

# **BStGer SK.2019.1 vom 16. August 2019**

Bundesstrafgericht, 2019-08-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger\\_SK.2019.1](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2019.1)

FR: TPF SK.2019.1 du 16 août 2019

IT: TPF SK.2019.1 del 16 agosto 2019

## **Regeste**

Fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB), Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Abs. 1 StGB)

## **Erwägungen**

### **E. 1**

A. sei wegen fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB) und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Abs. 1 StGB) schuldig zu sprechen.

### **E. 1.1**

Zuständigkeit Gemäss Art. 98 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen – unter Vorbehalt des hier nicht anwendbaren Absatzes 2 dieser Bestimmung – der Bundesgerichtsbarkeit. Ein Verbrechen oder Vergehen gilt als da begangen, wo der Täter es ausführt oder pflichtwidrig untätig bleibt, und da, wo der Erfolg eingetreten ist (Art. 8 Abs. 1 StGB). Die zur Beurteilung stehenden Taten sollen an Bord des als N. eingetragenen Flugzeuges Robin DR 400/180 R begangen worden sein. Die Bundesgerichtsbarkeit ist damit gegeben (Art. 98 Abs. 1 LFG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 StPO).

- 5 - Die Kompetenz des Einzelrichters der Strafkammer des Bundesstrafgerichts ergibt sich aus Art. 19 Abs. 2 lit. b StPO i.V.m. Art. 36 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Strafbehörden des Bundes vom 19. März 2010 (StBOG; SR 173.71).

### **E. 1.2**

Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache Hinsichtlich der Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache, die das Gericht vorfrageweise zu prüfen hat (Art. 356 Abs. 2 StPO), stellen sich keine Fragen.

### **E. 1.3**

Anklagegrundsatz

### **E. 1.3.1**

Im Rahmen der Vorfragen erhob die Verteidigung den Einwand, der Strafbefehl der Bundesanwaltschaft sei widersprüchlich: In Ziff. 1a) al. 1 werfe sie dem Beschuldigten vor, die Passagiere hätten ihr Gewicht wahrheitsgemäss angegebenen, jedoch habe dieser andere Gewichte in die Tabelle «Weight and Balance» eingetragen. Demgegenüber werde dem Beschuldigten in Ziff. 1a) al. 2 vorgeworfen, er hätte die Gewichtsangaben der Passagiere überprüfen müssen und sich nicht auf deren mündliche Angaben verlassen dürfen. Die Anklage enthalte somit zwei Sachverhaltsvarianten, die sich widersprechen würden. Infolgedessen sei das Anklageprinzip verletzt worden.

### **E. 1.3.2**

Nach dem aus Art. 29 Abs. 2 und Art. 32 Abs. 2 BV sowie aus Art. 6 Ziff. 1 und Ziff. 3 lit. a und b EMRK abgeleiteten und in Art. 9 Abs. 1 StPO festgeschriebenen Anklagegrundsatz bestimmt die Anklageschrift den Gegenstand des Gerichtsverfahrens (Umgrenzungsfunktion; Immutabilitätsprinzip). Das Gericht ist an den in der Anklage wiedergegebenen Sachverhalt gebunden, nicht aber an dessen rechtliche Würdigung durch die Anklagebehörde (Art. 350 Abs. 1 StPO). In der Anklageschrift sind (unter anderem) die der beschuldigten Person vorgeworfenen Taten mit Beschreibung von Ort, Datum, Zeit, Art und Folgen der Tatausführung möglichst kurz, aber genau zu bezeichnen (Art. 325 Abs. 1 lit. f StPO). Zugleich bezweckt das Anklageprinzip den Schutz der Verteidigungsrechte der beschuldigten Person und garantiert den Anspruch auf rechtliches Gehör (Informationsfunktion; BGE 133 IV 235 E. 6.2 f.; 126 I 19 E. 2a; je mit Hinweisen). Durch klare Umgrenzung des Prozessgegenstands und Vermittlung der für die Verteidigung notwendigen Informationen soll dem Betroffenen ein faires Verfahren garantiert werden. Entscheidend ist, dass der Beschuldigte genau weiss, was ihm konkret vorgeworfen wird (Urteile des Bundesgerichts 6B\_209/2010 vom 2. Dezember 2010 E. 2.4; 6B\_794/2007 vom 14. April 2008 E. 2.1, je m.w.H.).

- 6 -

### **E. 1.3.3**

Zunächst ist festzustellen, dass die vom Beschuldigten in Bezug auf die Gewichtsbestimmung der Passagiere und der Abflugmasse vorgenommenen Handlungen in der Anklageschrift (Strafbefehl) genügend klar umschrieben sind. Ebenso wird verständlich und nachvollziehbar dargelegt, was dem Beschuldigten diesbezüglich für Pflichtverletzungen vorgeworfen werden. Bei den betreffenden, in den Ziff. 1a) al. 1 und Ziff. 1a) al. 2 umschriebenen Pflichtverletzungen handelt es sich um kumulative Vorwürfe, welche sich – entgegen der Auffassung der Verteidigung – weder widersprechen, noch gegenseitig ausschliessen, sondern ergänzen. Eine Verletzung des Anklagegrundsatzes gemäss Art. 9 StPO liegt folglich nicht vor und die entsprechende Rüge erweist sich als unbegründet.

### **E. 1.4**

Beweisanträge

#### **E. 1.4.1**

Anlässlich der Hauptverhandlung erkannte das Gericht das von der Verteidigung eingereichte «Aerodrome Info» des Flugplatzes Z. zu den Akten. Die von der Verteidigung beantragte gutachterliche Klärung der Frage, ob die tatsächliche Schwerepunktlage als Unfallursache überhaupt in Betracht falle, wies das Gericht unter Vorbehalt der Relevanz und mit Verweis auf die bisherigen Verfahrensakten ab. Im Übrigen erneuerte die Verteidigung die von ihr mit Schreiben vom 14. Februar bzw. 20. Mai 2019 gestellten Beweisanträge, welche das Gericht mit integralem Verweis auf die Beweisverfügungen vom 3. Juni bzw. 11. Juli 2019 ebenfalls abwies.

#### **E. 1.4.2**

Zu den von der Verteidigung ins Recht gelegten Parteigutachten von Dr. J. (dipl. Ing. ETH) und K. (Fluglehrer, Maschinenbau-Ing. ETH) wird, soweit für die Urteilsbegründung relevant, nachfolgend Bezug genommen. 2. Fahrlässige Tötung

## **E. 2**

A. sei mit einer Geldstrafe von 180 Tagessätzen zu je Fr. 450.–, entsprechend Fr. 81'000.–, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren aufzuschieben.

### **E. 2.1**

Nach Art. 117 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht. Der Tatbestand setzt den Tod einer Person, eine Sorgfaltspflichtverletzung und den Kausalzusammenhang zwischen Tod und Sorgfaltswidrigkeit voraus (BGE 122 IV 145 E. 3 S. 147; Urteile des Bundesgerichts 6B\_280/2018 vom 24.10.2018 E. 3.3, 6B\_1098/2017 vom 5. April 2018 E. 4.2). Fahrlässig handelt, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat. 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).

- 7 -

#### **E. 2.1.1**

Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt mithin voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Dies ist der Fall, wenn er im Zeitpunkt der Tat auf Grund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen, und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 143 IV 138 E. 2.1). Das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.2).

#### **E. 2.1.2**

Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Es gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss das Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 131 IV 145 E. 5.1-5.2; 127 IV 62 E. 2d; 126 IV 13 E. 7a/bb). Der Erfolg muss zudem vermeidbar gewesen sein. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäßem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1).

## **E. 2.2**

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, er habe es in pflichtwidriger Weise unterlassen, die ihm als «pilot in command» obliegenden Pflichten im Rahmen der Flugvorbereitung für den Flug mit der als N. eingetragenen Robin DR 400/180 R vom 26. August 2016 wahrzunehmen. Unter anderem habe er es unterlassen, die Abflugmasse (max. 1'000 kg) korrekt zu bestimmen: Statt von einem tatsächlichen Gesamtgewicht von 1'005 kg sei er mangels pflichtgemässer Aufmerksamkeit von einem solchen von 966 kg ausgegangen und habe deshalb nicht erkannt, dass das Kleinflugzeug überladen gewesen sei. Als Folge der von ihm zugeteilten Sitzplätze bzw. von ihm vorgenommenen Lastenverteilung habe er zudem den hecklastigen Schwerpunkt zu wenig berücksichtigt, so dass unmittelbar nach dem Abheben des Kleinflugzeuges ein ungeeigneter, hoher Anstellwinkel resultiert habe. Darüber hinaus habe er die erforderliche Startrollstrecke falsch berechnet, eine unzuverlässige Starttechnik gewählt und habe es unterlassen, die Fluglage zu korrigieren. Infolgedessen sei das Flugzeug abgestürzt und dem Beschuldigten vorzuwerfen, den Tod von H. fahrlässig verursacht zu haben.

## **E. 2.3**

Sachverhaltsmässig ist dem SUST-Bericht zusammengefasst Folgendes zu entnehmen (BA pag. 11.1.7 ff.): Am Nachmittag des 26. August 2016 fand auf dem Flugfeld Z. ein Jahresanlass eines Gewerbevereins statt. Es standen unter anderem Rundflüge auf dem Programm, welche bereits im vornherein oder direkt am Anlass gebucht werden konnten. Nachdem der Beschuldigte mit dem als N. eingetragenen Flugzeug Robin DR 400/180 R zwei Rundflüge mit je zwei Passagieren durchgeführt hatte, betankte er das Flugzeug mit zusätzlich 65 Liter Flugbenzin für einen weiteren Rundflug, da sich spontan nochmals drei Personen – die Verstorbene H. sowie B. und G. – angemeldet hatten. Im Vorfeld zum Flug erfragte der Beschuldigte die Gewichte der Passagiere und liess sich diese nochmals von ihnen bestätigen. Danach berechnete er anhand dieser Angaben die Masse und den Schwerpunkt des Flugzeuges. Da für den Beschuldigten keine Einschränkung punkto Schwerpunktberechnung vorlag, liess er H. auf ihren Wunsch vorne rechts Platz nehmen und bat die zwei anderen Passagiere, sich auf die beiden hinteren Sitzplätze zu setzen. Sodann rollte der Beschuldigte zum Startpunkt der Graspiste 07 und führte die Prüfliste vor dem Start sowie die Funktionskontrolle des Motors durch (run up). Wie der Beschuldigte später angab, war das Flugzeug technisch in Ordnung und funktionierte einwandfrei. Kurz vor 19:05 Uhr startete der Beschuldigte aus der Startposition, rund 14 m vor dem Pistenanfang, mit maximaler Motorleistung und bei leichtem Gegenwind. Die Beschleunigung des Flugzeu-

- 9 - ges auf der Graspiste verlief laut Aussage des Beschuldigten und der Passagiere normal und das Flugzeug hob nach einer Startrollstrecke von rund 375 Metern ab (wie die Webcam des Flugfelds Z. aufzeichnete). Unmittelbar nach dem Abheben begann das Flugzeug nach links zu rollen und gewann kaum an Höhe. Gleichzeitig wurde von aussen ein ungewöhnlich hoher Anstellwinkel beobachtet. Der Beschuldigte versuchte, die Flugrichtung mittels Ausschlag des Quer- und Seitenruders zu halten, was zwar die Rollbewegung verminderte, aber nicht stoppte. Es wurde beobachtet, dass das Flugzeug nach dem Abheben kaum an Höhe gewann und mit geringer Geschwindigkeit sowie hohem

Anstellwinkel in einer Drift nach links über abfallendes Gelände flog. Der Beschuldigte bemerkte, dass das Flugzeug nicht mehr flugfähig war und steuerte ein vor ihm liegendes Sonnenblumenfeld an, in der Hoffnung, der Bewuchs helfe, das Flugzeug bei der Notlandung auszurichten. Augenzeugen beobachteten, wie das Flugzeug stark angestellt aus geringer Höhe plötzlich über den linken Flügel abkippte und auf den Boden prallte. Dabei wurde beobachtet, wie die Nase des Flugzeuges nach einem ersten Kontakt des Hauptfahrwerkes in den harten, ausgetrockneten Boden gerammt wurde. Die Flugzeit betrug rund eine Minute. Der Beschuldigte und die Insassen wurden beim Aufprall erheblich verletzt und vor Ort durch die Rettungskräfte des kurz darauf eingetroffenen Rettungshelikopters sowie den Einsatzkräften der beiden Ambulanzen des Kantonsspitals Schaffhausen betreut. Nach den Erstversorgungen wurde H. mit dem Rettungshelikopter ins Universitätsspital Zürich geflogen, wo sie am 6. September 2016 ihren Verletzungen erlag. Gemäss SUST-Bericht sei der Unfall darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug nach dem Abheben infolge einer unzuverlässigen Starttechnik kaum an Höhe gewonnen habe und aufgrund eines Kontrollverlustes zu Boden gestürzt sei. Folgende zwei Faktoren sollen zum Unfall beigetragen haben: 1) Das Flugzeug habe sich in einer hecklastigen Schwerpunkt-lage befunden. 2) Die Leistungsdaten des Propellers seien mangelhaft dokumentiert gewesen (BA pag. 11.1.25). Das äussere Rahmengeschehen wurde – im Gegensatz zu den von der SUST ermittelten Unfallursachen – vom Beschuldigten weder im Vorverfahren noch anlässlich der Hauptverhandlung bestritten (BA pag. 13.0.7 ff.; TPF pag. 9.731.5 ff.).

- 10 -

## **E. 2.4**

Für die weiteren Erwägungen sind folgende Vorbemerkungen und Feststellungen von Relevanz:

### **E. 2.4.1**

Beim fraglichen Flugzeug handelte es sich um eine Robin DR 400/180 R mit dem Eintragungszeichen N. Das Kleinflugzeug, Baujahr 1982, verfügte über einen Vierblatt-Festpropeller (H04/27HM-170 128), installiert unter ergänzendem Baumusterzeugnis; Hersteller: L. GmbH & Co. KG (BA pag. 11.1.11 f.).

### **E. 2.4.2**

Der Beschuldigte verfügt über eine Privatpilotenlizenz für Flugzeuge (BA pag. 11.1.6). Er begann seine fliegerische Ausbildung im Mai 2008 und schloss diese am 21. Oktober 2009 mit einer Flugzeit von rund 80 Stunden ab. Zum Unfallzeitpunkt verfügte der Beschuldigte auf dem Flugzeugmuster Robin DR 400/180 R über eine Flugerfahrung von 35 Stunden und 23 Minuten (BA pag. 11.1.17).

### **E. 2.4.3**

Das Luftfahrzeug war ordnungsgemäss zum Verkehr zugelassen und im Zeitpunkt des Unfalls in technisch einwandfreiem Zustand (BA pag. 11.1.24).

### **E. 2.4.4**

Die Masse und Schwerpunkt des Flugzeuges lagen zum Zeitpunkt des Starts ausserhalb der gemäss Luftfahrzeughandbuch (Aircraft Flight Manual – AFM) maximal zulässigen Grenzen (BA pag. 11.1.12, 24).

#### **E. 2.4.5**

Der Treibstofftank blieb nach dem Absturz unversehrt und enthielt rund 90 Liter Flugbenzin (BA pag. 11.1.17).

#### **E. 2.4.6**

Der von der Verteidigung mehrfach erhobene Einwand, die SUST sei einer von einem anderen Piloten am 22. August 2016 (4 Tage vor dem Unfall) im Flugreisebuch vermerkten Linkslastigkeit des Kleinflugzeuges nicht bzw. zu wenig nachgegangen, geht fehl: Die SUST untersuchte das Linksrollen, fand jedoch keine technisch möglichen Unfallursachen (BA pag. B18.3.1.299). Zwischen dem Eintrag und dem Unfall wurde mit dem Flugzeug 5 Std. 48 Min. geflogen (drei verschiedene Piloten). Bezüglich einem Linksrollen erfolgten keine weiteren Beanstandungen. Am Unfalltag wurde vom Piloten, der den Eintrag ins Flugreisebuch vornahm, nichts Aussergewöhnliches mehr festgestellt (pag BA 11.1.12-13). Zum technischen Zustand des Flugzeuges äusserte sich der Beschuldigte anlässlich der Hauptverhandlung: Ihm seien weder am Unfalltag noch vorher irgendwelche technischen Auffälligkeiten oder Defizite aufgefallen und er habe auch keine Linkslastigkeit festgestellt (TPF pag. 9.731.7 und 18). Der weitere Einwand der Verteidigung, die Schleppwinde sei vor Freigabe des Flugzeugwracks ausgebaut worden, weshalb eine

technische Überprüfung derselben unterlieben sei, was wiederum für die Gewichtsverteilung/Schwerpunktberechnung relevant gewesen wäre (BA pag. B18.3.1.299; TPF pag. 9.721.16), ist unerheblich: Im Rahmen der sicherheitstechnischen Untersuchung hielt die SUST fest, dass die Masse der Schleppwinde in der Flugzeugleermasse bzw. in der Betriebsmasse des Flugzeuges enthalten sei. Im Übrigen stellte die SUST bei der Inspektion bzw. beim nachträglichen Ausbau der Schleppwinde (auf Anfrage der Segelfluggruppe Z.) keine Mängel fest (vgl. Aktennotiz der SUST vom 25. Oktober 2016, pag. B18.3.4.82-84).

#### **E. 2.5**

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten (u.a.) zunächst vor, er habe im Rahmen der Flugvorbereitung pflichtwidrig unsorgfältig gehandelt, indem er die tatsächliche Abflugmasse bzw. das Startgewicht nicht korrekt ermittelt und den hecklastigen Schwerpunkt des Flugzeuges zu wenig berücksichtigt habe.

#### **E. 2.6**

Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (ICAO-Übereinkommen, SR 0.748.0) enthält in den Kapiteln 2.2.3 (Flight preparation) und 3.5.2.6 (Mass limitations) von Annex 6 (Operation of Aircraft, Part II, International General Aviation – Aeroplanes) der vorliegend anwendbaren 9. Ausgabe vom Juli 2016 bedeutende Regeln der Luftfahrt zur Gewichts- und Schwerpunktbestimmung. Kapitel 2.2.3.1 lit. d bestimmt, was folgt: «A flight shall not be commenced until the pilot-in-command is satisfied that: the mass of the aeroplane and centre of gravity location are such that the flight can be conducted safely, taking into account the flight conditions expected.» Kapitel 3.5.2.6 lit. b hält Folgendes fest: «In no case shall the mass at the start of take-off exceed the maximum take-off mass specified in the flight manual for the pressure altitude appropriate to the elevation of the aerodrome, and if used as a parameter to determine the maximum take-off mass, any other local atmospheric condition.» Die Kapitel 4.3.1 lit. d und 5.2.7 lit. b von Annex 6 Part I des ICAO-Übereinkommens (Operation of Aircraft, International

Commercial Air Transport – Aeroplanes; 10. Ausgabe vom Juli 2016) enthalten weitgehend identische Regelungen. Gemäss SERA.2010 lit. b (erster Satz) der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 vom 26. September 2012 hat sich der verantwortliche Pilot mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. SERA.3101 bestimmt, dass Luftfahrzeuge nicht in fahrlässig oder vorsätzlich riskanter Weise so betrieben werden dürfen, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden.

- 12 - Seit dem 25. August 2016 gilt in der Schweiz die European Aviation Safety Agency-Part-NCO der EU-Verordnung Nr. 965/2012 vom 5. Oktober 2012 (nachfolgend: EASA-NCO-Verordnung) für Piloten bei nichtgewerblichem Betrieb von nicht-komplex motorangetriebenen Luftfahrzeugen, zu welchen auch das Unfallflugzeug zählt. NCO.POL.100 besagt: «During any phase of operation, the loading, the mass and, except for balloons, the centre of gravity (CG) position of the aircraft shall comply with any limitation specified in the AFM, or equivalent document.» Der Kommandant hat im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der Weisungen des Halters eines Luftfahrzeuges und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Landung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren (Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges [KdtV, SR 748.225.1]). Der Kommandant ist unter anderem dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung für den Flug den bestehenden Vorschriften entspricht (Art. 4 KdtV). Art. 7 KdtV überbindet ihm die Verantwortung für die Führung des Luftfahrzeugs nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters.

## **E. 2.7**

In Bezug auf die Gewichtsbestimmung (Abflugmasse) und die Schwerpunkt-berechnung liegen im Wesentlichen die nachfolgenden Beweise und Indizien vor:

### **E. 2.7.1**

Für die Berechnung des Startgewichtes und der Schwerpunktlage verwendete der Beschuldigte das elektronische Excel-Formular «Weight and Balance DR400-180R», in welches er manuell die einzelnen Passagiergewichte sowie die Treibstoffmenge eintrug (BA pag. 13.0.46 [bzw. B18.3.1.430]). Für sich selbst (Pilot) gab er ein Gewicht von 83 kg; für die vorne, neben dem Pilotensitz platzierte H. ein Gewicht von 56 kg und für die beiden hinten sitzenden Passagiere G. und B. ein Gewicht von total 160 kg an. Bei der Treibstoffmenge trug er 85 Liter ein, was gemäss dem Formular einem Gewicht von 61 kg entsprach. Zusammen mit der Leermasse des Flugzeuges (606.1 kg) errechnete der Beschuldigte ein aktuelles Startgewicht von insgesamt 966 kg. Ebenfalls mit dem Formular «Weight and Balance» errechnete er anhand der eingegebenen Massen/Gewichten die Schwerpunktlage, welche knapp an der Grenze des zulässigen Bereiches (Envelope) zu liegen kam. Als Ergebnis zeigte das Formular an, dass er sich innerhalb der zulässigen Limiten befand und starten konnte.

- 13 -

### **E. 2.7.2**

Befragt zu den Gewichten der Passagiere, gab der Beschuldigte im Vorverfahren zu Protokoll, H. habe ihm gegenüber 56 kg, B. 85 kg und G. 75 kg angegeben. Er (der Beschuldigte) habe bewusst gesagt, dass er das Gewicht für die Sitzzuteilung benötige. Als H. den Wunsch geäußert habe, vorne sitzen zu dürfen, habe er ihr gesagt, er müsse dies zuerst berechnen. Er habe die männlichen Passagiere nochmals nach ihren Gewichten gefragt, dabei jeweils mit der Hand auf sie gezeigt bzw. mit Handzeichen erfragt und sich die Gewichtsangaben bestätigen lassen. Einzig bei der Passagierin H. sei er in Richtung C-Büro gegangen, um sie (abseits der anderen) nach ihrem Gewicht zu fragen. Danach habe er im C-Büro die Parameter in das Excel-Formular «Weight and Balance» eingegeben, wobei er für sein Eigengewicht 83 kg eingetragen habe. Gewichte von Kleidern oder Schuhen habe er nicht berücksichtigt, sondern die Werte, die ihm angegeben worden seien. Das Resultat sei «grün» gewesen, d.h. im Limit, weshalb er so habe starten dürfen. Anschliessend habe er den Passagieren ihre Plätze zugeteilt: H. habe vorne sitzen können; hinten habe er die Sitze so verteilt, dass der laterale Schwerpunkt in der Mitte zu liegen gekommen sei, d.h. die schwerere Person hinter der Frau und die leichtere hinter ihm. Auf Vorhalt, wonach gemäss Erkenntnissen der SUST B. im Unfallzeitpunkt 105 kg und G. 88 kg gewogen hätten, erklärte der Beschuldigte, dann wäre der Flug ein «no go» gewesen, da Masse und Schwerpunkt deutlich «draussen» (gemeint: ausserhalb der Limiten) gewesen wären. Er könne sich nicht erklären, warum B. und G. bei ihren Befragungen um 20 kg (B.) bzw. 13 kg (G.) höhere Gewichte angegeben hätten; er sei sehr enttäuscht über deren Aussagen. Er habe keine Anhaltspunkte gehabt, diese Angaben zu hinterfragen. Er habe die Gewichte (von den Passagieren) erhalten und diese so (in das Formular) eingegeben. Er habe die Gewichte auch nicht geschätzt, da er genaue Gewichte erhalten wollen. Davon vor Ort jeweils ein gewisser «Workflow» bestehe, frage er die Passagiere nach deren Gewicht und trage dieses ein. Er könne sich nicht mehr daran erinnern, dass er nach dem Unfall einem Anästhesisten sein Eigengewicht mit 85 kg (statt 83 kg) angegeben habe; es sei jedoch so, dass er jeweils 85 kg gewogen, aber im letzten Halbjahr (vor dem Unfall) mehr Sport getrieben und dadurch abgenommen habe. Es sei richtig, dass er das Flugzeug vor dem Start noch mit 65 Litern Benzin betankt und (insgesamt) 85 Liter mit einem Gewicht von 61 kg in das Formular «Weight and Balance» eingetragen habe. Er sei davon ausgegangen, dass der Tank noch 20 Liter enthalten habe. Mit dem Vorhalt konfrontiert, dass der Tank unbeschadet geborgen und 90 Liter mit einem Gewicht von 64.8 kg enthalten habe, erklärte der Beschuldigte, er habe die Resttreibstoffmenge aufgrund der Anzeige geschätzt. Seiner Meinung nach sei das Flugzeug abgestürzt, weil er in einer Konfiguration gestartet sei, diese zu erkennen, er aber keine Chance gehabt

- 14 - habe; d.h. dass er mit einem Gewicht bzw. mit falschen Gewichten und einem Schwerpunkt ausserhalb der Limiten sowie mit einer zu geringen Leistung des Propellers gestartet sei (BA pag. 13.0.9 ff.; 13.0.64 ff.).

Anlässlich der Hauptverhandlung bestätigte der Beschuldigte im Wesentlichen seine bisherigen Aussagen. In Bezug auf die Gewichtsbestimmung ergänzte er, dass er sich bei Frauen angewöhnt habe, die Frage nach dem Körpergewicht zwei, drei Meter abseits von anderen Personen zu stellen. Der Beschuldigte wiederholte, sich bei der Berechnung des Startgewichtes und des Schwerpunktes auf die ihm angegebenen Gewichte verlassen und genau diese Zahlen eingetragen zu haben. Toleranzkilogramme oder sonstige Zuschläge für Kleider, Schuhe etc. habe er nicht – auch nicht gedanklich – miteinberechnet. Die Gewichtsangabe von B. (85 kg statt 105 kg) habe er nicht hinterfragt, sondern so

entgegengenommen. Auf Vorhalt des Formulars «Weight and Balance» stimmte der Beschuldigte dem Umstand zu, dass durch die von ihm eingegebenen Gewichts- und Treibstoffangaben der Grenzwert bezüglich der Schwerpunktlage beinahe erreicht gewesen sei. Dies habe ihm gezeigt, dass er noch in den Limiten gewesen sei und gewichtsmässig gegen oben über Reserven verfügt habe. Angesprochen darauf, ob ihm bei der Sitzverteilung der Passagiere bewusst gewesen sei, dass die Abflugmasse schon nahe am Maximum des zulässigen Startgewichts zu liegen gekommen sei, erklärte der Beschuldigte, die Berechnung selber erstellt und verifiziert zu haben, dass er in dieser Konfiguration und Sitzverteilung habe starten können. Auf Nachfrage bestätigte er, dass ihm das Excel (gemeint Formular «Weight and Balance») in Bezug auf den relativ hohen Wert der Abflugmasse bewusst gewesen sei. Er halte die Feststellung der SUST für möglich, dass der hinten und ausserhalb der AFM-Limiten liegende Schwerpunkt aufgrund der verminderten Längsstabilität die Situation verschärft und zum Unfall beigetragen habe. Dass es eine Hecklastigkeit gegeben habe, sei klar. Während des rund einminütigen Fluges habe er jedoch nicht an eine Überlast des Flugzeugs gedacht, zumal er aufgrund der Erhebung der Gewichte überzeugt gewesen sei, innerhalb der Limiten gewesen und nicht zu schwer geflogen zu sein. Er habe nicht gewusst, dass am besagten Tag auf dem Flugfeld Z. eine Waage zum Wägen der Passagiere zur Verfügung gestanden wäre. Diesbezüglich sei er auch nie bei der Umschulung (durch den Zeugen I.) instruiert worden. Wenn seine Berechnungen innerhalb der Limiten lägen, würde er auch heute noch in dieser Konfiguration starten und die drei Passagiere genau gleich platzieren (TPF pag. 9.731.8-11, 15).

### **E. 2.7.3**

Als Auskunftsperson durch die Bundesanwaltschaft befragt, führte G. aus, jeder Einzelne sei nach seinem Gewicht gefragt worden. Er habe dem Be-

- 15 - schuldigten ein Gewicht zwischen 87 und 90 kg angegeben. Es stimme nicht, dass er – wie vom Beschuldigten behauptet – ein Gewicht von nur 75 kg genannt habe. Nach seiner Einschätzung habe das Körpergewicht von B. 90 bis 100 kg, jenes von H. ca. 60 kg betragen. Er wisse nicht mehr, ob der Beschuldigte ihn mehr als einmal nach dem Gewicht gefragt und ihm erkläre habe, was falsch berechnete Last- und/oder Schwerpunkte für Konsequenzen haben könnten. Auch wisse er nicht mehr, ob der Beschuldigte bewusst gesagt habe, er brauche das Gewicht für die Sitzverteilung. Er wisse nur noch, dass der Beschuldigte gesagt habe, er (G.) solle hinten links sitzen, weil B. schwerer gewesen sei als er. Für ihn (G.) sei es logisch gewesen, dass er wegen der Gewichtsverteilung hinten links sitzen würde. Das Gewicht des Flugzeugs sei «sicher am Limit» gewesen (BA pag. 12.2.5 ff.).

### **E. 2.7.4**

B. gab anlässlich der Einvernahme als Auskunftsperson bei der Bundesanwaltschaft zu Protokoll, man habe bei der Anmeldung zum Rundflug (u.a.) das Gewicht angeben müssen. Vor dem Flug sei geklärt worden, wer vorne und wer hinten sitzen werde; die Verstorbene (H.) habe vorne sitzen wollen. Er wisse jedoch nicht mehr, ob der Beschuldigte, der andere Pilot (M.) oder ein Flugbetreiber ihn nach dem Gewicht gefragt habe. Sein Gewicht habe er mit 100 kg angegeben, wobei dieses je nach Jahreszeit zwischen 102 und 105 kg variere. Ob der Beschuldigte bewusst gesagt habe, dass er das Gewicht für die Sitzverteilung haben müsse, könne er nicht mehr sagen. Er wisse auch nicht mehr, ob ihm der

Beschuldigte über die Konsequenzen falsch berechneter Last- und/oder Schwerpunkte etwas erklärt habe oder sich das Gewicht habe rückbestätigen lassen und hierfür mit dem Finger auf ihn gezeigt habe. Es könne aber nicht sein, dass er – wie vom Beschuldigten behauptet – 85 kg angegeben habe. Er wisse sein Gewicht, er wiege 100 kg, manchmal auch darüber. Dieses Gewicht gebe er seit Jahren an, wenn man ihn nach seinem Gewicht frage. Bei der SUST-Untersuchung habe er 105 kg angegeben. Nach seiner Einschätzung habe G. damals 85-88 kg gewogen, H. zwischen 55 und 60 kg. H. habe den Wunsch geäußert, vorne sitzen zu dürfen und diesem Wunsch sei entsprochen worden (BA pag. 12.3.5 ff.).

#### **E. 2.7.5**

I. wurde sowohl im Vorverfahren als auch anlässlich der Hauptverhandlung als Zeuge befragt. Der Zeuge bestätigte, mit dem Beschuldigten am 9., 14. und 30. Juni 2010 als Class Rating Instructor die Einweisung auf das Flugzeugmuster Robin DR 400/180 R vorgenommen zu haben. Nach Auffassung des Zeugen sei das Leistungsvermögen des Beschuldigten durchschnittlich bis überdurchschnittlich gewesen und er würde diesen als guten, fähigen und seriösen Piloten auf diesem Flugzeugmuster bezeichnen. Er habe mit dem Beschuldigten im Februar 2018 über den Unfall gesprochen. Es sei die Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Gewichten der Passagiere und je-

- 16 - nen, die dem Beschuldigten (von den Passagieren) genannt wurden, thematisiert worden. Man habe die Lehre daraus gezogen, die Passagiere künftig zu wägen, wenn das Maximum des zulässigen Startgewichts beinahe erreicht sei oder Zweifel an den wahrheitsgemässen Angaben der Passagiere bestünden. Im August 2016 habe es eine Waage zum Wägen der Passagiere auf dem Flugfeld Z. gegeben, wobei diese primär für Segelflugzeuge, aber auch für Motorflugzeuge verfügbar gewesen sei. Grundsätzlich werde den (Gewichts-)Angaben der Passagiere geglaubt. Er selber fliege seit ca. 50 Jahren und habe im Jahre 2018 das erste Mal überhaupt einen Passagier gewogen. Zuvor habe dies nicht zum (üblichen) Prozedere gehört. Bei der Segelfluggruppe Z. sei es seit dem Unfallereignis Usus, bei zweifelhaften Gewichtsangaben der Gäste, bei Erreichen der Nähe des zulässigen Startgewichts oder bei schwierigen meteorologischen Bedingungen die Passagiere zu wägen (BA pag. 14.4.5 ff.; TPF pag. 9.761.4 ff.).

#### **E. 2.7.6**

Die bisherigen Darlegungen führen zu folgendem Zwischenfazit: Durch die Berechnungen der SUST ist erstellt, dass das Flugzeug bei einer maximal erlaubten Abflugmasse von 1'000 kg zu schwer war und einen hecklastigen Schwerpunkt aufwies: Tatsächlich befand sich die Abflugmasse bei rund 1'005 kg (606.1 kg Leermasse N., 85 kg Gewicht Pilot [Beschuldigte], 56 kg Gewicht verstorbene H., 193 kg Gewichte B. und G. auf hinteren Sitzen, 65 kg Betankung mit 90 Litern Flugbenzin) und damit 5.1 kg über der höchstzulässigen Abflugmasse (Maximum Take-Off Mass – MTOM). Das Gesamtmoment lag bei 589 mkg. Der hintere Grenzwert der Schwerpunktlage betrug bei einer Masse von 1'005 kg rund 567 mkg (BA pag. 11.1.12, 15, 24). Demgegenüber ging der Beschuldigte von einer Abflugmasse von lediglich 966 kg aus. Gestützt auf die Aussagen des Beschuldigten und die Untersuchungen der SUST ist die Differenz von insgesamt 38 kg wie folgt zu erklären: Der Beschuldigte trug in das Excel-Formular «Weight and Balance» für sich selber ein Gewicht von 83 kg und für G. und B. von zusammen 160 kg ein. Tatsächlich wog er zum Unfallzeitpunkt 85 kg (plus 2 kg [BA pag. 11.2.15]); G. 88 kg und

B. 105 kg (zusammen plus 33 kg). Für die Treibstoffmenge bemass er 61 kg für 85 Liter. Tatsächlich betrug die Treibstoffmenge beim Start mindestens 90 Liter, was einem Gewicht von mindestens 64.8 kg entsprach (plus mind. 3.8 kg). Der vom Beschuldigten nicht erkannte hecklastige, ausserhalb der Limiten liegende Schwerpunkt ist dadurch zu erklären, dass er die Passagierin H. (56 kg) auf deren Wunsch vorne und die beiden schwereren Passagiere G. und B., bei welchen er fälschlicherweise ein um 33 kg zu tiefes Gewicht für die Schwerpunktberechnung verwendete, hinten platzierte. In Übereinstimmung mit den Feststellungen der SUST ist beweismässig erstellt, dass die Masse und der Schwerpunkt des Flugzeuges

- 17 - zum Zeitpunkt des Starts ausserhalb der gemäss Luftfahrzeughandbuch (AFM) maximal zulässigen Grenzen lagen. Die zu hohe Abflugmasse und der hecklastige Schwerpunkt sowie die diesen Berechnungen zugrundeliegenden, tatsächlichen Gewichte werden vom Beschuldigten nicht bestritten und gelten als belegt.

## **E. 2.8**

Damit stellt sich die Frage, ob der Beschuldigte bei der Bestimmung der Abflugmasse (Startgewicht) und der Berechnung des Schwerpunktes pflichtwidrig unvorsichtig handelte.

### **E. 2.8.1**

Der Beschuldigte war als «pilot in command» des Kleinflugzeuges N. verpflichtet, sich mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Es oblag seiner alleinigen Verantwortung, das maximale Ladegewicht des Flugzeugs korrekt zu ermitteln. Die in E. 2.6 aufgeführten Regelungen zur Bestimmung des Gewichts und der Schwerpunktlage sind diesbezüglich klar und unmissverständlich (statt vieler: «In no case shall the mass at the start of take-off exceed the maximum take-off mass» bzw. «During any phase of operation, the loading, the mass and, except for balloons, the centre of gravity (CG) position of the aircraft shall comply with any limitation specified in the AFM, or equivalent document.»). Allerdings ist diesen Bestimmungen nicht zu entnehmen, wie bzw. nach welcher Methode der verantwortliche Pilot die Abflugmasse zu bestimmen und sicherzustellen hat, dass der Schwerpunkt innerhalb der Limiten zu liegen kommt. Vorliegend erfragte der Beschuldigte die Gewichte der Passagiere und liess sich die ihm genannten Angaben rückbestätigen. Gemäss Verteidigung entspreche diese Methode der Gewichtsbestimmung der gängigen Praxis im Bereich der «non-commercial complex»-Fliegerei (TPF pag. 9.721.22 und 41). Die von der Verteidigung angerufene EASA-Part-NCC der EU-Verordnung Nr. 965/2012 (nachfolgend: EASA-NCC-Verordnung) gelangt vorliegend nicht zur Anwendung, da es sich bei der N. gerade nicht um einen nichtgewerblichen Betrieb eines komplexen Luftfahrzeuges handelte. Selbst wenn die in der EASA-NCC-Verordnung genannten drei Varianten der Gewichtsbestimmung zum Vergleich herangezogen würden (vgl. NCC.POL.105 lit. d Ziff. 1 bis 3 und lit. e, Ziff. 1 Table 2), liesse sich nichts zu Gunsten des Beschuldigten ableiten: Vielmehr schreibt die Verordnung bei einem Flugzeug mit einer Besatzung mit weniger als 10 Passagieren (Variante Ziff. 3) vor, dass zu jeder Gewichtsangabe von Passagieren «a predetermined mass to account for hand baggage and clothing» zu addieren ist. Gemäss Aussagen des Beschuldigten trug er ausschliesslich und exakt die Gewichtsangaben, die ihm genannt worden seien, ins Formular «Weight

- 18 - and Balance» ein. Dabei berechnete er weder Toleranzmargen für Kleider oder anderweitige Abweichungen ein. Diese Vorgehensweise entspricht nicht dem Wortlaut der Verordnung. Was die Gewichtsbestimmung nach Standardmassen (Variante Ziff. 2) anbelangt, so sieht die EASA-NCC- Verordnung bei einem Luftfahrzeug mit 1-5 Sitzplätzen ein Standardgewicht von 104 kg für einen männlichen Passagier und 86 kg für einen weiblichen Passagier vor. Dies erhellt, dass im Falle der Unglücksmaschine N. bei der Wahl dieser Methode maximal drei Erwachsene (Pilot inklusive) hätten fliegen dürfen. Schliesslich nennt die Verordnung (Variante Ziff. 1) das Wägen («actual weighing»). Die Wahl dieser für den Beschuldigten wohl sichersten Methode wäre am Unfalltag explizit möglich gewesen, da auf dem Flugfeld Z. eine (Personen-)Waage zur Verfügung stand. Unabhängig davon, für welche Methode sich der Beschuldigte für die Bestimmung der Abflugmasse entschied, entband ihn dies nicht von der elementaren Pflicht, unter keinen Umständen mit einer Beladung über dem Maximalgewicht und einer ausserhalb der Limiten befindenden Schwerpunktlaste zu starten. Der Beschuldigte verliess sich, ohne sich weiterführende und kritische Gedanken zu machen, auf die Gewichtsangaben der Passagiere. Er sah keine Anhaltspunkte, die Gewichtsangaben zu hinterfragen und berechnete keine Toleranzkilogramme für Kleider, Schuhe oder anderweitige Abweichungen ein. Stattdessen trug er gemäss eigenen Aussagen bewusst und ausschliesslich die ihm von den Passagieren genannten Gewichte ins Formular «Weight and Balance» ein. Dabei sei ihm der relativ hohe Wert der Abflugmasse gemäss Excel-Formular bewusst gewesen. Diese letzte Aussage erstaunt: Seine übrigen Angaben lassen eindeutig den Schluss zu, dass er seinen Entscheid, zu fliegen, ausschliesslich auf das «Go» im Excel-Formular «Weight and Balance» abstützte, ohne sich mit diesem Ergebnis situationsadäquat auseinandergesetzt zu haben. Bei einer sorgfältigen Prüfung desselben hätte er nämlich nicht nur festgestellt, dass die maximale Abflugmasse und die Grenze der Schwerpunktslimite beinahe erreicht waren, sondern er wäre bei diesem knappen Resultat verpflichtet gewesen, seine Berechnungen zu überprüfen, kritisch zu hinterfragen und allenfalls Toleranzmargen einzuberechnen, die Personen auf die Waage zu stellen oder im Zweifelsfalle nicht zu starten. Diesbezüglich hielt bereits die SUST im Schlussbericht fest, dass bei einem grenzwertigen Resultat ein Pilot gut beraten sei, sich über die Genauigkeit der zugrundeliegenden Massenangaben seitens der Insassen sowie der Luftfahrzeugmasse Gedanken zu machen und gegebenenfalls daraus Schlüsse zu ziehen (BA pag. 11.1.22). Derart kritische Überlegungen stellte der Beschuldigte nicht an.

- 19 - Weiter ist erstellt, dass einzig das Gewicht der verstorbenen Passagierin H. korrekt bestimmt war. Diesbezüglich erklärte der Beschuldigte, er habe H. abseits der anderen Passagiere nach ihrem Gewicht gefragt, was er bei weiblichen Personen immer so handhabte. Dieses Vorgehen irritiert: Zunächst scheint es nicht konsequent, eine derartige Praxis nur bei weiblichen Passagieren anzuwenden und nicht jeden einzelnen Passagier «unter vier Augen» nach dem Gewicht zu fragen – und zwar unabhängig vom Geschlecht. Selbst die Verteidigung brachte vor, es entspreche der allgemeinen Lebenserfahrung, dass Personen ihr Gewicht zu tief angeben bzw. nach unten korrigieren (TPF pag. 9.721.25). Namentlich beim Passagier B. wäre ein diskretes Erfragen des Gewichts angezeigt gewesen, da bei ihm eine nachträgliche Gewichtsabweichung von 20 kg festgestellt wurde. Bei der Festlegung seines eigenen Gewichts und jenes des Treibstoffs verliess sich der Beschuldigte zudem auf Schätzungen. Diese scheinen mit einer Abweichung von insgesamt 6 kg zwar eher unbedeutend; in der Luftfahrt können aber auch kleine Fehler in der Kombination mit weiteren Faktoren gravierende Auswirkungen haben. Dies gilt umso mehr

bei einem Kleinflugzeug, bei welchem mit einer Belegung von vier Insassen die Limiten selbst bei durchschnittlichen Passagiergewichten rasch überschritten sind. Der Beschuldigte wäre deshalb gehalten gewesen, von konservativen Schätzungen auszugehen und angemessene, grosszügige Toleranzwerte miteinzuberechnen – und zwar nicht nur bei der Festlegung seines eigenen Gewichts (inkl. Kleider, Schuhe etc.) und jenem der Treibstoffmenge, sondern auch für die Gewichtsbestimmung aller in seiner Obhut stehenden Passagiere. Dem Beschuldigten ist daher auch in diesem Kontext insgesamt vorzuwerfen, den hier im Vordergrund stehenden sicherheitsrelevanten Aspekten der Luftfahrt ungenügend Rechnung getragen zu haben. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Beschuldigte als «pilot in command» gehalten gewesen wäre, die Gewichte der Passagiere entweder exakt zu bestimmen (Waage) oder dann kritisch zu hinterfragen und zu überprüfen (mittels Klärung «unter vier Augen», angemessene Schätzung, Hinzurechnen von Toleranzwerten, Infrage-Stellen des grenzwertigen Resultats des Excel-Formulars «Weight and Balance»). Dies wäre für den Beschuldigten ohne weiteres möglich gewesen, zumal keine zeitliche Dringlichkeit bestand: Die ihm obliegenden Pflichten im Zusammenhang mit der Bestimmung der Abflugmasse gehörten zur Flugvorbereitung und waren «am Boden» auszuführen. Seine Erklärungen, es hätte auf dem Flugfeld Z. ein «gewisser Workflow» bestanden (BA pag. 13.0.21) und er habe die «Weight and Balance» «im C-Büro nochmals schnell nachgeschaut» (TPF pag. 9.521.29) geben zu erkennen, dass er diesem essentiellen Teil der Flugvorbereitung auch in zeitlicher Hinsicht zu wenig Aufmerksamkeit schenkte.

- 20 -

### **E. 2.8.2**

In Bezug auf den hecklastigen Schwerpunkt bleibt Folgendes zu ergänzen: Unbestritten und erstellt ist, dass die Verstorbene H. den Wunsch geäussert hatte, vorne neben dem Beschuldigten sitzen zu dürfen. Der Beschuldigte erklärte, diesem Wunsch nur deshalb entsprochen zu haben, nachdem ihm das Formular «Weight and Balance» angezeigt habe, dass dies möglich sei. Erneut verliess er sich ausschliesslich auf das Resultat des Excel-Formulars. Obwohl die Schwerpunktlage knapp an der Grenze des zulässigen Bereiches (Envelope) zu liegen kam, platzierte er die beiden schwereren männlichen Passagiere G. und B. hinten; die leichtere Passagierin H. vorne neben den Pilotensitz. Dass diese Sitzplatzverteilung – unabhängig der vom Beschuldigten unsorgfältig errechneten Abflugmasse (vgl. E. 2.8.1) – problematisch war, gab der Beschuldigte bereits im Rahmen der Untersuchung der SUST zu verstehen («Bemerkung des PIC, dass er die Frau lieber hinten gehabt hätte, jedoch gemäss Berechnung auch vorne möglich.» [TPF pag. 9.521.29]). Trotz diesem berechtigten Zweifel unterliess es der Beschuldigte, das grenzwertige Ergebnis des Excel-Formulars kritisch zu hinterfragen. Hätte er H. hinten platziert und B. oder G. vorne, wäre die Hecklastigkeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit abgemindert worden. Dass die Beladung des Flugzeuges einen hecklastigen Schwerpunkt zeigte und ausserhalb des zulässigen Bereiches bzw. der hintersten zulässigen Schwerpunktlage lag, wird auch vom Beschuldigten bzw. seiner Verteidigung nicht bestritten (BA pag. 11.1.22, 25; TPF pag. 9.721.20, 35 f.; Privatgutachten Dr. J., TPF pag. 9.521.54). Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug nicht in riskanter Weise so betreiben, dass dabei Menschenleben gefährdet werden. Aufgrund der unzweckmässigen, nicht auf Sicherheit bedachten Sitzplatzverteilung schuf der Beschuldigte eine für sämtliche Passagiere gefährliche Situation, welche sich in der Folge auch verwirklichte. Im Ergebnis ist dem Beschuldigten

auch in Bezug auf die von ihm gewählte Sitzplatzverteilung und der damit verbundenen verstärkten Hecklastigkeit des Kleinflugzeugs ein sorgfaltpflichtwidriges Handeln vorzuwerfen.

### **E. 2.8.3**

Nach dem Gesagten ist erstellt, dass der Beschuldigte, indem er den Umstand der Überlast und des hecklastigen Schwerpunktes pflichtwidrig unvorsorgfältig nicht erkannte bzw. nicht berücksichtigte und trotzdem startete, die in E. 2.6 erwähnten anerkannten Regeln der Luftfahrt verletzte.

### **E. 2.9**

Nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung ist es vorhersehbar, dass Überlast und ein hecklastiger, ausserhalb der Limiten liegender Schwerpunkt zu einem Absturz eines Kleinflugzeugs und

- 21 - zum Tod einer Passagierin führen kann. Der Einwand der Verteidigung, wonach ein Drei- oder Vierpunktegurt die schweren Verletzungen von H. eventuell hätten verhindern (und ihr das Leben retten) können, vermag den rechtserheblichen Kausalzusammenhang nicht zu unterbrechen: Es liegen zunächst keine ganz aussergewöhnlichen Umstände vor, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste (BGE 131 IV 145 E. 5.3). Sodann entsprachen sowohl das Flugzeug als solches und insbesondere auch die Sicherheitsgurte (Schulter- und Beckengurt) den damaligen betrieblichen Vorschriften (vgl. E. 2.4.3). Beim Sitzplatz von H. handelte es sich nicht um einen «flight crew seat», weshalb gemäss EASA-NCO-Verordnung IDE.A.140 kein Schultergurt notwendig war (vgl. auch Auskunftserteilung SUST; TPF pag. 9.255.1.36). Die Vorhersehbarkeit des Flugzeugabsturzes mit Todesfolge ist damit erstellt.

### **E. 2.10**

Schliesslich ist auch die Vermeidbarkeit des eingetretenen Erfolgs bei pflichtgemäsem Verhalten des Beschuldigten zu bejahen. Bei einer korrekten Bemessung der Abflugmasse und des Schwerpunkts des Kleinflugzeugs wäre der Absturz und dessen Folgen zu vermeiden gewesen. Der Beschuldigte brachte selber vor, er wäre nicht gestartet, hätte er die tatsächliche Abflugmasse gekannt. Dabei wäre es für den Beschuldigten ein Leichtes gewesen, die Gewichte der Passagiere korrekt zu ermitteln (vgl. E. 2.8.1), entsprechend die Schwerpunktlage richtig zu berechnen und mit einer sicherheitsbedachten Sitzplatzverteilung den hecklastigen Schwerpunkt zumindest abzumildern. Gemäss Feststellungen der SUST führte die hecklastige Schwerpunktlage des Flugzeuges im Flug grundsätzlich zu einem erhöhten Anstellwinkel respektive zu einem höheren Gesamtwiderstand bei einer reduzierten statischen Längsstabilität (longitudinal static stability). Beim Rotieren in die Steigfluglage bedurfte es daher kleinerer Höhenruderausschläge für Änderungen des Längsneigungswinkels. Der unmittelbar nach dem Abheben beobachtete hohe Anstellwinkel weist gemäss SUST darauf hin, dass diesem Umstand zu wenig Rechnung getragen wurde. Der hinten und ausserhalb der AFM-Limiten liegende Schwerpunkt verschärfte aufgrund der verminderten Längsstabilität die Situation und trug zum Unfall bei (BA pag. 11.1.22). Dass die SUST die hecklastige Schwerpunktlage als beitragenden Faktor zum Unfall bezeichnete (BA pag. 11.1.25) und eine damit verbundene Überrotation als Folge des zu hohen Gewichts der hinteren Passagiere erachtete (BA pag. 11.1.22), bestätigt die Vermeidbarkeit des Unfalls und wird im Übrigen auch von der Verteidigung nicht gänzlich in Abrede gestellt (vgl. TPF pag.

9.721.28; 9.721.35; 9.721.38).

- 22 -

### **E. 2.11**

Als Ergebnis steht fest, dass der Beschuldigte durch sein sorgfaltswidriges Verhalten den Tod von H. 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 mit einer Busse von Fr. 7'000.– zu bestrafen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 16 Tagen.

### **E. 3.1**

Nach Art. 237 Ziff. 2 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr – namentlich in der Luft – 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). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/CONINX, Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N 10; FIOLKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2018, N 18 zu Art. 237 StGB). Der Erfolg besteht in der konkreten Gefährdung von Leib und Leben mindestens eines Menschen. Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthafte Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung von Personen kommt. Das Bundesgericht verlangt indes kein Höchstmass an Gefährdung, also das Ausbleiben des Erfolgs wegen eines «ausserordentlichen Glücksfalls», sondern lässt es genügen, dass das durch die Störung entstandene Risiko gemeistert werden konnte «und hinterher nicht eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit der Katastrophe festgestellt werden kann». 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).

### **E. 3.2**

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, durch die oben thematisierte Verletzung anerkannter Regeln der Luftfahrt fahrlässig den öffentlichen Verkehr gestört und dadurch bewirkt zu haben, dass beim Absturz des Kleinflugzeuges Leib und Leben der Passagiere H., B. und G. in Gefahr gebracht worden sei.

- 23 -

### **E. 3.3**

Das Flugzeug befand sich im öffentlichen Verkehr zugänglichen Luftraum, bevor es abgestürzt ist (vgl. Art. 1 Abs. 1 LFG; BGE 105 IV 41 E. 2a). Der Einwand des Verteidigers, dass es sich beim Flugfeld Z. um ein privates Flugfeld handelt (TPF pag. 9.721.5 und 42), ist insofern unerheblich, als dass auch ein privates Flugfeld unter den öffentlichen Verkehr fällt, wenn es einem unbestimmbaren Benutzerkreis für den

Flugverkehr zur Verfügung steht (BGE 102 IV 26, Regeste). Ob dies für das Flugfeld Z. der Fall ist, kann jedoch offengelassen werden, da sich der Unfall nicht auf dem Flugfeld selbst, sondern 1 km nordöstlich davon entfernt, nach einem knapp 1'400 Meter langen Flugverlauf, ereignete (BA pag. 11.1.9).

### **E. 3.4**

Bei den drei Passagieren handelte es sich um Verkehrsteilnehmer. Dass die Passagiere durch den Absturz an Leib und Leben konkret gefährdet wurden, ist offenkundig. Die Gefährdung verwirklichte sich. Die beiden Passagiere B. und G. erlitten erhebliche Verletzungen; H. erlag 11 Tage nach dem Ereignis ihren schweren Verletzungen (BA pag. 11.1.9; 12.2.13; 12.3.14 f.).

### **E. 3.5**

Der Beschuldigte führte diese Gefahr pflichtwidrig unsorgfältig herbei, indem er im Rahmen der Flugvorbereitung die der Sicherheit dienenden Regeln zur Bestimmung der maximal zulässigen Abflugmasse (bzw. des Startgewichts) und des korrekten, zulässigen Schwerpunktes verletzte und dadurch den Absturz des Kleinflugzeuges verursachte (vgl. E. 2.8 - 2.10). Damit störte er fahrlässig den öffentlichen Verkehr.

### **E. 3.6**

Art. 237 Ziff. 2 StGB tritt vorliegend in Idealkonkurrenz mit Art. 117 StGB, da neben dem verstorbenen Opfer andere Personen, namentlich die Passagiere B. und G., konkret gefährdet wurden (vgl. BGE 134 IV 255 E. 10.1).

### **E. 3.7**

Der Beschuldigte ist demnach der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB schuldig zu sprechen. 4. Weitere Sorgfaltspflichtverletzungen

## **E. 4**

Die Kosten des Verfahrens in der Höhe von Fr. 29'288.40 (Fr. 1'700.– Gebühren und Fr. 27'588.40 Auslagen) seien A. aufzuerlegen.

### **E. 4.1**

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten weitere Sorgfaltspflichtverletzungen vor: Namentlich habe er die Startrollstrecke falsch berechnet, eine unzweckmässige Starttechnik gewählt und die Fluglage mangelhaft korrigiert.

### **E. 4.2**

Gestützt auf das Beweisergebnis ist für das Gericht erstellt, dass der Beschuldigte im Rahmen der Flugvorbereitung pflichtwidrig handelte und die

- 24 - dabei von ihm begangenen Sorgfaltspflichtverletzungen ursächlich für den Absturz des Kleinflugzeuges, den Tod von H. und die Gefährdung bzw. Verletzung der Passagiere G. und B. waren. Die von der Bundesanwaltschaft in der Anklage zusätzlich erhobenen möglichen Pflichtverletzungen stellen überwiegend nachvollziehbare Folgen der beweismässig erstellen und vom Beschuldigten verursachten Überlast und Hecklastigkeit des Flugzeuges dar, so etwa die angeblich mangelhafte Fluglage nach dem Abheben. Infolgedessen kann zu Gunsten des Beschuldigten die Prüfung der Verletzung weiterer angeklagter Sorgfaltspflichten unterbleiben. 5. Strafzumessung

## **E. 5**

Allfällige Zivilforderungen seien auf den Zivilweg zu verweisen.

### **E. 5.1**

Am 1. Januar 2018 ist das neue Sanktionenrecht in Kraft getreten. Unter Berücksichtigung des strafrechtlichen Rückwirkungsverbots gilt das zum Tatzeitpunkt in Kraft gewesene Recht (Art. 2 Abs. 1 StGB), es sei denn, das neue Recht ist für den Täter das mildere (Art. 2 Abs. 2 StGB). Letzteres trifft in concreto nicht zu.

#### **E. 5.2.1**

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 136 IV 55 E. 5.6, 134 IV 17 E. 2.1 mit Hinweisen). Bei Fahrlässigkeitsdelikten ist das Mass der Pflichtwidrigkeit ein gewichtiger Strafzumessungsumstand. Dabei ist in Betracht zu ziehen, wie eklatant bzw. drastisch der Täter gegen die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verstossen hat: Gleichgültiges, leichtfertiges oder rücksichtsloses Verhalten wiegt offenkundig schwerer als blosser Unachtsamkeit oder eine Fehlreaktion, wie sie jedermann gelegentlich unterlaufen kann. Der Grad des Sorgfaltsverstosses hängt dabei, wie die Fahrlässigkeit überhaupt (vgl. Art. 12 Abs. 3 Satz 2 StGB), nicht nur von den äusseren Umständen, sondern auch von den persönlichen Fähigkeiten des Täters ab. Das

- 25 - Verschulden ist umso grösser, je leichter es für ihn gewesen wäre, die Rechtsgutsverletzung zu vermeiden WIPRÄCHTIGER/KELLER, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, N 118 zu Art. 47 StGB; STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, AT II, 2. Aufl. 2006, § 6 N 28 ff.).

#### **E. 5.2.2**

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 und erhöht sie angemessen. Es darf jedoch das Höchstmass der angedrohten Strafe nicht um mehr als die Hälfte erhöhen. Dabei ist es an das gesetzliche Höchstmass der Straftat gebunden (Art. 49 Abs. 1 StGB). Bei der Bildung der Gesamtstrafe nach dem Asperationsprinzip (Art. 49 Abs. 1 StGB) ist nach der Rechtsprechung vorab der Strafrahmen für die schwerste Straftat zu bestimmen und alsdann die Einsatzstrafe für die schwerste Tat innerhalb dieses Strafrahmens festzusetzen. Schliesslich ist die Einsatzstrafe unter Einbezug der anderen Straftaten in Anwendung des Asperationsprinzips angemessen zu erhöhen. Das Gericht hat mithin in einem ersten Schritt, unter Einbezug aller strafehöhenden und strafmindernden Umstände, gedanklich die Einsatzstrafe für das schwerste Delikt festzulegen. In einem zweiten Schritt hat es diese Einsatzstrafe unter Einbezug der anderen Straftaten zu einer Gesamtstrafe zu erhöhen, wobei es ebenfalls den jeweiligen Umständen Rechnung zu tragen hat (Urteile des Bundesgerichts 6B\_405/2011

und 6B\_406/2011 vom 24. Januar 2012 E. 5.4; 6B\_1048/2010 vom 6. Juni 2011 E. 3.1). Nach der Praxis des Bundesgerichts sind namentlich das Verhältnis der einzelnen Taten untereinander, ihr Zusammenhang, ihre grössere oder geringere Selbstständigkeit sowie die Gleichheit oder Verschiedenheit der verletzten Rechtsgüter und Begehungsweisen zu berücksichtigen. Der Gesamtschuldbeitrag des einzelnen Delikts ist dabei geringer zu veranschlagen, wenn die Delikte zeitlich, sachlich und situativ in einem engen Zusammenhang stehen (Urteile des Bundesgerichts 6B\_274/2013 vom 5. September 2013 E. 1.3.1; 6B\_323/2010 vom 23. Juni 2010 E. 3.2).

### **E. 5.3**

**Strafrahmen** Der Beschuldigte wird der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB) und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Abs. 1 StGB) schuldig gesprochen. Die Strafdrohung lautet bei beiden Straftatbeständen auf Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren oder Geldstrafe von bis zu 360 Tagessätzen (vgl. Art. 34 Abs. 1 aStGB). Der Strafrahmen erhöht

- 26 - sich daher auf 4 ½ Jahre Freiheitsstrafe. Eine Geldstrafe darf in jedem Fall 360 Tagessätze nicht übersteigen.

### **E. 5.4**

**Tatkomponente** Zur objektiven Tatschwere ist festzuhalten, dass der Beschuldigte im Rahmen der Flugvorbereitung für die Sicherheit essentielle Regeln der Luftfahrt missachtet hat, indem er bei der Gewichtsbestimmung der Passagiere und damit bei der Festlegung der effektiven Abflugmasse sowie bei der Berechnung des Schwerpunktes mangelhaft bzw. nicht mit einer situationsadäquaten Sorgfalt vorging. Dadurch verursachte er den Absturz des Kleinflugzeuges und bewirkte den Tod der Passagierin H. Durch sein Fehlverhalten gefährdete er zudem die Passagiere B. und G., wobei sich die Gefahr des Absturzes tatsächlich realisierte und die Vorgenannten körperlich zu Schaden kamen. Dass der Beschuldigte und die beiden Mitfliegenden den Absturz überlebten, ist eher einem glücklichen Zufall zu verdanken. Als verantwortlicher Kommandant des Luftfahrzeuges oblag ihm die Garantenstellung für die Passagiere H., B. und G. (vgl. WIPRÄCHTIGER/KELLER, a.a.O., N 119 zu Art. 47 StGB). Es kann hingegen nicht gesagt werden, dass er das Risiko eines Absturzes mit Todes- und Verletzungsfolgen in gleichgültiger, leichtfertiger oder gar rücksichtsloser Art und Weise eingegangen wäre. Nichtsdestotrotz ist gerade in der Luftfahrt jegliche Unachtsamkeit zu vermeiden, da sie – wie vorliegend – schwerwiegende Folgen zeitigen kann. In Bezug auf die subjektive Tatschwere bleibt festzuhalten, dass es dem Beschuldigten durchaus möglich gewesen wäre, die hier interessierende Sorgfaltspflicht einzuhalten: So hätte er die drei Passagiere wägen und/oder einen angemessenen Toleranzwert für die mündlich erfragten Gewichtsangaben (inkl. Kleider) hinzurechnen und als Folge davon die Passagiere im Kleinflugzeug entsprechend platzieren bzw. gar nicht erst mit den drei Passagieren starten können. Die grenzwertigen Resultate betreffend Startgewicht und hecklastigem Schwerpunkt in der «Weight and Balance»-Tabelle hätten beim Beschuldigten Zweifel oder mindestens gesunde Skepsis an der Genauigkeit der Gewichtsangaben der Passagiere sowie der Abflugmasse hervorrufen sollen. Für den Beschuldigten bestand kein zeitlicher Druck, da es sich um Abklärungen im Rahmen der Flugvorbereitung handelte, die vom «pilot in command» am Boden vorzunehmen sind. Gesamthaft betrachtet ist von einem nicht unerheblichen Tatverschulden auszugehen.

- 27 - In Anbetracht dessen und unter Berücksichtigung der erwähnten Strafzumessungsgründe scheint angemessen, die (hypothetische) Einsatzstrafe für die vorliegend schwerste Tat, die fahrlässige Tötung, auf 70 Tagessätze festzulegen und zufolge des zusätzlichen Schuldspruches wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs auf insgesamt 110 Tagessätze zu erhöhen.

### **E. 5.5**

**Täterkomponente** Der heute 52-jährige Beschuldigte führte bis anhin ein unauffälliges Leben. Er ist verheiratet, zweifacher Familienvater (Jahrgänge der Kinder: 2002 und 2004) und hauptberuflich Verwaltungsratspräsident eines Haustechnik- Unternehmens. Gemäss eigenen Angaben wurde er wegen einer Luftraumverletzung gebüsst (Fehler in der Einstellung des Altimeters). Im Übrigen wirken sich die Vorstrafenlosigkeit sowie das Wohlverhalten seit der Tat neutral auf die Strafzumessung aus. Leicht strafmildernd ist zu berücksichtigen, dass der Beschuldigte gemäss eigenen Angaben noch heute an den Folgen der Tat leidet: Nebst der andauernden psychischen Belastung habe er bei seinem linken Auge einen irreparablen Gesichtsfeldverlust von 30% zu verkraften und nach wie vor Probleme mit seinem Knie (TPF pag. 9.731.4 f.). Der Beschuldigte beteuerte glaubhaft, dass er den Unfall sehr bedaure. Mit einigen Betroffenen nahm er deswegen Kontakt auf (TPF pag. 9.720.5; 9.731.18 f.). Schliesslich kann ihm eine gewisse Einsicht attestiert werden: Auf die Frage des Gerichts, was er heute anders machen würde, erklärte der Beschuldigte, er würde nie wieder einen Passagierflug machen, ohne die Passagiere zu wägen (TPF pag. 9.731.19). Eine Strafmilderung aufgrund der Täterkomponente um 20 Tagessätze erscheint insgesamt gerechtfertigt.

### **E. 5.6**

In Würdigung der vorstehend erwogenen Strafzumessungsfaktoren ist im Ergebnis eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen schuldangemessen.

### **E. 5.7.1**

Gemäss Art. 34 Abs. 2 aStGB beträgt ein Tagessatz höchstens Fr. 3'000.–. 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. Ausgangspunkt dabei ist das Nettoeinkommen, das der Täter im Zeitpunkt des Urteils durchschnittlich erzielt. Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes nur subsidiär zu berücksichtigen, wenn besondere Vermögensverhält-

- 28 - nisse einem vergleichsweise geringen Einkommen gegenüberstehen (BGE 134 IV 60 E. 6.1-6.2 mit Hinweisen).

### **E. 5.7.2**

Der Beschuldigte erzielt ein jährliches Nettoeinkommen von ca. Fr. 390'000.– (bzw. Fr. 32'447.20 monatlich) und verfügt über ein Vermögen im Millionenbereich. Er ist Eigentümer einer Immobilie (Schätzwert Fr. 1'034'000.–) sowie weiterer Güter (vier Autos im Gesamtwert von Fr. 231'500.–). Es liegen weder Betreibungen noch Verlustscheine gegen ihn vor. Der monatliche Mietzins und die Krankenkassenprämie betragen zusammen Fr. 1'616.75; die Hypothekarschulden und andere Schulden (Landkauf) belaufen sich auf total Fr. 1'515'000.–. Seine Frau ist nicht erwerbstätig; für seine beiden noch minderjährigen Kinder ist er unterstützungspflichtig (TPF pag. 9.721.1 ff.). Angesichts der

persönlichen und (äusserst guten) finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten ist der Tagessatz auf Fr. 750.– festzusetzen.

### **E. 5.8.1**

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).

### **E. 5.8.2**

Eine Verbindungsbusse i.S.v. Art. 42 Abs. 4 StGB ist vorliegend weder aus spezial- noch generalpräventiven Gründen indiziert.

## **E. 6**

Zivilklagen

### **E. 6.1**

Die geschädigte Person kann zivilrechtliche Ansprüche aus der Straftat als Privatklägerschaft adhäsionsweise im Strafverfahren geltend machen (Art. 122 Abs. 1 StPO). Die geschädigte Person muss ihren Anspruch – soweit dies nicht in der vorgenannten Erklärung erfolgt ist – spätestens in der Hauptverhandlung im Parteivortrag beziffern und begründen (Art. 123 Abs. 2 StPO). Die beschuldigte Person kann sich dazu äussern (Art. 124 Abs. 2 StPO). Das Gericht verweist die Klage insbesondere dann auf den Zivilweg, wenn die Privatklägerschaft ihre Klage nicht hinreichend begründet oder beziffert hat (Art. 126 Abs. 2 lit. b StPO).

- 29 -

### **E. 6.2**

Die Privatklägerschaft stellte den Antrag, es sei gerichtlich festzustellen, dass der Beschuldigte dem Grundsatz nach schadenersatz- und genugtungspflichtig sei. Sie nahm weder an der Hauptverhandlung teil, noch erfolgte ihrerseits im Verlaufe des gesamten Strafverfahrens jemals eine schriftliche Begründung und Bezifferung des Schadens und/oder der Genugtuung. Infolgedessen und mangels weiterer Unterlagen kann das Gericht auch nicht dem Grundsatz nach auf eine allfällige Ersatzpflicht des Beschuldigten erkennen. Allfällige Zivilforderungen sind demnach auf den Zivilweg zu verweisen.

## **E. 7**

Kosten- und Entschädigungsfolgen

### **E. 7.1**

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 Verhandlungen geschuldet, die im Vorverfahren von der Bundeskriminalpolizei und von der BA 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). Die Bundesanwaltschaft macht für das Vorverfahren eine Gebühr von Fr. 1'700.– geltend (TPF pag. 9.100.7). Diese bewegt sich innerhalb des gesetzlichen Gebührenrahmens von Art. 6 Abs. 3 lit. b und Abs. 4 lit. c BStKR und ist nicht zu beanstanden. Die von der Bundesanwaltschaft geltend gemachten Auslagen in der Gesamthöhe von Fr. 27'668.40 können hingegen nicht in vollem Umfang dem Beschuldigten auferlegt werden: Die Aufwendungen für die Aufräumarbeiten (Fr. 3'750.15), die Feuerwehr (Fr. 2'625.–), den Wehrdienst (Fr. 15'445.–) sowie den Bestattungsdienst (Fr. 140.–) stellen keine Auslagen im Sinne von Art. 422 Abs. 2 StPO dar; insbesondere handelt es sich dabei nicht um Kosten für die Mitwirkung anderer Behörden (Art. 422 Abs. 2 lit. d StPO). Die abzuziehenden Kosten stehen nicht in direk-

- 30 - tem Zusammenhang mit dem Strafverfahren und wären vorliegend auch ohne Einleitung eines solchen angefallen. Die übrigen Auslagen im Umfang von Fr. 5'708.25 geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Die Gerichtsgebühr wird gemäss Art. 1 Abs. 4, Art. 5 und Art. 7 lit. a BStKR auf Fr. 3'000.– festgelegt. Die Verfahrenskosten betragen demnach total Fr. 10'408.25 und sind dem Beschuldigten vollumfänglich aufzuerlegen (Art. 426 Abs. 1 StPO).

### **E. 7.2**

Angesichts des Verfahrensausgangs hat der Beschuldigte keinen Anspruch auf Entschädigung (Art. 429 Abs. 1 StPO e contrario).

### **E. 7.3**

Die Privatklägerschaft machte keine Ansprüche im Sinne von Art. 433 StPO gegen den Beschuldigten geltend. Er hat somit keine Parteienschädigungen zu bezahlen.

### **E. 8**

Entscheidmitteilung Dieses Urteil ist nach Eintritt der Rechtskraft dem Bundesamt für Zivilluftfahrt mitzuteilen (Art. 100 LFG).

- 31 - Der Einzelrichter erkennt: 1. A. wird wegen fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB) und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Abs. 1 StGB) schuldig gesprochen. 2. A. wird mit einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen à Fr. 750.– bestraft, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von 2 Jahren. 3. Allfällige Zivilklagen werden auf den Zivilweg verwiesen. 4. Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 10'408.25 (Gebühr Vorverfahren: Fr. 1'700.–; Auslagen Vorverfahren: Fr. 5'708.25; Gerichtsgebühr: Fr. 3'000.–) werden A. auferlegt. Wird seitens A. keine schriftliche Urteilsbegründung verlangt, so reduziert sich die Gerichtsgebühr um die Hälfte. 5. Es wird keine Entschädigung ausgerichtet.

Im Namen der Strafkammer des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Die Gerichtsschreiberin Zustellung der vollständigen schriftlichen Ausfertigung an: - Bundesanwaltschaft - Rechtsanwalt Philip Bärtschi (Verteidiger von A.) - Rechtsanwalt

Martin Keiser (Vertreter der Privatklägerschaft B., C., D., E., F.) - G. (Privatkläger)

- 32 - Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an: - Bundesanwaltschaft - Bundesamt für Zivilluftfahrt (Art. 100 LFG)

Rechtsmittelbelehrung Berufung an die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts

Gegen Urteile der Strafkammer des Bundesstrafgerichts, die das Verfahren ganz oder teilweise abschliessen, kann innert 10 Tagen seit Eröffnung des Urteils bei der Strafkammer des Bundesstrafgerichts mündlich oder schriftlich Berufung angemeldet werden (Art. 399 Abs. 1 i.V.m. Art. 398 Abs. 1 StPO; Art. 38a StBOG).

Mit der Berufung kann das Urteil in allen Punkten umfassend angefochten werden. Mit der Berufung können gerügt werden: Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung, die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhaltes sowie Unangemessenheit (Art. 398 Abs. 2 und 3 StPO).

Beschränkt sich die Berufung auf den Zivilpunkt, so wird das Urteil der Strafkammer nur so weit überprüft, als es das am Gerichtsstand anwendbare Zivilprozessrecht vorsehen würde (Art. 398 Abs. 5 StPO).

Die Berufung erhebende Partei hat innert 20 Tagen nach Zustellung des begründeten Urteils der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts eine schriftliche Berufungserklärung einzureichen. Sie hat darin anzugeben, ob sie das Urteil vollumfänglich oder nur in Teilen anfecht, welche Abänderungen des erstinstanzlichen Urteils sie verlangt und welche Beweisanträge sie stellt. Werden nur Teile des Urteils angefochten, ist verbindlich anzugeben, auf welche sich die Berufung beschränkt (Art. 399 Abs. 3 und 4 StPO).

Versand: 6. November 2019

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