

**Bundesstrafgericht**  
**Tribunal pénal fédéral**  
**Tribunale penale federale**  
**Tribunal penal federal**



\_\_\_\_\_  
Geschäftsnummer: SK.2006.2

## **Entscheidung vom 15. September 2006**

### **Strafkammer**

\_\_\_\_\_  
Besetzung

Bundesstrafrichter Walter Wüthrich, Einzelrichter,  
Gerichtsschreiberin Joséphine Contu

\_\_\_\_\_  
Parteien

**SCHWEIZERISCHE BUNDEANWALTSCHAFT,**  
vertreten durch Carlo Bulletti, Staatsanwalt des Bundes,

**gegen**

1. **A.**, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Stefan Flachsmann,
2. **B.**, erbeten verteidigt durch Advokat Alexander Filli,

\_\_\_\_\_  
Gegenstand

Störung des öffentlichen Verkehrs evtl. Widerhandlung gegen das Luftfahrtgesetz

**Anträge der Bundesanwaltschaft:**

1. A. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB), eventuell wegen Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG) schuldig zu sprechen.

Er sei in Anwendung von Art. 36, 41, 50 Abs. 2 und 63 StGB zu einer Freiheitsstrafe von 20 Tagen Gefängnis, zu einer Busse von CHF 3'000.– und zur hälftigen Bezahlung der Kosten des Verfahrens zu verurteilen. Es sei ihm der bedingte Strafvollzug zu gewähren.

2. B. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB), eventuell wegen Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 90 Abs. 2 LFG) schuldig zu sprechen.

Er sei in Anwendung von Art. 36, 41, 50 Abs. 2 und 63 StGB zu einer Freiheitsstrafe von 20 Tagen Gefängnis, zu einer Busse von CHF 2'000.– und zur hälftigen Bezahlung der Kosten des Verfahrens zu verurteilen. Es sei ihm der bedingte Strafvollzug zu gewähren.

3. Die Kosten und Gebühren des Verfahrens von insgesamt Fr. 9'100.60 seien A. und B. je zur Hälfte aufzuerlegen.

**Anträge der Verteidigung von A.:**

1. Es sei A. von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Er sei aus der Staatskasse für die ihm aus dem Verfahren erwachsenen Kosten und Umtriebe angemessen zu entschädigen.

**Anträge der Verteidigung von B.:**

1. Herr B. sei freizusprechen.
2. Die Verfahrenskosten seien der Staatskasse aufzuerlegen und es sei B. eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.

**Sachverhalt:**

- A.** Am 12. April 2004 kam es beim Wildhorn zu einer Fastkollision zwischen drei Skitourenfahrern und dem landenden, von den Piloten A. und B. gesteuerten Pilatus Porter HB-FMH.

Vor der Landung führten die Piloten eine Rekognoszierungsvolte durch, in deren Rahmen sie drei auf der Aufstiegsspur zum Wildhorn befindliche Skitourenfahrer feststellten. Die Landung wurde dennoch beschlossen, in der Meinung, diese könne gefahrlos durchgeführt werden. Dabei kam es mit den Skitourenfahrern zu einer Fastkollision, wobei sich zwei von ihnen aus Angst, vom Flugzeug getroffen zu werden, in den Schnee warfen.

Der Vorfall wurde von zwei Augenzeugen beobachtet, welche sich zum fraglichen Zeitpunkt auf dem Gipfel des Wildhorns befanden. Einer von ihnen meldete die Geschehnisse gleichentags per Email an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

- B.** Im Hinblick auf die allfällige Einleitung eines Verwaltungsstraf- und eines Administrativverfahrens wegen Verletzung von Art. 6 der Verordnung vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR; SR 748.121.11) und Art. 6 und 7 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (SR 748.225.1) erliess das BAZL am 11. Mai 2004 je eine Verfügung an A. und B., worin ein detaillierter Bericht über den Ablauf des Flugs vom 12. April 2004 gefordert wurde. Dieser Aufforderung kamen A. und B. mit je einer Eingabe vom 29. Mai 2004 nach (pag. 8.4.00.6, 8.4.00.28).
- C.** Mit Schreiben vom 12. Oktober 2004 überwies das BAZL die Angelegenheit an die Bundesanwaltschaft. Diese eröffnete mit Verfügung vom 16. November 2004 ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren gegen A. und B. wegen Gefährdung durch die Luftfahrt (Art. 19 LFG; pag. 8.1.00.1).
- D.** Auf Antrag der Bundesanwaltschaft eröffnete das Eidgenössische Untersuchungsrichteramt am 21. Februar 2005 eine Voruntersuchung wegen Gefährdung durch die Luftfahrt (pag. 1.1.5 f.) und dehnte das Verfahren mit Verfügung vom 13. Juni 2005 auf den Straftatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB) aus (pag. 1.1.18 f.).

Am 21. Dezember 2005 legte der Eidgenössische Untersuchungsrichter den Schlussbericht vor und stellte der Bundesanwaltschaft den Antrag auf Erhebung der Anklage gegen A. und auf Einstellung des Verfahrens gegen B. (pag. 1.9.1).

- E. Die Bundesanwaltschaft erhob am 31. März 2006 resp. 28. April 2006 beim Bundesstrafgericht Anklage gegen A. und B. wegen Störung des öffentlichen Verkehrs, subsidiär wegen Widerhandlung gegen das Luftfahrtgesetz.
- F. Die Hauptverhandlung vor der Strafkammer des Bundesstrafgerichts fand am 14. und 15. September 2006 am Sitz des Gerichts statt.

### **Der Einzelrichter erwägt:**

#### **1. Prozessuales**

- 1.1 Die Bundesanwaltschaft wirft den Angeklagten vor, durch Verletzung anerkannter Regeln der Luftfahrt fahrlässig den öffentlichen Verkehr am Boden, nämlich Skiwanderer auf einer anerkannten Route, und/oder andere Verkehrsteilnehmer in der Luft gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB, subsidiär Art. 90 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr gebracht zu haben.

Art. 98 Abs. 1 LFG sieht für die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen – mit Vorbehalt der hier nicht interessierenden Fälle gemäss Abs. 2 – die Bundesgerichtsbarkeit vor (vgl. auch Art. 340 Ziff. 3 StGB).

- 1.2 Das Gericht zieht sämtliche von der Bundesanwaltschaft bezeichneten Beweismittel bei (vgl. Anklageschrift vom 28. April 2005, S. 5). Auch die weiteren im gerichtlichen Vorverfahren zugelassenen Beweise oder vom Gericht angeforderten Schriftstücke bzw. Akten werden zu den Urteilsgrundlagen genommen (HV-Protokoll, pag. 10.600.36).

#### **2. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs**

- 2.1 Gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch fahrlässig Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt.

- 2.1.1 Schutzobjekt (BGE 101 IV 173, 175) von Art. 237 StGB ist der öffentliche Verkehr im weitesten Sinne, egal wo er sich abspielt: Die Aufzählung der Verkehrs-

medien der Strasse, der Luft und des Wassers hat nur Beispielcharakter. „Öffentlich“ ist der Verkehr dann, wenn die Fläche, auf der er sich abspielt, oder der Raum, in dem er stattfindet, einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht (BGE 105 IV 41, 43 ff. E. 2). Der Begriff des Verkehrs ist nicht auf den Gebrauch von Fahrzeugen zur Beförderung von Menschen und Sachen beschränkt, sondern umfasst u.a. auch das Skifahren. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung sind Skipisten öffentliche Verkehrsflächen, jedenfalls mindestens dort, wo diese markiert sind (BGE 125 IV 9). Zwar wird die Gefahr einer uferlosen Ausdehnung des Begriffs „öffentlicher Verkehr“ als Folge dieser Rechtsprechung in der Lehre kritisiert (TRECHSEL, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, 2. Aufl., Zürich 1997, Art. 237 StGB N. 5 und 8 m.w.H.). Im vorliegenden Fall liegt aber „öffentlicher Verkehr“ im Sinne von Art. 237 StGB vor und dies ist auch nicht bestritten: Die drei betroffenen Skitourenfahrer befanden sich nämlich auf der Aufstiegsroute von der Geltenhütte zum Wildhorn (HV-EV-Protokoll C., pag. 10.600.23, Z. 2 ff, 6 f.; pag. 8.4.00.67, 8.12.3.3 ff., Z. 7 f.), welche in den entsprechenden Skitourenkarten (Wildstrubel 263 S und Montana 273 S) als offizielle Route gekennzeichnet ist und über den „Glacier des Audannes“ sowie den sich ebendort befindlichen Gebirgslandeplatz „Wildhorn“ führt. Zu beachten ist, dass Gebirgslandeplätze im Generellen und auch derjenige auf dem Wildhorn im Speziellen im Gelände nicht als solche markiert (BAZL, pag. 8.4.00.80) und örtlich eher grossflächig angelegt sind.

**2.1.2** Die Tathandlung besteht im Hindern, Stören oder Gefährden des öffentlichen Verkehrs, wobei der Gefährdungserfolg Leib und Leben von Menschen in konkreter Weise treffen muss, d.h. es muss eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit für den Erfolgseintritt bestanden haben. Art. 237 StGB ist auch dann anwendbar, wenn der Eintritt des Erfolges nur durch Zufall oder das Verhalten eines Beteiligten verhütet worden ist (BGE 85 IV 136, 137 f. E. 1). Die objektive Zurechnung des Gefährdungserfolgs geschieht nach dem Massstab der adäquaten Kausalität, d.h. das angeklagte Verhalten muss geeignet gewesen sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten, als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten der Angeschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 121 IV 10, 14 E. 3, 122 IV 17, 22 ff. E. 2c).

a) Die eigentliche Tathandlung wird von den Angeklagten nicht bestritten. Diese wählten an jenem 12. April 2004 für die Landung auf dem Gebirgslandeplatz

Wildhorn mit dem Pilatus Porter HB-FMH, PC-6B (pag. 7.14.3, 8.4.00.76) gemäss eigenen Aussagen eine vorbestehende Landespur (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.4, Z. 38 ff.; HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.10, Z. 37 ff.). Diese war von einem anderen Flugzeug gelegt worden, welches zuvor (zwei Mal) dort gelandet und gleich wieder weggefliegen war (pag. 7.15.5, Z. 109 f.). Diese Landespur kreuzte die Skitourenroute Geltenhütte – Wildhorn (siehe Fotos des Augenzeugen D., pag. 8.4.00.70, sowie Skizze pag. 5.6.53). Nach dem Aufsetzen auf dem Schnee lenkten die Angeklagten das Flugzeug vorerst in der bestehenden Landespur quer auf die Skitourenroute zu. Auf Letzterer befanden sich im Landebereich drei Skitourenfahrer, was den – gemäss eigener Aussage überraschten – Angeklagten A. dazu bewog, das Flugzeug umgehend nach rechts wegzulenken (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.5, Z. 6 ff., HV-EV-Protokoll B. Z. 6, 10.600.11, Z. 18 ff.). Damit konnte er erreichen, dass das Flugzeug einige Meter rechts von der vorbestehenden eine neue Landespur setzte, die Aufstiegsspur der Skitouristen aber gleichwohl kreuzte. Die Tathandlung bestand im nicht abwendbaren Queren der Skitourenroute mit dem Flugzeug bei der Landung, während sich Skitouristen im unmittelbaren Landeraum, d.h. beim Kreuzen unter der linken Tragfläche, aufhielten.

b) Der Angeklagte A. gibt zu, dass es ohne sein unverzügliches Ausweichmanöver nach rechts „möglicherweise zum Zusammenstoss mit den Skitourenfahrern gekommen wäre“ (pag. 5.41.18, Z. 6 ff.). Der Angeklagte B. hingegen bestreitet, die drei Skitourenfahrer bei der Landung einer konkreten Gefährdung für deren Leib und Leben ausgesetzt zu haben. Nach seinem Dafürhalten wäre es auch ohne das Ausweichmanöver nicht zum Zusammenstoss mit ihnen gekommen. Deren Reaktion, sich in den Schnee zu werfen, als das Flugzeug auf sie zugekommen sei, erachtet er als „völlig überflüssig“, weil diese „vom Flügel nicht getroffen worden wären“, seien sie doch „ausserhalb der Reichweite des Flügels“ gewesen und wären „auch dann nicht getroffen worden, wenn sie unter dem Flügel gewesen wären“ (pag. 5.41.19, Z. 3 ff.). Diese Sicht der Dinge stimmt nicht nur, wie gesagt, mit derjenigen des Angeklagten A., nicht überein, sondern wird überdies von den Aussagen der betroffenen Skitourenfahrer wie auch von denjenigen der Augenzeugen widerlegt: Danach sei das Flugzeug direkt auf die Skitourenfahrer zugeglitten (pag. 7.2.4, Z. 88 f., 7.2.4, Z. 91 f., 7.3.4, Z. 81 f., 7.4.4, Z. 92, 7.5.4, Z. 85, 7.6.3, Z. 52 f., 8.4.00.67, 8.4.00.81, 8.12.2.3, Z. 18 f., 8.12.3.3, Z. 15). Zwei der drei Skitourenfahrer hätten in der Folge nach hinten rutschen und sich zu Boden werfen müssen, um nicht von der Tragfläche oder vom Propeller des Flugzeugs getroffen zu werden (HV-EV-Protokoll C., pag. 10.600.24, Z. 17 f.; pag. 7.2.4, Z. 93 f., 7.3.4, Z. 94 f., 7.4.4, Z. 96 f., 7.5.5, Z. 101 ff., 109 ff. und 139 ff., 7.6.4, Z. 71 f., 8.4.00.67, 8.4.00.81, 8.12.1.3, Z. 20 f., 8.12.2.3, Z. 26, 8.12.3.3, Z. 24 f., 8.12.4.3, Z. 21 f.). Die Tragfläche sei in nur geringem Abstand über die Skitouristen hinweg geglitten (HV-EV-Protokoll C., pag.

10.600.24, Z. 15 ff.; pag. 7.2.4, Z. 93 ff., 98, 7.3.4, Z. 93 ff., 7.4.4, Z. 95 ff., 8.4.00.41, 8.4.00.62). Einer der Augenzeugen, D., sagte zudem aus, er habe befürchtet, die Skitourenfahrer seien verletzt worden (pag. 7.3.5, Z. 108).

Angesichts der Widerspruchslosigkeit und lückenlosen inhaltlichen Übereinstimmung dieser Aussagen trotz der zeitlichen Distanz zwischen den einzelnen Einnahmen, erachtet das Gericht diese als glaubwürdig und sieht in der einzigen gegenteiligen Schilderung des Angeklagten B. keine überzeugende Grundlage, um am Wahrheitsgehalt Ersterer zu zweifeln. Das Gericht erachtet daher den Sachverhalt, wie gemäss den zitierten Aussagen der Zeugen resp. des Angeklagten A. geschildert, als erwiesen.

c) Von diesem Sachverhalt ausgehend hatte das durchgeführte Landemanöver nicht nur eine Erhöhung der dem Verkehr und speziell dem „Skitourenverkehr“ immanenten Gefahr zur Folge. Indem das schwer lenkbare (pag. 5.4.18, Z. 2 ff.) und plötzlich auftauchende Flugzeug mit der Tragfläche in geringem Abstand über zwei Skitouristen hinweg fuhr, entstand die nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit einer Verletzung oder gar Tötung der Skitouristen durch Kollision oder vor allem durch schreckbedingt gefahrvolles Verhalten auf den Skiern (Sturz, Knochenbruch). Die Gletscherlandung ist nicht bereits mit dem Aufsetzen am Boden beendet, sondern erst mit dem Ausgleiten in einem Bogen, welcher nötig ist, um das Flugzeug wieder in Startposition zu bringen (pag. 5.4.26, Z. 7 sowie BAZL, pag. 8.4.00.79). Sie war also im Zeitpunkt der konkreten Gefährdung noch im Gang. Das Landemanöver war demzufolge adäquat kausal zum Gefährdungserfolg. In Anbetracht dieser Ausgangslage kann offen bleiben, ob mit dem Landemanöver auch andere (weitere) Verkehrsteilnehmer konkret gefährdet wurden, wie dies angeklagt ist.

Demgegenüber kann keine kausalitätsunterbrechende Pflichtverletzung der Skitourenfahrer darin gesehen werden, dass diese auf einer anerkannten Skitourenroute eine vorgespurte Gletscherlandebahn kreuzten (so auch BAZL, pag. 8.4.00.080, Ziff. 4). Dies stellt kein derart aussergewöhnliches, abwegiges und unvorhersehbares Verhalten dar, welches alle anderen Gefährdungsursachen, namentlich ein plötzlich auftauchendes, in der Landung befindliches, schwer lenkbares Flugzeug, völlig in den Hintergrund treten lässt (BGE 122 IV 17, 22 ff. E. 2c). Zu bedenken ist, dass der Skitourist beim Aufstieg gar keine andere sinnvolle Wahl hat, als vorwärts zu gehen. Stillstand bis zu einer nicht konkret anzunehmenden, aber auch nicht auszuschliessenden Gletscherlandung eines nahen Flugzeugs ist unzumutbar und unrealistisch. Vorbehalten blieben besondere Sicherheitsmassnahmen, wenn der Skitourist rechtzeitig feststellt, dass ein Pilot sich nicht richtig verhält und ihn gefährden wird (Vertrauensgrundsatz analog Art. 26 Abs. 2 SVG), was vorliegend aufgrund der Ort- und Zeitverhältnisse gar nicht

möglich war: Das Flugzeug war bei der Landung vom Standort der Skitourenfahrer aus nicht sichtbar, da es hinter einer Kuppe aufsetzte (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.5, Z. 1, HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.11, Z. 9), und es blieben diesen vom Moment des Auftauchens des Flugzeugs in ihrem Sichtfeld bis zum Kollisionszeitpunkt aufgrund der geringen Distanz zum Flugzeug von ca. 100 Metern (pag. 5.4.19, Z. 1 ff.), gemessen an dessen Geschwindigkeit von ca. 25 km/h (HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.11, Z. 39), nur wenige Sekunden (ca. 14; pag. 5.4.24, Z. 5 ff.), wovon einige vergingen, bis sie erkannt hatten, in welche Richtung das Flugzeug genau manövrierte. Die den Skitouristen sodann zur Verfügung stehenden Handlungsalternativen waren beschränkt: Entweder stehen bleiben oder weiter gehen. Die von den zwei unmittelbar von der Gefahr Betroffenen gewählte Alternative, nämlich das Niederwerfen, war gegenüber dem Weiterlaufen die sicherere. Im Übrigen würde auch das behauptete Fehlverhalten der Skitouristen, sich nicht genügend über das Vorhandensein des Gletscherflugplatzes informiert zu haben und innerhalb der ihnen zur Verfügung stehenden Reaktionszeit nicht von der Spur abgewichen zu sein (pag. 10.600.50-52), die Kausalität des Landemanövers zur gesetzten Gefahr nicht unterbrechen (BGE 100 IV 279, 283 f. E. 3). Schliesslich können die Angeklagten auch aus der behaupteten Möglichkeit, rechtzeitig anhalten (HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.11, Z. 28; pag. 5.4.21, Z. 13 ff.) oder das Flugzeug aus dem Gefahrenbereich weglenken zu können (pag. 5.4.21, Z. 12 ff.), nichts zu ihren Gunsten ableiten, da dies in concreto nicht bzw. nicht in genügendem Mass geschehen, die konkrete Gefährdung aber tatsächlich eingetreten ist.

**2.1.3** Fahrlässig begeht der Täter ein Verbrechen oder Vergehen, wenn die Tat darauf zurückzuführen ist, dass er die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 18 Abs. 3 Satz 1 StGB). Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritt (Art. 18 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 schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 121 IV 10, 14 E. 3, mit weiteren Hinweisen).

a) Das Luftfahrtrecht sieht verschiedene Sorgfaltspflichten vor. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges (SR 748.225.1) 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 der Verordnung vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge [VVR; SR 748.121.11]). Wurde kein Kommandant bezeichnet, so stehen die Rechte und Pflichten des Kommandanten gemäss Art. 3 Abs. 3 der erstgenannten Verordnung dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung an Bord zu. Aus diesen Vorschriften ergibt sich die Verpflichtung, vor dem Abflug die Verantwortlichkeiten an Bord zu klären. Gemäss Art. 4 der erstgenannten Verordnung ist der Kommandant unter anderem dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung für den Flug den bestehenden Vorschriften entspricht. Art. 7 dieser Verordnung überbindet ihm zudem 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 VVR). Art. 3 Abs. 4 derselben sieht sodann vor, dass derjenige, der die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord ausübt, die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant hat. Hinsichtlich der Landung enthalten die genannte Verordnung ebenso wie das Luftfahrthandbuch (AIP) und das VFR Manual (VFR Luftfahrthandbuch der Skyguide) keine Vorschriften. Somit definiert sich die Sorgfaltspflicht bei der Landung nach Art. 6 VVR, welche die allgemeine Verkehrsregel für die Luftfahrt aufstellt, wonach Luftfahrzeuge nicht in unvorsichtiger oder nachlässiger Weise geführt werden dürfen, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnten. Danach muss sich der Pilot im Speziellen versichern, dass der Landungsraum frei ist und dass das Landemanöver keine Person, die sich in der für die Landung vorgesehenen Zone aufhalten kann, gefährdet. Dies gilt insbesondere auch gegenüber Skitouristen (BAZL, pag. 8.4.00.01 und 8.4.00.79). Ist vor der Landung etwas unklar, werden eine oder mehrere Platzrunden angefügt (OSWALD, Gesetzgebung über die Luftfahrt, 11. Aufl., Opfikon 1995, S. 56; vgl. auch BAZL, pag. 8.4.00.78; HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.3, Z. 36 ff.).

Die Sorgfaltspflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, die allgemein auf Art. 18 Abs. 3 StGB beruht, ergibt sich aber auch aus Art. 237 StGB selbst, will doch dieser die körperliche Unversehrtheit der Menschen (nicht nur der Verkehrsteilnehmer) im öffentlichen Verkehr schützen (Trechsel, a.a.O., Art. 237 N. 11). Die Sorgfaltspflicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ist schliesslich auch die notwendige Folge der Ausübung einer gefährlichen Tätigkeit (sog. allgemeiner Gefahrensatz). Dabei gilt, dass derjenige, welcher ein Verkehrsmittel mit, im Vergleich zu den anderen beteiligten Verkehrsmitteln, weit höherer immanenter Gefährlichkeit benützt, dem anderen gegenüber zu erhöhter Sorgfalt verpflichtet ist.

b) Vorliegend fungierten beide Angeklagten als Luftfahrzeugführer (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.3, Z. 3 f., 10.600.4, Z. 5 ff., 10.600.5, Z. 7 ff., HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.10, Z. 6 ff., beide mit entsprechender Lizenz für Gebirgslandungen mit dem fraglichen Flugzeug; BAZL, pag. 8.4.0079) an Bord des mit zwei Steuerknüppeln ausgestatteten Flugzeugs (pag. 5.4.17, Z. 4), jedoch war keiner von ihnen der Flugzeughalter. Halterin des Pilatus Porter HB-FMH ist die E. AG in Z. (pag. 8.4.00.76). Folglich hätte vor dem Abflug ein Kommandant bezeichnet werden müssen, ansonsten die Pflichten des Kommandanten dem ranghöchsten und rangältesten Mitglied der Besatzung zukamen (Art. 3 Abs. 3 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges). Dabei spielt aufgrund des erwähnten Gesetzestexts für die Kommandogewalt die Flugbefähigung keine Rolle, sondern lediglich die Zugehörigkeit zur Besatzung. Im konkreten Fall konnten also unbesehen der individuellen Berechtigung für Gebirgslandungen mit Passagieren (Art. 64 des Reglements des UVEK vom 25. März 1975 über die Ausweise für Flugpersonal [RFP; SR 748.222.1]), welche bei B. fehlte (pag. 5.4.16, Z. 6), beide Angeklagten grundsätzlich Kommandogewalt innehaben. Der ranghöchste (wenn auch nicht älteste) Pilot war aber eindeutig A., wobei hier die *fachliche* Hierarchie aufgrund der grösseren Flugerfahrung als massgeblich erachtet wird (HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.19, Z. 30 ff.). Somit war A. Flugkommandant. Dies war stillschweigend anerkannt (HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.9, Z. 1 ff.).

Der Kommandant ist unter anderem dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Besatzung für den Flug den bestehenden Vorschriften entspricht. Die Gesetzgebung überbindet ihm die Verantwortung für die Führung des Luftfahrzeugs nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Lufthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters (Art. 4 und 7 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges). Nach Art. 3 Abs. 4 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges hat die Person, welche die *tatsächliche Befehlsgewalt* an Bord ausübt (also z.B. der tatsächlich Pilotierende, der sog. „flying pilot“), die gleichen Pflichten und Verantwortlichkeiten wie der Kommandant. Schon aus dem Wortlaut der Bestimmung ergibt sich, dass der die faktische Befehlsgewalt Ausübende, der nicht Kommandant ist, auch Pflichten hat und Verantwortung trägt, damit aber den Kommandanten von seinen Pflichten und Verantwortlichkeiten im Einzelfall nicht entlastet. Vielmehr führt sein Handeln zu einer kollektiven Pflicht und Verantwortlichkeit beider (so auch der Experte, HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.19, Z. 34 ff.). Das heisst nicht, dass jeder der beiden in einer konkreten Situation zu gleichem Handeln oder Unterlassen verpflichtet wäre, sondern dass jeder für pflichtgemässe Abläufe im Rahmen seiner faktischen Möglichkeiten zu sorgen hat und dafür Mitverantwortung trägt. Das wiederum ist nur dann möglich, wenn jeder weiss, wofür der andere sich als

zuständig erachtet, d.h. wenn die beiden miteinander kommunizieren. Diese Auslegung wird durch den Umstand bekräftigt, dass es nicht angehen kann, dass der Kommandant aufgrund spontaner faktischer Übernahme der Befehlsgewalt durch eine andere Person von seinen Pflichten und Verantwortungen entbunden wird. Ebenso wenig, wie es sein kann, dass der flying pilot von seinen Vorsichtspflichten entbunden wäre, nur weil sich ein erfahrenerer Pilot bei der Besatzung befindet.

c) Hinsichtlich der angeklagten, konkreten Sorgfaltspflichtenverletzung seitens der beiden Angeklagten ergibt sich daher Folgendes:

Indem A. als Kommandant bei der Flugvorbereitung die Rollen für die Tätigkeiten an Bord bei Anflug sowie vor und während der Landung nicht klar zugeteilt hat, hat er zwar keine Sorgfaltspflicht verletzt, denn das Gesetz selber gibt für diesen Fall die Hierarchie vor. Was ihm das Gesetz aber nicht vorgibt, ist die aus seinem Unterlassen entstehende Pflicht, in der Folge, d.h. während des Flugs und bei der Landung seine eigenen Wahrnehmungen, Schlüsse, Absichten und Tätigkeiten mit jenen des flying pilot zu koordinieren, also mit jenem zu kommunizieren und damit seine Kommandantenpflicht auszuüben. Das tut er z.B. jeweils durch mündliche Anweisungen („höher“, „tiefer“) oder durch faktisches Eingreifen mittels Steuerknüppel (HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.10, Z. 25 ff., HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.4, Z. 10 f., HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.16, Z. 11 f.). Ebenso hätte er seine Wahrnehmungen in Flugverhalten umsetzen müssen, als er Skitouristen sichtete. Er hätte sicherstellen müssen, dass der flying pilot dasselbe wahrnahm wie er. Die Tatsache, dass die Wahrnehmung der Skitouristenfahrer durch die beiden Piloten in Bezug auf Standort, Bewegung bzw. Stillstand (HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.17, Z. 33 f., 10.600.18, Z. 8 f.; pag. 5.4.20, Z. 1) so unterschiedlich war, belegt, dass er dies nicht getan hat. Die Folge war, dass jeder der beiden Piloten in Bezug auf die Präsenz von Skitouristen im beabsichtigten Landebereich von einer vom anderen völlig abweichenden Beurteilungsbasis ausging. Objektiv falsch war aber offensichtlich die Wahrnehmung des einen wie des anderen. Eine klare Kommunikation hätte mit Sicherheit eine zusätzliche Rekognoszierung zur Folge gehabt (vgl. auch HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.19, Z. 22 f.). Stattdessen befürwortete A. eine Landung in der vorbestehenden Spur ohne weitere Rekognoszierung (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.4, Z. 16 f.).

B. hatte bei der Flugvorbereitung als Nicht-Kommandant und flying pilot seine Pflichten insofern vernachlässigt, als er zu einem Passagierflug mit beabsichtigter Gletscherlandung startete, zu welcher Letzterer er formell nicht befugt war und für deren sichere Durchführung und Beendigung er keine vorgängige Absprache mit dem einzig landeberechtigten A. getroffen hatte (pag. 5.4.18, Z. 2 ff.). Dies

hatte insoweit Einfluss auf das Verhalten von A., als Letzterer ihm faktische Kommandogewalt überliess, wo er dies nicht hätte tun dürfen, nämlich für die Landung (inklusive Rekognoszierung): Beim Aufsetzen des Flugzeugs am Boden pilotierte B. (HV-EV-Protokoll B., pag. 10.600.10, Z. 6 f.). Es darf zugunsten von A. davon ausgegangen werden, dass er bei einer eigenen Landung, für die er sich nicht auf die Sinneswahrnehmungen und Handlungen von B. zusätzlich zu seinen eigenen verlassen hätte, eine örtlich oder zeitlich andere Landung durchgeführt hätte. Wenn nicht, wäre er nämlich den Skitouristen noch näher gekommen oder er hätte sie sogar touchiert, war es doch letztlich B.s Feststellung und Zurufen, welches A. zum Ausweichen nach rechts veranlasst hat (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.5, Z. 6 ff.). B. hatte als tatsächlich Pilotierender die faktische Befehlsgewalt an Bord, solange A. diese nicht aufgrund seiner Kommandantenfunktion für sich beanspruchte. Auch er hat durch eine ungenügende Rekognoszierung die sichere Landung nicht gewährleistet. Wenn er schon rekognoszierte, obwohl er nicht zum Landen befugt war, ist seine Rekognoszierung ungenügend, wenn er nicht einen objektiv richtigen Befund, nämlich dass während des Landens Skitouristen die Landebahn kreuzen könnten, an A. weitergemeldet hat. Seine Einschätzung vom Standort der Skitouristen anlässlich der Rekognoszierung war so fern der Realität, dass er bei genügendem Hinschauen etwas anderes festgestellt hätte. Nach einem so unrichtigen Befund durfte er das Flugzeug nicht am Boden aufsetzen.

Auch die Durchführung zusätzlicher Rekognoszierungsvolten hätte in concreto der Einhaltung der Sorgfaltspflicht nicht a priori entsprochen. Ihr wäre nur dann Genüge getan gewesen, wenn die verantwortlichen Piloten auf den Rekognoszierungsflügen mit genügender Sicherheit festgestellt hätten, dass die Landepiste im Zeitpunkt der Landung frei sein wird (siehe auch Aussage A., HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.3, Z. 39 ff.). Das war offensichtlich nicht der Fall, wie der eingetretene Erfolg zeigte. Schliesslich ergibt sich aus dem allgemeinen Gefahrensatz dass die Pflicht zu erhöhter Sorgfalt unzweifelhaft bei den Verantwortlichen des Flugzeugs lag, auch wenn eine generelle Sorgfaltspflicht der Skitouristen nicht zu verneinen ist. Wären die Skitourenfahrer nach dem Überflug stillgestanden und wäre das Flugzeug in der Luft geblieben, wäre zwar die Gefahr nicht eingetreten. Da aber in jenem Zeitpunkt beide Seiten nicht wissen konnten, wie sich die andere verhalten würde, hätte die stärkere, also die „Flugzeugseite“ jedes anzunehmende Verhalten der Skitouristen, also auch eine Fortsetzung ihres Aufstiegs, ihrem eigenen Verhalten zugrunde legen müssen.

Die Kenntnis der Sorgfaltspflichten kann in Anbetracht der strengen Zulassungsregeln zum Pilotenbrevet sowie aufgrund der Flugerfahrung bei beiden Angeklagten als gegeben vorausgesetzt werden.

d) Nach allgemeiner Lebenserfahrung und ihrer spezifischen Erfahrung als Piloten mussten die beiden Angeklagten damit rechnen, dass eine fehlende Kommunikation zwischen flying pilot und Kommandant zu einer Fehleinschätzung bzw. Fehlentscheidung bei der Landung führen könnte, mit dadurch bedingter Gefährdung Dritter.

Die Landung hätte so vorbereitet und durchgeführt werden können, dass keine Gefahr für die Skifahrer entstanden wäre. Die beiden Angeklagten hätten im Zweifelsfall in der Luft warten können und müssen, bis ihnen klar gewesen wäre, dass sich die Skitourenfahrer nicht mehr im Laderaum befanden oder sich nicht mehr in gefahrenträchtiger Weise auf diesen zu bewegen. Sie konnten unter den gegebenen Umständen nicht zum Vorneherein davon ausgehen, dass sie allenfalls vor den beim Aufsetzen für sie aufgrund des toten Winkels (HV-EV-Protokoll F., pag. 10.600.18, Z. 36) nicht sichtbaren Skitourenfahrern würden anhalten oder in angemessener Distanz zu ihnen würden landen können.

Schliesslich ist auch der Risikozusammenhang zu bejahen. Die Gefährdung von Leib und Leben der Skitourenfahrer ist gerade die Auswirkung der unsorgfältig durchgeführten Landung und ist vom Schutzzweck von Art. 237 StGB, welcher gerade die Gefährdung des Leibes und des Lebens von Menschen im öffentlichen Verkehr verhindern will (TRECHSEL, a.a.O., Art. 237 StGB N. 11), eindeutig umfasst. Die Gefährdung der Skitourenfahrer wäre bei pflichtgemässer Rekognoszierung, welche so viele Volten erfordert hätte, bis die Position sowie Bewegungsrichtung der Skitouristen günstig sowie der Landebereich tatsächlich frei und sich die Piloten über ihre Beobachtungen einig gewesen wären, und daran anschliessender Landung, nicht eingetreten.

**2.1.4** Damit erfüllen beide Angeklagten den Tatbestand von Art. 237 Ziff. 2 StGB.

**2.2** Aufgrund des Schuldspruchs in Anwendung des Art. 237 Ziff. 2 StGB erübrigt sich die Prüfung des lediglich subsidiär anwendbaren und eingeklagten Art. 90 LFG.

### **3. Strafzumessung**

**3.1** Der Richter misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu; er berücksichtigt dabei die Beweggründe, das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Schuldigen (Art. 63 StGB).

Nach der Praxis des Bundesgerichts (BGE 117 IV 112, 113 f. E. 1) bezieht sich der Begriff des Verschuldens im Sinne von Art. 63 StGB auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Straftat. Ausgangspunkt und Grundlage für die Bemessung der Strafe bildet die Schwere des konkreten tatbestandsmässigen Verhaltens, die vom Täter an den Tag gelegte so genannte „kriminelle Energie“ (vgl. WIPRÄCHTIGER, Basler Kommentar, a.a.O., Art. 63 StGB N. 50; REHBERG, Strafrecht II, Strafen und Massnahmen, Jugendstrafrecht, 7. Auflage, Zürich 2001, S. 67). Im Rahmen der „Tatkomponente“ sind insbesondere folgende Faktoren zu beachten: das Ausmass des verschuldeten Erfolgs, die Art und Weise der Herbeiführung dieses Erfolgs, die Willensrichtung, mit welcher der Täter gehandelt hat, und die Beweggründe des Schuldigen, die Art. 63 StGB ausdrücklich erwähnt. Die „Täterkomponente“ umfasst das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren, z.B. Reue oder Einsicht, sowie die Strafempfindlichkeit.

- 3.2** Die Angeklagten A. und B. werden der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB schuldig gesprochen. Diese Tat wird mit Gefängnis oder Busse geahndet. Der Strafrahmen liegt damit zwischen drei Tagen bis drei Jahren Gefängnis (Art. 36 StGB) und einer Busse bis zu Fr. 40'000.— (Art. 48 Ziff. 1 StGB), wobei die Freiheitsstrafe und die Busse miteinander verbunden werden können (Art. 50 Abs. 2 StGB).
- 3.2.1** Hinsichtlich der Tatkomponenten ist zunächst zu bemerken, dass es sich vorliegend nicht um ein alltägliches, im Interesse der Allgemeinheit stehendes Ereignis handelt, weshalb die Strafzumessung ausschliesslich spezialpräventive Bedürfnisse zu berücksichtigen hat. Das Verschulden der beiden Angeklagten wiegt aufgrund der faktischen örtlichen und technisch bedingten Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der durchgeführten Landung eher leicht, wobei dasjenige des Angeklagten A. aufgrund seiner Kommandofunktion im Vergleich zu demjenigen des Angeklagten B. als höher zu bewerten ist. Zudem ist der Erfolg nicht gravierend, da alle Beteiligten mit dem Schrecken davon gekommen sind. Hingegen fällt belastend die Uneinsichtigkeit und mangelnde Reue, insbesondere des Angeklagten B., der auch an der Hauptverhandlung eine Entschuldigung vermissen liess, ins Gewicht. Der Angeklagte A. hat sich an der Hauptverhandlung zwar entschuldigt, doch zeigt sein übriges Aussageverhalten wie auch insgesamt dasjenige des Angeklagten B., dass beide die Verantwortung für das Geschehene in erster Linie den Skitourenfahrern zuschreiben, nicht sich selber (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.4, Z. 29 ff.; pag. 8.4.00.7, 8.4.00.29).
- 3.2.2** a) Der Angeklagte A. ist 52 Jahre alt. Nach der obligatorischen Schulzeit, die er in Y. absolvierte, machte er eine Lehre als Mechaniker und liess sich danach bei der G. in X. und der Firma H. in W. zum Luftfahrzeugkontrolleur ausbilden. 1976

begann er mit der Fliegerei. Später gründete er in V. mit einem Partner die Firma I., aus welcher er nach 10-jähriger Tätigkeit austrat. Danach war er bei der Firma J. angestellt und ist heute selbständig und Inhaber einer eigenen Flugschule (K. GmbH, vormals L. GmbH). Seit 18 Jahren arbeitet er auf dem Flugplatz U. als Flugplatzchef. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern, wovon lediglich der jüngste, sich noch in der Ausbildung befindliche Sohn finanziell von ihm abhängig ist. Der Angeklagte A. ist nicht vorbestraft.

Mit Bezug auf die Täterkomponenten ist strafmindernd zu berücksichtigen, dass der Angeklagte gemäss eigenen Aussagen bereits über 20'000 Landungen auf Gebirgslandeplätzen unfallfrei durchgeführt hat (HV-EV-Protokoll A., pag. 10.600.3, Z. 23). Zu beachten ist zudem, dass eine im Zusammenhang mit beruflichem Verhalten stehende Strafe sehr oft in faktischer Weise die berufliche Ehre des Verurteilten trifft, was sich auf die Strafeempfänglichkeit auswirkt. Diese wird mit Bezug auf den Angeklagten A., der als „Gletscherfliegerguru“ schlechthin bezeichnet wird (pag. 5.6.46, Z. 345 ff.), als besonders hoch eingestuft. Das Vorleben sowie die persönlichen Verhältnisse des Angeklagten geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Die finanziellen Verhältnisse sind mit Bezug auf die auszufällende Bussenhöhe von untergeordnetem Gewicht. Positiv wirkt sich schliesslich die Vorstrafenlosigkeit des Angeklagten aus.

Insgesamt wirken sich die Täterkomponenten in hohem Masse zu Gunsten des Angeklagten aus, so dass angesichts des leichten Verschuldens eine Busse in der Höhe von Fr. 1'200.— als angemessen erscheint.

b) Der Angeklagte B. ist ebenfalls 52 Jahre alt. Nach der obligatorischen Schulzeit schloss er die Handelsschule in T. mit dem Diplom ab und absolvierte danach in W. eine Lehre als Maschinenzeichner. Nach Beendigung der Unteroffiziersschule arbeitete er in S. in der Wintersaison als Taxichauffeur und trat eine Anstellung bei der N. an, wo er ca. 14 Jahre lang blieb. Seit 1988/1989 arbeitet er als Versicherungsagent bei der O., deren Agentur in Y. er übernehmen konnte. 1971/1972 begann der Angeklagte mit der Fliegerei. Nach dem Privatpilotenbrevet liess er sich zum beschränkten Berufspiloten ausbilden. Im Jahr 2004 schloss er sodann die Theorieprüfung im Rahmen der Ausbildung zum Berufspiloten ab (pag. 6.2.5, Z. 61 ff.). Der Angeklagte B. ist verheiratet und kinderlos. Er gilt für das vorliegende Verfahren als nicht vorbestraft: Mit Strafmandat des Untersuchungsrichters IV Berner Oberland, Thun, vom 11. November 2004 wurde er wegen grober Verletzung der Verkehrsregeln zu einer bedingt vollziehbaren Gefängnisstrafe von 10 Tagen bei einer Probezeit von 2 Jahren sowie zu Fr. 2'000.— Busse verurteilt. Zeitpunkt der Tat war der 2. Oktober 2004. Diese wurde mithin nach der hier zur Beurteilung stehenden begangen.

Bei den Täterkomponenten wirken sich das Vorleben sowie die persönlichen Verhältnisse des Angeklagten neutral aus. Auch hier sind seine finanziellen Verhältnisse für die auszufällende Bussenhöhe von untergeordnetem Gewicht. Ebenso wie für den Angeklagten A. ist auch für den Angeklagten B. aus denselben Gründen von einer hohen Strafempfindlichkeit auszugehen.

Insgesamt wirken sich die Täterkomponenten in hohem Masse zu Gunsten des Angeklagten aus, so dass angesichts des leichten Verschuldens und in Berücksichtigung seiner Stellung als Nicht-Kommandant anlässlich des fraglichen Flugs eine Busse in der Höhe von Fr. 700.— als angemessen erscheint.

- 3.2.3** Bei beiden Angeklagten liegen die Voraussetzungen für die bedingte vorzeitige Löscharkeit der Busse vor (Art. 49 Ziff. 4 i.V.m. Art. 41 Ziff. 1 StGB). Es rechtfertigt sich bei beiden Angeklagten eine bedingte vorzeitige Löscharkeit nach einem Jahr.

Die Bussen sind durch den Kanton Bern einzuziehen und der Bundeskasse abzuliefern (Art. 241 Abs. 1 und Art. 243 Abs. 1 BStP).

#### **4. Kosten**

Dem Verurteilten werden in der Regel die Kosten des Strafverfahrens einschliesslich derjenigen des Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung sowie der Anklageerhebung und -vertretung auferlegt (Art. 172 Abs. 1 Satz 1 BStP; vgl. ferner Art. 246 BStP).

- 4.1** Der Ersatz der bei der Bundesanwaltschaft, bei der Bundeskriminalpolizei und beim Untersuchungsrichteramt entstandenen Verfahrenskosten (Gebühren und Auslagen) bestimmt sich nach der Verordnung vom 22. Oktober 2003 über die Kosten der Bundesstrafrechtspflege (SR 312.025). Sie gibt für die einzelnen Verfahrensschritte je einen Gebührenrahmen vor (Art. 4). Die Auslagen sind so festzulegen, wie sie bei den Angeklagten anfielen (Art. 5).

Die Bundesanwaltschaft macht Pauschalgebühren von Fr. 1'000.— für das Ermittlungsverfahren, von Fr. 2'000.— für die Voruntersuchung sowie von Fr. 2'000.— für die Anklagevertretung geltend. In Anwendung von Art. 3 Abs. 1 der anzuwendenden Verordnung erscheinen die beantragten Gebühren verhältnismässig.

Die Bundesanwaltschaft beantragt ferner Ersatz der Barauslagen für das Ermittlungsverfahren von Fr. 117.60 (Zeugenentschädigungen) sowie von Fr. 1'552.05 zuzüglich Fr. 2'430.95 (Übersetzungskosten) für das Untersuchungsverfahren.

Die Kosten der Übersetzung sind vollumfänglich und endgültig vom Staat zu tragen (Art. 6 Ziff. 3 lit. e EMRK; BGE 127 I 141, 142 E. 3a). Dies gilt in allen Stufen und bei allen Schritten des Verfahrens (BGE 106 Ia 214, 217 E. 4b). Es sind daher sämtliche entstandenen Übersetzungskosten dem Staat zu überbinden. Der Zweck der jeweiligen Übersetzung ist nicht massgebend (TPF SK.2005.8 vom 26. Januar 2006 E. 6.2 sowie SK.2006.5 vom 5. Juli 2006 E. 5.1).

Die im Übrigen geltend gemachten Barauslagen erscheinen als angemessen. Nach Abzug der Übersetzerkosten betragen die bei den Angeklagten in der Voruntersuchung, im Ermittlungsverfahren sowie im Anklagestadium entstandenen Auslagen insgesamt Fr. 1'669.65.

- 4.2** Für das Verfahren vor Bundesstrafgericht wird die Gerichtsgebühr in Anwendung von Art. 2 Abs. 1 lit. c des Reglements vom 11. Februar 2004 über die Gerichtsgebühren vor dem Bundesstrafgericht (SR 173.711.32) auf den Mindestbetrag von Fr. 1'000.– festgesetzt.

Die Barauslagen des Gerichts betreffen die Entschädigung des Zeugen mit Fr. 260.40 und diejenige des Sachverständigen mit Fr. 864.80, insgesamt folglich Fr. 1'125.20.

- 4.3** Den Angeklagten A. und B. sind angesichts des Schuldspruchs die entstandenen Kosten vollumfänglich aufzuerlegen, wobei sich in Berücksichtigung des unterschiedlichen Grades der jeweiligen Sorgfaltspflichtverletzung eine Aufteilung der Kosten im Verhältnis 2/3 (A.) – 1/3 (B.) rechtfertigt. Der Angeklagte A. hat damit einen Anteil von Fr. 5'863.25, der Angeklagte B. einen solchen von Fr. 2'931.60 an die Gesamtkosten zu bezahlen.

**Der Einzelrichter erkennt:**

**I.**

1. A. wird schuldig gesprochen der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 StGB.
2. A. wird bestraft mit einer Busse von Fr. 1'200.—. Die Busse ist durch den Kanton Bern einzuziehen und an die Bundeskasse abzuliefern.
3. Die Busse ist bedingt löschar nach einer Probezeit von einem Jahr.
4. A. werden an Kosten auferlegt, welche an die Kasse des Bundesstrafgerichts zu bezahlen sind:

Fr. 2'000.00	2/3 Gebühr Bundesanwaltschaft
Fr. 1'333.35	2/3 Gebühr Eidg. Untersuchungsrichteramt
Fr. 78.40	2/3 Auslagen Bundesanwaltschaft
Fr. 1'034.70	2/3 Auslagen im Untersuchungsverfahren des Bundes
Fr. 666.65	2/3 Gerichtsgebühr
<u>Fr. 750.15</u>	2/3 Gerichtsauslagen
<u>Fr. 5'863.25</u>	Total

**II.**

1. B. wird schuldig gesprochen der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 StGB.
2. B. wird bestraft mit einer Busse von Fr. 700.—. Die Busse ist durch den Kanton Bern einzuziehen und an die Bundeskasse abzuliefern.
3. Die Busse ist bedingt löschar nach einer Probezeit von einem Jahr.
4. B. werden an Kosten auferlegt, welche an die Kasse des Bundesstrafgerichts zu bezahlen sind:

Fr. 1'000.00	1/3 Gebühr Bundesanwaltschaft
Fr. 666.65	1/3 Gebühr Eidg. Untersuchungsrichteramt
Fr. 39.20	1/3 Auslagen Bundesanwaltschaft
Fr. 517.35	1/3 Auslagen im Untersuchungsverfahren des Bundes
Fr. 333.35	1/3 Gerichtsgebühr
<u>Fr. 375.05</u>	1/3 Gerichtsauslagen
<u>Fr. 2'931.60</u>	Total

### III.

Dieser Entscheid wird der Schweizerischen Bundesanwaltschaft und Rechtsanwalt Stefan Flachsmann als erbetenem Verteidiger von A. sowie Advokat Alexander Filli als erbetenem Verteidiger von B. mitgeteilt.

Im Namen der Strafkammer  
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Die Gerichtsschreiberin

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Entscheid kann Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof des Bundesgerichts geführt werden (Art. 33 Abs. 3 lit. b SGG). Die Nichtigkeitsbeschwerde ist dem Schweizerischen Bundesgericht, Kassationshof, 1000 Lausanne 14 **innert 30 Tagen** seit Zustellung der vollständigen Ausfertigung des Entscheids einzureichen.

Die Nichtigkeitsbeschwerde kann nur damit begründet werden, dass der angefochtene Entscheid eidgenössisches Recht verletzt (Art. 268 Ziff. 1 BStP).