zu erhöhen.

E. 5.2

Gemäss Art. 48 lit. e StGB ist die Strafe zu mildern, wenn das Strafbedürfnis in Anbetracht der seit der Tat verstrichenen Zeit deutlich vermindert ist und der Täter sich in dieser Zeit wohl verhalten hat. Nach der Rechtsprechung ist dieser Milderungsgrund auf jeden Fall zu beachten, wenn zwei Drittel der Verjährungsfrist verstrichen sind (BGE 140 IV 145 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_664/2015 vom 18. September 2015 E. 1.1). Allerdings ist es in Grenzfällen auch möglich, Milderung schon früher in Betracht zu ziehen (BGE 132 IV 1 E. 6.2). Vorliegend handelt es sich um einen solchen Fall: Zwei Drittel der für die angeklagten Delikte geltenden 7-jährigen Verjährungsfrist (Art. 97 Abs. 1 lit. c StGB in der hier massgebenden, bis 31. Dezember 2013 geltenden Fassung) werden in weniger als einem Monat verstreichen. Der Beschuldigte hat sich in dieser Zeit nichts zuschulden kommen lassen. Es rechtfertigt sich, Art. 48 lit. e StGB anzuwenden. Allerdings führt dies hier nicht zu einer anderen Strafart, sondern wird als Strafminderungsgrund berücksichtigt.

E. 5.3

Innerhalb des Strafrahmens misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu. Es berücksichtigt dabei das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters (Art. 47 Abs. 1 StGB). Das Verschulden bestimmt sich nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen

Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Tat zu vermeiden (Art. 47 Abs. 2 StGB). Das Gesetz führt weder alle in Betracht zu ziehenden Elemente detailliert und abschliessend auf, noch regelt es deren exakte Auswirkungen bei der Bemessung der Strafe. Es liegt im Ermessen des Gerichts, in welchem Umfang es die verschiedenen Strafzumessungsfaktoren berücksichtigt (BGE 134 IV 17 E. 2.1 mit Hinweisen).

- 21 -

E. 5.4.1

Zur Tatkomponente ergibt sich Folgendes: Der Beschuldigte hat eine für die Sicherheit essentielle Regel der Luftfahrt in grober Weise missachtet. Sein Entschluss, den Ballon entgegen den Weisungen des Herstellers und der allgemeinen Praxis mit teilweise geschlossenem Füllansatz aufsteigen zu lassen, zeugt von Selbstüberschätzung. Wohl handelt es sich bei einer Alpenüberquerung mit dem Gasballon um einen anspruchsvollen Flug. Dieser Umstand wird jedoch dadurch aufgewogen, dass der Beschuldigte über eine grosse Erfahrung als Ballonführer verfügte (vgl. E. 5.4.2). Durch sein Fehlverhalten hat er den Tod eines Passagiers, dem gegenüber er als Kommandant eines Luftfahrzeugs eine erhöhte Sorgfaltspflicht hatte, bewirkt und Leib und Leben weiterer Menschen in Gefahr gebracht. Besonders intensiv war diese Gefahr in Bezug auf den Passagier F.; es ist nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass dieser den Absturz überlebte. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Gefahr insoweit realisierte, als F. infolge des Absturzes des Ballons mehrere Rippenbrüche und eine Verletzung der Lunge erlitt (BA pag. 10.1.47). In Bezug auf Personen auf der Erdoberfläche war die Gefährdung, wenn auch konkret, weniger ausgeprägt. Gegenüber diesen Tatfolgen hat die vom Beschuldigten zusätzlich zu verantwortende Sachgefährdung ein wesentlich geringeres Gewicht.

Gesamthaft betrachtet, ist von einem erheblichen Tatverschulden des Beschuldigten auszugehen.

E. 5.4.2

Zur Täterkomponente ist Folgendes zu vermerken: Der heute 73-jährige Beschuldigte ist ein pensionierter Sekundarlehrer. Er arbeitete in diesem Beruf in Zug während 35 Jahren. Ausserdem war er eine Zeitlang Kantonsrat in Zug. In seiner Freizeit engagierte er sich bei verschiedenen Vereinen und ist in dieser Hinsicht weiterhin aktiv. Er ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und zwei Enkelkinder. Er ist bei guter Gesundheit (TPF pag. 5.930.1 f.). Der Beschuldigte bezeichnet sich als einen leidenschaftlichen Gasballonführer. Er war im Besitz einer entsprechenden Fluglizenz von Oktober 1979 bis August 2015. In dieser Zeit absolvierte er gemäss eigenen Angaben 600 Fahrten, davon 42 Alpenüberquerungen. Auf eine Erneuerung der Fluglizenz hat er auf Wunsch seiner Frau verzichtet (TPF pag. 5.290.11 f., 5.930.2). Der Beschuldigte ist nicht vorbestraft (TPF pag. 5.221.2).

- 22 -

Dem Vorleben und den persönlichen Verhältnissen des Beschuldigten lassen sich weder entlastende noch belastende Momente entnehmen. Die fehlende Einsicht, dass er den Unfall und dessen Folgen strafrechtlich zu verantworten hat, ist neutral zu werten.

E. 5.4.3

In Würdigung der vorstehend erwogenen Strafzumessungsfaktoren ist im Ergebnis eine Geldstrafe von 150 Tagessätzen angemessen.

E. 5.4.4

Das Gericht bestimmt die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 Satz 2 StGB). Ausgangspunkt dabei ist das Nettoeinkommen, das der Täter im Zeitpunkt des Urteils durchschnittlich erzielt (BGE 134 IV 60 E. 6.1 mit Hinweisen). Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes nur subsidiär zu berücksichtigen, wenn besondere Vermögensverhältnisse einem vergleichsweise geringen Einkommen gegenüberstehen (BGE 134 IV 60 E. 6.1-6.2 mit Hinweisen). Der Beschuldigte verfügte in den Steuerjahren 2013 und 2014 über ein Renteneinkommen von je Fr. 88'962.--. Der Vermögensertrag betrug 2013 Fr. 2'925.--, 2014 Fr. 5'628.--. Gestützt auf diese Angaben ist aktuell von einem jährlichen Bruttoeinkommen des Beschuldigten von Fr. 93'239.-- auszugehen. Die Steuern betragen Fr. 6'300.--, die Krankenkassenkosten Fr. 13'200.--. Der familiäre Unterhalt wird in Berücksichtigung der AHV-Rente der Ehefrau (Fr. 19'932.--) mit Fr. 14'748.-- (20% des Einkommens nach Abzug der Steuern und Krankenkassenprämien) geschätzt. Ausserordentliche Vermögensverhältnisse liegen nicht vor (TPF pag. 5.261. 3 ff., ...930.2). Angesichts dieser persönlichen und finanziellen Verhältnisse ist der Tagessatz auf Fr. 160.-- anzusetzen.

E. 5.5.1

Gemäss Art. 54 StGB sieht das Gericht von einer Bestrafung ab, wenn der Täter durch die unmittelbaren Folgen seiner Tat so schwer betroffen ist, dass eine Strafe unangemessen wäre. Nach der Rechtsprechung hat das Gericht, falls die Anwendung von Art. 54 StGB nicht zum vornherein ausscheidet, zunächst die Strafe ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Tat für den Täter zuzumessen, um diese Einsatzstrafe sodann gegen die eine unmittelbare Folge seiner Tat darstellende Betroffenheit des Täters abzuwägen. Dabei kann sich ergeben, dass der Täter bereits genug bestraft ist, weshalb von einer Bestrafung abzusehen ist. Es kann sich auch zeigen, dass eine gänzliche Strafbefreiung nicht in

- 23 - Frage kommt, angesichts der grossen Betroffenheit des Täters jedoch eine Strafmilderung angebracht erscheint (BGE 121 IV 162 E. 2d, m.w.H.; TRECHSEL/KELLER, Praxiskommentar, a.a.O., Art. 54 StGB N 3).

E. 5.5.2

Der Beschuldigte erlitt infolge des Absturzes des Ballons einen Lendenwirbelbruch (BA pag. 13.1.3). Diese Verletzung zog nach Angaben seines Verteidigers eine längere Rekonvaleszenz nach sich. Der Beschuldigte trug allerdings keine bleibenden gesundheitlichen Schäden davon. Beim Todesopfer handelte es sich nicht um eine ihm nahestehende Person. Insgesamt gehen die unmittelbaren Folgen seiner Tat für den Beschuldigten nicht über das mit der Verursachung eines solchen Unfalls üblicherweise Verbundene hinaus. Seine Betroffenheit durch die Tat ist nicht derart schwer, um einen Strafverzicht oder eine Strafreduktion zu rechtfertigen.

E. 5.6

Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder

Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB). Diese Voraussetzungen sind vorliegend ohne Weiteres erfüllt. Dem Beschuldigten wird eine minimale Probezeit von zwei Jahren auferlegt (Art. 44 Abs. 1 StGB). 6. Beschlagnahmte Gegenstände Die Bundesanwaltschaft beschlagnahmte mit Verfügungen vom 16. Dezember 2013 die gesamten Akten der SUST, welche diese im Zusammenhang mit der Unfalluntersuchung angelegt hatte, sowie das bei der SUST aufbewahrte Wrack des verunfallten Ballons (BA pag. 11.2.44 ff.). Es handelt sich dabei um Beweis- mittelbeschlagnahmen im Sinne von Art. 263 Abs. 1 lit. a StPO. Die genannten Gegenstände sind daher nach rechtskräftigem Abschluss des Strafverfahrens an den jeweiligen Berechtigten herausgegeben. 7. Zivilforderungen Die geschädigte Person kann zivilrechtliche Ansprüche aus der Straftat als Privatklägerschaft adhäsionsweise im Strafverfahren geltend machen (Art. 122 Abs. 1 StPO). Vorliegend haben sich die Töchter von E. B. und C. sowie dessen Lebenspartnerin D. gemäss Art. 118 f. StPO als Zivilklägerinnen konstituiert (BA pag. 15.2.8,

- 24 - ...10, ...12). Die geltend gemachten Zivilansprüche sind allerdings weder beziffert noch begründet worden. Die Klagen werden daher auf den Zivilweg verwiesen (Art. 126 Abs. 2 lit. b StPO).

E. 6

Die Kosten des Verfahrens in der Höhe von insgesamt Fr. 21'555.40 zuzüglich Fr. 3'000.-- Gebühren der Bundesanwaltschaft für das Hauptverfahren (zusätzlich der durch das Gericht festzulegenden Kosten des Gerichts für das Hauptverfahren) seien A. aufzuerlegen.

E. 7

Allfällige Zivilforderungen der Opfer seien gutzuheissen und A. zu verpflichten, den ausgewiesenen Schaden zu ersetzen.

E. 8

Verfahrenskosten

E. 8.1

Die Verfahrenskosten setzen sich zusammen aus den Gebühren zur Deckung des Aufwands und den Auslagen im konkreten Straffall (Art. 422 Abs. 1 StPO; Art. 1 Abs. 1 des Reglements des Bundesstrafgerichts vom 31. August 2010 über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren [BStKR; SR 173.713.162]). Die Gebühren sind für die Verfahrenshandlungen geschuldet, die im Vorverfahren von der Bundeskriminalpolizei und von der Bundesanwaltschaft sowie im erstinstanzlichen Hauptverfahren von der Strafkammer des Bundesstrafgerichts durchgeführt oder angeordnet worden sind (Art. 1 Abs. 2 BStKR). Die Höhe der Gebühr richtet sich nach Bedeutung und Schwierigkeit der Sache, der Vorgehensweise der Parteien, ihrer finanziellen Situation und dem Kanzleiaufwand (Art. 5 BStKR); sie bemisst sich nach Art. 6 und Art. 7 BStKR. Die Auslagen umfassen die vom Bund vorausbezahlten Beträge, namentlich die Kosten für die amtliche Verteidigung, Übersetzungen, Gutachten, Mitwirkung anderer Behörden, Porti, Telefonspesen und andere entsprechende Kosten (Art. 422 Abs. 2 StPO; Art. 1 Abs. 3 BStKR).

E. 8.2.1

Die Bundesanwaltschaft macht für das Vorverfahren eine Gebühr von Fr. 3'000.-- geltend (TPF pag. 5.110.10). Diese bewegt sich innerhalb des gesetzlichen Gebührenrahmens von

Art. 6 Abs. 3 lit. b und Abs. 4 lit. c BStKR und ist angemessen. Weiter beantragt die Bundesanwaltschaft eine Gebühr von Fr. 3'000.-- für ihre Verfahrenshandlungen im Hauptverfahren (TPF pag. 5.925.2). Eine solche Gebühr ist gesetzlich nicht vorgesehen und kann folglich nicht genehmigt werden.

E. 8.2.2

Die Gerichtsgebühr für das erstinstanzliche Hauptverfahren vor der Strafkammer wird aufgrund des angefallenen Aufwands gemäss Art. 5 i.V.m. Art. 7 lit. b BStKR auf Fr. 1'500.-- festgelegt.

E. 8.2.3

Die Bundesanwaltschaft beantragt weiter die Auferlegung der Auslagen in Höhe von Fr. 18'555.40 an den Beschuldigten (BA pag. 24.0.1 ff.; TPF pag. 5.925.2). Dieser Betrag umfasst u.a. Reisespesen der Staatsanwaltschaft Brugg-Zurzach in Höhe von Fr. 39.90 sowie diverse Kostenposten der KaPo Aargau (Einsatz

- 25 - von Dienstfahrzeug, Fotodokumentation, etc.) in Höhe von Fr. 430.--. Hierbei handelt es sich um Kosten für Leistungen, welche die Polizei und die Staatsanwaltschaft aufgrund ihrer Stellung als Strafbehörde in einem Strafverfahren zu erbringen haben. Diese Kosten sind durch die Gebühr für das Vorverfahren abgegolten. Anlass zu Diskussion geben ferner die Kosten für die Überführung des Leichnams von E. vom Sterbeort zum IRM Bern und in der Folge zu einem Bestattungsinstitut. Der erste Transport diente zur Abklärung des zur Verurteilung führenden Delikts, weshalb die entsprechenden Kosten (Fr. 378.--) als Auslagen gelten. Hingegen können die Kosten des zweiten Transports (Fr. 378.--) nicht als Verfahrenskosten veranschlagt werden, da eine Überführung des Leichnams zu einem Bestattungsinstitut auch ohne ein Strafverfahren vorzunehmen wäre. So dann ist von den geltend gemachten Auslagen ein nicht näher ausgewiesener Betrag von Fr. 893.55 in Abzug zu bringen. Die übrigen Kostenpositionen (Fr. 2'205.-- für den Einsatz der Feuerwehr Bad Zurzach-Rietheim zur Unterstützung der KaPo Aargau bei der Spurensicherung, Fr. 2'724.15 für die Legalinspektion und Obduktion des Leichnams von E., Fr. 11'506.80 für das Gutachten G.) sind nicht zu beanstanden.

E. 8.2.4

Die Auslagen des Gerichts bestehen aus den Kosten für zwei Ergänzungsgutachten des IRM Bern und betragen insgesamt Fr. 2'994.-- (TPF pag. 5.761.2, ...4).

E. 8.3

Die Verfahrenskosten betragen demnach total Fr. 24'307.95. Sie sind vollumfänglich dem verurteilten Beschuldigten aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 StPO).

- 26 - Der Einzelrichter erkennt:

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