

OW_GERICHTE AbR 1994/95 Nr. 25 vom 4. Januar 1995

OW Obergericht, 1995-01-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR_1994_95 Nr. 25](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR_1994_95_Nr._25)

FR: OW_GERICHTE AbR 1994/95 Nr. 25 du 4 janvier 1995

IT: OW_GERICHTE AbR 1994/95 Nr. 25 del 4 gennaio 1995

Regeste

AbR 1994/95 Nr. 25, S. 104: Art. 117 StGB Fahrlässige Tötung. Garantenstellung des Flugverkehrsleiters im Kontrollturm von Alpnach gegenüber Zivilpiloten, die im Bereich des Flugplatzes Kägiswil ein Durchstart-Manöver durchführen? Entschei

Erwägungen

E. 1

Gemäss Art. 117 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht. Die Bestrafung wegen fahrlässiger Tötung setzt voraus, dass der Betroffene die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat; pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit dann, wenn der Täter die Vorsicht nicht beobachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 18 Abs. 3 StGB). Ein fahrlässiges Erfolgsdelikt kann auch durch Unterlassung verübt werden; Voraussetzung ist in diesem Fall erstens eine Rechtspflicht zur Vornahme der unterlassenen Handlung (Garantenstellung) und zweitens die Möglichkeit, diese Handlung vorzunehmen. Überdies muss zwischen der Unterlassung und dem Erfolg ein Kausalzusammenhang vorliegen, der dann gegeben ist, wenn bei Vornahme der gebotenen Handlung der Erfolg mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre; die blosse Möglichkeit des Nichteintritts des Erfolges bei Vornahme der gebotenen Handlung reicht zur Bejahung dieses hypothetischen Zusammenhanges nicht aus (BGE 115 IV 191; vgl. auch 117 IV 131; AbR 1992/93 Nr. 36 E. 4a). Als Täter zu qualifizieren ist, wer immer durch sorgfaltswidriges Verhalten zur Tatbestandserfüllung beiträgt, auch wenn neben ihm andere in ähnlicher Weise mitgewirkt haben sollten (Günter Stratenwerth, Schweiz. Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Bern 1982, 416; OGE vom 7. April 1993 i.S. N.). Die Strafbarkeit entfällt jedoch, wenn der Kausalzusammenhang durch ein anderes, hauptsächlich für den Erfolg kausales Ereignis oder Verhalten unterbrochen wurde (BGE 115 IV 199, 100).

E. 2

Fraglich ist, ob der Angeklagte gegenüber den beim Absturz ihrer Maschine getöteten Piloten C. und Sch. eine Garantenstellung einnahm. Die Garantenstellung, aus der die Garantenpflicht entsteht, ist ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal, das auf richterlicher Interpretation der als Begehungsdelikte formulierten Straftatbestände beruht, die im Falle einer Rechtspflicht zum Handeln auch durch Unterlassen erfüllt werden können. Im Hinblick auf den Grundsatz der Gesetzmässigkeit gemäss Art. 1 StGB ("nulla poena sine lege") sind Garantenpflichten nur zurückhaltend anzunehmen (Noll/Trechsel, Schweiz. Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Zürich 1986, 205 f.; Stefan Trechsel, Schweiz. Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1989, N. 28 zu Art. 1 StGB). In Lehre und Rechtsprechung werden traditionellerweise vier Haupttypen von Gründen für die

Entstehung von Garantenpflichten anerkannt: Gesetz, Vertrag, freiwillig begründete Gefahrengemeinschaft sowie vorausgegangenes gefährdendes Tun (Ingerenz) (Noll/Trechsel, a.a.O., 206 ff.; Günter Stratenwerth, Schweiz. Strafrecht, Allgemeiner Teil I, Bern 1982, § 14, N. 11 ff.; Jörg Rehberg, Strafrecht I, Zürich 1993, 181 ff.; Martin Schubarth, Kommentar zum Schweiz. Strafrecht, Bern 1982, Systematische Einleitung, N. 130 ff.). Zunächst ist zu prüfen, ob im vorliegenden Fall der Angeklagte von Gesetzes wegen eine Garantenstellung für die Sicherheit der Piloten innehatte. a) Aus den im öffentlichen Recht statuierten Amts- und Berufspflichten folgt eine Garantenstellung nur hinsichtlich von Rechtsgütern, die dem Täter speziell anvertraut sind. Er macht sich daher des unechten Unterlassungsdelikts nur strafbar, wenn er eine Pflicht verletzt, die zu seinem eigentlichen Aufgaben- und Verantwortungsbereich gehört (Noll/ Trechsel, a.a.O., 207; Stratenwerth, a.a.O., § 14, N. 13; Stefan Flachsmann, Fahrlässigkeit und Unterlassung, Zürich 1992, 33 ff.). So macht sich beispielsweise ein Polizist der Begünstigung durch Unterlassung schuldig, wenn er in denjenigen Fällen, in denen er selber als Strafverfolgungsorgan tätig werden muss, vorsätzlich untätig bleibt; andererseits macht sich der Jugendberater, der im Rahmen seiner Tätigkeit von einer strafbaren Handlung Kenntnis erlangt, durch das Nichtverzeigen des straffälligen Jugendlichen genauso wenig strafbar wie der Steuerverwalter, der den Finanzdirektor wegen festgestellter Unregelmässigkeiten nicht den Strafbehörden überantwortet (BGE 74 IV 166 ff., 86 IV 221 f.; AbR 1992/93 Nr. 38 und 39 E. 11). Zu prüfen ist mithin, inwieweit berufliche Vorschriften für den Angeklagten hinsichtlich des Luftverkehrs über den Flugplatz Alpnach eine spezifische Verantwortung begründeten. aa) Gegenüber dem militärischen Untersuchungsrichter meinte der Angeklagte diesbezüglich noch, er habe die Militär- und Zivilflugzeuge zu informieren und zu reparieren, wenn es möglich sei. Vor dem Verhörer führte er dann aus, er habe die Position des Militärpiloten dem Zivilpiloten nicht gemeldet, da er dies von der Distanz her nicht für nötig erachtet habe. Er repariere nicht, wenn es nicht nötig sei. Er sei auch nicht verpflichtet, den zivilen Piloten zu informieren, wenn dieser in einem Gefahrengebiet fliege. In einem Gefahrengebiet dürfe der zivile Pilot immer durchfliegen, er müsse nur selbst schauen. Die Piloten flögen im Gefahrengebiet auf Sicht und seien für ihre Sicherheit selber verantwortlich. Er habe nur das militärische Flugzeug informieren müssen, was er getan habe, indem er den Standort des zivilen Flugzeuges zwei Mal gemeldet habe. bb) Für die in der Schweiz verkehrenden Luftfahrzeuge gelten grundsätzlich die Bestimmungen der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR; SR 748.121.11). Dieser in Art. 2 Abs. 1 VVR festgelegte Grundsatz gilt allerdings nach Abs. 3 dieser Bestimmung nicht für die Militärluftfahrt, für welche das Kommando der Flieger und Fliegerabwehrtruppen Sondervorschriften zu erlassen hatte. Diese finden sich insbesondere im Reglement des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen über den Militärflugdienst (RMFD 80). Im Gefahrengebiet im Bereich des Flugplatzes Alpnach galt sowohl für den Militärpiloten als auch für die Zivilpiloten, dass sie den Luftraum selbst überwachen, weitere Flugobjekte erkennen und ihnen notfalls ausweichen mussten. Es galt das Prinzip look, see and avoid (überwachen, sehen und ausweichen). Die Art 14 ff. VVR sehen entsprechende Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen vor. Weiter gelten für den Sichtflug gemäss den Art. 38 ff. VVR besondere Sichtflugregeln (VFR), wobei insbesondere Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von den Wolken einzuhalten sind. Diese Regeln wurden im vorliegenden Fall nicht verletzt. Ebenso hält Note 87 RMFD 80 für Militärpiloten fest, dass die Verantwortung der Luftraumüberwachung bei Flügen nach Sichtflugregeln beim Piloten liege. Mit der Feststellung der Eigenverantwortlichkeit der

Piloten ist jedoch die Frage noch nicht beantwortet, ob auch der Angeklagte von Gesetzes wegen verpflichtet war, gewisse Vorsichtsmassnahmen zur Verhinderung von Kollisionen zu treffen. cc) Als Flugverkehrsleiter auf dem Militärflugplatz Alpnach hatte der Angeklagte sich insbesondere an die einschlägigen Vorschriften des RMFD 80 zu halten. Note 23 RMFD 80 enthält das Pflichtenheft des Flugverkehrsleiters. Massgeblich sind im vorliegenden Fall die Buchstaben b und g von Note 23. Gemäss lit. b überwacht und regelt der Flugverkehrsleiter den Verkehr in der Flugplatzverkehrszone (für den Militärpiloten war der Flugplatz Alpnach eine Flugplatzverkehrszone, für den Zivilpiloten jedoch ein Gefahrengebiet). Das "Überwachen" im Sinne dieser Bestimmung wird angewendet, wenn Flugzeuge in einem Trainingsraum eine Übung oder ein Anflugverfahren selbständig durchführen. Der Flugverkehrsleiter überwacht die Flugzeuge in bezug auf die Raumgrenzen oder andere Vorschriften. Er greift ein, wenn die Vorschriften oder die Sicherheit dies verlangen. Beim "Regeln" geht es demgegenüber darum, den Verkehrsfluss in der Luft und am Boden nach ökonomischen Grundsätzen durchzuführen. Der Pilot wird bei seiner Aufgabe unterstützt. Beim Gefahrengebiet schliesslich handelt es sich um einen Luftraum von festgelegten Abmessungen, in welchem zu bestimmten Zeiten Vorgänge stattfinden, die für Flüge von Luftfahrzeugen gefährlich sein können. In dieser Zone ist ein Flugverkehrsleitdienst für zivile Flugzeuge nicht obligatorisch. Jeder Zivilpilot kann auf eigene Verantwortung und ohne Funkkontakt herzustellen durch diese Zone fliegen. Der zivile Pilot ist daher für den Start und die Landung sowie für die Luftraumbeobachtung unter Sichtflugbedingungen selbst verantwortlich. Das gilt auch in einer sog. Flugplatzverkehrszone (ATZ), deren Einführung für den Flugplatz Alpnach eigentlich auf den 4. Mai 1989 geplant gewesen war, allerdings aufgrund einer Einsprache der Segelflugkommission des Aero-Clubs auf den 1. September 1989 verschoben werden musste. In einer ATZ werden die Piloten verpflichtet, innerhalb dieser Zone den Flugverkehrsleitdienst zu beanspruchen und die Flugsicherung koordiniert innerhalb dieser Zone den Flugverkehr (Art. 21 VVR). Gleichwohl ist der Sichtflugpilot für die Luftraumüberwachung und die Verhinderung von Kollisionen selbst verantwortlich, auch wenn er mit Flugverkehrsinformationen rechnen darf. Auch in einer ATZ wird der Sichtflugverkehr nicht separiert. Beim "Separieren" handelt es sich um eine aktive Tätigkeit, die der Flugverkehrsleiter mittels Funk oder Radar gegenüber bekanntem Flugverkehr durchführt, indem er die sich in der Luft befindlichen Flugzeuge mittels geographischer Positionen oder in der Höhe staffelt. Eine Separation erfolgte damals nur für Instrumenten-(IFR-)Flüge und für bestimmte VFR-Flüge (SFVR = Sondersichtflüge und CVFR = kontrollierte Sichtflüge). Im vorliegenden Fall lag aber weder ein SFVR- noch ein CVFR-Flug vor. Sondersichtflüge sind denn auch nur innerhalb von Kontrollzonen (CTR) möglich. Eine CTR wurde aber für den Flugplatz Alpnach erst am 2. April 1992 eingeführt. Der Angeklagte hatte daher keine Verpflichtung, die sich in der Luft befindlichen Flugzeuge zu separieren. dd) Note 23 lit. g RMFD 80 sieht sodann vor, dass der Flugverkehrsleiter unaufgefordert per Funk zu Händen der Besatzung alle Informationen übermittelt, die für die Flugsicherheit von Bedeutung sind. Der Flugverkehrsleiter lebt dieser Bestimmung nach, indem er nach bestem Wissen und Gewissen die Piloten informiert, wo aus seiner Sicht eine kritische Situation entstehen könnte. Mit Flugverkehrsinformationen darf der Pilot jedoch, wie erwähnt, nur in einer ATZ oder in einer CTR rechnen; er bleibt aber selbst in einer solchen Zone für die Luftraumüberwachung und die Vermeidung von Kollisionen selbst verantwortlich. Die Vorinstanz weist zu Recht darauf hin, dass der Angeklagte gegenüber dem Militärpiloten

seine Informationspflicht erfüllt habe. Er habe ihm die Position des zivilen Flugzeuges sofort mitgeteilt und ihn beauftragt, das zivile Flugzeug zu lokalisieren. Eine gesetzliche Informationspflicht gegenüber der zivilen Flugzeugbesatzung bestand schon deshalb nicht, weil der Geltungsbereich des RMFD 80 auf den Militärflugverkehr beschränkt ist (Note 2 RMFD 80), aber auch, weil es sich beim fraglichen Luftraum für die Zivilpiloten lediglich um ein Gefahrengebiet handelte. ee) Nichts anderes ergibt sich aus den im Anschluss an die Appellationsverhandlung edierten weiteren Unterlagen. aaa) Die Strafkörper leiten aus einer Passage im Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission ab, die zivilen Piloten hätten für das Fliegen von Platzrunden eine Bewilligung des Angeklagten einholen müssen. Durch diese Bewilligungspflicht sei eine Art Hoheitsverhältnis zwischen dem Angeklagten und den zivilen Piloten entstanden. Der Angeklagte sei als Bewilligungsgeber weisungsberechtigt, die zivilen Piloten weisungsgebunden gewesen. Damit sei die gesetzliche Pflicht des Angeklagten zum Handeln gegeben gewesen. bbb) Mit Schreiben vom 27. Oktober 1994 führte das Bundesamt für Militärflugplätze aus, eine Vorschrift, dass die zivilen Piloten ihr Flugprogramm nur dann abwickeln dürften, wenn ihnen dies der Kontrollturm in Alpnach bewilligt habe, gebe es grundsätzlich nicht. Massgebend sei für den Flugsicherungsdienst die Luftraumstruktur. Diese sage aus, wo der Flugverkehrsleiter und der Pilot welche Verpflichtungen hätten. Ferner wird in diesem Zusammenhang ein Vertrag der Motorfluggruppe Luzern mit dem Bundesamt für Militärflugplätze sowie ein Reglement mit entsprechenden Beilagen erwähnt. Weder dem Reglement für den Flugplatz-Funkdienst in Kägiswil noch dem Reglement über das Flugdienst-Leiterwesen auf dem Flugplatz Kägiswil kann indessen entnommen werden, dass eine eigentliche Bewilligungspflicht der zivilen Piloten bestand. Dementsprechend führten die Strafkörper denn auch aus, am Unfalltag habe man "faktisch den Vorschriften des 'PUMIL' nachgelebt". ccc) Bei der "PUMIL" (Publikation für die Militärflugplätze) handelt es sich um ein Reglement der Schweizerischen Armee. Darin wird bei der Beschreibung des Flugplatzes Kägiswil ausgeführt, die Nähe des Flugplatzes Alpnach bedinge bei gleichzeitigem Flugbetrieb auf beiden Flugplätzen eine Koordination desselben. Die Flugsicherung Kägiswil sei in allen Belangen der gemeinsamen Flugsicherung "dem FSO ALP resp. FDL unterstellt". Weiter wird für die "militärische Benützung des Flugplatzes Kägiswil" festgehalten, dass eine Bewilligung bei der Flugsicherung des Betriebes Alpnach einzuholen sei. Fraglich ist, ob daraus im Umkehrschluss zu folgern ist, für die nichtmilitärische Benützung des Flugplatzes Kägiswil sei keine Bewilligung bei der Flugsicherung des Betriebes Alpnach einzuholen. Das dürfte nicht der Fall sein. Vielmehr wird sich die Formulierung daraus ergeben haben, dass die "PUMIL" als militärisches Reglement in erster Linie an Militärpersonen gerichtet ist. Zu beachten ist denn auch, dass gemäss Ingress der "PUMIL" die Bestimmungen dieses Reglements nicht nur für alle Besatzungen von Militärflugzeugen und zivil immatrikulierten Flugzeugen der Fliegertruppen, sondern auch für "alle Benutzer von Militärflugplätzen" gelten. Dieser Befund wird schliesslich dadurch bestätigt, dass auch der Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft (vertreten durch das BAMF) und der Sektion Luzern des Aero-Clubs der Schweiz über die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Kägiswil in Art. 6 lit. c für die zivile Benützung des Flugplatzes neben andern Vorschriften auch die "PUMIL" für massgebend erklärt. Ferner sieht Art. 7 des Vertrags vor, dass der Flugplatz Kägiswil trotz Abschluss des Vertrages über die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Kägiswil den Charakter eines ausschliesslichen Militärflugplatzes behalte. ddd) Selbst wenn aber aus diesen Gründen anzunehmen wäre,

die zivilen Piloten hätten für das Touch and go-Manöver einer Bewilligung des Angeklagten bedurft, so wäre deshalb nicht auf eine ihm obliegende gesetzliche Garantenpflicht zu schliessen. Dass nämlich die zivilen Piloten ihr beabsichtigtes Manöver dem Angeklagten meldeten, und dass dieser die Meldung entgegennahm, änderte nichts an der Eigenverantwortlichkeit der zivilen Piloten für ihr Flugverhalten. Allerdings gestattete die Meldung dem Angeklagten, seiner Verantwortung gegenüber dem Militärpiloten M. nachzukommen, indem er diesen über das beabsichtigte Manöver der zivilen Piloten informierte. Da für die zivilen Piloten normaler Sichtflugbetrieb herrschte und die Luftraumstruktur über dem Flugplatz Alpnach (weder CTR noch ATZ) besondere Vorsichtsmassnahmen oder spezielle Hilfeleistungen zugunsten des zivilen Flugverkehrs nicht erforderte, ergab sich auch aus der Meldung der Piloten C. und Sch. bzw. aus einer eventuellen Bewilligungspflicht für die Durchführung des Touch and go-Manövers keine gesetzliche Pflicht des Angeklagten, über die aufgrund der Luftraumstruktur erforderlichen Vorkehren hinausgehende Sicherheitsmassregeln zu treffen. ff) Die Militärmaschine von M. gehörte zweifellos zum Flugverkehr, für dessen Überwachung, Regelung und Information der Angeklagte zuständig war. Gegenüber M. nahm infolgedessen der Angeklagte wohl eine gesetzliche Garantenstellung ein. Seiner Informationspflicht gegenüber M. ist der Angeklagte insoweit nachgekommen, als er diesen über den vom Zivilflugzeug beabsichtigten Durchstart (touch and go) auf dem Flugplatz Kägiswil informierte. Fraglich ist, ob der Angeklagte im Sinne einer Optimierung seiner Informationspflicht gegenüber M. nicht auch C. über die Landeabsichten von M. hätte orientieren sollen (als der Angeklagte von C. um 104900 die Meldung "final 03 for touch and go" erhielt, wusste er vom beabsichtigten Landemanöver von M., der ihm 20 Sekunden zuvor - um 104840 - mitgeteilt hatte "overhead airobatics completed, for landing"), und ob er gar durch entsprechende Anweisungen an M. den Flugverkehr hätte separieren sollen. aaa) Das Ergreifen solcher Handlungsalternativen setzte selbstverständlich voraus, dass der Angeklagte die sich anbahnende Gefahrensituation überhaupt erkennen konnte. Interessant sind in diesem Zusammenhang die folgenden Äusserungen des Angeklagten: "Nein, ich habe dies dem Zivilpiloten nicht gemeldet. Von der Distanz her war dies für mich nicht nötig. Ich ging von der Positionsmeldung des zivilen Piloten aus. Dieser sagte mir, er sei im Endanflug auf der Piste null. Ich ging also davon aus, dass er sich vor der Piste Kägiswil befand, d.h. kurz nach Ende des Sarnersees in Richtung Luzern gesehen. Den Militärpiloten habe ich gesehen, als er vom Turm aus gesehen in Richtung Pilatus flog. Er flog dann in Richtung Sarnen und drehte nach links ab". Schon zuvor hatte der Angeklagte erklärt: "... Ich habe auch nicht gedacht, dass das zivile Flugzeug schon so nahe am Flugplatz Alpnach ist". Diese Erklärungen machen folgendes deutlich: Hätte der Angeklagte im kritischen Zeitpunkt realisiert, dass die beiden Flugzeuge möglicherweise gleichzeitig den Luftraum über der Grossen Schliere erreichen und sich deren Flugbahnen überschneiden könnten, hätte er - losgelöst von der Frage, ob er dazu gesetzlich verpflichtet war oder nicht - vermutlich auch C. über das beabsichtigte Landemanöver von M. informiert, ja, vielleicht sogar den Luftverkehr mittels entsprechender Anweisungen an M. separiert. Mit dieser Gefahr rechnete aber der Angeklagte nicht. Dies wohl aus verschiedenen Gründen. bbb) Einmal dürfte der Angeklagte die Distanzen falsch eingeschätzt haben. Nur so ist seine Äusserung erklärbar, er habe nicht damit gerechnet, dass C. so rasch über der Grossen Schliere auftauchen werde. In Würdigung aller einschlägigen Äusserungen der im Verlaufe des Prozesses Befragten, ist sodann (im Zweifel zugunsten des Angeklagten) davon auszugehen, dass der Angeklagte vor dem Unfall nicht realisiert hatte und auch nicht

realisieren konnte, dass sich die (militärischen) Volten tangential berührten und die zivile und militärische Volte sogar überschneiden, obwohl ihm aufgrund von Beobachtungen nicht entgangen sein konnte, dass sich in Alpnach landende Militärmaschinen am Ende der Volte im Luftraum über der Grossen Schliere befinden und in Kägiswil startende Zivilmaschinen ihre Volten im Bereich Wichelsee/Schlieren fliegen. Tatsache ist nämlich, dass es keine Karte gibt, in welcher die Überschneidung der Volten ersichtlich ist. Y., langjähriger Flugverkehrsleiter in Alpnach, bestätigte dies ausdrücklich. Ihm selber war die Überschneidung bekannt, da er sich "anhand der Geographie orientiert" hatte, was wohl so zu verstehen ist, dass das Studium der geographischen Lage der je in den verschiedenen Karten der Flugplätze Kägiswil und Alpnach eingezeichneten Volten ihn hatte erkennen lassen, dass sie sich überschneiden würden. Dies konnte aber der Angeklagte nicht wissen. Infolgedessen vermochte er auch die Gefahr, auf die die beiden Maschinen zusteuerten, nur unzureichend einzuschätzen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass selbst die Zeugen B. und St., welche die zivile Volte von Kägiswil schon selber geflogen hatten, sich auch nicht bewusst waren, dass sich diese mit der militärischen Volte von Alpnach überschneidet. Aufgrund des Wissensstandes, den der Angeklagte vor dem Unfall hatte, vermochte er den hohen Gefährlichkeitsgrad der von den Piloten beabsichtigten Manöver nicht zu erkennen. Konnte er aber den Gefahrenzustand nicht erkennen, könnte ihm selbst dann kein strafrechtlich relevanter Vorwurf gemacht werden, wenn angenommen würde, dass beim Erkennen bzw. Erkennenmüssen einer solchen Gefahrensituation entweder die Orientierung des Zivilpiloten oder eine Separierung notwendig gewesen wäre. ccc) Wie die Rekonstruktion der Kollision durch den Wissenschaftlichen Dienst der Stadtpolizei Zürich ergeben hat, wurde die Gefahr zusätzlich dadurch entscheidend erhöht, dass sich die beiden Piloten in der kritischen Phase unmittelbar vor der Überschneidung der Flugbahnen zufolge der massiven Schrägstellung ihrer Maschinen im Kurvenflug und des entsprechenden toten Winkels gegenseitig kaum sehen konnten. Für diese Behinderung der eigenverantwortlichen Piloten trägt aber der Flugverkehrsleiter überhaupt keine Verantwortung. gg) Zusammenfassend ergibt sich, dass sich aus den einschlägigen Normen keine Garantenstellung des Angeklagten für die Sicherheit der zivilen Piloten C. und Sch. ergibt. b) Zu prüfen ist, ob sich eine Garantenstellung des Angeklagten aus anderen Umständen ableiten lässt. aa) Die Strafkörper weisen darauf hin, C. habe von sich aus mit dem Flugverkehrsleiter Kontakt aufgenommen. Kurz vor der Kollision habe sich der Angeklagte bei C. über seine Position erkundigt. Er habe gewusst, dass C. ein Touch an Go-Manöver (Durchstart) durchführen wollte. Wegen des ständigen Funkkontakts hätten die Zivilpiloten darauf vertrauen dürfen, der Angeklagte werde ihnen die für sie wichtigen Informationen bekanntgeben. Indem sich C. dem Angeklagten als Flugverkehrsleiter anvertraut habe, damit dieser ihn kraft seiner Möglichkeiten in einer bestimmten Gefahrensituation mittels Funk beschütze, sei eine Obhutspflicht aus Gefahrengemeinschaft entstanden. Der Angeklagte sei durch sein Verhalten aber auch eine Garantenstellung eingegangen, weil er es im Ergebnis übernommen habe, eine bestimmte Gefahrenquelle unter Kontrolle zu halten. Es habe ihn diesbezüglich eine Sorgfaltspflicht aus Vertrag getroffen. Schliesslich müsse auch von einer Sicherungspflicht aus Ingerenz ausgegangen werden. Der Angeklagte habe gewusst, dass zwei Flugzeuge aufeinander zuflogen, dass sich die Flugvolten kreuzten und dass dadurch eine grosse Gefahr entstanden sei. Wer eine nahe Gefahr für ein Rechtsgut dulde oder eine solche Gefahr vergrössert habe, sei rechtlich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass sie sich nicht verwirkliche. Indem der Angeklagte die fraglichen Flugmanöver des zivilen und militärischen Flugzeuges geduldet habe, habe er

eine erhebliche Gefahr geduldet bzw. geschaffen, was eine entsprechende Garantenstellung ausgelöst habe. bb) Den Ausführungen der Strafkämmer kann nicht gefolgt werden. Zunächst einmal ist darauf hinzuweisen, dass der Angeklagte, wie sich aus den vorangegangenen Erwägungen ergibt, im Lichte der einschlägigen Normen gesetzmässig und korrekt gehandelt hat. Es wäre im Hinblick auf Art. 1 StGB höchst problematisch, das unter dem Gesichtspunkt seiner Amts- bzw. Berufspflichten rechtlich einwandfreie Verhalten des Angeklagten zur Begründung weiterer, zu einer Garantenstellung führender Rechtspflichten heranzuziehen. Dies wäre nur zulässig, wenn der Angeklagte über die Erfüllung seiner ihm obliegenden Berufspflichten hinaus weitere Massnahmen getroffen hätte, die ihrerseits eine besondere Verantwortung ausgelöst hätten. In der Lehre wird denn auch anerkannt, dass neben einer gesetzlich begründeten Garantenstellung grundsätzlich kein Raum für vertraglich oder durch Ingerenz entstandene Garantenstellungen bleibt (Flachsmann, a.a.O., 62 ff.; René Meyer, Die Garantenstellung beim unechten Unterlassungsdelikt, Zürich 1972, 156). Diese Regel muss über den Fall hinaus, da das Gesetz eine Garantenstellung begründet, auch in einer Konstellation zur Anwendung gelangen, da sich aus dem Gesetz gerade keine Garantenstellung ergibt. Zu fragen ist daher, ob sich aus dem Verhalten des Angeklagten Anhaltspunkte für eine auf besonderen Umständen gründende Garantenstellung entnehmen lassen. cc) Eine vertragliche Pflicht kann eine Garantenstellung begründen, soweit ihr wesentlicher Inhalt in einer Fürsorge- oder Beistandspflicht gegenüber dem geschützten Rechtsgut oder in einer Aufsichtspflicht über eine bestimmte Gefahrenquelle besteht (Noll/Trechsel, a.a.O., 209). Anerkannt ist ferner auch, dass das Vorliegen eines gültigen Vertrags nicht massgeblich ist für die Begründung dieser Garantenstellung. Vielmehr genügt bereits die tatsächliche Übernahme einer Schutzfunktion, was dort anzunehmen ist, wo ein Hilfsversprechen oder der tatsächliche Antritt einer Stellung mit Schutzfunktion dazu führt, dass eine andere Person im Vertrauen auf dieses Hilfsversprechen oder die Präsenz der Hilfsperson entweder sich erhöhten Gefahren aussetzt, denen sie allein nicht gewachsen ist, oder anderweitige Möglichkeiten der Sicherung unterlässt und daher schutzlos ist, wenn die Hilfsperson nicht gefahrenabwendend tätig wird (Schubarth, a.a.O., Systematische Einleitung, N. 144). Hierher gehören auch die Fälle, wo eine bereits hilfsbedürftige Person auf weitere Schutzmöglichkeiten verzichtet im Vertrauen darauf, dass bereits jemand die Schutzfunktion übernommen hat. So ist nicht nur der Skilehrer Garant des Skischülers, der sich im Hinblick auf des Lehrers besondere Fähigkeit auf eine gefährliche Abfahrt begeben hat, oder der Bergführer im Verhältnis zum Touristen oder eine beliebige Person gegenüber einem Blinden, wenn sie ihn über eine Strasse führt, sondern auch der Berggänger, der gegenüber einem verunfallten Touristen den Eindruck erweckt, er hole Hilfe, so dass der Tourist die Hilfe eines weiteren ausschlägt (Schubarth, a.a.O., N. 145 ff.). Anders im vorliegenden Fall: Ein ausdrücklich oder konkludent vom Angeklagten mit dem Zivilpiloten geschlossener Vertrag oder die Übernahme einer Schutzfunktion liegt nicht vor. Die Tatsache, dass der Angeklagte mit den Zivilpiloten Funkkontakt gehabt und dass er die Meldung über das bevorstehende Durchstartmanöver entgegengenommen hatte, berechtigte diese Piloten nicht zur Annahme, mangels konkreter Gefahrenhinweise des Angeklagten sei das Manöver gefahrlos und ohne Beeinträchtigung durch weiteren Flugverkehr durchzuführen. Der Angeklagte übernahm keine über seine gesetzlichen Pflichten hinausgehende Verantwortung für das Flugmanöver der Zivilpiloten. Die Piloten wussten, dass sie den Luftraum selbst überwachen mussten und mussten ihr Luftfahrzeug so führen, dass sie jederzeit eine Umkehrkurve fliegen konnten. Dabei wird nicht verkannt,

dass die Erfüllung dieser Aufgabe für die Piloten infolge der besonderen Fluglage unmittelbar nach dem Durchstarten nicht einfach war. Dies hätte sie aber zu besonderer Vorsicht gemahnen müssen. Indessen kann aus der Verkettung der unglücklichen Umstände, wie sie im Schlussbericht der Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission zusammengefasst wurden, nicht auf eine extensiv zu interpretierende Verantwortlichkeit des Angeklagten geschlossen werden. dd) Von einer freiwilligen Gefahrengemeinschaft kann schon deshalb nicht gesprochen werden, weil sich der Angeklagte nicht gemeinsam mit den Piloten in eine Lebenssituation begeben hat, in der die Abwendung von Gefahren als zentraler Inhalt erschien, wie beispielsweise im Falle mehrerer Teilnehmer einer Hochgebirgstour (Rehberg, a.a.O., 185; Noll/Trechsel, a.a.O., 211). Zu prüfen ist aber schliesslich, ob sich aus dem Ingerenzprinzip eine Garantenstellung des Angeklagten ableiten lässt. Das ist aus verschiedenen Gründen zu verneinen. Einmal ist zur Gefahrenabwehr nur derjenige verpflichtet, der die Gefahr für ein Rechtsgut entweder geschaffen oder vergrössert hat (Noll/Trechsel, a.a.O., 212; Rehberg, a.a.O., 186). Der Angeklagte hat aber die Kollisionsgefahr vorliegend nicht geschaffen oder vergrössert; vielmehr hat er die Kollisionsgefahr dadurch vermindert, dass er die Position des zivilen Flugzeuges dem Militärpiloten meldete. Er durfte darauf vertrauen, dass dieser Ausschau halte und den Einflug in die Volte zur Landung auf dem Flugplatz Alpnach erst dann wage, wenn er sich vergewissert habe, dass dies gefahrlos möglich sei. Mangels einer Separierungspflicht hat er genug getan, um die Gefahr einer Kollision zu vermindern. Von einer objektiv pflichtwidrigen Schaffung einer nahen Gefahr des tatbestandsmässigen Erfolges (vgl. Schubarth, a.a.O., Systematische Einleitung, N. 155) kann keine Rede sein. Weiter wird in der Lehre mehrheitlich davon ausgegangen, dass rechtmässige Verhandlungen eine Garantenstellung nicht begründen können (Schubarth, a.a.O., N. 156; Stratenwerth, a.a.O., § 14 N. 20; Noll/Trechsel, a.a.O., 212 f.). Selbst wenn also davon ausgegangen würde, der Angeklagte habe durch die Unterhaltung des Funkkontaktes mit dem Zivilpiloten eine Gefahr geschaffen, so würde eine aus dem Ingerenzprinzip abgeleitete Garantenstellung am Umstand scheitern, dass er die Kollisionsgefahr rechtmässig und auch sonst nicht pflichtwidrig herbeigeführt hatte. Schliesslich wird im Schrifttum davon ausgegangen, die strafrechtliche Haftung wegen unechter Unterlassung aufgrund von vorangegangenem Tun werde begrenzt durch die Selbstverantwortlichkeit der Person (Noll/Trechsel, a.a.O., 213; Trechsel, a.a.O., N. 38 zu Art. 1 StGB; Stratenwerth, a.a.O., § 14 N. 22). Dass aber die Piloten für ein gefahrloses Manövrieren ihrer Luftfahrzeuge selbst verantwortlich waren, und diese Verantwortung nicht durch die Aufnahme eines nicht zwingend vorgeschriebenen Funkkontaktes an den Flugverkehrsleiter delegieren konnten, wurde bereits hervorgehoben. c) Ist aber demzufolge davon auszugehen, dass der Angeklagte keine Garantenstellung gegenüber den Zivilpiloten innehatte, so braucht nicht weiter geprüft zu werden, ob die weiteren Voraussetzungen der Strafbarkeit wie Möglichkeit der Erfolgsabwendung, Kausalität und subjektiver Tatbestand gegeben sind. Das Urteil der Vorinstanz ist zu bestätigen und die Appellation der Strafkammer abzuweisen. de|fr|it Schlagworte pilot garantenstellung gesetz vertrag schweiz strafrecht kollision verhalten fahrlässige tötung luftfahrzeug unterlassung not strafbarkeit flugsicherung zone Mehr Deskriptoren anzeigen Normen Bund StGB: Art.1 Art.18 Art.117 VVR: Art.2 Art.14 Art.21 Art.38 Leitentscheide BGE 115-IV-189 S.191 115-IV-199 74-IV-164 S.166 117-IV-130 S.131 86-IV-218 S.221 AbR 1992/93 Nr. 38 1994/95 Nr. 25 1992/93 Nr. 36

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