

BStGer SK.2024.61 vom 3. April 2025

Bundesstrafgericht, 2025-04-03, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bstger_SK.2024.61

FR: TPF SK.2024.61 du 3 avril 2025

IT: TPF SK.2024.61 del 3 aprile 2025

Regeste

Fahrlässige Tötung (Art. 117 StGB), fahrlässige Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG)

Erwägungen

E. 1

Das Verfahren gegen A. wegen fahrlässiger Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG) sei einzustellen.

E. 1.1

Zuständigkeit Die Bundesgerichtsbarkeit ist vorliegend gestützt auf Art. 98 Abs. 1 LFG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 StPO gegeben. 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.

- 5 - SK.2024.61

E. 1.3

Fehlende Parteistellung von E. Die Bundesanwaltschaft führte im Strafbefehl E. als Privatklägerin auf, obschon eine ausdrückliche Erklärung der Genannten, sich am Strafverfahren als Privatklägerin gegen A. zu beteiligen, fehlt. Zudem befindet sich in den Akten eine E-Mail des ehemaligen Rechtsvertreters von E. an die Bundesanwaltschaft, der zu entnehmen ist, dass die Genannte ausdrücklich keine Verfolgung von A. wünsche und dass ihre Ansprüche sich ausschliesslich gegen C. richteten (BA 16-02-0009). Mit Schreiben vom 20. November 2024 teilte die Strafkammer E. unter Hinweis auf die Aktenlage mit, dass das Gericht ohne ihren Gegenbericht innert der gesetzten Frist davon ausgehe, dass sie sich am vorliegenden Verfahren gegen A. nicht als Privatklägerin beteilige (SK 4.400.001 f.). E. liess sich in der Folge nicht vernehmen. Es ist somit zu vermerken, dass E. im Strafbefehl irrtümlich als Privatklägerin gegen den Beschuldigten aufgeführt wurde und sie somit am vorliegenden Verfahren nicht beteiligt ist.

E. 1.4

Verjährung Die Strafverfolgung wegen fahrlässiger Gefährdung durch die Luftfahrt im Sinne von Art. 90 Abs. 2 LFG unterliegt einer Verjährungsfrist von 7 Jahren (Art. 97 Abs. 1

lit. d i.V.m. Art. 333 Abs. 1 StGB). Diese Frist ist vorliegend am 22. August 2022 – mithin noch vor Erlass des Strafbefehls – abgelaufen. Das Verfahren bezüglich dieses Delikts ist daher zufolge Verjährung einzustellen (Art. 329 Abs. 4 und 5 StPO). 2. Fahrlässige Tötung

E. 2

A. sei der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB) schuldig zu sprechen.

E. 2.1

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, die verfahrensgegenständliche Flugzeugkollision vom 23. August 2015 und dessen Folgen, namentlich den Tod von †D., durch eine sorgfaltswidrige Vorbereitung und Durchführung des Flugs mitverursacht zu haben (vgl. dazu auch E. 2.6.1).

E. 2.2

Der Beschuldigte bestreitet, sorgfaltswidrig gehandelt zu haben (BA 12-02-0028, -0041; SK 4.731.004-008).

E. 2.3

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

- 6 - SK.2024.61 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 127 IV 62 E. 2d). 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_1066/2022 vom 12. Januar 2023 E. 2.1. m.w.H.). Eine Sorgfaltspflichtverletzung liegt nur vor, wenn die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar waren und der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen beziehungsweise erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz (BGE 130 IV 7 E. 3.2), wonach das Verhalten geeignet sein muss, um 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; 134 IV 193 E. 7.3, jeweils mit Hinweisen). Damit der Eintritt des Erfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blosser Vorhersehbarkeit nicht, sondern der Erfolg muss auch vermeidbar gewesen sein.

Anhand eines hypothetischen Kausalverlaufs ist zu prüfen, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Der tatbestandliche Erfolg ist dem Täter zuzurechnen, wenn sein Verhalten mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1; Urteil des Bundesgerichts 6B_779/2009 vom 12. April 2010, E. 3.3.1, jeweils mit Hinweisen).

- 7 - SK.2024.61

E. 2.4.1

Der Verlauf des Formationsflugs, die Kollision und der Absturz der beiden Flugzeuge sind im Bericht der Kantonspolizei Basel-Landschaft (BA 10-01-0017 ff.) und im SUST-Bericht (BA 11-01-0006 ff.) ausführlich dargestellt und zudem auf dem Video festgehalten (BA 10-01-0130, Datei ims_0414771).

E. 2.4.2

Aus dem SUST-Bericht geht im Wesentlichen das Folgende hervor: Am 23. August 2015 führten der Beschuldigte, C. und †D. mit ihren Ultraleichtflugzeugen im Rahmen der Flugtage in Dittingen einen Formationsflug durch. Das Flugprogramm beinhaltete u.a. die Vorführung der Flugfigur «Welle». Bei der Ausführung dieses Flugmanövers begaben sich die drei Flugzeuge zunächst in einer Dreieckformation in den Geradeausflug, wobei C. die Formation anführte und die beiden anderen hinter ihm herflogen. Im Geradeausflug gab C. das Kommando «Welle», worauf ihn die beiden anderen Flugzeuge leicht oberhalb von ihm überholten. Nach dem Überholmanöver gab der Beschuldigte das Kommando «smoke on now», worauf die beiden vorausfliegenden Flugzeuge begannen, den Rauch abzustossen. Sie flogen in der Folge in konstanter Flugbahn nebeneinander weiter, wobei deren Flughöhe bis zum Zeitpunkt der Kollision um 55 m abnahm. C. leitete beim Kommando «smoke on now» einen Steigflug ein und flog anschliessend zwischen den Flugbahnen der beiden vor ihm fliegenden Flugzeuge durch die durch den Rauch gebildete Nulllinie (Referenzlinie) eine wellenförmige Flugbahn. Beim Sinkflug nach der zweiten Kulminationsphase verringerte sich der Abstand seines Flugzeugs gegenüber den beiden anderen Flugzeugen, so dass es sich am tiefsten Punkt seiner Flugbahn vor der dritten Steigflugphase ungefähr unter den beiden Flugzeugen befand. Beim Einleiten des dritten Steigflugs sah C. die beiden anderen Flugzeuge und deren Rauch nicht. Während der Durchführung des Steigflugs kollidierte sein Flugzeug von unten kommend mit dem Flugzeug von †D. Infolge der Kollision stürzten die beiden Flugzeuge ab. †D. erlitt dabei tödliche Verletzungen. C. konnte den Sicherheitsfallschirm seines Flugzeugs auslösen und blieb unverletzt (BA 11-01-0010-0013).

E. 2.4.3

Dieser äussere Sachverhalt wird vom Beschuldigten nicht bestritten (BA 13-02-0023; SK 4.731.003).

E. 2.5

Gemäss dem SUST-Bericht war das Fliegen einer wellenförmigen Flugbahn durch das Flugzeug von C. mit Flugphasen ohne Sicht auf zwei vorausfliegende Flugzeuge der Formation, deren Flugebene durchstossen wurde, die direkte Ursache der Flugzeugkollision (BA 11-01-0039).

- 8 - SK.2024.61 Diese Schlussfolgerung ist für das Gericht schlüssig, zumal sie auch mit den Feststellungen des in den Akten liegenden Sachverständigengutachtens von Dr.-Ing. F. vom 3. Oktober 2020 übereinstimmt (BA 15-01-0029 ff., -0105, - 0107, -0115 ff.). Zum Letzteren ist an dieser Stelle Folgendes anzumerken: Das Gutachten wurde im vorliegenden Verfahren von der Verteidigung eingereicht. Es wurde indes im Auftrag des Landgerichts Freiburg in Breisgau im Rahmen der vor jenem Gericht geführten Verfahren betreffend die haftpflichtrechtlichen Folgen des hier zur Diskussion stehenden Flugunfalls erstellt (BA 13-02-0090 ff., -0095) und bietet damit Gewähr für ein unparteiliches, unvoreingenommenes und unbefangenes Sachverständigengutachten im Sinne der Vorgaben der Schweizerischen Strafprozessordnung (Art. 182 ff. StPO).

E. 2.6.1

Die Anklage legt dem Beschuldigten verschiedene Sorgfaltspflichtverletzungen zur Last, die ursächlich für die Flugzeugkollision gewesen sein sollen.

Zum einen soll der Beschuldigte (zusammen mit den beiden anderen beteiligten Piloten) den Formationsflug in Missachtung der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften – Art. 11 der Verordnung des UVEK vom 20. Mai 2015 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) i.V.m. SERA.3135 und SERA.2010 lit. b (Standardised European Rules of the Air der Durchführungsverordnung [EU] Nr. 923/2012 der Europäischen Kommission vom 26. September 2012) – pflichtwidrig unsorgfältig vorbereitet haben. In diesem Zusammenhang thematisiert die Anklage folgende Faktoren: mangelndes Festlegen objektiver Kriterien, an welchen sich der die wellenförmige Flugbahn fliegende Pilot (C.) hätte orientieren können; mangelndes Festlegen einer absoluten Flughöhe bzw. des Radius der jeweiligen Wellen; mangelndes Festlegen der Rolle und der Verantwortung des Formationsleaders bzw. wer wann die Funktion des Leaders hatte; mangelndes Bewusstsein der beteiligten Piloten bezüglich des aufgrund der Bauart der Flugzeuge bedingten Sichtverlustes während der Figur «Welle» bzw. die Diskrepanz der Vorstellungen der Piloten bezüglich des Sichtkontakts. Zum anderen soll der Beschuldigte den Flug i.S.v. Art. 11 VRV-L i.V.m. SERA.3135 lit. c sorgfaltswidrig ausgeführt haben, indem er (und †D.) im Geradeausflug die Höhe nicht, wie für die Figur «Welle» vorgesehen, gehalten habe.

E. 2.6.2

Gemäss Art. 11 VRV-L gelten für Flüge im Verband nur die in SERA.3135 vorgesehenen Bedingungen. Gemäss SERA.3135 lit. a wird in einem Verbandsflug

- 9 - SK.2024.61 einer der verantwortlichen Piloten als Verbandsführer benannt. Gemäss SERA.3135 lit. c unterliegt die Staffelung zwischen den Luftfahrzeugen im Verband der Verantwortung des Verbandsführers und der verantwortlichen Piloten der anderen Luftfahrzeuge des Verbandes und hat Übergangszeiträume zu umfassen, in denen die Luftfahrzeuge zur Erreichung ihrer eigenen Staffelung innerhalb des Verbandes und während der Bildung und der Auflösung des Verbandes manövrieren. Gemäss SERA.2010 lit. b (erster Satz) hat sich der verantwortliche Pilot mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen.

E. 2.6.3.1

Sowohl dem SUST-Bericht wie auch dem Gutachten ist zu entnehmen, dass der verfahrensgegenständliche Flug nach den in der internationalen Luftfahrt geltenden

Sichtflugregeln (sog. «Visual Flight Rules»; VFR) durchzuführen war (BA 11-0009; 15-01-0059). Das haben auch der Beschuldigte und C. in ihren Einvernahmen bestätigt (BA 13-01-0030; 13-02-0012). Gemäss Sachverständigengutachten war folglich bei der Flugfigur «Welle» für C. ein ständiger Sichtkontakt zu den beiden vorausfliegenden Flugzeugen nach VFR-Bedingungen erforderlich. Zumindest war der Sichtkontakt in allen Umkehrpunkten der Wellenbewegungen zwingend erforderlich (BA 15-01-0097). Aufgrund der Aussagen von C. (BA 13-01-0033, -0035) und der Feststellungen des Gutachtens (BA 15-01-0097 f.) ist diesbezüglich erstellt, dass der Vorgenannte grundsätzlich nur auf der Wellenhöhe und dem Wellentiefpunkt für jeweils ca. eine halbe Sekunde Sichtkontakt zu den beiden vorausfliegenden Flugzeugen hatte. Der Beschuldigte gab dazu an, dass es ihm nicht bewusst gewesen sei, dass C. nicht ständigen Sichtkontakt zu den vorausfliegenden Flugzeugen hatte (BA 13-02-0021). Im Wellental vor dem dritten Steigflug hatte C. indes keinen Sichtkontakt mehr. Trotzdem setzte er den Steigflug fortwährend mehreren Sekunden fort, obwohl der ungeplante Sichtverlust – dies geht übereinstimmend aus den Aussagen des Beschuldigten und C. hervor – das vereinbarte Abbruchkriterium für die Flugfigur war (BA 13-02-0010, -0039; 13-01-0042). Diesbezüglich wird auch im Gutachten nachvollziehbar dargelegt, dass es aufgrund der aktiven dynamischen Rolle des die Flugfigur «Welle» ausführenden Piloten (C.) in dessen Verantwortung lag, den Sichtkontakt zu den beiden vorausfliegenden Flugzeugen einzuhalten (BA 15-01-0097). Die drei Piloten haben den Formationsflug und die Welle so geplant, dass diese auch sicher geflogen werden konnte. Dies zeigt sich eindrücklich in den Aufnahmen des Trainingsflugs in Dittingen, am Vortag des Unglücks (BA 10-01-0130, Datei ims_0414772). Die Amplitude, die Pilot 1 (C.) geflogen ist, führte

- 10 - SK.2024.61 dazu, dass der jeweilige Abstand zu den Piloten 2 und 3 (der Beschuldigte und †D.) im Wellenberg und -tal genügend war. Nicht unerheblich ist im Zusammenhang noch ein Umstand: Die Vorführung hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am Vortag abgenommen und – wie die Bundesanwaltschaft in ihrem Plädoyer selbst ausführte – das Einhalten der vertikalen Distanz kontrolliert und nicht beanstandet (SUST-Bericht, BA 11-01-0023, Ziff. 1.6.3.4). Aus dem Gesagten folgt, dass wenn C. das vereinbarte Abbruchkriterium (ungeplanter Sichtverlust) eingehalten hätte, wäre es nicht zur Kollision gekommen. Dass er dies nicht gemacht hat, kann dem Beschuldigten nicht vorgeworfen werden. Die übrigen im Strafbefehl unter dem Titel sorgfaltswidrige Flugvorbereitung thematisierten Faktoren (mangelndes Festlegen objektiver Kriterien, an welchen sich der die wellenförmige Flugbahn fliegende Pilot, C., hätte orientieren können; mangelndes Festlegen einer absoluten Flughöhe bzw. des Radius der jeweiligen Wellen; mangelndes Festlegen der Rolle und der Verantwortung des Formationsleaders) waren für die Kollision demnach nicht kausal. Das Flugmanöver war bei ungeplantem Sichtverlust so oder anders durch den die Figur «Welle» ausführenden Piloten (C.) abzubereiten.

E. 2.6.3.2

Nicht gefolgt werden kann der Anklage sodann, wenn sie dem Beschuldigten eine mangelhafte Einhaltung der Höhe im Horizontalflug zum Vorwurf macht. Die Bundesanwaltschaft scheint diesen Vorwurf aus der Schlussfolgerung im SUST-Bericht abzuleiten, wonach das Fliegen einer absinkenden Flugbahn durch die vorausfliegenden Flugzeuge ein beitragender Faktor zum Unfall gewesen sei (BA 11-01-0039). Diese Feststellung bezieht sich auf den Umstand, dass die Flughöhe der Flugzeuge des Beschuldigten und von †D. während der Ausführung der Flugfigur «Welle» von anfänglich

789 m auf 734 m, mithin um 55 m, abnahm (BA 11-01-0023, -0045). C. machte diesbezüglich geltend, er habe nicht damit gerechnet, dass die bei- den vorausfliegenden Flugzeuge tiefer fliegen würden; ihm sei dadurch weniger Zeit, geblieben, um zu reagieren. Die Sicherheitszeit, die er zum Abbruch des Flugs gehabt habe, wäre ihm nicht zur Verfügung gestanden (BA 13-01-38, - 0043). Der Beschuldigte führte demgegenüber aus, es spiele keine Rolle, ob die Flugbahn horizontal sei, ansteige oder absinke. Der Pilot, der die Welle fliege, müsse den Abstand zu den vorausfliegenden Flugzeugen halten (BA 13-02-0028).

- 11 - SK.2024.61 Der Standpunkt des Beschuldigten wird durch das erwähnte Gutachten ge- stützt. Dem Gutachten ist diesbezüglich Folgendes zu entnehmen: Die Flugo- perationen der Fluggruppe seien ausschliesslich unter VFR-Bedingungen zu- gelassen gewesen. Für die beteiligten Piloten sei deshalb nicht erlaubt gewe- sen, das Flugmanöver «Welle» unter «Instrumental Flight Rules» (IFR) Bedin- gungen durchzuführen. Somit sei das Fliegen nach Instrumenten/Messgeräten vorliegend nicht zulässig gewesen. Zugelassen sei nur das Fliegen nach Sicht, d.h. unter VFR-Bedingungen. Um die Flughöhe exakt einzuhalten, wären indes die IFR-Bedingungen erforderlich gewesen. Zudem wird im Gutachten in Bezug auf die Kausalität ausgeführt, dass das Höhenprofil der beiden Flugzeuge des Beschuldigten und von †D. keinen Einfluss auf die Unfallursache gehabt habe. Einen Einfluss auf die Unfallentstehung hätte man nur bei ruckartigen oder plötzlichen Kurs- und/oder Flughöhenveränderungen annehmen können; diese seien jedoch unzweifelhaft nicht gegeben gewesen. Die Flugbewegungen der beiden vorausfliegenden Flugzeuge seien gleichförmig und konstant gewesen, sodass es eindeutig Sache von C. gewesen sei, seine Flugbewegungen an der Flughöhe der vorausfliegenden Flugzeuge zu orientieren (BA 15-01-0096, - 0111). Auch auf dem Video sind keine abrupten Vertikal- oder Horizontalbewe- gungen erkennbar (BA 10-01-0130, Datei ims_0414771). Die Ausführungen des Gutachters sind nachvollziehbar und überzeugend. Für das Gericht besteht kein Anlass, sich über die gutachterlichen Feststellungen hinwegzusetzen.

E. 2.6.4.1

Die Ausführungen der Bundesanwaltschaft im Plädoyer legen nahe, dass die Figur «Welle» ein inhärentes Kollisionsrisiko beinhalten würde und der Beschul- digte die akute Gefahr einer Kollision mitgeschaffen hätte (SK 4.721.007 ff., -024). Die drei Piloten haben die Formationsfigur «Welle» seit 2012 insgesamt 300 Male ausgeführt, wobei es nur in einem Training zu einem Zwischenfall (unbeabsichtigte Annäherung der vom Beschuldigten und C. pilotierten Flug- zeuge) gekommen war (BA 11-01-0015; 13-02-0016). Am Vortag des verfaf- rensgegenständlichen Vorfalls haben die Piloten in Anwesenheit des BAZL ge- zeigt, dass die Figur «Welle» sicher geflogen werden konnte. Hätte die Figur ein signifikantes bzw. inhärentes Kollisionsrisiko dargestellt, wäre den Piloten seitens des BAZL keine Bewilligung erteilt worden. Der Vorwurf der Bundesan- waltschaft, die Figur «Welle» ohne genügende Sicherheitsmassnahmen durch- geführt zu haben, geht daher fehl.

E. 2.6.4.2

Der Gutachter führt zudem überzeugend aus, dass für die Sicherheit der Flug- figur «Welle» zwar alle drei Piloten verantwortlich gewesen seien, C. jedoch die

- 12 - SK.2024.61 aktive dynamische Rolle als sein Alleinstellungsmerkmal innegehabt habe. Der Beschuldigte und †D. hätten weder Einfluss auf das dynamische Flugprofil von C. noch eine Sichtmöglichkeit auf die Position seines Flugzeugs gehabt. Somit habe nur C.

die aktive Kontrolle über die Durchführung des Flugmanövers gehabt (BA 15-01-0097). Der Beschuldigte hat daher keine Gefahr einer Flugzeugkollision geschaffen bzw. schaffen können.

E. 2.7

Zusammenfassend kann dem Beschuldigten keine für die Flugzeugkollision kausale Sorgfaltspflichtverletzung zum Vorwurf gemacht werden. Er ist folglich vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung freizusprechen. 3. Verfahrenskosten Aufgrund des Verfahrensausgangs sind die Kosten von der Eidgenossenschaft zu tragen (Art. 426 Abs. 1 StPO e contrario). 4. Entschädigung und Genugtuung

E. 3

A. sei mit einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je Fr. 90.– entsprechend Fr. 8'100.–, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren.

E. 4

Die anteilmässigen Kosten des Verfahrens in der Höhe von Fr. 2'300.– (davon Fr. 2'000.– Gebühren und Fr. 300.– Auslagen), zzgl. der erstinstanzlichen Verfahrenskosten in gerichtlich zu bestimmender Höhe, seien A. aufzuerlegen.

E. 4.1

Gemäss Art. 429 Abs. 1 StPO hat die beschuldigte Person, wenn sie ganz oder teilweise freigesprochen wird oder das Verfahren gegen sie eingestellt wird, (u.a.) Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (lit. a) sowie Genugtuung für besonders schwere Verletzungen ihrer persönlichen Verhältnisse, insbesondere bei Freiheitsentzug (lit. c). Die Strafbehörde prüft den Anspruch von Amtes wegen. Sie kann die beschuldigte Person auffordern, ihre Ansprüche zu beziffern und zu belegen (Art. 429 Abs. 2 StPO).

E. 4.2

Entschädigung der erbetenen Verteidigung

E. 4.2.1

Die gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO zu erstattenden Aufwendungen bestehen hauptsächlich aus den Kosten der frei gewählten Verteidigung, wenn deren Beizug notwendig war und wenn der betriebene Arbeitsaufwand und somit das Honorar des Anwalts gerechtfertigt sind (BE 138 IV 197 E. 2.3.5). Hat die beschuldigte Person eine Wahlverteidigung mit ihrer Verteidigung betraut, so steht der Anspruch auf Entschädigung ausschliesslich der Verteidigung zu unter Vorbehalt der Abrechnung mit ihrer Klientenschaft (Art. 429 Abs. 3 Satz 1 StPO).

E. 4.2.2

Die Entschädigung richtet sich nach dem Reglement des Bundesstrafgerichts über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren vom

- 13 - SK.2024.61 31. August 2010 (BStKR; SR 173.713.162). Auf die Berechnung der Entschädigung der Wahlverteidigung sind die Bestimmungen über die Entschädigung der amtlichen Verteidigung anwendbar (Art. 10 BStKR). Die Anwaltskosten umfassen das Honorar und die notwendigen Auslagen, namentlich für Reise, Verpflegung und

Unterkunft sowie Porti und Telefonspesen (Art. 11 Abs. 1 BStKR). Das Honorar wird nach dem notwendigen und ausgewiesenen Zeitaufwand bemessen. Der Stundenansatz beträgt mindestens Fr. 200.– und höchstens Fr. 300.– (Art. 12 Abs. 1 BStKR). Bei Fällen im ordentlichen Schwierigkeitsbereich, d.h. für Verfahren ohne hohe sachliche oder rechtliche Komplexität, beträgt der Stundenansatz gemäss ständiger Praxis der Strafkammer Fr. 230.– für Arbeitszeit und Fr. 200.– für Reise- und Wartezeit. Der Stundenansatz für Praktikanten beträgt praxisgemäss Fr. 100.– (Urteile des Bundesstrafgerichts SK.2015.12 vom 15. September 2015 E. 9.2; SN.2011.16 vom 5. Oktober 2011 E. 4.1, je m.w.H.; vgl. auch Urteil des Bundesgerichts 6B_118/2016 vom 20. März 2017 E. 4.4.1). Die Auslagen werden im Rahmen der Höchstansätze aufgrund der tatsächlichen Kosten vergütet (Art. 13 BStKR).

E. 4.2.3

Der erbetene Verteidiger des Beschuldigten, Advokat Dominik Tschudi, macht eine Entschädigung für die entstandenen Verteidigungskosten von Fr. 11'601.73 (inkl. MWST) geltend. Der Aufwand setzt sich zusammen aus 33.9 Stunden Arbeitszeit für die anwaltliche Tätigkeit zu einem Ansatz von Fr. 230.–, 16.6 Stunden Arbeitszeit zu einem Ansatz von Fr. 100.– (Arbeitsaufwand von Praktikanten), Reisezeit von 6 Stunden zu einem Ansatz von Fr. 200.–, Barauslagen von Fr. 136.– (SK 4.721.001 ff.).

E. 4.2.4

Der von Advokat Tschudi geltend gemachte Arbeitsaufwand und die Auslagen sind nicht zu beanstanden. Zusätzlich zu den in der Kostennote aufgeführten Aufwendungen ist der anlässlich der Hauptverhandlung und der Urteilseröffnung vom 3. April 2025 angefallene Arbeitsaufwand von 4 Stunden à Fr. 230.– (einschliesslich Besprechung mit dem Klienten), ausmachend Fr. 920.–, zu entschädigen. Die Mehrwertsteuer fällt vorliegend nicht an, da der Dienstleistungsempfänger im Ausland wohnhaft ist (vgl. Art. 1 Abs. 2 lit. a und Art. 8 Abs. 1 MWSTG).

E. 4.2.5

Zusammenfassend ergibt sich eine Entschädigung für die Kosten einer angemessenen Verteidigung von Fr. 11'713.–. Die Entschädigung ist im Sinne von Art. 429 Abs. 3 StPO Advokat Tschudi auszurichten.

- 14 - SK.2024.61

E. 4.3

Genugtuung

E. 4.3.1

Der Verteidiger beantragt, es sei dem Beschuldigten eine Genugtuung von Fr. 10'000.– zuzusprechen. Er begründet die Forderung damit, dass der Beschuldigte 10 Jahre einem Strafverfahren ausgesetzt gewesen sei. Der Vorwurf der fahrlässigen Tötung eines Freundes habe ihn schwer belastet, sein wirtschaftliches Vorkommen gefährdet und seine Reputation geschädigt (SK 4.720.006).

E. 4.3.2

Hauptanwendungsfall der Genugtuung i.S.v. Art. 429 lit. c StPO ist der im Gesetz ausdrücklich erwähnte Freiheitsentzug. Ein Genugtuungsanspruch kann aber auch durch andere Verfahrenshandlungen oder eine extensive Medienrichterstattung ausgelöst

werden (BGE 143 IV 339 E. 3.1; Beschluss des Bundesstrafgerichts BB.2013.12 vom 3. Dezember 2013 E. 5.3.4). Vorausgesetzt ist, dass eine besonders schwere Verletzung der persönlichen Verhältnisse i.S.v. Art. 28 Abs. 2 ZGB oder Art. 49 OR vorliegt. Es muss eine gewisse Intensität der Verletzung vorliegen, damit eine Genugtuung zugesprochen werden kann (Urteil des Bundesgerichts 6B_502/2020 vom 6. Mai 2021 E. 2.2; WEHRENBURG/FRANK, Basler Kommentar, 3. Aufl. 2023, Art. 429 StPO N. 27). Die mit jedem Strafverfahren in grösserem oder kleinerem Ausmass verbundene psychische Belastung, Demütigung oder Blossstellung gegen aussen genügt im Regelfall nicht (Beschluss des Bundesstrafgerichts BB.2013.12 vom 3. Dezember 2013 E. 5.3.4; JOSITSCH/SCHMID, Handbuch des schweizerischen Strafprozessrechts, 4. Aufl., 2023, N. 1816 mit Hinweis).

E. 4.3.3

Den rechtsgenügenden Nachweis, inwiefern das Strafverfahren eine besonders schwere Verletzung der persönlichen Verhältnisse dargestellt haben soll, bleibt der Beschuldigte schuldig. Anhaltspunkte hierzu ergeben sich auch nicht aus den Akten. Das am 24. August 2015 eröffnete Strafverfahren wurde erst mit Verfügung vom 1. März 2024 auf den Beschuldigten ausgedehnt. Demzufolge war der Beschuldigte – anders als von der Verteidigung vorgebracht – nicht über einen Zeitraum von 10 Jahren einem Strafverfahren ausgesetzt. Die Bundesanwaltschaft erliess am 13. September 2024, rund sechs Monate später, einen Strafbefehl gegen den Beschuldigten. Eine lange Verfahrensdauer oder eine Verletzung des Beschleunigungsgebots liegt in casu klarerweise nicht vor. Der Antrag auf Genugtuung ist entsprechend als unbegründet abzuweisen.

- 15 - SK.2024.61 Der Einzelrichter erkennt:

E. 5

Der Kanton Basel-Landschaft sei als Vollzugskanton zu bestimmen (Art. 74 StBOG i.V.m. Art. 31 ff. StPO). Anträge der Verteidigung: 1. A. sei vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Gefährdung des Luftfahrtgesetzes freizusprechen. 2. Die Verfahrenskosten seien auf die Staatskasse zu nehmen. 3. A. sei eine Entschädigung für die Kosten seiner erbetenen Verteidigung auszurichten. 4. A. sei eine Genugtuung von Fr. 10'000.– zuzusprechen.

- 3 - SK.2024.61 Prozessgeschichte: A. Am 23. August 2015, um 11:17 Uhr starteten C., A. und †D. mit ihren Ultra-leichtflugzeugen des Musters Ikarus C 42 B im Rahmen der Dittinger Flugtage auf dem Flugplatz Dittingen zu einem Formationsflug. Während der Vorführung des Formationsflugs kollidierte das von C. pilotierte Flugzeug um 11:21 Uhr mit dem Flugzeug von †D. Infolge der Kollision stürzte das letztere Flugzeug im Dorf Dittingen ab, †D. erlitt dabei tödliche Verletzungen. C. konnte durch die Auslösung des Rettungssystems sein Flugzeug am Fallschirm zu Boden bringen und blieb unverletzt. B. Der Vorfall wurde durch die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) gemäss Art. 24 ff. des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748) untersucht. Der entsprechende Schlussbericht (nachfolgend: SUST-Bericht) wurde am 30. Mai 2023 erstattet. C. Die Staatsanwaltschaft des Kantons Basel-Landschaft eröffnete am 24. August 2015 eine Strafuntersuchung gegen Unbekannt wegen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB), fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB) und Widerhandlung gegen das Luftfahrtgesetz (Art. 90 Abs. 1 LFG). In der Folge übernahm die Bundesanwaltschaft das Verfahren. Am 5. November 2015 dehnte

sie die Strafuntersuchung auf C. und am 1. März 2024 auf A. aus. D. Im Laufe des Verfahrens konstituierte sich E. (Witwe von †D.) als Privatklägerin im Zivilpunkt gegen C. B. (Vater von †D.) konstituierte sich als Privatkläger im Strafpunkt gegen A. und C. E. Am 13. September 2024 erliess die Bundesanwaltschaft einen Strafbefehl gegen A., mit dem sie ihn wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Gefährdung durch die Luftfahrt zu einer bedingten Geldstrafe von 100 Tagessätzen zu je Fr. 90.–, bei einer Probezeit von 2 Jahren verurteilte und ihm die Verfahrenskosten von Fr. 1'300.– auferlegte. F. Gleichentags erliess die Bundesanwaltschaft auch gegen C. einen Strafbefehl wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Gefährdung durch die Luftfahrt. Der Strafbefehl wurde rechtskräftig. G. A. erhob am 23. September 2024 Einsprache gegen den ihn betreffenden Strafbefehl. H. Nach Ansicht der Bundesanwaltschaft drängte sich keine weitere Beweisabnahme im Sinne von Art. 355 Abs. 1 StPO auf. Sie hielt am Strafbefehl fest (Art.

- 4 - SK.2024.61 355 Abs. 3 lit. a StPO) und überwies diesen am 29. Oktober 2024 dem hiesigen Gericht als Anklageschrift zwecks Durchführung eines Hauptverfahrens (Art. 356 Abs. 1 StPO). I. Im Rahmen der Prozessvorbereitung holte das Gericht von Amtes wegen Strafregisterauszüge (Schweiz, Deutschland) des Beschuldigten ein. Mit Verfügung vom 12. März 2025 hiess das Gericht den Antrag des Verteidigers auf Augenscheinnahme des Videos vom Flugunfall anlässlich der Hauptverhandlung gut. Hingegen wies es die Anträge des Verteidigers auf Einholen eines gerichtlichen Gutachtens betreffend den verfahrensgegenständlichen Flugunfall und die Einvernahme von C. als Zeuge in der Hauptverhandlung ab. J. Die Hauptverhandlung fand am 3. April 2025 in Anwesenheit der Bundesanwaltschaft, des Beschuldigten und seines Verteidigers am Sitz des Bundesstrafgerichts in Bellinzona statt. Der Privatkläger B. war an der Hauptverhandlung nicht anwesend bzw. vertreten. K. Das Urteil (Dispositiv) wurde gleichentags eröffnet. L. Die Bundesanwaltschaft meldete am 9. April 2025 (Versandstempel 10. April 2025) Berufung gegen das Urteil an. Der Einzelrichter erwägt: 1. Prozessuales

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