

Bundesstrafgericht
Tribunal pénal fédéral
Tribunale penale federale
Tribunal penal federal



Geschäftsnummer: SK.2016.42

Urteil vom 12. Januar 2017

Strafkammer

Besetzung

Bundesstrafrichter Martin Stupf, Einzelrichter
Gerichtsschreiberin Anne Berkemeier

Parteien

BUNDESANWALTSCHAFT, vertreten durch Staats-
anwalt des Bundes Hansjörg Stadler,

gegen

1. **A.**, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Thomas Spahni,
2. **B.**, amtlich verteidigt durch Rechtsanwalt Patrick Götze,

Gegenstand

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

Anträge der Bundesanwaltschaft:

Gestützt auf Art. 337 StPO wird dem Gericht beantragt, die Beschuldigten A. und B. seien gemäss Strafbefehlen der Bundesanwaltschaft vom 23. August 2016 zu verurteilen und zu bestrafen. Den Dispositiven der genannten Strafbefehle können folgende Anträge entnommen werden:

A.

1. A. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB), begangen am xx.xx.2013 um ca. 12:18:52 Uhr in der Nähe von Z., Gemeinde Y., schuldig zu sprechen.
2. A. sei mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu CHF 90.00, ausmachend CHF 2'250.00, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren.
3. A. sei mit einer Busse von CHF 1'500.00 zu bestrafen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 15 Tagen.
4. Die Kosten des Verfahrens von insgesamt CHF 3'753.50 (CHF 1'500.00 Gebühren und CHF 2'253.50 Auslagen) seien A. aufzuerlegen.
5. Nach Rechtskraft des Urteils sei der Kanton Aargau für den Strafvollzug zuständig zu erklären (Art. 74 StBOG).

B.

1. B. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB), begangen am xx.xx.2013 um ca. 12:18:52 Uhr in der Nähe von Z., Gemeinde Y., schuldig zu sprechen.
2. B. sei mit einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen zu CHF 30.00, ausmachend CHF 600.00, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben unter Ansetzung einer Probezeit von 2 Jahren.
3. B. sei mit einer Busse von CHF 1'000.00 zu bestrafen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 10 Tagen.

4. Die Kosten des Verfahrens von insgesamt CHF 4'176.00 (CHF 1'500.00 Gebühren und CHF 2'676.00 Auslagen) seien B. aufzuerlegen. Unter Berücksichtigung seiner angespannten wirtschaftlichen Verhältnisse seien die Verfahrenskosten auf CHF 2'000.00 festzusetzen.
5. Rechtsanwalt Patrick Götze sei für die amtliche Verteidigung von B. (mit Wirkung ab 25.5.2016) mit CHF 1'772.80 (Honorar und Auslagen) zu entschädigen. B. habe für die Entschädigung des amtlichen Verteidigers der Eidgenossenschaft Ersatz zu leisten, sobald es seine wirtschaftlichen Verhältnisse erlauben (Art. 135 Abs. 4 StPO).
6. Nach Rechtskraft des Urteils sei der Kanton Aargau für den Strafvollzug zuständig zu erklären (Art. 74 StBOG).

Anträge der Verteidigung von A.:

1. Es sei A. vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs freizusprechen; eventuell: es sei die Geldstrafe auf 10 Tagessätze zu reduzieren und von einer Busse abzusehen.
2. Es seien die Verfahrenskosten auf die Staatskasse zu nehmen.
3. Es sei A. eine angemessene Entschädigung für seine Auslagen im Verfahren zuzusprechen.

Anträge der Verteidigung von B.:

1. Der Beschuldigte sei von Schuld- und Strafe vollumfänglich freizusprechen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Staatskasse.

Prozessgeschichte

- A.** Am xx.xx.2013 um 11:55 Uhr startete auf dem Flugfeld X. das Motorflugzeug mit den beiden Piloten A. (nachfolgend: Beschuldiger 1) und C.. Etwa zeitgleich startete der Segelflugpilot B. (nachfolgend: Beschuldiger 2) mit dem Segelflugzeug auf dem Regionalflugplatz W. zu einem Erkundungsflug entlang des Juras bis zum westlichen Ende des Neuenburgersees. Um ca. 12:18 Uhr kam es zu einer Kollision der beiden Luftfahrzeuge, wobei das Segelflugzeug abstürzte und sich der Segelflugpilot mit einem Fallschirm retten konnte.
- B.** Der Vorfall wurde durch die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (nachfolgend: SUST) untersucht. Der entsprechende Schlussbericht wurde am 2. März 2016 erstattet (nachfolgend SUST-Bericht; pag. BA 11-01-0010 ff.).
- C.** Die Staatsanwaltschaft Brugg-Zurzach eröffnete am 2. Juli 2013 rückwirkend auf den 6. Juni 2013 eine Strafuntersuchung gegen den Beschuldigten 1, C. und den Beschuldigten 2 wegen Übertretungen gemäss Luftfahrtgesetz (pag. BA 01-01-0001). Am 3. Juli 2013 leitete die Staatsanwaltschaft Brugg-Zurzach die Akten an die Bundesanwaltschaft weiter (pag. BA 02-01-0005), welche die Strafuntersuchung am 4. Juli 2013 auf den Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB) ausdehnte (pag. BA 01-01-0004).
- D.** Mit Strafbefehlen vom 23. August 2016 verurteilte die Bundesanwaltschaft den Beschuldigten 1 und den Beschuldigten 2 wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs zu bedingten Geldstrafen und Bussen (pag. BA 03-01-0001 ff. und 03-02-0001 ff.). Die Strafuntersuchung gegen C. stellte sie am 25. August 2016 ein (pag. BA 03-03-0001 ff.). Die Einstellungsverfügung erwuchs in Rechtskraft; gegen die Strafbefehle erhoben der Beschuldigte 1 und der Beschuldigte 2 innert gesetzlicher Frist Einsprache (pag. BA 03-01-0009 und 03-02-0009).
- E.** Die Bundesanwaltschaft hielt an den Strafbefehlen fest (Art. 355 Abs. 3 lit. a der Schweizerischen Strafprozessordnung vom 5. Oktober 2007 [StPO; SR 312.0]) und überwies diese am 9. September 2016 dem hiesigen Gericht als Anklageschrift zwecks Durchführung eines ordentlichen Verfahrens (Art. 356 Abs. 1 StPO). Gleichzeitig gab sie bekannt, auf eine Teilnahme an der Hauptverhandlung zu verzichten (Art. 337 StPO; TPF pag. 3-100-001 f.).

- F.** Im Rahmen der Vorbereitung der Hauptverhandlung holte das Gericht von Amtes wegen Straf- und Betreibungsregisterauszüge, Steuerunterlagen sowie eine Auskunft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (nachfolgend BAZL) über die aktuelle Gültigkeit der Fluglizenz und den fliegerischen Leumund der Beschuldigten ein.

Die Beweisanträge der Verteidigung des Beschuldigten 1 auf Einholen eines Fotos des Cockpits sowie die Befragung von C. hiess das Gericht gut. Den Antrag auf Einholen eines Parteigutachtens zur Frage der Luftraumüberwachung und des Prinzips „see and avoid“ sowie auf Einvernahme des Experten D. hiess das Gericht insoweit gut, als dass es den Parteien frei steht, eigene Gutachten einzureichen. Im Übrigen wies das Gericht den Antrag ab (TPF pag. 3-221-001 ff., 3-280-002 f.). Das Parteigutachten vom 30. November 2016 wurde zu den Akten erkannt (TPF pag. 3-290-036 ff.).

- G.** Am 11. und 12. Januar 2017 fand die Hauptverhandlung in Abwesenheit der Bundesanwaltschaft und in Anwesenheit der Beschuldigten sowie ihrer Verteidiger am Sitz des Bundesstrafgerichts in Bellinzona statt.
- H.** Das Urteil wurde am 12. Januar 2017 in Anwesenheit der Beschuldigten und ihrer Verteidiger verkündet.
- I.** Die Verteidiger haben am 23. Januar 2017 und damit innert gesetzlicher Frist die schriftliche Urteilsbegründung verlangt (Art. 82 Abs. 2 lit. a StPO; TPF pag. 3-521-006; 3-522-023).

Der Einzelrichter erwägt:

1. Prozessuales und Vorfragen

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. Die zur Beurteilung stehenden Taten sollen an Bord eines Motorflugzeuges und eines Segelfliegers begangen worden sein. Sowohl das Motorflugzeug als auch das

Segelflugzeug sind bzw. waren im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen (pag. BA B18-01-01-0108 ff., ...0130 ff.) und gelten gemäss Art. 55 LFG als Luftfahrzeuge. Die Bundesgerichtsbarkeit ist damit gegeben (Art. 98 Abs. 1 LFG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 StPO).

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).

1.2 Gültigkeit der Strafbefehle und der Einsprachen

Das Gericht entscheidet gemäss Art. 356 Abs. 2 StPO vorfrageweise über die Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache. Die Strafbefehle vom 23. August 2016 beinhalten die in Art. 353 Abs. 1 StPO aufgelisteten Kriterien. Die geforderten Geldstrafen sowie Bussen liegen innerhalb des zulässigen Sanktionsrahmens (Art. 352 Abs. 1 lit. a und b StPO). Die überwiesenen Strafbefehle sind somit gültig. Die Einsprachen von A. vom 2. September 2016 (pag. BA 03-01-0009) und von B. vom 5. September 2016 (pag. BA 03-02-0009) erfolgten form- und fristgerecht (Art. 354 Abs. 1 und 2 StPO). Die Strafbefehle gelten nach Art. 356 Abs. 1 StPO als Anklageschriften.

1.3 Anwendbares Recht

Der Flugunfall ereignete sich am 6. Juni 2013. Es ist vorab das für den vorliegenden Fall anwendbare Recht zu bestimmen.

Was die staatsvertragliche Ebene anbelangt, so wurde im Jahre 1944 die International Civil Aviation Organisation (ICAO) gegründet, um weltweit verbindliche Standards für die internationale Zivilluftfahrt zu erarbeiten und festzulegen. Die ICAO legt einerseits Grundsätze und technische Methoden für die internationale Luftfahrt fest und fördert andererseits die Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs mit dem Ziel der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Umweltverträglichkeit. Aus diesen Gründen wurde in Chicago am 7. Dezember 1944 das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt abgeschlossen, welches von der Schweiz am 6. Februar 1944 ratifiziert und am 4. April 1947 in Kraft getreten ist (ICAO-Übereinkommen, SR 0.748.0). Das ICAO-Übereinkommen besteht aus Bestimmungen und Regelungen zur Luftfahrt und aus (derzeit) 19 Anhängen. Im vorliegenden Fall ist dessen 10. Ausgabe (gültig ab 18. November 2010) anwendbar.

Auf nationaler Ebene gelten das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (LFG, SR 748.0), die Verordnung über die Luftfahrt vom 14. November 1973 (LFV, SR 748.01) sowie die Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960 (KdtV, SR 748.225.1); jeweils in den am Unfalltag gültigen Fassungen. Des Weiteren sind die Bestimmungen der alten Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (aVVR, SR 748.121.11) anwendbar, welche durch die Bestimmungen der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L, SR 748.121.11; in Kraft getreten am 15. Juni 2015) abgelöst wurden. Die für den vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen im aVVR (Art. 1, 5, 14 ff.) entsprechen im Wesentlichen den nun geltenden Art. 1 lit. a i.V.m. Art. 2 VRV-L (in Ausführung der EU-Durchführungsverordnung Nr. 923/2012). Was die SUST im Besonderen anbelangt, so ist vorliegend einerseits die Verordnung über die Meldung und die Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel vom 28. Juni 2000 (Unfalluntersuchungsverordnung [VUU], SR 742.161) und andererseits die Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen vom 23. November 1994 (VFU, SR 748.126.3) anwendbar. Organisatorisches zur SUST ist zudem in der Verordnung über die Organisation der SUST vom 23. November 2011 (OV-SUST, SR 172.217.3) geregelt. Die drei letztgenannten Verordnungen wurden durch die Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV, SR 742.161) abgelöst, welche am 1. Februar 2015 in Kraft getreten ist.

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, Art. 389 Abs. 1 StGB). Letzteres trifft in concreto lediglich in Bezug auf Art. 24 VSZV zu.

2. Vorfragen

- 2.1** Die Verteidigung rügt, die Strafbefehle der Bundesanwaltschaft genüge den Anforderungen an eine Anklageschrift nicht, da die Sachverhaltsdarstellung ausschliesslich aus (wörtlichen oder sinngemässen) Zitaten aus dem SUST-Bericht bestehe bzw. der von der SUST festgestellte Sachverhalt „tel quel“ als Anklageschrift übernommen worden sei und damit vorliegend die einzige Grundlage der Anklage bilde.
- 2.2** Die Verteidigung rügt damit eine Verletzung des Anklagegrundsatzes.

- 2.2.1** Nach dem in Art. 9 Abs. 1 StPO festgeschriebenen Anklagegrundsatz bestimmt die Anklageschrift den Gegenstand des Gerichtsverfahrens (Umgrenzungsfunktion). 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). Gemäss Art. 325 Abs. 1 lit. g StPO bezeichnet die Anklageschrift die nach Auffassung der Staatsanwaltschaft erfüllten Straftatbestände unter Angabe der anwendbaren Gesetzesbestimmungen. 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.; BGE 126 I 19 E. 2a; je m.H.). 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.).
- 2.2.2** Das Anklageprinzip verlangt bei Delikten, die sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden können, dass der Anklageschrift zu entnehmen ist, welche Schuldform sich verwirklicht hat. Es muss klar sein, ob dem Beschuldigten Fahrlässigkeit oder vorsätzliche Begehung vorgeworfen wird, denn die beiden Varianten verlangen ein unterschiedliches Vorgehen der Verteidigung. Bei Fahrlässigkeitsdelikten sind sämtliche tatsächlichen Umstände aufzuführen, aus denen sich die Pflichtwidrigkeit des Verhaltens sowie die Vorhersehbarkeit und die Vermeidbarkeit des eingetretenen Erfolges ergeben sollen. Es ist dazu insbesondere möglichst genau darzulegen, inwiefern es der Beschuldigte an der Beachtung der gebotenen Sorgfalt oder Vorsicht habe fehlen lassen (BGE 120 IV 348 E. 3c; BGE 116 Ia 455 E. 3a,cc; JOSI, "Kurz und klar, träf und wahr" – die Ausgestaltung des Anklageprinzips in der Schweizerischen Strafprozessordnung, ZStrR 2009, S. 73 ff., S. 88 ff.). Gemäss Art. 350 Abs. 1 StPO ist das Gericht an den in der Anklage umschriebenen Sachverhalt, nicht aber an dessen rechtliche Würdigung durch die Anklagebehörde gebunden.
- 2.2.3** In den beiden Strafbefehlen vom 23. August 2016, welche von der Bundesanwaltschaft als Anklageschriften an die Strafkammer des Bundesstrafgerichts überwiesen wurden, ist hinreichend klar umschrieben, was den beiden Beschuldigten vorgeworfen wird. Dass sich die Bundesanwaltschaft bei der Sachverhaltsdarstellung hauptsächlich auf den SUST-Bericht abstützt, steht

dem nicht entgegen. Entscheidend ist, dass die strafrechtlich relevanten Tathandlungen und Sorgfaltspflichtverletzungen im Sachverhalt in rechtsgenügender Art und Weise umschrieben sind. Dabei ist anzugeben, inwiefern ein allfällig festgestellter Sorgfaltsverstoss eine entsprechende Relevanz für den Erfolgseintritt barg und ob Letzterer für den Beschuldigten vorherseh- und vermeidbar gewesen wäre. Vorliegend genügen sowohl die Umschreibung des Sachverhalts und der massgeblichen Sorgfaltspflichten, als auch die angegebenen Gesetzesbestimmungen den Erfordernissen des Akkusationsprinzips. Eine Verletzung des Anklagegrundsatzes gemäss Art. 9 i.V.m. Art. 325 f. StPO ist nicht ersichtlich. Die Rüge der Verletzung des Anklagegrundsatzes ist daher unbegründet.

- 2.3** Die Verteidigung erhob sodann den Vorwurf, es sei vorliegend keine Strafuntersuchung durchgeführt worden, da sich die Bundesanwaltschaft ausschliesslich auf die Untersuchung der SUST abgestützt habe. Die SUST habe jedoch die Aufgabe, gestützt auf Art. 24 LFG Untersuchungen zur Unfallverhütung durchzuführen, wobei Schuldfragen nicht Gegenstand solcher Untersuchungen seien. In diesem Kontext machte die Verteidigung auch geltend, beim SUST-Bericht handle es sich nicht um ein Beweismittel.
- 2.3.1** Bei der SUST handelt es sich um eine ausserparlamentarische Kommission nach den Art. 57a-57g des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG, SR 172.010; Art. 6 VSZV bzw. [vor 1. Februar 2015] Art. 3 Abs. 2 OV-SUST). Sie untersucht u.a. Ereignisse in der Luftfahrt nach den Vorgaben der VSZV (bzw. bis 1. Februar 2015 nach den Vorgaben der [im Zeitpunkt des Unfalls geltenden, nunmehr aufgehobenen] VFU und VUU). Die Untersuchungen der SUST bestehen aus einer unabhängigen Abklärung der technischen, betrieblichen und menschlichen Umstände und Ursachen, die zu einem Ereignis bzw. Unfall oder Zwischenfall geführt haben. Sie haben zum Ziel, die Sicherheit im Verkehrswesen zu verbessern, das heisst, ähnliche Vorfälle in der Zukunft zu vermeiden.
- 2.3.2** Die Klärung einer allfälligen Straftat ist nicht Aufgabe der SUST: Bereits eingangs des SUST-Berichts (pag. BA 11-01-0006) wurde darauf hingewiesen, dass der alleinige Zweck der Untersuchung eines Flugunfalls oder eines schweren Vorfalles durch die SUST auf die (künftige) Verhütung von Unfällen oder schweren Vorfällen ziele. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und schweren Vorfällen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Flugunfalluntersuchung. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung der SUST (vgl. Art. 24 Abs. 2 LFG), weshalb auch

der Bericht der SUST nicht bezweckt, ein (strafrechtliches) Verschulden festzustellen oder (zivilrechtliche) Haftungsfragen zu klären.

2.3.3 Die Klärung eines strafrechtlich relevanten Verhaltens erfolgt ausschliesslich in der Strafuntersuchung. Diese ist Teil des Vorverfahrens, welches aus dem Ermittlungsverfahren der Polizei und der Untersuchung der Staatsanwaltschaft besteht (Art. 299 Abs. 1 StPO). Die Untersuchung ist somit Aufgabe der Staatsanwaltschaft. In der Untersuchung klärt sie den Sachverhalt tatsächlich und rechtlich so ab, dass sie das Vorverfahren (mit Strafbefehl, Anklage oder Einstellungsverfügung) abschliessen kann (Art. 308 Abs. 1, Art. 318 Abs. 1 StPO). Zur Feststellung, ob gegen eine beschuldigte Person ein Strafbefehl zu erlassen, Anklage zu erheben, oder das Verfahren einzustellen ist, sind im Vorverfahren Erhebungen zu tätigen und Beweise zu sammeln (Art. 299 Abs. 2 StPO). Die Untersuchung umfasst sämtliche strafprozessualen Erhebungen, vorwiegend Beweiserhebungen, welche nach Einleitung des Untersuchungsverfahrens bis zur Anklageerhebung, Strafbefehlsausfällung oder Verfahrenseinstellung vorgenommen werden (OMLIN, Basler Kommentar, 2. Aufl., Basel 2014, Art. 308 StPO N 10). Bei Erhebung einer Anklage hat die Untersuchung dem Gericht die für die Beurteilung von Schuld und Strafe wesentlichen Grundlagen zu liefern (Art. 308 Abs. 3 StPO). Das ist auch dann zu beachten, wenn ein Strafbefehl als Anklage überwiesen wird. Täterschaft und Schuld müssen durch die (Vor-) Verfahrensakten ausreichend geklärt und belegt sein. Der Sachverhalt wird im Strafbefehlsverfahren grundsätzlich gleich abgeklärt wie im ordentlichen Verfahren und er hat mit ebenso hoher Wahrscheinlichkeit dem wirklichen Sachverhalt zu entsprechen, wie der Sachverhalt, der einem gerichtlichen Urteil zugrunde liegt. Folglich muss neben der Täterschaft auch die Schuld der beschuldigten Person klar belegt sein, damit die Voraussetzung des anderweitig geklärten Sachverhalts erfüllt ist und ein Strafbefehl erlassen werden darf (DAPHINOFF, Das Strafbefehlsverfahren in der Schweizerischen Strafprozessordnung, Diss. Freiburg 2012, S. 254 ff., m.w.H.). Ob ausreichende Beweise für eine Anklage vorliegen, ist vor deren Erhebung und somit im Vorfeld der Gerichtsverhandlung durch die Strafverfolgungsbehörden abzuklären (OMLIN, a.a.O., Art. 308 StPO N 9). Auch wenn es dem Gericht unbenommen ist, Beweise zu ergänzen bzw. zu vervollständigen, ist es Aufgabe der Staatsanwaltschaft, ein korrektes und vollständiges Vorverfahren durchzuführen und die entsprechenden Erhebungen bzw. Beweissammlungen zu tätigen.

2.3.4 Entgegen der Behauptung der Verteidigung erhob die Bundesanwaltschaft vorliegend nicht ausschliesslich aufgrund der Erkenntnisse der Untersuchung

der SUST Anklage: Die Bundesanwaltschaft hat das von der Staatsanwaltschaft Brugg-Zurzach eröffnete Strafverfahren zuständigkeitshalber übernommen und am 4. Juli 2013 auf den hier interessierenden Straftatbestand (Art. 237 StGB) ausgedehnt. Sie hat die Ermittlungsakten und Vollzugsberichte der Kantonspolizeien Thurgau und Aargau (darin enthaltend unter anderem polizeiliche Befragungen der Beschuldigten und die Abschlussberichte zu den forensisch-toxikologischen Untersuchungsergebnissen des Instituts für Rechtsmedizin) sowie die gesamten Untersuchungsakten der SUST, darunter den Untersuchungsbericht des Forensischen Instituts Zürich (inkl. Bildbeilagen), beigezogen. Weiter hat sie beim Bundesamt für Zivilluftfahrt Abklärungen, namentlich zur Sichtflugregel „see and avoid“, getätigt und bei der Bundeskriminalpolizei die Handydaten der Beteiligten auswerten lassen. Sodann hat sie die Strafuntersuchung seinerzeit gegen drei Beschuldigte geführt und diese zweimal befragt, wobei sämtliche Beteiligten zur Sache jeweils von ihrem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch gemacht haben.

- 2.3.5** In Bezug auf die Akten und den SUST-Bericht bleibt Folgendes zu ergänzen: Vorliegend hat die Bundesanwaltschaft gestützt auf Art. 43 ff. StPO sämtliche Akten bei der SUST auf dem Wege der nationalen Rechtshilfe (Amtshilfe) beigezogen (pag. BA 18-01-0004 und 0006). Grundsätzlich steht die Standardregel 5.12 im Anhang 13 des ICAO-Übereinkommens, wonach (sinngemäss) aus Unfalluntersuchungen erlangte Informationen nur zum Zwecke der Unfallprävention beigezogen werden dürfen, einem Aktenbeizug durch eine Strafuntersuchungsbehörde entgegen. Allerdings hat die Schweiz zum Anhang 13 folgenden Vorbehalt angebracht: *„La législation suisse exige que tous les documents soient mis à disposition des autorités juridiques et des autorités aéronautiques.“* Durch diesen Vorbehalt können die schweizerischen Strafverfolgungsbehörden – namentlich die Bundesanwaltschaft – und Gerichte die Akten und Schlussberichte der SUST im Strafverfahren verwenden.

In den (altrechtlichen) Verordnungen VFU und VUU wird diese Vorgehensweise gestützt: Art. 17 Abs. 1 VUU hält in allgemeiner Weise fest, dass die Strafverfolgungsbehörden und die SUST ihre Tätigkeiten koordinieren. In den Art. 18 bis 21 VUU werden diese Aufgaben zwischen den Behörden konkretisiert. Gemäss Art. 32 Abs. 1 und 5 VUU kann die Bundesanwaltschaft bei der SUST Akteneinsicht verlangen und die SUST stellt ihre Akten auf Verlangen der Bundesanwaltschaft für das mit dem Ereignis in Zusammenhang stehende (Straf-)Verfahren zur Verfügung. Ebenso besteht nach Art. 28 Abs. 1 VFU ein Akteneinsichtsrecht und gemäss Art. 28 Abs. 4 VFU stellt die SUST die Akten auf Verlangen den Gerichts- und Verwaltungsbehörden für ihre Verfahren zur Verfügung, wenn die Untersuchung abgeschlossen ist. Auch nach heutigem

Recht bestimmt Art. 23 VSZV, dass die Untersuchung bei der SUST unabhängig von einem Straf- oder Administrativverfahren erfolgt, wobei die Strafverfolgungs- und Administrativbehörden und die SUST ihre Tätigkeiten koordinieren und einander Untersuchungsunterlagen wie Auswertungen und Aufzeichnungen unentgeltlich zur Verfügung stellen.

- 2.3.6** Nach dem Gesagten dürfen die (sicherheitstechnischen) Untersuchungen der SUST und deren Ergebnisse (darunter der Schlussbericht) im Rahmen eines parallel geführten (strafrechtlichen) Vorverfahrens berücksichtigt bzw. verwendet werden. Sie stellen mithin sachliche Beweismittel im Sinne von Art. 139 i.V.m. Art. 192 ff. StPO dar und unterliegen im Gerichtsverfahren der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 10 Abs. 2 StPO).

Insgesamt vermögen die von der Bundesanwaltschaft eigens vorgekehrten Ermittlungen den Anforderungen an eine Strafuntersuchung nach Art. 299 StPO zu genügen. Sie dürfte sich im Rahmen ihrer Ermittlungen insbesondere auch auf die Sachverhaltsdarstellung und die Untersuchungsergebnisse der SUST abstützen, weshalb vorliegend die Rüge einer unvollständigen, mangelhaften oder gar inexistenten Strafuntersuchung unbegründet ist.

- 2.4** Die Verteidigung bringt schliesslich vor, es seien im Untersuchungsverfahren der SUST die Parteirechte der Beschuldigten nicht bzw. nicht vollständig gewahrt worden. Insbesondere fehle eine Einverständniserklärung der Beschuldigten zur Verwendung ihrer Auskünfte bei der Untersuchung der SUST im Strafverfahren.

- 2.4.1** Die Befragungen der SUST erfolgen – einer sicherheitstechnischen Untersuchung entsprechend – nicht nach den Grundsätzen und Gepflogenheiten der Strafprozessordnung. Zwar werden die Befragten über ihre Rechte als „Auskunftspersonen“ belehrt und auf die Möglichkeit des Aussageverweigerungsrechts hingewiesen. Es handelt sich dabei jedoch um eine auf verwaltungsrechtlichen Grundsätzen basierende Befragung und nicht um strafprozessuale Rechtsbelehrungen als beschuldigte Person nach Art. 157 ff. StPO oder Auskunftsperson nach Art. 178 ff. StPO. Weiter fehlen die strafbewehrten Hinweise wegen falscher Anschuldigung (Art. 303 StGB), Irreführung der Rechtspflege (Art. 304 StGB) und Begünstigung (Art. 305 StGB). Es stellt sich vorliegend damit die Frage der Verwertbarkeit der Befragungsprotokolle der SUST vom 7. Juni 2013 des Beschuldigten 1 (pag. BA B18-01-01-0017 ff.), von C. (pag. BA B18-01-01-0013 ff.) und des Beschuldigten 2 (pag. BA B18-01-01-0021 ff.).

2.4.2 Gemäss (des seit dem 1. Februar 2015 in Kraft stehenden) Art. 24 VSZV dürfen die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden. Die im Zeitpunkt des Flugunfalls anwendbaren altrechtlichen Verordnungen VFU und VUU sehen keine derartige Ausnahmeregelung vor. Art. 24 VSZV wurde jedoch bereits in der Strafuntersuchung, als auch in der Hauptverhandlung zu Gunsten der Beschuldigten Rechnung getragen: Die Befragungen der Beschuldigten wurden ausschliesslich unter Einhaltung der strafprozessualen Rechtsbelehrungen durchgeführt. Die fraglichen Protokolle der SUST wurden weder bei den Einvernahmen der Bundesanwaltschaft, noch anlässlich der Befragung vor Gericht berücksichtigt bzw. deren Inhalt wurde den Beschuldigten nicht zur Bestätigung vorgehalten. Insofern wurde dem Grundsatz von Art. 24 VSZV als dem milderen Recht (Art. 2 Abs. 2 StGB) nachgelebt. Im Übrigen wurden diese Protokolle der SUST selbstredend auch nicht für die vorliegende Urteilsfindung oder -begründung berücksichtigt.

Andere konkrete Verletzungen von Parteirechten wurden seitens der Verteidigung nicht geltend gemacht, weshalb sich weitere Bemerkungen erübrigen.

2.5 Würdigungsvorbehalt

Will das Gericht den Sachverhalt rechtlich anders würdigen als die Staatsanwaltschaft in der Anklageschrift, so eröffnet es dies den anwesenden Parteien und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme (Art. 344 StPO). Ein solcher Würdigungsvorbehalt will sicherstellen, dass das Gericht nicht eine rechtliche Würdigung des Sachverhalts vornimmt, zu der der Beschuldigte nicht hat Stellung nehmen können. Die in Aussicht gestellte abweichende rechtliche Würdigung bezweckt mithin die Verwirklichung des Anklagegrundsatzes und ermöglicht grundsätzlich die Prüfung eines Delikts, dessen gesetzliche Merkmale in der Anklageschrift als Fakten umschrieben, aber von der Staatsanwaltschaft rechtlich anders subsumiert sind.

Der Einzelrichter gab den Parteien an der Hauptverhandlung den folgenden Würdigungsvorbehalt bekannt: In der Anklageschrift wurde ein Vorgang beschrieben, wonach der Beschuldigte 1 nach der Kollision entgegen der Empfehlung des Flugverkehrsleiters statt auf dem Regionalflugplatz W. zu landen zum Flugplatz X. zurückgefliegen ist. Infolgedessen stellte sich für den Beschuldigten 1 die Frage einer mehrfachen Begehung einer fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB (TPF pag. 3-920-004).

Aufgrund der in der Hauptverhandlung durch die Aussagen des Beschuldigten 1 und des Zeugen C. gewonnenen Erkenntnisse (TPF pag. 3-930-010 ff.; 3-930-035 Z. 12 ff.) sowie der überzeugenden Ausführungen der Verteidigung des Beschuldigten 1, dass Letzterer alles Notwendige für den Entscheid zum Rückflug in Erwägung gezogen und die Gefahren und Risiken dabei genügend eingeschätzt hat, ist keine zusätzliche Pflichtverletzung festzustellen. Für die weiteren Erwägungen fällt dieser Anklagesachverhalt daher gänzlich ausser Betracht. Im Übrigen hatte der Würdigungsvorbehalt keine Neuausrichtung der Verteidigung zur Folge, so dass die Verteidigungsrechte umfassend gewahrt wurden.

3. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

3.1 Nach Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt.

3.1.1 Der Tatbestand von Art. 237 StGB schützt das Leben und die körperliche Unversehrtheit der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen (BGE 106 IV 370 E. 2a; 100 IV 55 E. 5). Öffentlich ist der Verkehr, wenn er an einem jedermann bzw. einem unbestimmten Personenkreis zugänglichem Ort stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1, m.w.H.). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/FINGERHUTH, Praxiskommentar, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2013, Art. 237 StGB N. 10; FIOKA, Basler Kommentar, Strafrecht II, 3. Aufl., Basel 2013, Art. 237 StGB N. 18).

3.1.2 Der Erfolg besteht in der konkreten Gefährdung von Leib und Leben mindestens eines Menschen. Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthaftige Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung von Personen kommt (BGE 134 IV 255 E. 4.1; STRATENWERTH/BOMMER, Strafrecht BT II, 7. Aufl., Bern 2013, § 32 N. 8 f.). Was die tatbestandsmässige Wahrscheinlichkeit von Tötung oder Verletzung angeht, verlangt das Bundesgericht 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 konkrete Gefährdung zu bejahen ist, beurteilt sich 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).

- 3.1.3** Fahrlässig handelt, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 12 Abs. 3 Satz 1 StGB). 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 Satz 2 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften; das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 130 IV 7 E. 3.3). Das schliesst jedoch nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.2).
- 3.1.4** 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, 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 Angeschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.3, jeweils mit Hinweisen).
- 3.1.5** Damit der Eintritt des Erfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blossе Vorhersehbarkeit nicht, sondern der Erfolg muss auch vermeidbar gewesen sein. Anhand eines hypothetischen Kau-

salverlaufs 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).

4. Anklagevorwurf

Die Bundesanwaltschaft wirft den beiden Beschuldigten zusammengefasst vor, am 6. Juni 2013 bei einem Sichtflug über Z. mit dem Motorflugzeug respektive dem Segelflugzeug pflichtwidrig geltende Flugvorschriften/-regeln, namentlich das für Sichtflüge geltende Prinzip „see and avoid“, verletzt zu haben. Dadurch sei der öffentliche Verkehr derart gestört worden, dass es zu einer Kollision zwischen den beiden Flugzeugen gekommen sei und eine konkrete Gefährdung für Leib und Leben der jeweiligen Besatzungen bestanden habe.

5. Start, Flugverlauf und Aktivität der Beschuldigten gemäss SUST-Bericht (pag. BA 11-01-0004 ff.)

Dem SUST-Bericht zufolge haben sich sowohl der Segelflugpilot (Beschuldigte 2) als auch die Besatzungsmitglieder des Motorflugzeuges (darunter der Beschuldigte 1) am Vorabend des Unfalls auf ihre Flüge vorbereitet. Am Tag des Unfalls, am xx.xx.2013, startete der Beschuldigte 1 um 11:55 Uhr mit dem Motorflugzeug auf der Piste 06 des Flugfeldes X.. An Bord befand sich auch Flugschüler C.. Aufgrund der Schliessung des Flugfelds X. über die Mittagszeit war ein Durchstart nicht mehr möglich, so dass das Motorflugzeug in einer Höhe von 2900 ft AMSL (above mean sea level = über mittlerem Meeresspiegel) zunächst in Richtung UKW-Drehfunkfeuer (VOR) Zurich East und dann weiter in gleicher Höhe Richtung VOR Trasadingen flog. Gleichentags zur selben Zeit startete der Beschuldigte 2 im Segelflugzeug im Flugzeugschlepp auf der Piste 08 des Regionalflugplatzes W.. Rund drei Minuten später klinkte er bei V. auf einer Höhe von 3906 ft AMSL aus und kreiste ohne merklichen Höhengewinn über V.. Der Beschuldigte 2 flog weiter westwärts Richtung Jura, wo er bessere thermische Aufwinde erwartete. Bei Z. fand er jedoch keine Aufwinde, weshalb er wieder zurück zu V. flog und dort zwei doppelsitzige Segelflugzeuge wahrnahm, die rund 200 Meter über ihm kreisten. Als die beiden Segelflugzeuge in Richtung Westen weiterflogen, war der Beschuldigte 2

auf einer Höhe von 4593 ft AMSL angelangt. Der Beschuldigte 2 folgte den beiden Segelflugzeugen wieder in Richtung Z., wobei er etwa 150 bis 200 Meter tiefer hinter ihnen herflog (pag. BA 11-01-0010). Unterdessen schaltete der Beschuldigte 1 den Autopiloten ein, um diesen dem Flugschüler C. zu erklären. Dabei wurden die Flughöhe von 2900 ft AMSL und der Kurs Richtung VOR Trasadingen gehalten. Nach dem Überfliegen des VOR flog das Motorflugzeug mit eingeschaltetem Autopiloten einen neuen Kurs von 220 Grad mit der Absicht, den Regionalflugplatz W. zu umfliegen. Als sich das Motorflugzeug um 12:16 Uhr im Raum Villigen befand, leitete der Beschuldigte 1 mit dem Autopiloten einen Steigflug ein. Die Steigrate betrug ungefähr 400 ft/min. In der Region Linn drehte das Flugzeug eine Minute später Richtung Süden. Nachdem das Segelflugzeug die Aare in Richtung Westen im Geradeausflug überflogen hatte, blickte der Beschuldigte 2 nach Norden, um das Wetter im Schwarzwald zu beurteilen. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Geschwindigkeit des Segelfluges rund 160 km/h gegenüber dem Boden und jene des Motorflugzeuges rund 220 km/h. Der Beschuldigte 2 bemerkte rund eine Minute später etwas im rechten Bereich seines Augenwinkels. Er nahm ein Flugzeug in der Grösse wahr, als sei dieses in einer Distanz von 50 Meter zu ihm und identifizierte es als eine Mooney, die mit eingezogenem Fahrwerk von rechts auf ihn zuflog. Auf einer Höhe von 1285 m/M (4216 ft AMSL) kam es über dem Raum Y. um 12:18:52 Uhr zwischen dem Motorflugzeug und dem Segelflugzeug zur Kollision. Dabei befand sich das Segelflugzeug leicht unterhalb des linken Flügels des Motorflugzeuges. Da die Eingaben am Seiten- und Höhensteuer keine Wirkungen mehr erzeugten, entschied sich der Beschuldigte 2, das Segelflugzeug, das sich in diesem Moment auf einer Höhe von 1200 m/M (3937 ft AMSL) befand, mit dem Rettungsfallschirm zu verlassen. Der Beschuldigte 1 übernahm gleich nach der Kollision die Kontrolle des Motorflugzeuges, ging in den Horizontalflug über und leitete eine Rechtskurve ein. Er nahm mit Zürich Information Funkkontakt auf und meldete die Kollision. Das Motorflugzeug landete schliesslich um 12:55 Uhr auf der Piste 06 in X.. Durch die Kollision mit dem Segelflugzeug wurde der linke Flügeltank aufgerissen und war (nach der Landung) leer. Im rechten Flügeltank befanden sich noch 48 Liter Treibstoff.

- 5.1** Gemäss SUST-Bericht ist der Unfall bzw. die Kollision zwischen dem Segel- und Motorflugzeug darauf zurückzuführen, dass beide Besatzungen den Luftraum zu wenig aktiv überwacht hätten. Das Segelflugzeug wurde nach der Kollision unkontrollierbar und stürzte ab (pag. BA 11-01-0028; TPF pag. 3-290-016). Diese von der SUST ermittelte Ursache wird von beiden Beschuldigten bestritten. Sie wenden insbesondere ein, aus dem nicht rechtzeitigen

Erkennen (eines Flugzeuges) dürfe nicht automatisch auf mangelhafte Aufmerksamkeit (der Besatzung) geschlossen werden, sondern es müsse die Erkennbarkeit des anderen Verkehrsteilnehmers im konkreten Fall nachgewiesen werden (pag. BA 16-01-0008).

An der Hauptverhandlung verneinte der Beschuldigte 1, dass der äussere Sachverhalt im Strafbefehl korrekt wiedergegeben worden sei und sagte aus, mit dem im SUST-Bericht dargestellten Sachverhalt und den Schlussfolgerungen nicht einverstanden zu sein (TPF pag. 3-930-003 Z. 3 und 21). Der Beschuldigte 2 gab an, dass der Sachverhalt im Strafbefehl korrekt erfasst und im SUST-Bericht mit der Einschränkung, dass er die Luftraumüberwachung korrekt durchgeführt habe, richtig wiedergegeben worden sei (TPF pag. 3-930-003 Z. 31 und 45 ff.).

6. Privatgutachten

Das Privatgutachten, welches vom Verteidiger des Beschuldigten 2 für beide Beschuldigten zu den Akten gereicht wurde (TPF pag. 3-290-036 ff.), befasst sich nur marginal mit der hier interessierenden Problematik und ist im Übrigen für den vorliegend zu beurteilenden Fall nicht einschlägig: Im Wesentlichen hält das Gutachten fest, dass bei Sichtflügen neben der Luftraumüberwachung auch andere Faktoren von Bedeutung seien, so etwa die Beobachtung der Aussenwelt, der Flugkarte, des Höhenmessers und die Überwachung der technischen Parameter des Flugmotors. Beim Segelflug habe sich der Pilot ständig mit der Windsituation auseinanderzusetzen, um bei Aufwind, Thermik oder Abwind die jeweils geeignete Geschwindigkeit zu wählen. Die in diesem Zusammenhang vom Privatgutachter erwähnten Resultate seiner drei fliegerischen Selbstversuche betreffen meist andere Lebenssachverhalte, andere Umgebungen, andere Witterungsverhältnisse und insbesondere auch andere Flugzeugtypen. Das Gericht hat seinem Urteil jedoch ausschliesslich den Sachverhalt und die besonderen Umstände des Flugunfalles vom xx.xx.2013 zu Grunde zu legen.

7. Vorbemerkungen

- 7.1** Die beiden Flugkörper befanden sich im Zeitpunkt der Kollision im öffentlichen Verkehr zugänglichen Luftraum (vgl. Art. 1 Abs. 1 LFG; BGE 105 IV 41 E. 2a). Sowohl beim Segelfliegerpilot als auch bei den beiden Insassen des Motor-

flugzeuges handelt es sich um Verkehrsteilnehmer. Die beschuldigten, verantwortlichen Luftfahrzeugführer waren im Besitz der für die Flugdurchführung erforderlichen Lizenzen und Berechtigungen (TPF pag. 3-290-002 ff.).

7.2 Das mit FLARM (Verkehrsinformations- und Kollisionsvermeidungssystem für die allgemeine Luftfahrt, namentlich für Leichtflugzeuge) ausgerüstete Segelflugzeug konnte das Signal des Mode-S-Transponders des Motorflugzeugs nicht empfangen. Ebenso konnte das Motorflugzeug die FLARM-Signale des Segelflugzeugs sowie alle anderen FLARM- und Transpondersignale nicht empfangen, da das Motorflugzeug über kein Kollisionswarnsystem verfügte (pag. BA 11-01-0022 f.).

7.3 Art. 3 Abs. 2 KdtV bestimmt, dass bei mehreren, sich an Bord befindlichen Luftfahrzeugführern, der Halter des Flugzeugs verpflichtet ist, vor dem Abflug ein Besatzungsmitglied als Kommandanten und ein anderes als dessen Stellvertreter zu bezeichnen. Kommandant ist der während der Flugzeit verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs, ob er die Steuer führt oder nicht (Art. 1 und Art. 5 aVVR). Wurde kein Kommandant bezeichnet, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten gemäss Art. 3 Abs. 3 KdtV dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu.

In seiner Eigenschaft als Fluglehrer und Class Rating Instructor (CRI, d.h. er besitzt eine Lizenz als Instruktor für Klassenberechtigungen; pag. BA 11-01-0009) war der Beschuldigte 1 als Kommandant des Motorflugzeuges für den Flug verantwortlich. Der Beschuldigte 1 bestreitet nicht, dass er bei besagtem Flug Fluglehrer und damit Kommandant war (pag. BA 13-01-0002 ff.; TPF pag. 3-930-003 Z. 39 f.). Vom Zeugen C. wurde dies bestätigt (pag. BA 13-02-0002, TPF pag. 3-930-028 Z. 46).

Für den Beschuldigten 2 stellt sich diese Frage nicht: Er flog alleine im Segelflugzeug und war damit Kommandant dieses Flugzeugs (pag. BA 11-01-0009).

7.4 Beide Luftfahrzeuge waren ordnungsgemäss zum Verkehr zugelassen und im Zeitpunkt des Unfalls in technisch einwandfreiem Zustand (pag. BA 11-01-0027).

7.5 Zu den Wetterverhältnissen am Unfalltag: Der Beschuldigte 1 sprach bereits bei seiner ersten Einvernahme von sehr guter Sicht, schätzungsweise gute 20 Kilometer (pag. BA 13-01-0005). Auf diese Aussage hin anlässlich der

Hauptverhandlung befragt, gab der Beschuldigte 1 an, dass die Sicht, allerdings lediglich in Flugrichtung, sehr gut gewesen sei (TPF pag. 3-930-005 Z. 7 und 19). Anschliessend gab er zu bedenken, es habe dort Thermik geherrscht und in einer Thermik sei auch Dunst zu finden (TPF pag. 3-930-005 Z. 7 ff.). Der Beschuldigte 2 gab anlässlich seiner Einvernahme in der Hauptverhandlung zu Protokoll, dass verschiedene Umstände vorgelegen hätten, die die Sichtbarkeit für beide eingeschränkt hätten, namentlich das Wetter, sei es durch Reflektionen, sei es durch die Dunstsituation (TPF pag. 3-930-020 Z. 12 f.). Die Sicht sei zwar - mit einer Erkennbarkeit von 20-25 km in der Distanz - eigentlich recht gut gewesen, aber durch den Dunst im Kontrast irgendwie eingeschränkt (TPF pag. 3-930-020 Z. 17 f.). Der Dunst habe sich „in der Ferne“ befunden und man habe ihn gut erkennen können (TPF pag. 3-939-020 Z. 26 f.). Der Zeuge C. sagte bei seiner Einvernahme während der Hauptverhandlung aus, dass die Sicht auf 4000 ft AMSL, wo der Unfall passiert sei, nach oben gut und nach unten dunstig gewesen sei, d.h. von 4000 ft elevationsmässig nach oben blau, nach unten und auf gleicher Höhe sehr weiss. Der Dunst sei sehr hell gewesen (TPF pag. 3-930-030 Z. 22 ff.). Die Sicht sei allerdings über dem Dunst sehr gut gewesen (TPF pag. 3-930-030 Z. 35). Auf Frage bestätigte der Zeuge, dass es seiner Meinung nach bei solchen Bedingungen nichts gegen einen Sichtflug einzuwenden gäbe (TPF pag. 3-930-030 Z. 29 f.). Die Verteidigung des Beschuldigten 1 argumentierte ausserdem, dass die sog. Mie-Streuung (d.h. die elastische Streuung elektromagnetischer Wellen an sphärischen Objekten) für eine schlechtere Sichtbarkeit hellerer Objekte gesorgt habe (TPF pag. 3-925-237).

Das erstmals sowohl von beiden Beschuldigten als auch vom Zeugen anlässlich der Hauptverhandlung vorgebrachte Argument, das Wetter sei, insbesondere wegen einer Dunstschicht, mitunter ursächlich für den Unfall (TPF pag. 3-930-005 Z. 7 ff. und 45 f.; ...020 Z.12 ff. und 023 Z. 6 ff.; ...030 Z. 22 ff.), findet in den Akten keine Stütze. Gemäss SUST-Bericht wehte am Unfalltag eine schwache bis mässige Bise. Das Wetter sei sonnig mit einzelnen Schönwetter-Quellwolken entlang der Jurakreten gewesen. Die Sicht habe 30 km betragen. Der SUST-Bericht schloss darauf, dass keine Gefahren für einen Sichtflug vorlagen (pag. BA 11-01-0014) und das Wetter keinen Einfluss auf den Unfall gehabt habe (pag. BA 11-01-0028). Wenn tatsächlich von einer so eingeschränkten Sichtbarkeit aufgrund des Wetterphänomens Dunst auszugehen gewesen wäre, ist es nicht nachvollziehbar, dass die beiden Piloten, die Wetterbedingungen für ihren Flug doch als so gut ansahen, dass sie ihre Flüge weiterführten und nicht – aus Sicherheitsgründen – abbrachen. Sowohl die Beschuldigten als auch der Zeuge C. bestätigten, dass die Sicht für einen

Sichtflug am besagten Tag gut bzw. optimal gewesen sei (TPF pag. 3-930-009 Z. 18, ...-020 Z. 23 und ...-030 Z. 29 f.).

Das Gericht kommt basierend auf den Akten und unter Würdigung der obigen Aussagen zum Schluss, dass das Wetter, insbesondere eine allfällige Dunstschicht, die gegenseitige Erkennbarkeit der Flugzeuge nicht insoweit eingeschränkt hat, als dass dies ursächlich für die Kollision gewesen sein könnte.

- 7.6** Was die menschlichen Sehfähigkeiten anbelangt, so machten beide beschuldigten Piloten zu keinem Zeitpunkt des Strafverfahrens geltend, wegen einer allfälligen Sehschwäche, eines bestehenden Augenleidens, mangelnder Sehschärfe, aus anderen gesundheitlichen Gründen oder weil sie durch die Sonne geblendet worden wären, das andere Flugzeug nicht gesehen zu haben. Anlässlich der Einvernahmen während der Hauptverhandlung gab der Beschuldigte 1 zu Protokoll, dass seine Sehfähigkeit gemäss Fliegerarzt gut eingeschätzt wurde und er lediglich eine Lesebrille benötige (TPF pag. 3-930-012 Z. 25 f.). Sowohl der Beschuldigte 1 als auch der Beschuldigte 2 verneinten, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen vor dem Flugunfall vorgelegen hätten (TPF pag. 3-930-012 Z. 23; ...022 Z. 24). Es ist daher von zwei absolut gesunden Verkehrsteilnehmern in der Luft auszugehen.

8. Sorgfaltspflichtverletzungen

- 8.1** Der Flugunfall ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die beschuldigten Piloten beider Luftfahrzeuge gemäss eigener Darstellung einander nicht bzw. zu spät erkannten. Die Bundesanwaltschaft wirft den Beschuldigten in diesem Zusammenhang pflichtwidrig unsorgfältiges Handeln vor, weil sie als verantwortliche Piloten den Luftraum (in der Klasse G und E) nicht aktiv und dauernd überwacht hätten. Beide Luftfahrzeuge flogen zum Zeitpunkt der Kollision nach Sichtflugregeln (VFR) im unkontrollierten Luftraum. Im Folgenden ist zunächst zu prüfen, ob die Beschuldigten pflichtwidrig unvorsichtig gehandelt haben.
- 8.2** Gemäss Art. 6 aVVR darf ein Luftfahrzeug nicht in unvorsichtiger oder nachlässiger Weise geführt werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte. 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 KdtV). 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 (vgl. auch Art. 5 aVVR). Bei VFR-Flügen hat der Kommandant über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus insbesondere die neusten verfügbaren Wetterinformationen sorgfältig zu prüfen sowie einen Ausweichplan und eine genügende Treibstoffreserve vorzusehen, für den Fall, dass der Flug nicht wie erwartet beendet werden kann (Art. 8 Abs. 2 aVVR). Sodann darf ein Luftfahrzeug nicht so nahe an ein anderes herangeführt werden, dass die Gefahr eines Zusammenstosses entsteht (Art. 14 Abs. 1 aVVR). Dies gilt namentlich beim Vortritt: Steht einem Luftfahrzeug das Vortrittsrecht zu, so hat der Pilot Steuerkurs und Geschwindigkeit unverändert beizubehalten. Er wird jedoch nicht von der Verantwortung befreit, alle Vorkehrungen zu treffen, die einen Zusammenstoss vermeiden helfen (Art. 15 Abs. 1 aVVR). Was die Mindestwerte bei Sichtflügen anbelangt, so sind VFR-Flüge bei Tag so durchzuführen, dass die Flugsicht auf und über 3'050m/10'000 ft AMSL 8 km sowie unter 3'050m/10'000 ft AMSL 5 km beträgt (vgl. Art. 38 aVVR).

- 8.3** Als wesentliche Methode zur Vermeidung von Kollisionen gilt die im Luftverkehr allgemeingültige Regel „see and avoid“. Sie ist sinngemäss in Annex 2 (Kapitel 3.2) des ICAO-Übereinkommens für Sichtflüge verankert: *“Avoidance of collisions. - It is important that vigilance for the purpose of detecting potential collisions be not relaxed on board an aircraft in flight, regardless of the type of flight or the class of airspace in which the aircraft is operating, and while operating on the movement area of an aerodrome.”* (siehe auch pag. BA 11-01-0024). Das European General Aviation Safety Team (nachfolgend EGAST) beschreibt das Prinzip wie folgt: *„See and avoid is recognised as the main method that a pilot uses to minimise the risk of collision when flying in visual meteorological conditions. It is an integral part of a pilot’s ‘situational awareness’, in other words the skill involved in looking outside the cockpit or flight desk and becoming aware of what is happening around the aircraft.”* (EGAST, Collision Avoidance, Safety Promotion Leaflet, S. 3, Jan. 2010).

Wie der Name des Prinzips besagt, ist es lebenswichtig, anderen Luftverkehr zu sehen und von anderem Luftverkehr gesehen zu werden, um Kollisionen zu vermeiden. Kernelement ist demzufolge die Fähigkeit des Piloten, andere Flugzeuge zu erfassen bzw. zu erkennen, Kurs und Geschwindigkeit abzuschätzen und daraus die richtige Handlung zur Kollisionsvermeidung einzuleiten bzw. für die Situation richtige Aktion abzuleiten (siehe dazu Bericht BAZL

„Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von „see and avoid“ zur Verhinderung von Zusammenstössen, unter <https://www.bazl.admin.ch>).

Bei Sichtflugbedingungen ist der Pilot verantwortlich für das Vermeiden von Kollisionen. Das unerlässliche "Sehen und Gesehen werden" kann durch eine effektive Luftraumüberwachung und „Good Airmanship“ erreicht werden (vgl. Bericht BAZL „Vermeidung von Annäherungen [Airprox] unter Sichtflugregeln in den Lufträumen G und E“, unter <https://www.bazl.admin.ch>). Das Wichtigste zur Förderung der Erkennbarkeit und Wahrnehmung anderer Luftfahrzeuge ist eine gezielte Erwartungshaltung der Piloten.

8.4 Zu den Umständen, wie es zur Kollision kam, äusserten sich die Beschuldigten und der Flugschüler C. wie folgt:

Der Beschuldigte 1 erklärte, er sei mit C. mit eingeschaltetem Autopiloten über Aarau geflogen. Die letzte bekannte Flughöhe sei 4300 ft. (ca. 1310 m AMSL) gewesen. Gleichzeitig mit der Kollision habe er etwas weisses Helles im Sichtfeld gesehen. Es habe einen Schlag gegeben; einen leichten dumpfen Ruck. Vor der Kollision habe er den Segelflieger gar nicht bemerkt. Überhaupt habe er bei seiner Flugraumüberwachung während der ganzen Zeit kein anderes Flugobjekt gesehen bzw. bemerkt (pag. BA 13-01-0002 ff.; Bericht Kapo Aargau, pag. BA 10-03-0007). Anlässlich der Hauptverhandlung bestätigte der Beschuldigte 1 diese Aussagen (TPF pag. 3-930-006 Z. 37) und präziserte, dass er auch die zwei Segelflugzeuge des Typs Duo-Discus DS, die sich ebenfalls in der Nähe befanden, nicht gesehen habe, weil sich diese ausserhalb ihres Luftraumüberwachungsabsuchbereichs befunden hätten (TPF pag. 3-930-007 Z. 9). Er sagte weiter aus, dass er kurz vor der Kollision von seinem Cockpitplatz aus rausgeschaut habe, weil er den Luftraum nach vorne habe beurteilen und beobachten müssen (TPF pag. 3-930-005 Z. 40 ff.).

Der Flugschüler C. gab zu Protokoll, der Beschuldigte 1 und er seien nordöstlich um das W. geflogen. Wegen starken Windböen hätten sie sich entschlossen, auf 5000 ft. (ca. 1524 m AMSL) zu steigen. Im Steigflug sehe man geradeaus sehr schlecht. Nach einer Kurskorrektur ein paar Grade südlicher und nach einigen Minuten hätten sie beide sehr überraschend einen hellen Gegenstand auf einer Distanz von lediglich 3 Metern gesehen. Dieser Gegenstand sei unter dem linken Flügel (des Motorflugzeuges) verschwunden und sogleich hätten sie einen Schlag wahrgenommen. Zum Zeitpunkt der Kollision habe die Flughöhe etwa zwischen 4000 und 4500 ft. (ca. 1220 und 1370 m AMSL) und die Reisegeschwindigkeit zwischen 250 bis 300 km/h betragen

(pag. BA 13-02-0002 ff.; Bericht Kapo Aargau, pag. BA 10-03-0008). Anlässlich seiner Befragung an der Hauptverhandlung gab C. als Zeuge zu Protokoll, dass er die beiden Segelflugzeuge des Typus Duo-Discus DS – die vom Beschuldigten 2 in der Luft (siehe gleich nachfolgend) eindeutig gesehen und vom Zeugen E. von der Erdoberfläche aus in Blickrichtung Z. erkannt werden konnten (pag. BA 12-01-0001, 0004) – nicht gesehen habe (TPF pag. 3-930-032 Z. 17, 29, 39 f.).

Der Beschuldigte 2 erklärte, er habe, als er über V. geflogen sei, über sich zwei Segelflieger gesehen, die in Richtung Westen weitergefliegen seien. Er sei dann Richtung Y. geflogen, wobei er auf der Höhe der örtlichen Kiesgrube nochmals nach oben geschaut und nach den beiden Segelfliegern Ausschau gehalten habe. Dann habe er plötzlich auf gleicher Höhe (1200 m AMSL) und praktisch nur für ca. eine Millisekunde ein Motorflugzeug, auf ca. 85°, erkennen und auf ihn zufliegen sehen können – zirka einen halben oder einen Meter höher als er selbst (pag. BA 13-03-0001 ff., 10-03-0006; TPF pag. 3-930-020 Z. 41). Das Motorflugzeug sei extrem schnell da gewesen und habe ihn von rechts „abgeschossen“. Seiner Ansicht nach sei das Motorflugzeug am Jura sehr tief geflogen. 4000 ft. (ca. 1220 m AMSL) wären angebracht gewesen oder zumindest üblich. Der Segelflug dürfe bis auf 1700 m AMSL hoch und es werde nach der Regel „see and avoid“ geflogen (pag. BA 13-03-0001 ff.; TPF pag. 3-930-020 Z. 46 f.). An der Hauptverhandlung stellte der Beschuldigte 2 die Vermutung auf, dass die Besatzung des Motorflugzeugs die beiden weiteren Segelflieger nicht gesehen habe, weil die weissen Flugzeuge vor dem hellen Himmel einen schlechten Kontrast gebildet hätten (TPF pag. 3-930-022 Z. 10 ff.).

8.5 Was die Erkennbarkeit und Sichtbarkeit der Flugzeuge durch die Beschuldigten sowie die damit zusammenhängenden zeitlichen Dimensionen anbelangt, ergibt sich Folgendes:

8.5.1 Objekte in der Entfernung von 1 km können bis zur Grösse von 30 cm deutlich erkannt werden. Gemäss Feststellungen der SUST wurden im vorliegenden Fall die beiden Flugzeuge ab einer Distanz von 6 bis 3 km, das heisst 80 bis 40 Sekunden vor der Kollision, allmählich erkennbar (pag. BA 11-01-0019). Die beiden beschuldigten Piloten machten zu keinem Zeitpunkt des Strafverfahrens geltend, wegen einer allfälligen Sehschwäche, eines bestehenden Augenleidens oder wegen Sonnenblende das jeweils andere Flugzeug nicht gesehen zu haben (vgl. E. 7.6). Es herrschten gute Sichtverhältnisse für einen Sichtflug (vgl. E. 7.5). Zudem befanden sich beide Luftfahrzeuge in technisch einwandfreiem Zustand (vgl. E. 7.4).

Der Zeuge C. äusserte sich anlässlich der Hauptverhandlung zwar zurückhaltend zur Feststellung im SUST-Bericht, wonach die beiden beim Unfall involvierten Flugzeuge für das menschliche Auge frühestens ab einem Distanzbereich von 6 bis 3 km, d.h. ab 80 bis 40 Sekunden vor der Kollision allmählich erkennbar gewesen seien (pag. BA-11-01-0024): „Also eine Kurskorrektur wäre dann beschränkt gewesen, ich denke, auf die Höhe. Aber es ist hypothetisch, wenn man ihn nicht sieht, kann man ihm nicht ausweichen.“ (TPF pag. 3-930-033 Z. 31 ff.). Die von der SUST berechnete Dauer der theoretischen Sichtbarkeit der Flugzeuge erschienen ihm jedoch als glaubhaft (TPF pag. 3-930-037 Z. 1-10).

Es ist deshalb zu folgern, dass für beide beschuldigten Piloten das jeweils andere Flugzeug grundsätzlich *erkennbar* war.

- 8.5.2** Das Forensische Institut Zürich hat (im Auftrag der SUST) am 28. April 2014 einen Untersuchungsbericht zur Ermittlung der Kollisionskonfiguration der beiden Luftfahrzeuge erstellt und namentlich die geometrischen Sichtverhältnisse rekonstruiert (pag. BA B18-01-01-0172 ff.; siehe auch SUST-Bericht, pag. BA 11-01-0020 ff.). Die beiden Flugzeuge haben sich unmittelbar vor dem Unfall in einem Winkel von ca. 90° angenähert. Dabei kam das Segelflugzeug (aus Sicht des Beschuldigten 1) von links und das Motorflugzeug (aus Sicht des Beschuldigten 2) von rechts, wobei sich das Motorflugzeug im Steigflug befand. Aufgrund entsprechender 3-D-Modelle wurde die Lage der Flugzeuge im Raum und im Zeitpunkt der Kollision rekonstruiert: Gemäss ausgewerteten GPS-Daten der beiden Luftfahrzeuge betrug die direkte Distanz zwischen diesen beiden ca. 5 Sekunden vor der Kollision etwa 350 m, ca. 11 Sekunden vor der Kollision knapp 800 m und ca. 17 Sekunden vor der Kollision gut 1200 m (pag. BA B18-01-01-0185). Es konnte nachgewiesen werden, dass das Höhenleitwerk des Segelflugzeuges von unten her gegen den linken Tragflügel des Motorflugzeuges prallte. Vor der Kollision befand sich das Segelflugzeug während mehr als einer Minute in Flugrichtung ungefähr 30° links vor dem Motorflugzeug. Im Zeitraum zwischen 12:18:35 Uhr und 12:18:47 Uhr – und damit 17 bis 5 Sekunden vor der Kollision – war die Sicht für den sich auf dem rechten Pilotensitz befindenden Beschuldigten 1 durch die Mittelstrebe der Frontscheibe, respektive durch den dort angebrachten Magnetkompass, verdeckt. Bei Veränderung der (virtuellen) Kopfposition des Beschuldigten 1 um 10 cm nach links oder rechts, wäre das Segelflugzeug links und rechts der Mittelstrebe geometrisch sichtbar gewesen. Für den Beschuldigten 2 war das Motorflugzeug zwischen 12:18:35 Uhr und 12:18:47 Uhr geometrisch jedoch immer sichtbar. Die geometrische Sicht aus der Kopfposition vom Beschuldigten 2 war in Flugrichtung ungefähr 60° nach rechts, wo sich das Motorflugzeug

befand, nicht eingeschränkt und er hatte somit freie Sicht auf das Motorflugzeug (pag. BA 11-01-0022; BA B18-01-01-0185 f.).

Die Darlegungen lassen somit den Schluss zu, dass die involvierten Flugzeuge für beide beschuldigten Personen grundsätzlich *sichtbar* waren.

- 8.5.3** Gemäss EGAST dauert der durchschnittliche Vorgang des „Scannings“ – also das Absuchen des Luftraumes – etwa 23 Sekunden: *“The external scan should take considerably longer than the look at the instrument panel. Trials suggest 3 seconds for the instrument check and 20 seconds outside.”* (EGAST, Collision Avoidance, Safety Promotion Leaflet, S. 14, Jan. 2010; ähnlich gemäss Civil Aviation Authority, Collision Avoidance, Safety Sense Leaflet, S. 8, Jan. 2013: *“three seconds for the instrument panel and 18 to 20 seconds for the outside scan.”* [based on ICAO Circular 213-AN/130]). Gemäss Empfehlung des BAZL für die visuelle Luftraumüberwachung dauert das Bewusstsein über die Zeitspanne zwischen dem Erkennen eines Flugzeuges auf Kollisionskurs und dem Beginn eines Ausweichmanövers durchschnittlich 12.5 Sekunden (Bericht BAZL „Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von „see and avoid“ zur Verhinderung von Zusammenstössen, unter <https://www.bazl.admin.ch>). Die Civil Aviation Authority geht von einer Reaktionszeit von mindestens 10 Sekunden aus: *“It takes a minimum of 10 seconds for a pilot to spot traffic, identify it, realise it is a collision risk, react, and have the aircraft respond.”* (Civil Aviation Authority, Collision Avoidance, Safety Sense Leaflet, S. 2, Jan. 2013).
- 8.5.4** Bei einer allmählichen Erkennbarkeit der beiden Flugzeuge 80 bis 40 Sekunden vor der Kollision und der Sichtbarkeit der Flugobjekte als Folge eines aktiven Scannings des Luftraums (Dauer: 18-23 Sekunden) mit entsprechenden Kopfbewegungen im Cockpit bestand für beide verantwortlichen Piloten ausreichend Zeit, ein Ausweichmanöver (gesamte Dauer: 12.5 Sekunden) einzuleiten, um die Kollision zu verhindern.
- 8.6** Im Folgenden gilt es in Bezug auf jeden Beschuldigten gesondert zu prüfen, ob am Unfalltag Umstände und Gegebenheiten bestanden, welche gegen die obige Schlussfolgerung (E. 8.5.4) sprechen. Namentlich ist etwa der Frage nachzugehen, ob dem Prinzip von „see and avoid“ allfällige Grenzen gesetzt sind.
- 8.6.1** Für den Beschuldigten 1 gilt dabei Folgendes:

8.6.1.1 Die Rekonstruktion der Sichtbarkeit am Unfalltag durch das Forensische Institut Zürich hat ergeben, dass das Segelflugzeug für die Besatzung des Motorflugzeuges bis rund 5 Sekunden vor der Kollision durch die Cockpitverstrebung respektive den Magnetkompass verdeckt war (vgl. E. 8.5.2). Es ist daher davon auszugehen, dass das Gesichtsfeld durch die Fensterrahmen des Cockpits bzw. die Cockpitverstrebung eingeschränkt war.

Das Prinzip „Sehen und gesehen werden“ wird von vielen Konstrukteuren bei der Auslegung ihrer Flugzeugcockpits nicht immer berücksichtigt. So finden sich – sowohl in älteren als auch in jüngeren Cockpit-Konstruktionen – immer wieder Elemente, die die Aussensicht stark einschränken. Abdeckungen durch Mittel- und Seitenstreben in der Cockpitverglasung, ungeeignete Schirmmützen, undurchsichtige Sonnenblenden und nachgerüstete Instrumente an Cockpitstreben können besonders in älteren Flugzeugen immer wieder angetroffen werden. Diese erzeugen zum Teil erhebliche Abdeckungen im Gesichtsfeld des Piloten, so dass der Pilot in speziellen Situationen chancenlos ist, ein sich auf Kollisionskurs befindliches Flugzeug rechtzeitig zu erkennen (TPF pag. 3-291-078 mit Bild).

Zur Frage, wie das Scanning ausgesehen habe, erklärte der Beschuldigte 1 an der Hauptverhandlung, man beobachte dabei den Luftraum, den man durchfliege, auch von links nach rechts. Das brauche Zeit, weil man sich in einer dritten Dimension befinde und nicht auf dem Boden. Er habe also den Luftraum über sich, unter sich, rechts und links zu beobachten und das dauere. Wenn man kurz geradeaus schaue zur Beurteilung für den Weiterflug, dann müsse man kurz in die Richtung den Luftraum überwachen und dann gehe es wieder weiter mit dem Scanning; systematisch von rechts nach links oder links nach rechts (TPF pag. 3-930-007 Z. 21 ff.). Auf Frage, was er dazu sage, dass eine Kopfbewegung von 10 cm nach rechts oder links an den Streben bzw. dem Magnetkompass vorbei gereicht hätte, um das Segelflugzeug sichtbar zu machen (pag. BA 11-01-0021), antwortete er, dass er diese Feststellung nicht unterstütze und dieses Vorgehen in der Praxis nicht umsetzbar sei (TPF pag. 3-930-009 Z. 1 ff.).

Entgegen der Auffassung des Beschuldigten 1 empfiehlt das BAZL den Kopf zu bewegen, um den Blickwinkel zu erweitern und z.B. den von Brillenrändern oder Cockpitverstrebungen verdeckten Teil des Luftraums visuell erfassen zu können (Bericht BAZL „Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von „see and avoid“ zur Verhinderung von Zusammenstößen, unter <https://www.bazl.admin.ch>). Dasselbe empfiehlt auch EGAST: „(...) it is es-

essential that pilots move their heads when scanning around obstructions“, insbesondere, um Objekte in der Nähe der Verstrebungen nicht nur einäugig zu sehen, was deren Sichtbarkeit verschlechtert (EGAST, Collision Avoidance, Safety Promotion Leaflet, S. 7, Jan. 2010).

Das Motorflugzeug befand sich zum Kollisionszeitpunkt im Steigflug und war mit ca. 220 km/h unterwegs. Es ist unbestritten, dass das Motorflugzeug als sehr schnelles Gefährt wahrgenommen wurde: Der Beschuldigte 2 erklärte, dass Motorflugzeug sei mit hoher Geschwindigkeit da gewesen und habe ihn von rechts „abgeschossen“ (pag. BA 13-03-0004). Der Zeuge C. bestätigte, dass man beim Steigflug geradeaus sehr schlecht sehe (TPF pag. 3-930-031 Z.16 ff.). Gemäss SUST-Bericht verlangt das Flugzeugmuster Mooney durch die eingeschränkte Sicht aus dem Cockpit und die hohe Reisegeschwindigkeit eine aktive Luftraumüberwachung durch die Besatzung (pag. BA 11-01-0025). Umso mehr wäre der Beschuldigte 1 als Kommandant des Motorflugzeuges gehalten gewesen, sehr aufmerksam zu fliegen. Dazu gehört, dass er wegen der Cockpitverstrebung den Kopf adäquat bewegt. Dass dabei bereits eine geringe Änderung der Kopfposition während der aktiven Luftraumüberwachung das Segelflugzeug links oder rechts der linken Cockpitverstrebung bzw. des Magnetkompasses für den Beschuldigten 1 sichtbar gemacht hätte (pag. BA 11-01-0024 f.), ist aufgrund der konkreten Umstände nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Es war für den Beschuldigten 1 sowohl möglich als auch erforderlich, beim Scanning zu berücksichtigen, dass auch an den Cockpitverstrebungen vorbeigeschaut werden musste. Der Beschuldigte 1 kann daher aus der Tatsache, dass im Cockpit des Motorflugzeugs Verstrebungen teilweise die direkte Sicht versperrten, nichts zu seinen Gunsten ableiten.

- 8.6.1.2** Zwecks aktiver Luftraumüberwachung soll der Pilot im Cockpit die Head-down Zeiten auf ein absolutes Minimum beschränken und Mitfliegende um Mithilfe bei der visuellen Luftraumüberwachung bitten (Bericht BAZL „Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von „see and avoid“ zur Verhinderung von Zusammenstössen, unter <https://www.bazl.admin.ch>).

Zum fraglichen Zeitpunkt war im Motorflugzeug der Autopilot eingeschaltet, was eine Entlastung für die Besatzung bedeutete (pag. BA 11-01-0010; TPF pag. 3-930-004 f. Z. 42 f., ...014 f. Z. 24 ff., ...029 Z. 10 ff., ...030 Z. 10 ff.; ...037 Z. 31 ff.). Dazu kommt, dass der Flugschüler C. aufgrund seiner Flug Erfahrung und eines ausführlichen Briefings im Vorfeld durch den Beschuldigten 1 sehr gut über das Flugzeug und die Gegebenheiten informiert war (TPF pag. 3.930.012 Z. 13 f.; ...013 Z. 23 ff.; ...036 Z. 15 ff.). Anlässlich der Hauptverhandlung erklärten sowohl der Beschuldigte 1 als auch der Zeuge C., wie

das Scanning auch unmittelbar vor der Kollision konkret erfolgt sei (TPF pag. 3-930-007 Z. 21 ff., ...031 Z. 8 ff.). Bei einer doppelten Besatzung darf deshalb umso mehr von einer sehr guten Luftraumüberwachung ausgegangen werden, zumal eine Ablenkung im kritischen Moment infolge eingeschaltetem Autopiloten gerade entfiel.

- 8.6.1.3** Der Pilot soll sich bei der Flugvorbereitung bewusst machen, durch welche Gebiete der geplante Flug führt, namentlich wie vorliegend durch Segelfluggelände in der Nähe eines stark frequentierten Flugplatzes (vgl. Bericht BAZL „Die Grenzen des Wahrnehmungsvermögens – Effektivität von „see and avoid“ zur Verhinderung von Zusammenstößen, unter <https://www.bazl.admin.ch>).

Gemäss den im SUST-Bericht dargestellten Flugwegen waren zur selben Zeit nebst dem Motorflugzeug und dem Segelflugzeug des Beschuldigten 2 noch drei weitere Segelflugzeuge im betreffenden Luftraum unterwegs. Alle drei Segelflugzeuge befanden sich zum ermittelten Zeitpunkt der Kollision vor dem Motorflugzeug. Zwei dieser drei Segelflugzeuge, welche sich in unmittelbarer Nähe des Kollisionsortes befanden, flogen ca. 300 m höher als das Motorflugzeug (pag. BA 11-01-0033).

Dazu erklärte der Beschuldigte 1 anlässlich seiner Einvernahme in der Hauptverhandlung, die Segelflugzeuge hätten sich deutlich höher befunden und hätten den zu beobachtenden Bereich nicht gekreuzt (TPF pag. 3-930-006 Z. 47). Sie hätten ihren Flugweg bereits vorher gekreuzt, aber seien so hoch gewesen, dass sie ausserhalb ihres Absuchbereichs bzw. Scannings gelegen hätten (TPF pag. 3-930-007 Z. 9 und ...008 Z. 1 ff.). Der Zeuge C. bestätigte in der Hauptverhandlung seine früheren Aussagen bei der Kantonspolizei Thurgau (pag. BA 13-02-0003) und erklärte, wenn sich ein Flugzeug im Steigflug befinde, käme einem die Haube über dem Motor ins Sichtfeld und könne damit den Horizont verdecken (TPF pag. 3-930-031). Er habe ebenso wie der Beschuldigte 1 die beiden anderen Segelflieger zu keinem Zeitpunkt gesehen (TPF pag. 3-930-032 Z. 17, 21, 29 und 39 f.; ...006 f Z. 44 f., ...007 Z. 5, 9, 40, ...008 Z.1 ff. und Z. 14 ff.).

Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Beschuldigte 1 auf der von ihm gewählten Flugroute weitere Flugobjekte, insbesondere die beiden genannten Segelflieger, weder gesehen noch bemerkt hat. Zum Unfallzeitpunkt herrschten gute Witterungs- und Sichtverhältnisse mit einer – von den Beschuldigten be-

stätigten (vgl. E. 7.5) – sehr guten Sicht nach oben. Die beiden weissen Segelflieger müssten zudem vor dem blauen Himmel als Hintergrund einen besonders guten Kontrast gebildet haben.

Dass die Segelflugzeuge ausserhalb des zu beobachtenden Bereichs gelegen haben sollen, erscheint angesichts der Tatsache, dass das Segelflugzeug spätestens aus einer Entfernung von 3 Kilometern erkennbar wurde (vgl. E. 8.5.1), unwahrscheinlich. Dies darum, weil die sich etwa 150 Meter vor und etwa 200 Meter über diesem Segelflieger befindenden beiden anderen Segelflugzeuge (vgl. Aussage Beschuldiger 2 in E. 8.6.2.1) aus Sicht der Besatzung des Motorflugzeugs nur wenige Grade höher als das gemäss SUST-Bericht erkennbare Segelflugzeug befunden haben mussten, womit sie sowohl vom Beschuldigten 1 und dem Zeugen ebenfalls hätten erkannt werden können. Dass diese zwei Segelflugzeuge vom Beschuldigten 1 auch nicht erkannt wurden, spricht dafür, dass er die Luftraumüberwachung ungenügend ausführte.

Gemäss SUST-Bericht muss die Erwartungshaltung zur Erkennbarkeit und Wahrnehmung anderer Luftfahrzeuge zu jeder Zeit während eines Fluges der jeweiligen Situation neu angepasst werden. Deshalb sollte bereits bei der Flugplanung die Erwartungshaltung miteinbezogen werden, insbesondere bei der Planung einer Flugroute durch ein von Segelflugzeugen häufig beflogenes Gebiet oder nahe an einem stark frequentierten Flugplatz vorbei (pag. BA 11-01-0024). Mit dem Entscheid, über V. zu fliegen, hätte der das Motorflugzeug kommandierende Beschuldigte 1 mit erhöhter Aufmerksamkeit fliegen müssen, da der auf der geplanten Flugroute liegende Regionallflugplatz W. über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügt. Vorliegend fehlte es in der Folge an einer adäquaten Luftraumüberwachung. Hinzu kommt, dass auch keine entsprechenden Blindmeldungen auf der Flugplatzfrequenz 123.55 MHz bezüglich des Überfliegens der Region W. gemacht wurden (vgl. SUST-Bericht, pag. BA 11-01-0025).

- 8.6.1.4** Das Gericht erachtet es aufgrund der Ergebnisse aus dem SUST-Bericht, der Aussagen der Piloten, der Empfehlungen u.a. des BAZL und EGAST sowie der Anforderungen an das Prinzip von „see and avoid“ für erstellt, dass sich der Beschuldigte 1 im Zeitpunkt der Kollision im Hinblick auf eine aktive Luftraumüberwachung bei hoher Geschwindigkeit und gleichzeitigem Durchqueren des Bereiches in der Nähe eines stark frequentierten Flughafens nicht angemessen verhielt und ihm die gebotene „situational awareness“ fehlte. Das Segelflugzeug kam aus einem Winkel, wo mit dem Auftauchen eines Flugzeugs auf Kollisionskurs gerechnet werden musste. Angesichts all dieser

Feststellungen ist zu schliessen, dass der Beschuldigte 1 als verantwortlicher Kommandant des Motorflugzeugs den Luftraum unmittelbar vor der Kollision insgesamt mangelhaft überwacht hatte.

8.6.2 Die Darstellung in Bezug auf den Beschuldigten 2 führt zu einem ähnlichen Ergebnis: Zunächst kann bezüglich der allgemeinen Ausführungen betreffend Erkennbarkeit und Sichtbarkeit der Flugzeuge und der damit zusammenhängenden zeitlichen Dimensionen auf die Ausführungen in den E. 8.5.1 bis 8.5.2 verwiesen werden. Zu ergänzen bleibt Folgendes:

8.6.2.1 Der Beschuldigte 2 hat sich gemäss SUST-Bericht und laut eigenen Aussagen bei der Suche von Aufwinden an den zwei vorerwähnten, doppelsitzigen Segelflugzeugen orientiert, die rund 150 bis 200 Meter über ihm in einem Aufwind kreisten. Er flog den beiden höher fliegenden Segelflugzeugen im Geradeausflug in Richtung Westen hinterher. Zumindest teilweise war seine Aufmerksamkeit auf diese beiden höher fliegenden Segelflugzeuge gerichtet. Als er seinen Blick einmal nach rechts Richtung Norden richtete, um die Wetterentwicklung im Schwarzwald zu beurteilen, sah er das aus dieser Richtung heranziehende Motorflugzeug nicht. Als er später im rechten Bereich seines Augenwinkels das herannahende Motorflugzeug wahrnahm, war es für ein Ausweichmanöver bereits zu spät und die Kollision, wie die SUST feststellte, unvermeidbar (pag. BA 11-01-0024 f.). Gemäss eigenen Angaben sei seine Fluglage zum Zeitpunkt der Kollision horizontal gewesen (pag. BA 13-03-0001 ff.; TPF pag. 3-930-020 Z. 35). Dem SUST-Bericht zufolge, fehlte es auch beim Beschuldigten 2 an einer genügend aktiven Luftraumüberwachung (pag. BA 11-01-0028). Gemäss Auswertung des Forensischen Instituts Zürich war das Motorflugzeug für den Beschuldigten 2 zwischen 12:18:35 Uhr und 12:18:47 Uhr geometrisch immer sichtbar (pag. BA B18-01-01-0186; vgl. E. 8.5.2). Das Motorflugzeug befand sich für den Beschuldigten 2 in Flugrichtung ungefähr 60° rechts, in einem Gebiet, das eher mit sekundärer Luftraumüberwachung abgedeckt wird (pag. BA 11-01-0024). Die Sicht des Beschuldigten 2 war in diese Richtung nicht eingeschränkt (pag. BA 11-01-0022).

Zum Scanning führte der Beschuldigte 2 an der Hauptverhandlung aus, dass er zur Luftraumüberwachung den Kopf bewege, wenn er nach hinten schaue. Er schaue nach links und rechts, aber auch oben und unten (TPF pag. 3-930-021 Z. 34 ff.). Auf Nachfrage erklärte er: „Das Scanning beginnt bei mir zuerst mal geradeaus und geht dann nach links rechts, einmal links, einmal rechts. Dann wieder zurück. Allenfalls Instrumente und geht dann wieder weiter gut rechtwinklig links und rechts hinaus“ (TPF pag. 3-930-021 Z. 44 - 46).

- 8.6.2.2** Es ist somit davon auszugehen, dass es für den Beschuldigten 2 zwar nicht einfach war, das Motorflugzeug zu erkennen – und das bei einer dauernden geometrischen Sichtbarkeit (vgl. E. 8.5.2 und 8.6.2.1) –, allerdings auch nicht ausgeschlossen. Seinen Aussagen zufolge ist er den anderen beiden Segelflugzeugen nachgeflogen bzw. hat deren Kurs gehalten. Dies entbindet ihn nicht von der Pflicht, auch den übrigen Luftraum im Auge zu behalten. Der Beschuldigte 2 hätte vor der Kollision bei einer angemessenen Luftraumüberwachung während mindestens 40 Sekunden Zeit gehabt, um das Motorflugzeug zu sehen und zu erkennen (vgl. E. 8.5.1). Die Kollision war vermeidbar, zumal in dieser Zeit sowohl ein vollständiges Scanning des Luftraums (ca. 18-23 Sekunden) möglich gewesen, als auch nach Erkennung des Motorflugzeugs genügend Zeit für eine unfallverhindernde Reaktion (ca. 12.5 Sekunden; wie vom Zeugen C. bestätigt: vgl. E. 8.5.1) verblieben wäre. Der Beschuldigte 2 gab an der Hauptverhandlung selbst zu verstehen, man könne schon sagen, dass Zeit für eine Kurskorrektur bestanden hätte, wenn man das herannahende Objekt erkannt hätte (TPF pag. 3-930-021 Z. 11 f., Z. 17-20).
- 8.6.2.3** Angesichts all dieser Feststellungen ist in Bezug auf den Beschuldigten 2 zu schliessen, dass auch er den Luftraum unmittelbar vor der Kollision insgesamt mangelhaft überwacht hatte.
- 8.7** Beide Beschuldigten hätten vor der Kollision bei einer angemessenen Luftraumüberwachung während mindestens 40 Sekunden Zeit gehabt, um das Motorflugzeug zu sehen und zu erkennen. Im kritischen, hier interessierenden Zeitraum ab ca. 12:17 Uhr bis zum Zeitpunkt der Kollision um 12:18:52 Uhr hätte ausreichend Zeit bestanden, ein vollständiges Scanning durchzuführen und somit das jeweils andere Flugzeug frühzeitig zu erkennen. Innerhalb der dafür durchschnittlich bemessenen 12.5 Sekunden wäre auch eine unfallverhindernde Reaktion – namentlich das Einleiten einer Kurskorrektur oder eines Ausweichmanövers – ohne weiteres möglich gewesen. Nach dem Gesagten war die Kollision für beide beschuldigten Piloten somit *voraussehbar* und *vermeidbar*.
- 8.8** Für beide Beschuldigten stellt sich die Frage, ob sie aufgrund ihres Fehlverhaltens noch weitere Sorgfaltspflichten verletzt haben.
- 8.8.1** Eine Sorgfaltspflicht, die sich aus den allgemeinen Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge ergibt, ist das Vortrittsrecht: Bei sich schneidenden Kursen zweier Luftfahrzeuge im Flug auf gleicher Höhe hat das rechts kommende Luftfahrzeug grundsätzlich Vortritt. Es gelten jedoch Ausnahmen und aus den Art. 15

Abs. 3 und 17 aVVR lässt sich folgende Prioritätenliste herleiten: 1. Luftfahrzeuge in Not, 2. Freiballon, 3. Segelflugzeug, 4. Luftschiff, 5. Schleppzug und 6. Motorflugzeug.

- 8.8.2** Demzufolge hätte im vorliegenden Fall das Segelflugzeug Vortritt vor dem Motorflugzeug genossen. Da es zu einem Zusammenstoss in der Luft kam, haben beide Beschuldigten gegen die vorstehenden Verkehrsregeln verstossen, wenn auch der Beschuldigte 2 als Vortrittsberechtigter in weniger schwerwiegender Weise. Auch der „Vorflug“-berechtigte Pilot ist verpflichtet, zur Vermeidung von Kollisionen allen anderen Luftfahrzeugen auszuweichen. Die Verletzung dieses Vortrittsrechts ist allerdings Folge der jeweils mangelhaften Luftraumüberwachung durch die Beschuldigten und mit diesen als Handlungseinheit zu betrachten, weshalb diesbezüglich keine mehrfache Begehung des Tatbestands der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) in Frage kommt. Zur Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit gilt das unter E. 8.7 Gesagte.
- 8.9** Es ist weiter zu prüfen, ob durch das pflichtwidrige Handeln Menschen an Leib und Leben konkret gefährdet worden sind. Beim vorliegenden Flugunfall hat keine Person ernsthaft Schaden genommen, weshalb sich die Beschuldigten nur strafbar gemacht haben, wenn eine ernst zu nehmende Wahrscheinlichkeit der Verletzung oder Tötung der Flugzeuginsassen bestand (BGE 85 IV 136, 137).
- 8.9.1** Der Beschuldigte 2 erklärte, er habe sich als Folge des Unfalls mit einem Rettungsschirm retten müssen, wobei er sich leichte Verletzungen (Schürfungen) am Körper zugezogen habe (pag. BA 13-03-0002). Abgesehen davon, dass sich beide Beschuldigten wegen den ihnen zurechenbaren Sorgfaltspflichtverletzungen, welche zur Kollision geführt haben, jeweils gegenseitig unmittelbar in Gefahr brachten, haben sie durch ihr Fehlverhalten insbesondere das Leben einer weiteren Person, nämlich jenes des Flugschülers C., konkret in Gefahr gebracht. Diese Folge haben die Beschuldigten pflichtwidrig unvorsichtig bewirkt, indem sie die Regeln über die Flugkunde verletzt, die Kollision verursacht und ausserdem nicht alle Massnahmen ergriffen, um den Absturz des Segelfliegers bzw. die Beschädigung des Motorflugzeuges zu vermeiden und die Gefahr für Leib und Leben eines weiteren Flugteilnehmers zu verhindern.
- 8.9.2** Durch die Kollision zwischen den beiden Luftfahrzeugen sind die dargelegten ernstlichen Risiken für die jeweilige Besatzung, insbesondere aber für den Flugschüler C., eingetreten. Die tatbestandsmässige Gefahr hat sich damit verwirklicht.

- 8.10** Strafbarkeit setzt ferner natürliche und adäquate Kausalität zwischen dem pflichtwidrigen Verhalten und der Gefährdung voraus.
- 8.10.1** Vorab gilt es festzuhalten, dass es vorliegend aufgrund von Sorgfaltspflichtverletzungen der beschuldigten Piloten zur Kollision der involvierten Luftfahrzeuge gekommen ist. Es sind sonst keine anderen, ganz aussergewöhnlichen Umstände ersichtlich, die als Mitursachen dieser Kollision infrage kämen.
- 8.10.2** Der natürliche Kausalzusammenhang ist nach dem in E. 8.4 - 8.7 Gesagten ohne weiteres gegeben. Der adäquate Kausalzusammenhang zwischen Unvorsorgfalt und Gefahr ist ebenfalls zu bejahen: Durch das Verletzen des Vortrittsrechts, der Regel von „see and avoid“ sowie der Notwendigkeit aktiver Luftraumüberwachung in einem Luftraum, der nahe eines Flugplatzes und in einem bei Segelfliegern beliebten Gebiet liegt, setzten die Beschuldigten die Ursache für die Kollision in der Luft und den Absturz des Segelflugzeugs. Das gesetz- und pflichtwidrige Handeln ist damit erstellt.
- 8.11** Schliesslich ist auch der Risikozusammenhang zu bejahen. Die Gefährdung von Leib und Leben des Flugschülers C. ist die Auswirkung der jeweils mangelhaften aktiven Luftraumüberwachung und vom Schutzzweck des Art. 237 StGB, welcher die Gefährdung von Leib und Leben von Menschen im öffentlichen Verkehr verhindern will, umfasst. Das unerlaubte Risiko hat sich somit verwirklicht.
- 8.12** Im Ergebnis haben beide beschuldigten Piloten die Gefahr pflichtwidrig unvorsorgfältig herbeigeführt, indem sie bei der Führung der Flugobjekte die der Sicherheit dienenden Regeln, namentlich die allgemeingültige Sichtflugregel „see and avoid“ (vgl. E. 8.3) sowie die in E. 8.2 erwähnten Pflichten für Kommandanten eines Luftfahrzeuges verletzten und dadurch eine Kollision im Luftraum verursachten. Als Folge davon wurde mindestens eine weitere Person an Leib und Leben konkret gefährdet, das Segelflugzeug stürzte ab und das Motorflugzeug wurde beschädigt. Beide Beschuldigten störten damit fahrlässig den öffentlichen Verkehr und erfüllen den Tatbestand von Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB.

9. Strafzumessung

- 9.1** 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 134 IV 17 E. 2.1 mit Hinweisen).

9.2 Im Falle einer Geldstrafe bestimmt das Gericht die Höhe des Tagessatzes nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum (Art. 34 Abs. 2 Satz 2 StGB). Ausgangspunkt dabei ist das Nettoeinkommen, das der Täter im Zeitpunkt des Urteils durchschnittlich erzielt (BGE 134 IV 60 E. 6.1 mit Hinweisen). Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes nur subsidiär zu berücksichtigen, wenn besondere Vermögensverhältnisse einem vergleichsweise geringen Einkommen gegenüberstehen (BGE 134 IV 60 E. 6.1-6.2 mit Hinweisen).

9.3 Beschuldigter 1

9.3.1 Hinsichtlich der Mitverursachung der Kollision der Flugzeuge ergibt sich bezüglich der Tatkomponenten Folgendes: Der Beschuldigte 1 hat die Regel des Vortrittsrechts für Segelflugzeuge sowie das für Sichtflüge allgemeingültige, ihm bekannte Prinzip von „see and avoid“ verletzt, indem er den Luftraum mangelhaft überwachte und die Kollision mit dem Segelflugzeug (mit-)verursachte. Dies, obwohl er mit insgesamt 2'967 Flugstunden, davon 408.58 Flugstunden auf dem Motorflugzeugmuster Mooney über eine grosse Erfahrung verfügte (pag. BA 11-01-0007). Durch sein Fehlverhalten gefährdete er seinen Flugschüler und den Piloten des Segelflugzeugs. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Gefahr insoweit realisierte, als dass das Segelflugzeug als Folge der Kollision abstürzte und Totalschaden erlitt. Es ist nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass der Pilot des Segelflugzeugs die Kollision überlebte bzw. nicht körperlich zu Schaden kam. Es kann hingegen nicht gesagt werden, dass er das Risiko in gleichgültiger, leichtfertiger oder rücksichtsloser Art und Weise eingegangen wäre. Gesamthaft ist darum von einem eher leichten Tatverschulden des Beschuldigten 1 auszugehen.

- 9.3.2** Zu den Täterkomponenten ist Folgendes zu vermerken: Was die persönlichen Verhältnisse betrifft, so führte der Beschuldigte 1 bis anhin ein unauffälliges Leben. Er war das gesamte Berufsleben selbstständiger Zahntechniker (pag. BA 13-01-0014 f.). Er ist verheiratet, Rentner (pag. BA 13-01-0014 f.), hat zwei erwachsene Kinder und ist bei guter Gesundheit (TPF pag. 3-930-002 Z. 30). Seit 1966 ist er im Besitz einer Privatpilotenlizenz (pag. BA 13-01-0006; TPF pag. 3-290-010 f.) und erteilt seit über 20 Jahren Flugstunden (pag. BA 13-01-0006; Lizenz in TPF pag. 3-290-010 f.).

Der Beschuldigte 1 ist nicht vorbestraft (TPF pag. 3-221-002), wobei sich Vorstrafenlosigkeit gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung neutral auf die Strafzumessung auswirkt (BGE 136 IV 1, 2 E. 2.6.4). Die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt im Jahre 1993 ausgesprochene Busse von Fr. 150.– wegen Einflug in die Kontrollzone U. ohne Bewilligung der Flugverkehrsleitstelle ist vorliegend ohne Bedeutung (TPF pag. 3-290-003).

- 9.3.3** In Würdigung der vorstehend erwogenen Strafzumessungsfaktoren ist im Ergebnis eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen Tat und Verschulden angemessen.

- 9.3.4** Der Beschuldigte 1 ist Rentner. Gemäss eigenen Angaben stehen ihm und seiner Ehefrau monatlich gesamthaft Fr. 7'000.– zur Verfügung (pag. BA 13-01-0022). Das steuerbare Einkommen betrug im Jahr 2014 gesamthaft Fr. 43'800.– und er verfügte über ein Reinvermögen von Fr. 622'000.– bzw. steuerbares Vermögen von Fr. 522'000.– (pag. BA-13-01-0015, ...22, ...32; TPF pag. 3-261-005 ff., 3-925-002 f.). Es liegen weder Beteiligungen noch Verlustscheine gegen den Beschuldigten 1 vor (TPF pag. 3-261-003).

Angesichts dieser persönlichen und finanziellen Verhältnisse ist der Tagessatz für den Beschuldigten 1 auf Fr. 90.– festzusetzen.

- 9.3.5** 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 erfüllt. Dem Beschuldigten 1 wird eine minimale Probezeit von zwei Jahren auferlegt (Art. 44 Abs. 1 StGB).

9.3.6 In Anwendung von Art. 42 Abs. 4 und 106 StGB wird der Beschuldigte 1 zusätzlich zu einer Busse von Fr. 1'500.– verurteilt. Soweit er die Busse schuldhaft nicht bezahlt, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 15 Tagen (Art. 106 Abs. 2 StGB).

9.4 Beschuldigter 2

9.4.1 Was die Tatkomponente anbelangt, so hat der Beschuldigte 2 das für Sichtflüge allgemeingültige, ihm bekannte Prinzip von „see and avoid“ verletzt, indem er den Luftraum mangelhaft überwachte und die Kollision mit dem Motorflugzeug (mit-)verursachte. Durch sein Fehlverhalten gefährdete er zudem die Besatzung des Motorflugzeuges, beschädigte dieses und es ist nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass er selbst die Kollision überlebte bzw. nicht körperlich zu Schaden kam. Mit insgesamt 2439.55 Flugstunden und 867.59 Flugstunden auf dem Segelflugzeugtyp Ventus verfügte er über eine sehr grosse Erfahrung auf dem Gebiet (pag. BA 11-01-0007).

Gesamthaft betrachtet, ist von einem leichten Tatverschulden auszugehen und die Tatkomponenten als nicht erheblich zu bezeichnen.

9.4.2 Was die persönlichen Verhältnisse betrifft, so ist der Beschuldigte 2 nach einer längeren Arbeitslosigkeit seit Oktober 2016 frühpensioniert (pag. BA-13-03-0007, ...13; TPF pag. 3-930-018 Z. 16). Er bezeichnet sich als passionierten Segelflieger und ist seit 1984 (mit Unterbrüchen) im Besitz einer diesbezüglichen Lizenz (TPF pag. 3-290-004 f.). Er ist geschieden und hat zwei erwachsene Kinder (pag. BA 13-03-0007, ...12). Seit 2014 lebt er mit seiner Partnerin in ZZ. (pag. BA 13-03-0020).

Der Beschuldigte 2 lebt in prekären finanziellen Verhältnissen. Er hat sich die Pensionskasse auszahlen lassen und lebte bis Herbst 2016 davon (pag. BA 13-03-0007,...13). Inzwischen ist das Pensionskassenvermögen aufgebraucht (TPF pag. 3-930-018 Z. 30). Er lebt von einer AHV-Rente von monatlich Fr. 2'067.– und wird von seiner Lebenspartnerin unterstützt (TPF pag. 3-930-018 Z. 37). Ausserdem habe er Ergänzungsleistungen beantragt (TPF pag. 3-930-018 Z. 33). Im Jahr 2014 verfügte er gemäss Steuerveranlagung über ein Reinvermögen von Fr. 282'000.– / steuerbares Vermögen von Fr. 182'000.–. (TPF pag. 3-262-006 f.). Gemäss eigenen Angaben hatte er Schulden von Fr. 10'000.–, die inzwischen beglichen wurden (TPF pag. 3-930-018 Z. 26). Es liegt eine Betreuung des Gemeindesteueramts ZZ. vom 22. August 2013 in Höhe von Fr. 7'088.60 gegen den Beschuldigten vor, jedoch keine offenen Verlustscheine (TPF pag. 3-262-003 f.)

Der Beschuldigte 2 ist vorbestraft (TPF pag. 3-222-004 f.). Er wurde mit Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau vom 16. September 2016 wegen mehrfachen Überlassens eines Motorfahrzeugs an eine Person ohne Führerausweis (Art. 10 Abs. 2 SVG, Art. 95 Abs. 1 lit. e SVG), Führens eines Motorfahrzeugs in angetrunkenem Zustand (Art. 31 Abs. 2 SVG, Art. 92 Abs. 1 lit. a SVG, Art. 2 Abs. 1 VRV), Hinauswerfens eines Gegenstands aus einem Motorfahrzeug durch den Fahrzeugführer (Art. 90 Abs. 1 SVG, Art. 60 Abs. 6 VRV), Tötlichkeiten (Art. 126 Abs. 1 und Abs. 2 lit. c StGB) und Ungehorsams gegen amtliche Verfügungen (Art. 292 StGB) zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu Fr. 30.–, bedingt vollziehbar mit einer Probezeit von 2 Jahren und zu einer Busse von Fr. 1'800.– verurteilt.

Die vom BAZL im Jahre 2000 ausgesprochene Busse von Fr. 100.– wegen Fliegens ohne gültiger Lizenz ist vorliegend ohne Bedeutung (TPF pag. 3-290-002).

- 9.4.3** Das vorliegend zu beurteilende Delikt (Tatzeitpunkt: 6. Juni 2013) wurde vor der Verurteilung mittels des rechtskräftigen Strafbefehls vom 16. September 2016 begangen (vgl. TPF pag. 3-522-010), weshalb eine Zusatzstrafe zur früheren Strafe auszufallen ist (ACKERMANN, Basler Kommentar, Strafrecht II, 3. Aufl., Basel 2013, Art. 49 N. 129; BGE 132 IV 102). Ein rechtskräftiger Strafbefehl stellt einen früheren Entscheid dar (ACKERMANN, a.a.O., Art. 49 N. 145, Urteil des Bundesgerichts 6S.124/2003 vom 9. September 2003, E. 2.2).

Gemäss Art. 49 Abs. 2 StGB bestimmt das Gericht die Zusatzstrafe so, dass der Täter nicht schwerer bestraft wird, als wenn die strafbaren Handlungen gleichzeitig beurteilt worden wären. Dazu bedarf es einer hypothetischen Gesamtstrafenbildung gemäss Art. 49 Abs. 1 StGB, wonach das Gericht den Täter zu der Strafe der schwersten Straftat verurteilt und diese angemessen erhöht. Das Höchstmass der angedrohten Strafe darf jedoch nicht um mehr als die Hälfte erhöht werden bei gleichzeitiger Bindung an das gesetzliche Höchstmass. Dabei ergibt sich die für die neu zu beurteilenden Straftaten auszufällende Zusatzstrafe aus der Differenz zwischen der hypothetischen Gesamtstrafe und der Grundstrafe (BGE 132 IV 102 E. 8.2).

- 9.4.4** Für die im Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau beurteilten Delikte und den vorliegend zu beurteilenden Tatbestand erscheint als Gesamtstrafe eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen à Fr. 30.– und eine Busse von Fr. 1'800.– angemessen.

Aufgrund der angespannten finanziellen Lage des Beschuldigten 2 und unter Berücksichtigung der vorerwähnten Grundsätze ist der Tagessatz für den Beschuldigten 2 auf Fr. 30.– festzusetzen.

Nach dem Gesagten ist auf eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen à Fr. 30.– als Zusatzstrafe zum Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau vom 16. September 2016 zu erkennen. Die Höhe der Busse (Fr. 1'800.–) im Strafbefehl der Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau wird als angemessen erachtet.

- 9.4.5** 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 auch beim Beschuldigten 2 erfüllt, weshalb ihm eine minimale Probezeit von zwei Jahren auferlegt wird (Art. 44 Abs. 1 StGB).

- 9.5** Für den Vollzug dieses Urteils ist der Kanton Aargau zu bestimmen (Art. 74 Abs. 1 und 2 StBOG i.V.m. Art. 31 StPO).

10. Beschlagnahmte Gegenstände

Flugobjekte bzw. Wracks wurden bereits an die jeweils Berechtigten herausgegeben; ebenso beschlagnahmte Mobiltelefone (pag. BA 08-01-0004 f.; 08-02-0004 f.; 08-03-0003 f.; 08-04-0002).

11. Verfahrenskosten

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

Beträge, namentlich die Kosten für die amtliche Verteidigung, Übersetzungen, Gutachten, Mitwirkung anderer Behörden, Porti, Telefonspesen und andere entsprechende Kosten (Art. 422 Abs. 2 StPO; Art. 1 Abs. 3 BStKR).

- 11.2** Die Bundesanwaltschaft macht für das Vorverfahren im Falle beider Beschuldigten jeweils eine Gebühr von Fr. 1'500.– geltend (vgl. Strafbefehl, TPF pag. 3-100-009 und ...17). Diese bewegt sich innerhalb des gesetzlichen Gebührenrahmens von Art. 6 Abs. 3 lit. b und Abs. 4 lit. c BStKR und erscheint angemessen.
- 11.2.1** Die Gerichtsgebühr für das erstinstanzliche Hauptverfahren vor der Strafkammer wird aufgrund des angefallenen Aufwands gemäss Art. 5 i.V.m. Art. 7 lit. b BStKR auf Fr. 1'500.– festgelegt. Wenn der Beschuldigte 1 bzw. der Beschuldigte 2 keine schriftliche Urteilsbegründung verlangen, reduziert sich die Gerichtsgebühr um die Hälfte. Da die Rechtsvertreter beider Verurteilten die Ausfertigung einer schriftlichen Urteilsbegründung verlangt haben, werden die vollen Gerichtsgebühren verrechnet.
- 11.2.2** Die Bundesanwaltschaft beantragt weiter die Auferlegung der Auslagen in Höhe von Fr. 2'253.50.– im Falle des Beschuldigten 1 (TPF pag. 3-100-009) sowie von Fr. 2'676.– im Falle des Beschuldigten 2 (TPF pag. 3-100-017). Die Auslagen umfassen hauptsächlich Rechnungen für „Objektbewachungen“ (d.h. die beiden in die Kollision involvierten Flugzeuge) und medizinische Untersuchungen. Diese sind nicht zu beanstanden.
- 11.3** Die Verfahrenskosten betragen demnach im Falle des Beschuldigten 1 total Fr. 5'253.50 und im Falle des Beschuldigten 2 Fr. 4'176.–. Sie sind jeweils vollumfänglich den Verurteilten 1 und 2 aufzuerlegen (Art. 426 StPO).

12. Entschädigungen

Eine Entschädigung an den Beschuldigten ist nur bei Freispruch, teilweise Freispruch oder bei Einstellung des Verfahrens möglich (Art. 429 Abs. 1 lit. a-c StPO). Das ist nicht der Fall, weshalb die beantragte Entschädigung i.S. von Art. 429 Abs. 1 StPO nicht zuzusprechen ist.

13. Entschädigung amtlicher Verteidiger

- 13.1** Gemäss Art. 422 Abs. 2 lit. a StPO gelten die Kosten der amtlichen Verteidigung als Auslagen. Deren Verlegung richtet sich indes nach der Spezialregelung von Art. 426 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. Art. 135 Abs. 4 StPO.

Die Entschädigung der amtlichen Verteidigung wird in Bundesstrafverfahren gemäss Reglement des Bundesstrafgerichts über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen im Bundesstrafverfahren festgesetzt (Art. 135 Abs. 1 StPO). 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 des Verteidigers bemessen. Der Stundenansatz beträgt mindestens Fr. 200.– und höchstens Fr. 300.– (Art. 12 Abs. 1 BStKR). Die Auslagen werden im Rahmen der Höchstansätze aufgrund der tatsächlichen Kosten vergütet (Art. 13 BStKR). Bei Fällen im ordentlichen Schwierigkeitsbereich, d.h. für Verfahren ohne hohe Komplexität und ohne Mehrsprachigkeit, beträgt der Stundenansatz gemäss ständiger Praxis der Strafkammer Fr. 230.– für Arbeitszeit und Fr. 200.– für Reise- und Wartezeit (Urteil des Bundesstrafgerichts SN.2011.16 vom 5. Oktober 2011, E. 4.1). Der Stundenansatz für den Arbeitsaufwand von Praktikanten beträgt praxisgemäss Fr. 100.– (vgl. Urteil des Bundesstrafgerichts SK.2010.28 vom 1. Dezember 2011, E. 19.2). Als Auslagenersatz sieht Art. 13 BStKR für Reisen in der Schweiz die Kosten für ein Halbtax-Bahnbillet erster Klasse, für Mittag- und Nachtessen die Beträge gemäss Art. 43 der Verordnung des EFD vom 6. Dezember 2001 zur Bundespersonalverordnung (VBPV; SR 172.220.111.31) (d.h. je Fr. 27.50), für Übernachtungen einschliesslich Frühstück die Kosten für ein Einzelzimmer in einem Dreisternehotel am Ort der Verfahrenshandlung und für Fotokopien bei Massenanfertigungen 20 Rappen pro Kopie vor. Anstelle der Bahnkosten kann ausnahmsweise die Benutzung eines privaten Motorfahrzeugs zum Ansatz von 70 Rappen pro Kilometer (Art. 46 VBPV) entschädigt werden.

Das vorliegende Verfahren weist keinen grossen Aktenumfang auf und stellt überdies in rechtlicher oder tatsächlicher Hinsicht keine überdurchschnittlichen Anforderungen an die Verteidigung. Der Stundenansatz für die Arbeitszeit ist daher auf Fr. 230.–, für Reise- und Wartezeit auf Fr. 200.–, und für Praktikantenarbeit auf Fr. 100.– festzusetzen.

- 13.2** Rechtsanwalt Patrick Götze wurde von der Bundesanwaltschaft mit Verfügung vom 4. Juli 2016 zum amtlichen Verteidiger des Beschuldigten 2 bestellt (BA

pag. 16-03-0016 f.). Praxisgemäss dauert die im Vorverfahren bestellte amtliche Verteidigung im erstinstanzlichen Hauptverfahren fort, sofern für die Verfahrensleitung des Gerichts kein Grund für eine Änderung ersichtlich ist (vgl. Art. 134 StPO).

Rechtsanwalt Götze macht mittels Kostennote eine Entschädigung von Fr. 12'918.96 (inkl. Mehrwertsteuer) geltend. Er weist 24.60 Stunden eigene Arbeitszeit zu einem Ansatz von Fr. 230.– und 5 Stunden Reisezeit zu einem Ansatz von Fr. 200.– und macht dafür ein Totalhonorar von Fr. 6'647.– geltend. Dazu rechnet er die Spesen sowie die Gutachterkosten für das Gutachten von D.. Diese ergeben ein Total von Fr. 5'315.–. Die Fahrkosten der Zugfahrt 1. Klasse Meilen-Bellinzona retour betragen Fr. 112.– und nicht wie gefordert Fr. 128.–. Das Gericht fügte von Amtes wegen eine weitere Übernachtung im Hotel à Fr. 140.– hinzu. Die für das Parteigutachten geforderten Fr. 5'000.–, ebenso wie der mit 2.5 Stunden ausgewiesene Aufwand für „Diverse Korrespondenz mit Gutachter“, wurden abgezogen. Der damit betriebene Aufwand war aufgrund der fehlenden Relevanz des im Gutachten Vorgebrachten nicht für die ordentliche Verteidigung des Beschuldigten 2 erforderlich (vgl. E. 6). Dies ergibt ein Total für die Spesen von Fr. 439.–. In Bezug auf das Honorar rechnete das Gericht von Amtes wegen 9 Honorarstunden für die Hauptverhandlung vom 11. und 12. Januar 2017 dazu.

Inklusive der Mehrwertsteuer ergibt dies eine Gesamttotal von Fr. 9'665.–. Der Verschrieb in der anlässlich der Urteilseröffnung ausgehändigten Fassung des Dispositivs wird hiermit korrigiert.

14. Entscheidmitteilung

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

Der Einzelrichter erkennt:

I.

1. A. wird der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB schuldig gesprochen.
2. A. wird mit einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je Fr. 90.– bestraft, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von 2 Jahren.
3. A. wird zudem mit einer Busse von Fr. 1'500.– bestraft.

Bezahlt A. die Busse schuldhaft nicht, so tritt an deren Stelle eine Ersatzfreiheitsstrafe von 15 Tagen.

4. Von den Verfahrenskosten, bestehend aus den Gebühren des Vorverfahrens von Fr. 3'000.– und der Gerichtsgebühr (inkl. Auslagen) von Fr. 1'500.–, ausmachend Fr. 4'500.–, werden A. zwei Drittel bzw. Fr. 3'000.– auferlegt; zusammen mit den Auslagen der Bundesanwaltschaft von Fr. 2'253.50 ergibt dies ein Total der zu bezahlenden Verfahrenskosten von Fr. 5'253.50.

Wird von A. keine schriftliche Begründung des Urteils verlangt, so reduziert sich die Gerichtsgebühr um die Hälfte.

5. Es werden keine Entschädigungen geleistet.

II.

1. B. wird der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 al. 1 StGB schuldig gesprochen.
2. B. wird mit einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je Fr. 30.– als Zusatzstrafe zum Strafbefehl vom 16. September 2016 der Staatsanwaltschaft Lenzburg-Aarau bestraft, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von 2 Jahren.
3. Von den Verfahrenskosten, bestehend aus den Gebühren des Vorverfahrens von Fr. 3'000.– und der Gerichtsgebühr von Fr. 1'500.–, ausmachend Fr. 4'500.–, werden B. ein Drittel bzw. Fr. 1'500.– auferlegt; zusammen mit den Auslagen der Bundesanwaltschaft von Fr. 2'676.– ergibt dies ein Total der zu bezahlenden Verfahrenskosten von Fr. 4'176.–.

Wird von B. keine schriftliche Begründung des Urteils verlangt, so reduziert sich die Gerichtsgebühr um die Hälfte.

4. Rechtsanwalt Patrick Götze wird für die amtliche Verteidigung von B. mit Fr. 9'665.– (inkl. MWSt) durch die Eidgenossenschaft entschädigt.

B. hat der Eidgenossenschaft hierfür Ersatz zu leisten, sobald es seine wirtschaftlichen Verhältnisse erlauben.

5. Es wird keine weitere Entschädigung geleistet.

III.

Der Kanton Aargau wird als Vollzugskanton bestimmt (Art. 74 Abs. 2 StBOG).

Dieses Urteil wird in der Hauptverhandlung eröffnet und durch den Einzelrichter mündlich begründet. Der Verteidigung von A. und B. wird das Urteilsdispositiv ausgehändigt; der nicht anwesenden Bundesanwaltschaft wird es zugestellt.

Im Namen der Strafkammer
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Die Gerichtsschreiberin

Zustellung der vollständigen schriftlichen Ausfertigung an

- Bundesanwaltschaft
- Rechtsanwalt Dr. Thomas Spahni (Verteidiger von A.)
- Rechtsanwalt Patrick Götze (Verteidiger von B.)

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesanwaltschaft
- Bundesamt für Zivilluftfahrt

Rechtsmittelbelehrung

Beschwerde an das Bundesgericht

Gegen verfahrensabschliessende Entscheide der Strafkammer des Bundesstrafgerichts kann beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, **innert 30 Tagen** nach der Zustellung der vollständigen Ausfertigung Beschwerde eingelegt werden (Art. 78, Art. 80 Abs. 1, Art. 90 und Art. 100 Abs. 1 BGG).

Mit der Beschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht und Völkerrecht gerügt werden (Art. 95 lit. a und b BGG). Die Feststellung des Sachverhalts kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).

Beschwerde an die Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts

Gegen Verfügungen und Beschlüsse sowie die Verfahrenshandlungen der Strafkammer des Bundesstrafgerichts als erstinstanzliches Gericht, ausgenommen verfahrensleitende Entscheide, kann **innert 10 Tagen** schriftlich und begründet Beschwerde bei der Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts geführt werden (Art. 393 Abs. 1 lit. b und Art. 396 Abs. 1 StPO; Art. 37 Abs. 1 StBOG).

Gegen den Entschädigungsentscheid kann die amtliche Verteidigung **innert 10 Tagen** schriftlich und begründet Beschwerde bei der Beschwerdekammer des Bundesstrafgerichts führen (Art. 135 Abs. 3 lit. a und Art. 396 Abs. 1 StPO; Art. 37 Abs. 1 StBOG).

Mit der Beschwerde können gerügt werden: a. Rechtsverletzungen, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens, Rechtsverweigerung und Rechtsverzögerung; b. die unvollständige oder unrichtige Feststellung des Sachverhalts; c. Unangemessenheit (Art. 393 Abs. 2 StPO).