

Bundesstrafgericht

Tribunal pénal fédéral

Tribunale penale federale

Tribunal penal federal



Geschäftsnummer: SK.2019.67

Urteil vom 6. März 2020 Strafkammer

Besetzung

Bundesstrafrichter Martin Stupf, Einzelrichter
Gerichtsschreiberin Regina Derrer

Parteien

BUNDESANWALTSCHAFT, vertreten durch Carlo
Bullelli, Leitender Staatsanwalt des Bundes, Guisan-
platz 1, 3003 Bern,

und Privatklägerschaft:

B.,

gegen

A., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Daniel Riner,

Gegenstand

Fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Störung des
öffentlichen Verkehrs

Anträge der Bundesanwaltschaft:

1. A. sei der fahrlässigen Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB) sowie der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB) schuldig zu sprechen.
2. A. sei mit einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je Fr. 120.--, entsprechend Fr. 7'200.--, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren aufzuschieben.
3. A. sei zudem mit einer Busse von Fr. 1'500.-- zu bestrafen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 12 Tagen.
4. Die Kosten des Verfahrens in Höhe von Fr. 900.-- (Fr. 800.-- Kosten der Bundesanwaltschaft, Fr. 100.-- Kosten der Staatsanwaltschaft des Kantons Nidwaldens) seien A. aufzuerlegen.
5. Allfällige Zivilforderungen seien auf den Zivilweg zu verweisen.
6. Der Kanton Nidwalden sei mit dem Vollzug der Strafe zu beauftragen.

Anträge der Privatklägerschaft:

Die Privatklägerschaft verzichtet auf Anträge.

Anträge der Verteidigung:

1. A. sei freizusprechen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Staatskasse.

Prozessgeschichte

- A.** Am 25. August 2017 kam es um ca. 10.30 Uhr auf dem Landeplatz Neufallenbach in Wolfenschiessen während eines Prüfungsfluges zum Tandem-Gleitschirmpiloten («Biplace») zu einem Unfall. Dabei wurde der Passagier B. verletzt. Beim Gleitschirmpiloten handelte es sich um A. (nachfolgend: Beschuldigter). Die Kantonspolizei Nidwalden nahm noch gleichentags die Ermittlungen auf und befragte u.a. den Beschuldigten sowie den Prüfungsexperten C.; fünf Tage später erstmals auch den verletzten B.

- B.** Am 20. November 2017 stellte B. (nachfolgend: Privatkläger) Strafantrag und konstituierte sich sowohl im Zivil- als auch im Strafpunkt als Privatkläger, worauf die Staatsanwaltschaft des Kantons Nidwalden (nachfolgend: StA Nidwalden) gegen den Beschuldigten am 4. Mai 2018 eine Strafuntersuchung wegen Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung eröffnete.
- C.** Am 23. November 2018 erliess die StA Nidwalden einen Strafbefehl gegen den Beschuldigten und verurteilte ihn wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB) zu einer bedingten Geldstrafe von 30 Tagessätzen à Fr. 120.-- sowie zu einer Busse von Fr. 600.--.
- D.** Dagegen erhob der Beschuldigte am 30. November 2018 durch seinen Verteidiger fristgerecht Einsprache. Am 14. Dezember 2018 wurde eine Begründung zur Einsprache nachgereicht und u.a. ausgeführt, dass die sachliche Zuständigkeit vorliegend nicht bei der StA Nidwalden, sondern bei der Bundesanwaltschaft (nachfolgend: BA) liege. Infolgedessen verfügte die BA am 4. März 2019 die Ausdehnung der Strafuntersuchung auf den Tatbestand der (fahrlässigen) Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB) und bestätigte der StA Nidwalden mit Schreiben vom 6. März 2019 die Verfahrensübernahme.
- E.** Mit Strafbefehl vom 2. Oktober 2019 verurteilte die BA den Beschuldigten wegen fahrlässiger Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB) und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB) zu einer bedingten Geldstrafe von 60 Tagessätzen à Fr. 120.-- sowie zu einer Busse von Fr. 1'500.--.
- F.** Dagegen erhob der Beschuldigte am 8. Oktober 2019 innert Frist erneut Einsprache. Die BA hielt am Strafbefehl fest und überwies diesen am 31. Oktober 2019 als Anklageschrift an das hiesige Gericht zwecks Durchführung eines ordentlichen Verfahrens (Art. 355 Abs. 3 lit. a i.V.m. Art. 356 Abs. 1 StPO).
- G.** Im Rahmen der Prozessvorbereitungen holte das Gericht von Amtes wegen die üblichen Dokumente (Straf- und Betreibungsregisterauszug sowie Steuerunterlagen des Beschuldigten) ein. Zudem erachtete es die Einholung eines Gutachtens als notwendig, weshalb die Parteien mit prozessleitender Verfügung vom 27. Dezember 2019 eingeladen wurden, sich zur sachverständigen Person D., Experte des E.-Verbands, zu äussern (Art. 184 Abs. 3 StPO). Die Parteien erhoben keine Einwände gegen die Ernennung des Sachverständigen.
- H.** Im Gutachten vom 4. Februar 2020 beantwortete der Sachverständige die vom Gericht und der Verteidigung gemäss Gutachterauftrag vom 30. Januar 2020 gestellten Fragen. Im Übrigen stellten die Parteien keine weiteren Beweisanträge und verzichteten insbesondere auch auf Zusatzfragen an den Sachverständigen.

- I. Mit Schreiben vom 2. März 2020 teilte der Privatkläger dem Gericht mit, dass vorliegend jegliche unfallbedingten Kosten gedeckt seien und er keine weiteren Zivilforderungen vor Gericht geltend machen wolle. Zudem verzichte er auf eine Teilnahme an der Hauptverhandlung.
- J. Die Hauptverhandlung fand am 6. März 2020 in Anwesenheit des Beschuldigten und seines Verteidigers am Sitz des Bundesstrafgerichts statt. Nebst dem Privatkläger verzichtete auch die BA auf die Teilnahme an der Hauptverhandlung.
- K. Das Urteil wurde dem Beschuldigten und seinem Verteidiger gleichentags mündlich eröffnet. Mit Schreiben vom 11. März 2020 ersuchte der Verteidiger um schriftliche Begründung des Urteils (Art. 82 Abs. 2 lit. a StPO); mit gleichem Datum und damit innert Frist meldete die BA Berufung an (Art. 399 Abs. 1 StPO).

Der Einzelrichter erwägt:

1. Prozessuales

1.1 Zuständigkeit

- 1.1.1 Gemäss Art. 23 Abs. 2 StPO i.V.m. 98 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen, mit Ausnahme des hier nicht anwendbaren Abs. 2 dieser Bestimmung, der Bundesgerichtsbarkeit.

Die zu beurteilenden Taten sollen während eines Tandem-Gleitschirmfluges begangen worden sein. Hängegleiter, zu welchen gemäss Art. 6 lit. a der Verordnung des UVEK über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom 24. November 1994 (VLK; SR 748.941) auch Gleitschirme zählen, gehören zu den nicht motorisch angetriebenen Luftfahrzeugen (Art. 2 Abs. 1 lit. c LFG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 lit. b LFG i.V.m. Art. 1 VLK). Da es sich bei Gleitschirmen somit um Luftfahrzeuge im Sinne des LFG handelt, ist die Bundesgerichtsbarkeit gegeben.

- 1.1.2 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 StBOG.

1.2 Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache

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

2. Fahrlässige Körperverletzung

2.1 Nach Art. 125 Abs. 1 StGB macht sich strafbar, wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt.

2.2 Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB).

2.3 Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 1 StGB setzt somit voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Dies ist der Fall, 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 überschritten hat (BGE 134 IV 149 E. 4.). Wo besondere Normen der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 143 IV 138 E. 2.1). Das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.2). Dies schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann. Denn einerseits begründet nicht jeder Verstoss gegen eine gesetzliche oder für bestimmte Tätigkeiten allgemein anerkannte Verhaltensnorm den Vorwurf der Fahrlässigkeit, und andererseits kann ein Verhalten sorgfaltswidrig sein, auch wenn nicht gegen eine bestimmte Verhaltensnorm verstossen wurde. Die Vorsicht, zu der ein Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können (BGE 135 IV 56 E. 2.1, S. 64).

Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Hierbei gilt somit der Massstab der Adäquanz (BGE 130 IV 7 E. 3.2). Danach muss das Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler als Mitursache

hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 131 IV 145 E. 5.1-5.2; 127 IV 62 E. 2d; 126 IV 13 E. 7a/bb). Damit der Eintritt des Erfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blossse Vorausssehbarkeit nicht. Vielmehr stellt sich die weitere Frage, ob der Erfolg auch vermeidbar war. Hierzu wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt es, wenn das Verhalten des Täters mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (BGE 130 IV 7 E. 3.2 m.w.H.).

3. Anklagevorwurf

Die BA wirft dem Beschuldigten vor, den Absturz bzw. Unfall vom 25. August 2017 verursacht zu haben, indem er im Queranflug an beiden Bremsleinen ziehend bereits stark abgebremst und daraufhin die Linkskurve vom Quer- in den Landeanflug mit einem noch stärkeren Zug an der linken Bremsleine eingeleitet habe. Aufgrund der zu geringen Geschwindigkeit sei es zu einem Strömungsabriss gekommen, was zum einseitigen Einklappen des Schirms und schliesslich zum Absturz geführt habe. Dabei sei es für den Beschuldigten vorhersehbar gewesen, dass ein solch sorgfaltspflichtwidriges Handeln zu einem Strömungsabriss führen und bei einer derart geringen Flughöhe vom Gleitschirm nicht mehr rechtzeitig abgefangen werden könne. Der Unfall und damit auch die Verletzungen des Privatklägers B. wären vermeidbar gewesen, wenn der Beschuldigte seinem Können entsprechend die Landung eingeleitet hätte, indem er den Gleitschirm weniger stark abgebremst und weniger heftig an der linken Leine gezogen hätte. Auf diese Weise hätte der Beschuldigte den Gleitschirm in den Landeanflug bringen können ohne einen Strömungsabriss und den anschliessenden Absturz zu verursachen.

4. Beweismittel, Beweisergebnis und Subsumption

Der Beschuldigte bestreitet zwar den Anklagevorwurf, erklärte jedoch vor Gericht auf entsprechenden Vorhalt, dass der im Strafbefehl bzw. in der Anklageschrift vom 2. Oktober 2019 umschriebene äussere Sachverhalt korrekt wiedergegeben worden sei (TPF 2.731.5). Vorab ist anhand der Personalbeweise, des Sachverständigengutachtens und der übrigen Beweismittel festzustellen, ob der angeklagte Sachverhalt beweismässig als erstellt gilt.

- 4.1 Gemäss Art. 10 Abs. 3 StPO geht das Gericht von der für die beschuldigte Person günstigeren Sachlage aus, wenn unüberwindliche Zweifel daran bestehen, dass die tatsächlichen Voraussetzungen der angeklagten Tat erfüllt sind. Diese Bestimmung konkretisiert den verfassungsmässigen Grundsatz der Unschuldsvermutung (*in dubio pro reo*; Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Ziff. 2 EMRK). Sie verbietet es, bei der rechtlichen Würdigung eines Straftatbestands von einem belastenden Sachverhalt auszugehen, wenn nach objektiver Würdigung der gesamten Beweise ernsthafte Zweifel bestehen, ob sich der Sachverhalt tatsächlich so verwirklicht hat, oder wenn eine für die beschuldigte Person günstigere Tatversion vernünftigerweise nicht ausgeschlossen werden kann. Auf der anderen Seite kann keine absolute Gewissheit verlangt werden; abstrakte und theoretische Zweifel sind kaum je ganz auszuräumen (BGE 144 IV 345 E. 2.2.1 m.w.H.). Der Nachweis kann mittels direkten oder indirekten Beweises erbracht werden. Bei Letzterem (sog. «Indizienbeweis») wird aus bestimmten Tatsachen, die nicht unmittelbar rechtserheblich, aber bewiesen sind (Indizien), auf die zu beweisende, unmittelbar rechtserhebliche Tatsache geschlossen. Eine Mehrzahl von Indizien, welche für sich alleine nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf die Täterschaft oder die Tat hinweisen, können in ihrer Gesamtheit ein Bild erzeugen, das bei objektiver Betrachtung keine Zweifel bestehen lässt, dass sich der Sachverhalt so verwirklicht hat (Urteil des Bundesgerichts 6B_1427/2016 vom 27. April 2017 E. 3 m.w.H.; Urteil des Bundesstrafgerichts SK.2018.26 vom 9. August 2018 E. 3.4.4.4). Der Indizienbeweis ist dem direkten Beweis gleichgestellt (BGE 144 IV 345 E. 2.2.3.4; Urteile des Bundesgerichts 6B_360/2016 vom 1. Juni 2017 E. 2.4; nicht publ. in: BGE 143 IV 361 sowie 6B_332/2009 vom 4. August 2009 E. 2.3; je mit Hinweisen). Sachverhaltsalternativen sind nur zu prüfen, wenn die Indizienlage widersprüchlich oder ambivalent ist (BGE 144 IV 345 E. 2.2.3.7).

4.2 Aussagen Beschuldigter

Anlässlich seiner ersten Einvernahme am Unfalltag durch die Kantonspolizei Nidwalden erklärte der Beschuldigte, dass er beim Übergang vom Quer- in den Landeanflug vermutlich zu stark eingelenkt habe. Er habe gemerkt, dass der

Schirm eingeknickt sei und habe die Bremsen wieder gelöst. Dies habe zur Folge gehabt, dass der Schirm gegen vorne abgetaucht und plötzlich in einen freien Fall hineingefallen sei. In der Folge seien er und der Privatkläger ca. 8 Meter zu Boden gestürzt (BA 13.1.2). Bei einer Einvernahme, rund ein Jahr später, beschrieb der Beschuldigte den Unfallhergang wie folgt: «Als ich auf entsprechender Höhe war, bin ich [in] den Gegenanflug gegangen. [Ich] habe gepeilt. [...] als ich das Gefühl hatte, ich wäre auf der richtigen Höhe ging ich in den Queranflug über eine Baumreihe und schaute gleichzeitig in die Landezone. [...] Beim Queranflug habe ich erlebt, dass die Luft unruhig war. [...] Ich spürte Bewegungen im Schirm [...] und konnte dann den Schirm wieder stabilisieren. Als ich die richtige Höhe hatte und in den Endanflug übergehen wollte, merkte ich, wie der Schirm weich wird und gegen vorne beschleunigt. Das Ganze war sehr überraschend. Ich hörte in den Ohren auch, dass der Fahrtwind weniger war. Ich habe dann nach links eingelenkt und merkte dann, dass ich in der linken Bremse keinen Druck mehr hatte. [...] Ich spürte, dass ich links keinen Widerstand mehr hatte, was ein Zeichen war, dass die Strömung abreisst. Ich nahm sofort beide Arme hoch, um die Bremsen freizugeben [...], um so den Schirm wieder in Fahrt zu bekommen. [...] Der Schirm kam nach vorne, was man auch hofft, und ich habe ihn wieder abgefangen. Die Höhe hatte ich nicht mehr [...], damit wir Passagiere wieder unter den Schirm kommen, um die Pendelbewegung wieder auszugleichen und aufzufangen. [...] Dann sind wir praktisch steil in den Boden eingeschlagen» (BA 13.1.7 f.). Auf die Frage, wie es seiner Ansicht nach zum Absturz beim Prüfungsflug gekommen sei, antwortete der Beschuldigte, dass dies infolge des Strömungsabrisses auf der linken Seite geschehen sei. Er sei angesichts der Prüfungssituation angespannt gewesen und habe es gut machen wollen, wisse aber nicht, ob er den Absturz hätte verhindern können (BA 13.1.11). Gegenüber der BA sagte der Beschuldigte aus, dass leichter Wind auf dem Landeplatz geherrscht habe, was er am «Windfännli» gesehen habe. Als er vom Gegen- in den Queranflug übergegangen sei, habe er unerwartete Luftbewegungen im Schirm bemerkt. Er habe versucht diese auszugleichen und gleichzeitig den Landepunkt anzupeilen. Dann habe er das Gefühl gehabt, von hinten Wind zu bekommen. Das sei im Moment gewesen, als er vom Quer- in den Endanflug geflogen sei. Es sei halb elf Uhr morgens gewesen, da beginne eine andere Thermik, und er könne sich nur vorstellen, dass zwischen den Bäumen, entlang welcher der Queranflug erfolgt sei, eine andere Luftbewegung geherrscht habe. Aufgrund der vom Engelberg das Tal hinunterfliessenden kalten Luft und der Tatsache, dass sich die Luft gleichzeitig an anderen Bergen aufwärme, komme es zu Gegenbewegungen (BA 13.1.19). Damit konfrontiert, dass der Prüfungsexperte C. festgestellt habe, dass der Schirm übersteuert habe, weil der Beschuldigte zu stark an der Steuerleine gezogen habe, machte er geltend, dass er sich nicht bewusst sei,

zu fest an der Leine gezogen zu haben, wobei die Stärke des Zuges immer in Abhängigkeit zum Wind stehe (BA 13.1.18 Z. 7 f., -19 Z. 27 ff., -20 Z. 28 ff.).

Vor Gericht gab der Beschuldigte zu Protokoll, er habe die leichte Unruhe in der Luft bereits vom Gegen- in den Queranflug gespürt und den Schirm daraufhin mit verschiedenen Bremsbewegungen wieder stabilisiert (TPF 2.731.8 f. Z. 43 ff.). Er sei der Meinung gewesen, den Queranflug in mittlerem Tempo, d.h. mit leicht angebremsstem Schirm, zu fliegen und diesen angemessen zur Situation zu steuern. Er habe dann bemerkt, dass er Wind von hinten bekomme – dadurch nehme sofort die Geschwindigkeit relativ zur Luft ab (TPF 2.731.10 f. Z. 46 f.) – und habe eingelenkt (TPF 2.731.5 Z. 39 ff.). Mit der Feststellung im Sachverständigengutachten konfrontiert, dass dies mit einem zusätzlichen Zug an der linken Bremse geschehen sei (vgl. nachfolgend E. 4.6), führte der Beschuldigte an, dass es fast nicht anders gewesen sein könne, dass er es aber nicht bestätigen könne, da er in dieser Situation automatisch reagiert habe (TPF 2.731.9 Z. 37 ff.). Weiter führte der Beschuldigte aus, dass er im Moment, in dem er eingelenkt habe, gespürt habe, dass der Schirm zu weich sei und die Strömung abreisse. Er sei sich aber nicht bewusst, dass er dabei extreme Lenkbewegungen verursacht habe (TPF 2.731.5 Z. 40 ff.). Zum Unfall sei es seiner Ansicht nach gekommen, weil er im Vergleich zur umgebenden Luft, angesichts des zuvor beschriebenen Windstosses von hinten, zu langsam geflogen sei; dadurch sei die Strömung abgerissen. In diesem Moment sei er sich dessen aber nicht bewusst gewesen und könne auch nicht mehr sagen, ob er mit zu viel Bremse geflogen sei; er sei so sehr auf die Peilung zum Landekreis, auf den richtigen Moment für die letzte Kurve, den Übergang vom Quer- zum Endanflug und auf die Stabilität des Fluggeräts konzentriert gewesen (TPF 2.731.6 Z. 9 ff., Z. 16 ff., Z. 22 ff.; -7 Z. 6 f., Z. 12 ff., Z. 37 ff.; -11 Z. 5 ff.). Er habe nach bestem Wissen und Können gehandelt und könne sich keinen Flugfehler vorwerfen (TPF 2.731.6 Z. 16 ff.; -14 Z. 21 ff.).

4.3 Aussagen Privatkläger B.

Am Unfalltag (25. August 2017) gab der Privatkläger (jeweils als Auskunftsperson befragt) zu Protokoll, dass der Beschuldigte im Landeanflug nicht direkt den Landkreis habe anfliegen können und deshalb zuerst noch in Richtung Wald geflogen sei. Dann sei alles sehr schnell gegangen: Er (der Privatkläger) habe bemerkt, dass der Schirm einseitig eingeklappt sei bzw. keinen Auftrieb mehr gehabt habe. Dann seien sie beide auf den Boden gefallen. Einen Flugfehler des Beschuldigten habe er aber nicht feststellen können (BA 12.1.2). Bei der Einvernahme vom 26. Juni 2018 bestätigte der Privatkläger diese Aussage und ergänzte zum Unfallhergang was folgt: «Ensuite, au lieu d'atterrir, on est reparti faire une base en direction de la forêt parce que je pense que A. a estimé qu'on était

encore trop haut pour atterrir. Je n'ai pas analysé la situation comme pilote, j'étais passager et me concentrait sur ce que A. me disait. A ce moment-là, A. ne me disait rien, mais j'étais à son écoute. Là, j'ai senti qu'on partait sur l'arrière, sur le côté, il me semble que c'était le côté gauche. [...] J'ai vu l'herbe qui se rapprochait de plus en plus vite et pour finir, nous avons heurté le sol herbeux.» Obwohl er anlässlich der ersten Einvernahme am Unfalltag ausgesagt hatte, dass er seitens des Beschuldigten keinen Flugfehler habe feststellen können (BA 12.1.2), gab er angesprochen auf die Gründe, die zum Unfall geführt haben, zu Protokoll, er sei nach einer Analyse mit Fliegereifreunden zum Schluss gekommen, dass die linke Flügelseite zu langsam unterwegs gewesen und abgerissen sei. Wenn der Beschuldigte nicht zu stark an den Bremsen gezogen hätte, hätte der Unfall seiner Ansicht nach verhindert werden können (BA 12.1.8). Gleichlautendes führte der Privatkläger anlässlich seiner Einvernahme vom 21. August 2019 gegenüber der BA aus (BA 12.1.17).

4.4 Aussagen F.

Der Soloflugschüler F. beobachtete den Landeanflug des Beschuldigten und gab noch am Unfallort als Auskunftsperson Folgendes zu Protokoll: «Ich sah, dass der Pilot auf dem Landeanflug noch eine Kurve machte, um Höhe zu verlieren. Bei diesem Manöver klappte die linke Seite des Schirms zu. Der Pilot liess dann die Leinen los und der Schirm öffnete sich wieder. Da Schirm und Pilot bereits zu tief waren, fielen der Pilot und der Passagier nach vorne auf den Boden. Was genau der Grund war, dass der Schirm linksseitig einklappte, kann ich nicht sagen. Entweder war der Wind das Problem oder ein Fehler des Piloten, dass dieser zu fest an der linken Leine zog.» (BA 12.2.2).

4.5 Aussagen C.

C. fungierte am Unfalltag als Prüfungsexperte und gab gleichentags, als Auskunftsperson befragt, folgende Beobachtungen zu Protokoll: «Im Queranflug übersteuerte der Schirm und ist abgerissen (Strömung). Nach dem Lösen der Bremsen nahm der Schirm wieder Fahrt auf und beschleunigte, worauf auch schon der Boden kam. Der Pilot und Passagier stürzten dann nach vorne auf den Boden. [...] Aus meiner Sicht war dies ein Lenkfehler des Piloten. Dass der Schirm übersteuerte, liegt daran, dass der Pilot zu fest an der einen Steuerleine zog. Ich glaube, es war die linke Leine» (BA 12.3.2). An der Einvernahme vom 29. Oktober 2018 erklärte C., der Beschuldigte sei beim Queranflug mit viel bremsen geflogen, wodurch der Schirm beim Eindrehen in den Endanflug in einen einseitigen Strömungsabriss gekommen sei. Der Beschuldigte habe dies bemerkt und die Bremsen sofort wieder gelöst. Dies habe dazu geführt, dass der Schirm nach vorne hin Fahrt bekommen habe und der Pilot und der Passagier

von hinten oben nach vorne unter den Schirm gependelt und auf dem Boden aufgeschlagen seien. Ursächlich für den Absturz sei ein Flugfehler des Beschuldigten gewesen. Es handle sich um einen Fehler, der nicht selten auftrete, gelegentlich auch bei Prüfungssituationen (BA 12.3.5). Vor Gericht als Zeuge einvernommen, ergänzte C., dass der Beschuldigte noch im Queranflug, im Moment, als er in den Endanflug habe eindrehen wollen, die eine Bremse zu stark gezogen habe und es so zu einem Strömungsabriss gekommen sei. Er (der Beschuldigte) habe dies sofort bemerkt und die Bremsen wieder losgelassen, wobei das Lösen der Bremsen zur Folge habe, dass der Schirm ziemlich viel Fahrt aufnehme und nach vorne pendle (TPF 2.761.5 Z. 17 ff.). Danach gefragt, ob eine Luftbewegung, z.B. eine Windböe, ursächlich für den Absturz gewesen sein könnte, führte C. aus, da der Flug irgendwann am Vormittag stattgefunden habe, sei davon auszugehen, dass es eher ruhig gewesen sei. Er könne sich aber nicht mehr an die genauen Flugbedingungen erinnern. Gemäss seinem handschriftlichen Protokoll am Unfalltag hätten absolut perfekte Bedingungen geherrscht (TPF 2.761.5 Z. 32 ff.). In Prüfungssituationen komme es immer wieder einmal vor, dass ein Pilot durch zu starkes Ziehen auf einer Seite einen Strömungsabriss verursache. Dies habe stets zur Folge, dass die Prüfung als nicht bestanden abgebrochen werde. Häufig passiere dieser Fehler in grösserer Höhe, wo dies nicht weiter gefährlich sei, wenn es der Pilot merke und den Schirm beruhigen könne; beim Anflug auf den Landeplatz in tieferer Höhe könne dies demgegenüber – wie vorliegend – fatale Konsequenzen haben (TPF 2.761.6 Z. 1 ff.).

Angesprochen auf seine frühere Aussage bei der BA, wonach der Beschuldigte gewissermassen zwei Fehler begangen habe – zunächst ein zu starkes Einbremsen von beiden Leinen (Seiten) und dann beim Eindrehen auf der einen Seite die Leine noch stärker gezogen, was zum einseitigen Strömungsabriss geführt habe (BA 12.3.6) – präzisierte C. vor Gericht: Wenn, wie dies der Beschuldigte am Unfalltag getan habe, bereits angebremst geflogen werde, müsse auf einer Seite die Bremse gelöst werden, wenn an der anderen gezogen wird. Werde mit voller Geschwindigkeit geflogen, würden die Dreh- respektive Lenkbewegungen heftiger, was zwar im Landeanflug nicht ideal sei, aber die Gefahr eines Strömungsabbrisses verringere, weil man schneller fliege. Somit habe es sich beim angebremssten Fliegen wahrscheinlich nicht um einen Fehler gehandelt; dieses Verhalten habe den eigentlichen Fehler jedoch begünstigt (TPF 2.761.6 Z. 27 ff.). Mit den wesentlichen Feststellungen und Schlussfolgerungen des Sachverständigengutachtens vom 4. Februar 2020 (vgl. nachfolgend E. 4.6) konfrontiert, erklärte sich C. als einverstanden; ihn überzeuge das Gutachten (TPF 2.761.8 f. Z. 1 ff.). Auf Vorhalt der gutachterlichen Frage, welche Handlungen der Beschuldigte hätte vornehmen müssen, um das Absturzrisiko in der vorliegenden Situation zu verringern, führte C. ergänzend aus, der Schirm reisse nicht einfach so

ab. Entweder, man sei per se zu langsam unterwegs, dann brauche es sehr wenig, oder man sei an der Grenze und ziehe noch mehr, so dass der Schirm abreisse. Von alleine passiere das nicht, weshalb aus seiner Sicht ein Fehler vorhanden sei (TPF 2.761.8 Z. 39 ff.).

4.6 Gutachterliche Feststellungen

Der korrekte Landeanflug beim Gleitschirmflug wird im Gutachten wie folgt beschrieben: Die Landevolte werde in fünf Teilen geflogen: die Abbaukreise, der Gegenanflug, der Queranflug, der Endanflug und die eigentliche Landung. Im Abbauraum werde die überschüssige Höhe mit Kreisflügen abgebaut. Sobald die Höhe passe, fliege der Pilot in den Gegenanflug, der seitlich am Landeplatz vorbeiführe. Anschliessend werde mit einer 90°-Kurve der Queranflug eingeleitet. Nach einer weiteren 90°-Kurve gelange der Pilot in den Endanflug, welcher mit der Landung beendet werde. Es werde – je nach Vorgabe am Landeplatz – eine Links- oder eine Rechtsvolte geflogen; am Unfallort standardmässig eine Linksvolte (TPF 2.264.1.23).

Zum Strömungsabriss beim Gleitschirmflug führt das Gutachten im Wesentlichen Folgendes aus: Anders als bei einem Flugzeug könne beim Gleitschirm die Flügelnase nicht direkt angesteuert werden. Die Tragfläche eines Gleitschirms könne nur gebremst werden, indem die Austrittskante (Flügelhinterkante) hinuntergezogen werde. Dadurch verringere sich auch der Auftrieb, was bedeute, dass ein angebremsster Gleitschirm weniger gut gleite. Werde ein Gleitschirm nicht gebremst, fliege er am besten; er habe dann den besten Gleitwinkel. Je mehr der Schirm abgebremst werde, desto mehr verringere sich der Gleitwinkel und zwar bis zu dem Punkt, an dem der Schirm, bedingt durch den Strömungsabriss, nicht mehr fliege. Ein Gleitschirm könne nur mit Luft, die durch Öffnungen in der Flügelnase in die Fläche einströme, in Form gehalten werden. Verringere sich nun die Strömungsgeschwindigkeit, verringere sich auch der Innendruck im Schirm, die Schirmfläche werde spürbar weich und der Bremsdruck nehme ab. Der Pilot werde so «gewarnt», dass die Fluggeschwindigkeit zu langsam sei (TPF 2.264.1.32 f.).

Im Gutachten wird der Unfallhergang gestützt auf die Akten wie folgt erläutert: Zunächst habe der Beschuldigte, nachdem er mit einer 90°-Kurve vom Gegen- in den Queranflug eingedreht habe, mittels beidseitigem Bremseinsatz seine Gleitleistung verringert, da er eher etwas hochgeflogen sei; dies um zu verhindern, dass er den Landekreis überfliege. «Im Queranflug stellte [der Beschuldigte] eine unruhigere Luft fest, diese wird dazu geführt haben, dass er den Schirm stabilisierte, indem er seine beiden Bremsen zusätzlich anzog. Aufgrund

der angespannten Prüfungssituation und der vollen Konzentration auf den Landekreis kann vermutet werden, dass ihm in diesem Moment nicht bewusst war, dass er zu langsam flog. Wäre ihm dieser Punkt klar gewesen, hätte er einerseits durch ein (leichtes) Lösen der Bremsen vor der Kurve wieder etwas Fahrt aufnehmen oder er hätte die Linkskurve statt durch noch mehr Zug auf der linken Bremse, durch Einlösen der rechten Bremse einleiten können. Da [der Beschuldigte] die letzte Linkskurve aber wie üblich mit zusätzlichem Zug der linken Bremse einleitete, verlangsamte sich die linke Flügelseite so sehr, dass dort die Strömung abzureissen begann» (TPF 2.264.1.33 f.). An anderer Stelle im Gutachten wird der Unfallhergang – ergänzend und in Übereinstimmung mit den vorangehenden Ausführungen – wie folgt beschrieben: «Der Pilot fliegt eher zu langsam im Queranflug, ohne sich dies bewusst zu sein. Er zieht dann die linke Bremsleine hinunter, um in den Endanflug einzudrehen. Dabei merkt der Pilot, dass die Strömung auf der linken Flügelseite abreisst, denn er stellt fest, dass diese Flügelseite weich wird und sich der Fahrtwind erst noch verringert. In der Situation beschleunigt die linke Flügelseite noch nicht. Als er den Strömungsabriss erkennt, gibt er sofort die Bremsen frei, um den Schirm wieder zu beschleunigen, damit dieser wieder genügend Auftrieb erzeugen kann. Weil die Flughöhe dafür jedoch zu gering war, gelang dies nicht mehr.» In dieser Situation habe der Pilot keine andere Möglichkeit mehr gehabt, seine Situation und die des Passagiers zu verbessern (TPF 2.264.1.37). Gemäss Sachverständigem habe die eigentliche Ursache für den Unfall darin bestanden, dass der Beschuldigte nicht erkannt habe, dass er zu langsam unterwegs gewesen sei: «Somit hätte er, um den Absturz verhindern zu können, diesen Tatbestand erkennen müssen. Hätte er dies getan, hätte er die Bremsen früher gelöst und/oder die Linkskurve nicht mit einem zusätzlichen Zug an der linken Bremse eingeleitet, sondern mit dem Freigeben der rechten Bremse. [...] Nicht das Einlenken mit einer Linkskurve in den Endanflug war beim Unfall das Problem. Diese Linkskurve war für das Landemanöver zwingend nötig. Das Problem war, dass der Pilot vor dieser Kurve bereits eher zu langsam flog. Hätte er dies erkannt, hätte er die Linkskurve nicht mit zusätzlichem Ziehen der linken Bremse eingeleitet, sondern dies durch Lösen der rechten Bremse gemacht (der Fachbegriff hierfür ist «negativ steuern»)» (TPF 2.264.1.38).

4.7

4.7.1 Zu klären ist unter anderem die Frage, ob der Beschuldigte zu langsam flog. Bezüglich des Unfallhergangs ist nicht strittig, dass der Beschuldigte angesichts der leichten Unruhe, die er in der Luft spürte, den Schirm im Queranflug mit Bremsbewegungen stabilisierte und mithin angebremst flog. Strittig ist allerdings, ob er in jener Phase der Landevolte noch in angemessenem Tempo unterwegs war. Dagegen sprechen in erster Linie die stimmigen Aussagen des Prüfungsexperten C., wonach der Beschuldigte im Queranflug mit zu viel bremsen geflogen sei,

was den einseitigen Strömungsabriss beim Eindrehen in den Endanflug begünstigt habe. Auch der Experte D. hielt im Gutachten fest, die unruhige Luft habe dazu geführt, dass der Beschuldigte den Schirm im Queranflug stabilisierte, indem er seine beiden Bremsen zusätzlich anzog. Wegen der angespannten Prüfungssituation und der vollen Konzentration auf den Landekreis sei ihm in diesem Moment wohl nicht bewusst gewesen, dass er zu langsam flog. Für ein fehlendes Bewusstsein des Beschuldigten bezüglich der Fluggeschwindigkeit im Queranflug sprechen auch seine Aussagen vor Gericht, wonach er infolge der Konzentration auf das Landemanöver nicht mehr sagen könne, ob er mit zu viel Bremse geflogen sei.

Hinsichtlich der Drehung vom Quer- in den Endanflug ist Folgendes festzustellen: Gemäss Gutachten habe der Beschuldigte die Linkskurve mit zusätzlichem Zug an der linken Bremse – und nicht durch Freigabe der rechten Bremse – eingeleitet. Dies stimmt mit den Angaben des Beschuldigten überein, wonach er vom Quer- in den Endanflug nach links eingelenkt sei und dann bemerkt habe, dass er in der linken Bremse keinen Druck mehr habe, woraufhin er sofort die Bremsen freigegeben habe. Vor Gericht räumte der Beschuldigte ein, dass es sich fast nicht anders zugetragen haben konnte, als wie im Gutachten festgehalten. Auch der Zeuge C. sagte wiederholt aus, der Beschuldigte habe im Moment, als er in den Endanflug habe eindrehen wollen, an der einen Steuerleine – nach Erinnerung des Zeugen an der linken – gezogen. Seinen Angaben zufolge sei dieser Zug, angesichts der Tatsache, dass der Beschuldigte bereits mit viel Bremse unterwegs gewesen sei, zu stark gewesen; weshalb es sehr wenig brauche, dass der Schirm abreisse. In Bezug auf die Intensität der Lenkbewegung vom Quer- in den Endanflug sind die Angaben des Beschuldigten nicht konsistent: Während er kurz nach dem Unfall zu Protokoll gab, es sei zum Absturz gekommen, weil er beim Übergang vom Quer- in den Landeanflug wohl zu stark eingelenkt habe, sagte er gegenüber der BA und vor Gericht aus, er sei sich nicht bewusst, zu stark an der einen (linken) Leine gezogen zu haben. Vor Gericht gestand der Beschuldigte auf die Frage, ob er die letzte Kurve mit einem zusätzlichen Zug an der linken Leine eingeleitet habe, ein, in dieser Situation automatisch reagiert zu haben.

Der Beschuldigte erklärte ferner, im Moment, in dem er vom Quer- in den Endanflug geflogen sei, bemerkt zu haben, dass er Wind von hinten bekomme. Bemerkenswert ist, dass er diesen Rückenwind anlässlich der Anhörung bei der BA erwähnte, nachdem sein Verteidiger in seiner Eingabe an die Staatsanwaltschaft Nidwalden vom 14. Dezember 2018 eine Windböe als mögliche Ursache für den Strömungsabriss erstmals thematisierte. Noch am Unfalltag verortete er die Ursache des Absturzes bei einem zu starken Zug an der einen Leine. Sein Empfinden, dass der Schirm plötzlich weich geworden sei, gegen vorne beschleunigt

habe und er gehört habe, wie der Fahrtwind abgenommen habe, lässt jedoch keine Rückschlüsse auf die Ursache der zu geringen Strömungsgeschwindigkeit resp. des Strömungsabbrisses zu. Der Gutachter schliesst die Rückenwindphase als *eine* mögliche Ursache des Strömungsabbrisses zwar nicht aus. Als hauptsächliche Erklärung für den Absturz nennt das Gutachten jedoch das Einlenken durch Zug an der linken Bremse bei bereits zu langsamem Flug. Die Unfallsituation sei in der letzten Kurve, die offensichtlich zu langsam geflogen worden sei, ausgelöst worden. Weiter gebe es keine Hinweise, dass es im Zeitpunkt des Unfalls relevante Luftbewegungen gegeben habe. Der Zeuge C. bezeichnete die Bedingungen am Unfalltag in seinem damals erstellten schriftlichen Protokoll als «absolut perfekt». Vor Gericht vermochte er sich zwar nicht mehr an die genauen Wetterverhältnisse zu erinnern, erklärte aber, es müsse tatsächlich sehr ruhig gewesen sein, weil der Prüfungsflug des Beschuldigten am Vormittag stattgefunden habe. Damit übereinstimmend ist auch dem Gutachten zu entnehmen, dass Luftbewegungen bei Morgenflügen selten seien bzw. an schönen Sommertagen ab dem Mittag auftreten würden. Der Zeuge F. gab lediglich zu Protokoll, dass er nicht wisse, ob es wegen des Windes oder wegen eines Fehlers des Piloten zum Absturz gekommen sei. Aus dieser vagen Aussage lässt sich nicht ableiten, dass es im Unfallzeitpunkt zu Luftbewegungen in der Landevolte gekommen war. Hinzu kommt, dass den Aussagen F.s insofern geringeres Gewicht beizumessen ist als den Angaben C.s, da es sich bei F. im Unfallzeitpunkt um einen Soloflugschüler handelte, während C. der Prüfungsexperte war.

- 4.7.2** Nach Würdigung der Beweise bestehen für das Gericht keine ernsthaften Zweifel, dass der Beschuldigte bereits im Queranflug sehr langsam flog, sich dessen angesichts der Umstände aber nicht bewusst war: Der Beschuldigte stellte im Queranflug unruhige Luftbewegungen fest, welche dazu geführt haben, dass er den Gleitschirm stabilisierte. Gemäss seinen eigenen Angaben nahm er wahr, dass der Schirm «weich» wurde und sich der Fahrtwind verringerte. Es war ihm in diesem Moment jedoch nicht bewusst, dass er zu langsam flog, denn er leitete die letzte Linkskurve mit zusätzlichem Zug der linken Bremse ein, um in den Endanflug einzudrehen. Dadurch verlangsamte sich die linke Flügelseite derart, dass dort die Strömung einseitig abzureissen begann. Als er den Strömungsabbriss erkannte, löste er sofort die Bremsen, um den Schirm wieder zu beschleunigen. Die verbleibende Flughöhe reichte jedoch nicht mehr aus, um einen Absturz zu verhindern, weshalb der Beschuldigte und sein Passagier, Privatkläger B., aus ca. 8 Meter Höhe unsanft auf dem Boden aufschlugen.

Die von Gutachter D. und dem Prüfungsexperten C. gemachten Darlegungen sind diesbezüglich weitgehend deckungsgleich, in sich schlüssig und nachvollziehbar. Auch vom Beschuldigten selbst werden diese Feststellungen zum Unfallhergang grundsätzlich nicht in Abrede gestellt.

- 4.7.3** Zu den Einwänden der Verteidigung bleibt Folgendes festzuhalten: Dass der Prüfungsexperte C. – wie im Plädoyer der Verteidigung vorgebracht – vor Gericht ausgesagt habe, bezüglich der Geschwindigkeit des Gleitschirms des Beschuldigten im Queranflug nichts Problematisches bemerkt zu haben; auch nicht, dass der Beschuldigte in jener Phase der Landevolte die Bremsen gezogen hätte, trifft so nicht zu: C. gab lediglich zu Protokoll, es sei üblich, im Landeanflug etwas gebremst zu fliegen, wie dies der Beschuldigte getan habe. Allerdings müsse man auf einer Seite die Bremse lösen, wenn an der anderen Bremse gezogen werde. Werde in voller Geschwindigkeit geflogen, bestehe die Gefahr weniger, dass es zu einem Strömungsabriss kommen könne (TPF 2.761.6 Z. 33 ff.). Ebenso vermag das Argument der Verteidigung nicht zu überzeugen, das Schweigen des Privatklägers B., selber Gleitschirmpilot, sei ein Indiz dafür, dass der Beschuldigte im Queranflug nicht zu langsam unterwegs gewesen sei: Der Privatkläger analysierte die Situation seinen Aussagen zufolge nicht als Pilot, sondern verstand sich als Passagier und konzentrierte sich als solcher auf die Anweisungen des Beschuldigten. Dass ein Rückenwind oder eine unerwartete Windböe Ursache der zu geringen Strömungsgeschwindigkeit war, wie auch der Beschuldigte vorbrachte, erscheint aufgrund der vom Gutachter und vom Prüfungsexperten C. beschriebenen Witterungsverhältnisse am Unfalltag als eher unwahrscheinlich. Zudem stellte der Gutachter den Vorgang, dass die Strömungsgeschwindigkeit der umströmenden Luft zu gering werde, als «nicht ungewöhnlichen Vorgang» dar. Solche Luftbewegungen würden an schönen Sommertagen fast immer auftreten und zum Teil werden sie deshalb in der Ausbildung auch bewusst provoziert. Schliesslich sticht auch der Vergleich der Verteidigung mit einem tödlich geendeten Gleitschirmunfall (auf selbigem Gelände) ins Leere: Gemäss Experten habe sich besagter Unfall im Queranflug ereignet, wobei der Schirm unerwartet und vor allem unerwartet heftig eingeklappt sei. Es sei immer mit unruhiger Luft zu rechnen, aber ein solch starker und heftiger «Klapper» aus dem Nichts heraus sei sehr unwahrscheinlich. Dass dieser «Klapper» auf eine zu geringe Geschwindigkeit zurückzuführen gewesen wäre, ist weder dem Gutachten zu entnehmen, noch wurde dies von der Verteidigung behauptet. Diese argumentierte vielmehr, der tödliche Unfall sei ein Beleg für die Möglichkeit starker Turbulenzen am Landeplatz. Im Übrigen nahm der Beschuldigte an der «einfacheren» Tandem B-Prüfung teil, während der Pilot beim tödlichen Unfall die anspruchsvollere Tandem A-Prüfung zu absolvieren versuchte. Insgesamt lässt sich mit einem Vergleich der beiden Unfälle nichts Beweisrelevantes für den vorliegend zu beurteilenden Fall ableiten.
- 4.8** In objektiver Hinsicht stellt sich die Frage, wie die vom Privatkläger erlittenen Körperverletzungen rechtlich einzuordnen sind.

- 4.8.1** Die einfache Körperverletzung nach Art. 123 StGB erfasst alle Körperverletzungen, welche nicht schwer im Sinne von Art. 122 StGB sind, also namentlich das Zufügen äusserer und innerer Verletzungen und Schädigungen, wie unkomplizierte, verhältnismässig rasch und problemlos völlig ausheilender Knochenbrüche oder Hirnerschütterungen, durch Schläge, Stösse und dergleichen hervorgerufene Quetschungen, Schürfungen, Kratzwunden, ausser wenn sie keine weitere Folge haben als eine vorübergehende harmlose Störung des Wohlbefindens. Wo indessen die auch vorübergehende Störung einem krankhaften Zustand gleichkommt (z.B. Zufügen von erheblichen Schmerzen), ist eine einfache Körperverletzung gegeben (statt vieler BGE 127 IV 61; TRECHSEL/GETH, in: Trechsel/Pieth (Hrsg.), Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, N. 2 zu Art. 123). In Abgrenzung dazu bezeichnet das Gesetz als schwere Körperverletzung vorab lebensgefährliche Verletzungen, listet sodann eine Reihe von Beispielgruppen auf, welche als schwere Verletzungen zu gelten haben (wie die Verstümmelung oder das Unbrauchbarmachen des Körpers oder eines wichtigen Organs oder Gliedes) und erwähnt schliesslich eine Generalklausel («andere schwere Schädigung des Körpers oder geistigen Gesundheit eines Menschen»), unter welcher etwa eine lange Dauer eines Spitalaufenthalts und die (volle oder teilweise) Arbeitsunfähigkeit, der Grad und die Dauer der Invalidität zu berücksichtigen sind (vgl. Art. 122 Abs. 1-3 StGB; ROTH/BERKEMEIER, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, N. 5-22a zu Art. 122).
- 4.8.2** Für die geltend gemachten Verletzungen des Privatklägers liegen Arztberichte der chirurgischen Klinik des Spitalzentrums Z. vor (BA 11.1.5 ff., TPF 2.551.3 ff.). Diese dokumentieren, dass sich der Privatkläger beim Absturz mehrere Frakturen zuzog, namentlich eine offene Fraktur des Oberarms (rechts) und eine offene mehrfragmentäre Vorderarmfraktur (links), eine mehrfragmentäre Schulterblattfraktur mit Ausläufer ins Schultergelenk und Schulterdach, eine Beckenringfraktur mit einer Trümmerfraktur des oberen Schambeinastes (rechts) und einer Kreuzbeinfraktur (rechts) sowie der Bruch zweier Rippen. Aus den Berichten geht hervor, dass durch den Unfall beim Privatkläger weder lebenswichtige Strukturen verletzt worden seien, noch habe sich der Privatkläger im Zeitpunkt des Ereignisses jemals in unmittelbarer Lebensgefahr befunden. Allerdings war er während fast eines Jahres ganz resp. teilweise arbeitsunfähig: vom 25. August 2017 bis am 2. Januar 2018 zu 100 %, vom 3. Januar bis 31. Januar 2018 zu 50 %, vom 1. Februar bis 30. April 2018 zu 20 % und vom 1. Mai bis 30. Juni 2018 zu 10 % (BA 11.1.7). Gemäss dem ärztlichen Attest vom 9. September 2019 gehe es dem Privatkläger zwei Jahre nach Versorgung der Frakturen recht gut. Berichtet wird darin einzig noch über Schmerzen in der Schulter und diskrete Schmerzen im Becken, zu deren Linderung eine weitere Operation zwecks Entfernung der Metallschrauben angeordnet wurde. Zudem leide der Privatkläger an Belastungsschmerzen im Handgelenk, die im Arztbericht auf eine Fehlstellung zurückgeführt

werden. Diesbezüglich sei eine Osteotomie (operative Durchtrennung von Knochen) zu prüfen (TPF 2.551.5 f.).

- 4.8.3** Unter Berücksichtigung der zitierten Rechtsprechung entspricht das Verletzungsbild einer einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 123 Ziff. 1 StGB.
- 4.9** In subjektiver Hinsicht müssen die regulären Voraussetzungen der Fahrlässigkeit gegeben sein. Im Folgenden ist zunächst zu prüfen, ob der Beschuldigte pflichtwidrig unvorsichtig gehandelt bzw. ihm obliegende Sorgfaltspflichten im Luftverkehr verletzt hat.
- 4.9.1** Vorliegend ergibt sich das Mass der gebotenen Sorgfalt, die bei einem Tandemgleitschirmflug beachtet werden muss, aus den gesetzlichen Bestimmungen über die Luftfahrt, den Weisungen des E.-Verbandes über die Fähigkeitsprüfung für Gleitschirm-Piloten (Doppelsitzer Stufe 1) vom 1. September 2015 (nachfolgend: Weisungen SHV; TPF 2.264.1.28 ff.), den für die Prüfung ausgehändigten Theorieunterlagen sowie den persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten des Piloten.

Art. 5a VLK verweist auf die Bestimmungen des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 (Standardised European Rules of the Air, SERA). Diese Verordnung gilt auch für Hängegleiter. Gemäss Ziff. 3101 SERA dürfen Luftfahrzeuge nicht in fahrlässig (oder vorsätzlich) riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet werden. Da Hängegleiter bzw. Gleitschirme gemäss Art. 6 lit. a i.V.m Art. 1 VLK zu den Luftfahrzeugen zählen (vgl. E. 1.1.1), sind für Gleitschirmpiloten nebst der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 20. Mai 2015 (VRV-L; SR 748.121.11) auch die Vorschriften der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960 (KdtV; SR 748.225.1) anwendbar. Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant (Art. 3 Abs. 1 KdtV). Er hat alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren (Art. 6 Abs. 1 KdtV). Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges namentlich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich (Art. 7 KdtV). Diese anerkannten Regeln der Luftfahrt werden für die Fähigkeitsprüfung für Gleitschirmpiloten in den Weisungen SHV weiter konkretisiert. Gemäss Ziff. 4.8. Bst. c hat der Landeanflug luvseitig des Landepunktes auf der Seite des Gegenanfluges, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen. Nach dem Gegenanflug erfolgt eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve und schliesslich der Endanflug. Der Queranflug kann bei mangelnder Höhe entfallen oder bei

überschüssiger Höhe durch Kurven von maximal 200° wiederholt werden. Im Endanflug können S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugsachse abweichen, wobei die 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssen. Entsprechend Ziff. 4.8 Bst. d muss die Landung gegen die Windrichtung und einwandfrei gestanden in einem markierten Kreis von 30 m Durchmesser erfolgen. Der Kandidat und der mitfliegende Pilot dürfen den Boden bei der Landung mit keinem anderen Körperteil ausser mit den Füßen berühren. Von Bedeutung ist schliesslich Ziffer 4.10. der Weisung SHV, wonach der Prüfungsexperte eine Prüfung jederzeit abbrechen kann, wenn der Kandidat seine Sicherheit oder diejenige Dritter gefährdet. In diesem Fall gilt die Prüfung als nicht bestanden.

- 4.9.2** Es steht ausser Frage, dass der Beschuldigte rechtlich verpflichtet war, die Gefährdung des Luftverkehrs sowie eine Gefährdung bzw. Verletzung von daran teilnehmenden Personen zu verhindern.

Sachverhalts- und beweismässig ist erstellt, dass der Beschuldigte bereits im Queranflug zu langsam flog. Gemäss gutachterlicher Feststellung hätte er den Geschwindigkeitsverlust bemerken und entweder durch ein leichtes Lösen der Bremsen vor der Kurve die Geschwindigkeit wieder erhöhen oder die finale Linkskurve durch einlösen der rechten Bremse einleiten müssen, um eine korrekte Landung durchzuführen (TPF 2.264.1.34, -38). Da der Beschuldigte allerdings nicht realisierte, dass er zu langsam flog, zog er zusätzlich an der linken Bremse, um die letzte Linkskurve einzuleiten. Damit verlangsamte er die linke Flügelseite so stark, dass die Strömung abzureissen begann (TPF 2.264.1.34).

Für das Gericht ist erstellt, dass das beschriebene fehlerhafte Flugverhalten des Beschuldigten die wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache für den Absturz des Tandem-Gleitschirms war und weder ungünstige oder unerwartete Windverhältnisse, noch höhere Gewalt oder ein Drittverschulden in Betracht fallen. Als der Beschuldigte akustisch bemerkte, dass sein Schirm «weich» wurde, hätte er bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit erkennen müssen, dass er zu langsam flog. Indem er in der Folge an der linken Bremse zog, statt die Bremsen freizugeben und/oder die Linkskurve mit dem Freigeben der rechten Bremse einzuleiten, verlangsamte er den Schirm zusätzlich und beging damit aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit einen Flugfehler, welcher zum Absturz des Gleitschirms führte. Sowohl der Prüfungsexperte C., als auch der vom Gericht beigezogene Gutachter bezeichneten das zusätzliche, starke Ziehen der linken Bremse, das zum einseitigen Strömungsabriss führte, als derart gefährlichen Flugfehler, der nicht toleriert werden könne und bereits in grösserer Höhe zum sofortigem Abbruch der Prü-

fung führe (TPF 2.761.006; 2.264.1.47). Beim Landeanflug oder allgemein in tieferer Höhe ist ein solches Flugverhalten umso gefährlicher. Hinzu kommt, dass der Beschuldigte seine Konzentration aufgrund der Umstände des Unfallhergangs sowie der angespannten Prüfungssituation fast ausschliesslich auf den Landekreis fokussierte und dem Passagier B. nicht die notwendige, pflichtgemässe Aufmerksamkeit widmete, weshalb sich dieser als Folge des vom Beschuldigten verschuldeten Absturzes beim Aufprall erhebliche Verletzungen am Körper zuzog (BA 12.3.5; TPF 2.761.005 f.; 2.264.1.26, 47).

Nach dem Gesagten ist erstellt, dass der Beschuldigte, indem er beim Landeanflug in tiefer Höhe bei bereits zu geringer Geschwindigkeit zu stark an der linken Bremse gezogen hatte, die in E. 4.9.1 erwähnten anerkannten Regeln der Luftfahrt verletzte.

- 4.9.3** Unter dem Gesichtspunkt der Vorausssehbarkeit gilt es zu prüfen, ob der Beschuldigte voraussehen konnte, dass er während der Landung mit zu geringer Geschwindigkeit flog, somit fälschlicherweise erneut die linke Bremse betätigte und dadurch den Absturz provozierte.

Der Flugunfall ereignete sich im Rahmen einer Prüfungssituation. Aufgrund des damit verbundenen Prüfungsstress und der Nervosität unterlief dem Beschuldigten während des Landeanfluges ein Manövrierfehler: Er konzentrierte sich zu stark auf eine korrekte Landung im Landekreis, dass er seinen Geschwindigkeitsverlust nicht bemerkte. Von Bedeutung ist, dass der Beschuldigte zum Unfallzeitpunkt bereits 200 Soloflüge und 39 «Biplane»-Flüge absolviert hatte (BA 13.1.2). Ihm war daher das Phänomen der zu langsamen Strömungsgeschwindigkeit bekannt und er hätte dies auch erkennen müssen, auch wenn ihm dies angesichts der bisherigen Flugerfahrung bei Tandemflügen und aufgrund der Prüfungssituation schwerer gefallen sein dürfte. Letzterer Umstand ist jedoch nicht derart bedeutend, dass er das Fehlverhalten des Beschuldigten in den Hintergrund drängen könnte. Ebenso hätte er wissen und erkennen müssen, dass er den Schirm zusätzlich verlangsamte, wenn er die linke Bremse zog. Folglich war es für den Beschuldigten vorhersehbar, dass eine falsche Einschätzung seiner Geschwindigkeit in Kombination mit dem erwähnten Manövrierfehler zu einem (einseitigen) Strömungsabriss führen kann (TPF 2.264.40 f.). Die ihm vorgeworfene Sorgfaltpflichtverletzung war für ihn daher voraussehbar.

- 4.9.4** Schliesslich ist auch die Vermeidbarkeit des eingetretenen Erfolges bei pflichtgemässigem Verhalten des Beschuldigten zu bejahen: Statt zusätzlich an der linken Bremse zu ziehen, hätte der Beschuldigte die letzte Linkskurve, durch das Einlösen der rechten Bremse einleiten können. Alternativ hätte er auch bereits vor der Kurve durch ein leichtes Lösen der Bremsen wieder beschleunigen können

(siehe dazu Gutachten, TPF 2.264.1.34). Mit beiden Handlungsalternativen hätte der Unfall bzw. Absturz vermieden werden können.

- 4.10** Nach dem Gesagten war das Flugverhalten des Beschuldigten geeignet, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens das eingetretene Risiko eines Absturzes des Gleitschirms und die damit einhergehende Verletzung eines Menschen herbeizuführen. Als Ergebnis steht fest, dass der Beschuldigte durch sein sorgfaltswidriges Verhalten die Verletzungen des Privatklägers verursacht hat. Er ist folglich der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig zu sprechen.

5. Konkurrenz

- 5.1** Mit Strafbefehl vom 2. Oktober 2019 verurteilte die BA den Beschuldigten neben der fahrlässigen Körperverletzung (Art. 125 StGB) zusätzlich wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB).
- 5.2** Ob zwischen den vorgenannten Straftatbeständen echte oder unechte Konkurrenz angenommen wird, hängt davon ab, ob die Gefährdung über die Verletzung hinausgeht (FIOLKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, N. 29 zu Art. 237 StGB; WEDER, StGB Kommentar, Schweizerisches Strafgesetzbuch mit V-StGB-MStG und JStG, 20. Aufl. 2018, N. 20 zu Art. 237 StGB). Um echte Konkurrenz anzunehmen, müssten gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung weitere Personen konkret gefährdet worden sein; eine lediglich abstrakte Gefährdung reicht nicht aus (Urteil des Bundesgerichts 6P.40/2006 vom 30. August 2006 E. 10). Wenn durch das vom Gericht zu beurteilende Ereignis keine weiteren Personen an Leib und Leben gefährdet wurden, wird der Straftatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs durch die fahrlässige Körperverletzung konsumiert.
- 5.3** Durch den Flugfehler des Beschuldigten wurde ausschliesslich der Privatkläger gefährdet und am Körper verletzt. Weder aus den Befragungen der involvierten Personen, noch aus den übrigen Verfahrensakten ergeben sich Anhaltspunkte, wonach weitere Personen gefährdet worden wären. Dementsprechend erfolgt vorliegend einzig eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung.

6. Strafzumessung

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

6.2 Gemäss Art. 47 Abs. 1 StGB misst das Gericht die Strafe nach dem Verschulden des Täters. Es berücksichtigt dabei das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters. Das Verschulden bestimmt sich nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Tat zu vermeiden (Art. 47 Abs. 2 StGB). Das Gesetz führt weder alle in Betracht zu ziehenden Elemente detailliert und abschliessend auf, noch regelt es deren exakte Auswirkungen bei der Bemessung der Strafe. Es liegt im Ermessen des Gerichts, in welchem Umfang es die verschiedenen Strafzumessungsfaktoren berücksichtigt (BGE 136 IV 55 E. 5.6, 134 IV 17 E. 2.1 mit Hinweisen).

Bei Fahrlässigkeitsdelikten ist das Mass der Pflichtwidrigkeit ein gewichtiger Strafzumessungsumstand. Dabei ist in Betracht zu ziehen, wie eklatant bzw. drastisch der Täter gegen die ihm obliegenden Sorgfaltpflichten verstossen hat: Gleichgültiges, leichtfertiges oder rücksichtsloses Verhalten wiegt offenkundig schwerer als blosser Unachtsamkeit oder eine Fehlreaktion, wie sie jedermann gelegentlich unterlaufen kann. Der Grad des Sorgfaltsverstosses hängt dabei – wie die Fahrlässigkeit überhaupt (vgl. Art. 12 Abs. 3 Satz 2 StGB) – nicht nur von den äusseren Umständen, sondern auch von den persönlichen Fähigkeiten des Täters ab. Das Verschulden ist umso grösser, je leichter es für ihn gewesen wäre, die Rechtsgutsverletzung zu vermeiden (WIPRÄCHTIGER/KELLER, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, N. 118 zu Art. 47 StGB).

6.3 Die Strafdrohung von Art. 125 StGB lautet auf Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen (Art. 34 Abs. 1 aStGB).

6.4 Tatkomponente

Hinsichtlich der objektiven Tatkomponente ist zu berücksichtigen, dass der Privatkläger als Folge des Unfalls mehrere Verletzungen von einiger Schwere erlitt: So mussten die rechte Schulter, der Vorderarm und das Becken operativ versorgt werden. Zudem sind die Verletzungen auch zweieinhalb Jahre nach dem Ereignis noch nicht gänzlich abgeklungen, da der Privatkläger immer noch Schmerzen

an den genannten Körperteilen verspürt. Zur Linderung dieser Schmerzen wurden weitere Operationen notwendig (TPF 2.551.3 ff.; TPF 2.551.1). Weiter fällt in nicht unerheblichem Masse die einjährige, zuerst vollständige und danach teilweise Arbeitsunfähigkeit des Privatklägers ins Gewicht (vom 25. August 2017 bis zum 2. Januar 2018 zu 100 %, vom 3. Januar 2018 bis zum 31. Januar 2018 zu 50 %, vom 1. Februar 2018 bis zum 30. April 2018 zu 20 % und vom 1. Mai 2018 bis zum 30. Juni 2018 zu 10 % arbeitsunfähig; BA 11.1.7). Aufgrund des Beweisergebnisses steht jedoch fest, dass der Beschuldigte das Risiko gewiss nicht in gleichgültiger, leichtfertiger oder gar rücksichtsloser Art und Weise eingegangen wäre. In subjektiver Hinsicht ist in geringem Masse zugunsten des Beschuldigten zu berücksichtigen, dass sich der Unfall im Rahmen einer Prüfungssituation ereignete und er aufgrund des Prüfungsstress, als Repetent und der damit verbundenen Nervosität unter Druck stand. Allerdings kann der Argumentation der Verteidigung, es habe sich beim Beschuldigten nach wie vor um einen Flugschüler mit wenig Flugerfahrung gehandelt, nicht gefolgt werden: Zum Prüfungszeitpunkt hatte der Beschuldigte bereits ungefähr 200 Soloflüge und 39 Tandemflüge absolviert (BA 13.1.2; BA 13.1.20). Gemäss Gutachten ist das «Erfiegen des sicheren Geschwindigkeitsbereichs» sowohl Bestandteil der Ausbildung zum Solopiloten als auch der Ausbildung zum «Biplace»-Pilot (TPF 2.264.1.38 f.). Im Unterschied zu einem Anfänger, der seine ersten Probeflüge gemeinsam mit dem Fluglehrer absolviert, war der Beschuldigte zum Zeitpunkt des Unfalls prüfungsreif. Das Gutachten hält diesbezüglich fest, dass es sich bei den Prüfungsflügen (rechtlich) um die ersten Flüge ohne Betreuung und in Eigenverantwortung handelt (S. 12 des Gutachtens; TPF 2.264.1.44). Als erfahrener Solopilot und prüfungsreifer «Biplace»-Pilot waren dem Beschuldigten somit im Gegensatz zu einem Flugschüler sämtliche theoretischen und praktischen Umstände der Gleitschirmfliegerei sowie die damit verbundenen Risiken und Gefahren bekannt.

In Würdigung der objektiven und subjektiven Tatkomponenten ist das Verschulden noch als leicht zu werten und eine Einsatzstrafe von 40 Tagessätzen Freiheits- oder Geldstrafe erscheint angemessen.

6.5 Täterkomponente

Der heute bald 55-jährige Beschuldigte führte bis anhin ein unauffälliges Leben. Er ist ledig und kinderlos. Seit 7 Jahren arbeitet er als Bewegungstherapeut an einer heilpädagogischen Tagesschule. Im Strafregister ist er mit einer Vorstrafe wegen Strassenverkehrsdelikten aus dem Jahre 2012 verzeichnet (TPF 2.231.1.3), die sich jedoch auf die Strafzumessung neutral auswirkt. Gleich verhält es sich mit seiner Kooperationsbereitschaft und seinem Wohlverhalten nach der Tat (Urteil des Bundesgerichts 6B_570/2010 vom 24. August 2010 E. 2.5).

Insgesamt gibt die Täterkomponente keinen Anlass zu einer Erhöhung oder Reduzierung der Einsatzstrafe.

6.6 Strafmilderungs- und Strafschärfungsgründe

6.6.1 Gemäss Art. 48 lit. d StGB mildert das Gericht die Strafe, wenn der Täter aufrichtige Reue zeigt, namentlich den Schaden, soweit es ihm zumutbar war, ersetzt hat. Mit dem Hinweis auf die Zumutbarkeit und die Betätigung der Reue verlangt das Gesetz eine besondere Anstrengung seitens des Fehlbaren, die er freiwillig und uneigennützig, weder nur vorübergehend noch allein unter dem Druck des drohenden oder hängigen Strafverfahrens, erbringen muss. Es braucht mithin zweierlei, nämlich aufrichtige Reue und (namentlich) Ersatz des Schadens (WIPRÄCHTIGER/KELLER, a.a.O., N. 30 zu Art. 48 StGB).

6.6.2 Bei mehreren Befragungen – insbesondere auch vor Gericht – brachte der Beschuldigte glaubhaft und überzeugend zum Ausdruck, dass ihn der Vorfall bis zum heutigen Tag sehr beschäftige und ihm die Folgen des Unfalls sehr leidtun würden (vgl. BA 13.1.12; TPF 2.731.12). Er kümmerte sich unmittelbar nach dem Unfall um den verletzten Privatkläger und brachte ihm die wichtigsten persönlichen Effekten ins Krankenhaus. Mehrmals besuchte er ihn im Spital und interessierte sich aufrichtig für dessen Genesungsprozess: So war er auch über die jüngste Schulteroperation, welcher sich der Privatkläger unterziehen musste, im Bilde (TPF 2.731.12 ff.). Weiter bat er den Privatkläger um Verzeihung und entschuldigte sich bei ihm, wobei jener die Entschuldigung annahm. Gemäss Angaben des Privatklägers seien zudem sämtliche aus dem Unfall resultierenden finanziellen Verpflichtungen und Schadenersatzforderungen getilgt worden (TPF 2.551.1).

Insgesamt ist das Nachtatverhalten des Beschuldigten als aufrichtige Reue im Sinne von Art. 48 lit. d StGB zu werten. Demzufolge ist die Strafe angemessen zu mildern. Andere Strafmilderungs- oder Strafschärfungsgründe liegen nicht vor.

6.7 In Würdigung der vorstehend erwogenen Strafzumessungsfaktoren ist im Ergebnis eine Freiheits- oder Geldstrafe von 25 Tagessätzen schuldangemessen.

6.8 Es bleibt zu prüfen, ob eine Freiheits- oder Geldstrafe auszusprechen ist (Art. 34 Abs. 1 aStGB i.V.m. Art. 41 Abs. 1 aStGB). Vorliegend sind keine Gründe gemäss Art. 41 Abs. 1 aStGB ersichtlich, welche eine Freiheitsstrafe rechtfertigen würden, womit eine Geldstrafe festzusetzen ist.

6.8.1 Gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung (vgl. BGE 135 IV 180 E. 1.4.1) beträgt ein Tagessatz mindestens Fr. 10.-- und Art. 34 Abs. 2 aStGB folgend höchstens Fr. 3'000.--. Das Gericht bestimmt die Höhe des Tagessatzes

nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum. Ausgangspunkt für die Bemessung bildet das Nettoeinkommen, das der Täter im Zeitpunkt des Urteils durchschnittlich erzielt. Das Vermögen ist bei der Bemessung des Tagessatzes subsidiär zu berücksichtigen, wenn besondere Vermögensverhältnisse einem vergleichsweise geringen Einkommen gegenüberstehen (BGE 134 IV 60 E. 6.1-6.2).

6.8.2 Der Beschuldigte erzielt ein monatliches Nettoeinkommen von ca. Fr. 5'200.-- und verfügt über ein Vermögen in Höhe von Fr. 70'000.-- (TPF 2.231.4.5 f.). Er ist weder unterhalts- noch unterstützungspflichtig, hat keine Schulden (TPF 2.731.3) und es liegen weder Betreibungen noch Verlustscheine gegen ihn vor (TPF 2.231.3.2). Der monatliche Mietzins und die Krankenkassenprämie betragen zusammen Fr. 1'228.-- (TPF 2.231.4.7).

6.8.3 Angesichts der persönlichen und finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten ist der Tagessatz auf Fr. 120.-- festzusetzen.

6.9 Das Gericht schiebt den Vollzug einer Geldstrafe in der Regel auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (Art. 42 Abs. 1 StGB).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend ohne Weiteres erfüllt. Dem Beschuldigten wird eine minimale Probezeit von zwei Jahren auferlegt (Art. 44 Abs. 1 StGB).

6.10. Nach Art. 42 Abs. 4 StGB kann eine bedingte Strafe mit einer Busse nach Art. 106 StGB verbunden werden. Die Verbindungsstrafe kann ohne weitere Voraussetzungen ausgesprochen werden; namentlich ist sie nicht an eine negative Legalprognose gebunden (Urteil des Bundesgerichts 6B_412/2010 vom 19. August 2010 E. 2.3). Die BA beantragte nebst der Verurteilung (zu einer bedingten Geldstrafe) zusätzlich die Auferlegung einer Busse von Fr. 1'500.--.

Da keinerlei Anhaltspunkte für eine erneute Begehung deliktischer Handlungen bestehen, von denen der Beschuldigte mittels Busse abzuhalten wäre, ist eine Verbindungsbusse vorliegend weder aus spezial- noch generalpräventiven Gründen indiziert.

7. Zivilklage

Die Privatklägerschaft stellte keine Schadenersatz- oder Genugtuungsforderungen, da diese gemäss eigenen Angaben bereits beglichen wurden (TPF 2.551.1).

Allfällige (noch offene) Zivilforderungen sind demnach auf den Zivilweg zu verweisen (Art. 126 Abs. 2 lit. b StPO).

8. Verfahrenskosten

8.1 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 sowie im erstinstanzlichen Hauptverfahren 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 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 und Art. 1 Abs. 3 BStKR). Für einfache Fälle können Pauschalgebühren festgelegt werden, die auch die Auslagen abgelten (Art. 424 StPO).

8.2 Die BA macht für das Vorverfahren eine Gebühr von Fr. 900.-- geltend (TPF 2.100.5). Diese liegt im gesetzlichen Rahmen (Art. 6 Abs. 3 lit. b, Abs. 4 lit. c und Abs. 5 BStKR), erscheint angemessen und ist nicht zu beanstanden. Die Gebühr für das erstinstanzliche Hauptverfahren ist aufgrund der Bedeutung und Schwierigkeit der Sache (vor allem in tatsächlicher Hinsicht), der finanziellen Situation des Beschuldigten sowie des angefallenen Aufwands auf Fr. 1500.-- festzusetzen (Art. 5 i.V.m. Art. 7 lit. a BStKR). Nachdem der Beschuldigte die schriftliche Urteilsbegründung verlangt hat, entfällt die diesbezügliche Reduktion.

Die Auslagen des Gerichts von total Fr. 2'433.75 setzen sich wie folgt zusammen: Die Kosten für das Sachverständigengutachten belaufen sich auf Fr. 1'856.25 (TPF 2.840.1). Der Zeuge C. erhält für den hinreichend nachgewiesenen Erwerb-sausfall infolge Zeugnispflicht vor dem Bundesstrafgericht eine Entschädigung von pauschal Fr. 500.-- (Art. 16 Abs. 2 BStKR), zuzüglich Spesen für ein Mittagessen von pauschal Fr. 27.50 (Art. 17 Abs. 1 lit. c BStKR) und für die Anreise mit dem Zug von Emmetten im Betrag von Fr. 50.-- (Art. 17 Abs. 1 lit. a BStKR), d.h. total Fr. 577.50 (vgl. TPF 2.861.2 f.).

- 8.3** Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird. Ausgenommen sind die Kosten für die amtliche Verteidigung; die erbeten verteidigte beschuldigte Person ist demgegenüber vollumfänglich kostenpflichtig (Art. 426 Abs. 1 StPO).

Die Verfahrenskosten (Gebühren und Auslagen) von total Fr. 4'833.75 sind somit vollumfänglich dem verurteilten Beschuldigten aufzuerlegen.

9. Entschädigungen

Beschuldigte Personen haben nur bei Freispruch, teilweise Freispruch oder bei Einstellung des Verfahrens Anspruch auf eine Entschädigung (Art. 429 Abs. 1 lit. a und b StPO).

Da der Beschuldigte vorliegend der fahrlässigen einfachen Körperverletzung schuldig zu sprechen ist, ist ihm keine Entschädigung zuzusprechen.

Die Privatklägerschaft hat gegenüber der beschuldigten Person Anspruch auf angemessene Entschädigung für notwendige Aufwendungen im Verfahren, wenn sie obsiegt (Art. 433 Abs. 1 lit. a StPO). Sie hat ihre Entschädigungsforderung bei der Strafbehörde zu beantragen, zu beziffern und zu belegen. Kommt sie dieser Pflicht nicht nach, so tritt die Strafbehörde auf den Antrag nicht ein (Art. 433 Abs. 2 StPO).

Der Privatkläger verzichtet darauf, Ansprüche im Sinne von Art. 433 StPO gegen den Beschuldigten geltend zu machen (TPF 2.551.1). Infolgedessen ist sein Anspruch auf Entschädigung verwirkt (Urteil des Bundesgerichts 6B_965/2013 vom 3. Dezember 2013 E. 3.1.2; WEHRENBURG/FRANK, Basler Kommentar, 2. Aufl. 2014, N. 22 zu Art. 433 StPO). Der Beschuldigte hat somit keine Parteientschädigung zu bezahlen.

10. Entscheidmitteilung

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

Der Einzelrichter erkennt:

I.

1. A. wird der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig gesprochen.
2. A. wird bestraft mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je Fr. 120.--, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von 2 Jahren.
3. Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 4'833.75 (Kosten des Vorverfahrens: Fr. 900.--; Gerichtsgebühr: Fr. 1'500.--; Auslagen des Gerichts: Fr. 2'433.75) werden A. auferlegt.

Wird seitens A. keine schriftliche Urteilsbegründung verlangt, so reduziert sich die Gerichtsgebühr um die Hälfte.

4. Es wird keine Entschädigung ausgerichtet.
5. Allfällige Zivilforderungen werden auf den Zivilweg verwiesen.

II.

Dieses Urteil wird in der Hauptverhandlung eröffnet und durch den Einzelrichter mündlich begründet. Den anwesenden Parteien wird das Urteilsdispositiv ausgehändigt; den nicht anwesenden Parteien wird es schriftlich zugestellt.

Im Namen der Strafkammer
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Die Gerichtsschreiberin

Eine vollständige schriftliche Ausfertigung wird zugestellt an

- Bundesanwaltschaft
- Rechtsanwalt Daniel Riner (Verteidiger)
- B. (Privatkläger)

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an

- Bundesanwaltschaft als Vollzugsbehörde (vollständig)
- Amt für Migration und Integration Basel-Landschaft (Art. 82 Abs. 1 VZAE)
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (Art. 100 LFG)

Rechtsmittelbelehrung

Das Gericht verzichtet auf eine schriftliche Begründung, wenn es das Urteil mündlich begründet und nicht eine Freiheitsstrafe von mehr als zwei Jahren, eine Verwahrung nach Artikel 64 StGB, eine Behandlung nach Artikel 59 Absatz 3 StGB oder, bei gleichzeitig zu widerrufenden bedingten Sanktionen, einen Freiheitsentzug von mehr als zwei Jahren ausspricht (Art. 82 Abs. 1 StPO). Das Gericht stellt den Parteien nachträglich ein begründetes Urteil zu, wenn eine Partei dies **innert 10 Tagen** nach der Zustellung des Dispositivs verlangt oder eine Partei ein Rechtsmittel ergreift (Art. 82 Abs. 2 StPO).

Berufung an die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts

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

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

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

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

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).

Versand: 28. Juli 2020