

Gericht: Bundesstrafgericht

Datum: 08. April 2020

Geschäfts-Nr: SK.2018.55

Urteil des Bundesstrafgerichts vom 08. April 2020 in der Geschäfts-Nr. SK.2018.55

***Kurzzusammenfassung:** Das unvorhergesehene Abbremsen beim Start hat den natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhang nicht unterbrochen. Die Wahl der Klappenkonfiguration bleibt trotz des Bremsens die Unfallursache.*

Zusammenfassung/Urteil: Am Freitag, 15.01.2010, konnte die HB-GPL während eines Startmanövers nicht abheben. Trotz einer Notbremsung kollidierte das Flugzeug heftig mit dem Beton- und Metallsockel des Instrumentenlandesystems und kam dort zum Stillstand. Alle vier Insassen wurden verletzt und das Flugzeug wurde weitgehend zerstört. Zudem wurde der Boden verunreinigt und ein in der Nähe geparktes Auto beschädigt.

Das Bundesgericht kam in seinem Urteil 6B_1132/2017 vom 03. Oktober 2017 zum Schluss, dass es Sache des Bundesstrafgerichts sei zu prüfen, ob der Unfall hätte vermieden werden können, wenn der Beschuldigte die Startkonfiguration «flaps approach» gewählt hätte. Das Bundesstrafgericht habe insbesondere nachzuweisen, ob die Wahl der Startkonfiguration in einem natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhang mit dem Unfall stehe. Aus diesem Grund wies das Bundesgericht die Sache zur Neubeurteilung ans Bundesstrafgericht zurück.

Gemäss dem Sachverständigenbericht sei die Wahl zum Start in der Konfiguration „flaps up“ natürlich kausal für den Unfall, da das Flugzeug andernfalls den Boden früher verlassen und die Startbahn deshalb ausgereicht hätte. Die Piloten hätten bei der Vorbereitung des Flugs die Leistungsdaten des Luftfahrzeugs, wie sie im Handbuch beschrieben sind, genau kennen müssen. Je nach Daten und Länge der Start- und Landebahn müsste dabei die geeignete Konfiguration gewählt werden. Aus dem Sachverständigengutachten gehe hervor, dass die Klappen beim Start entweder in der Stellung „flaps approach“ oder „flaps up“ hätten konfiguriert sein müssen. Gemäss den Leistungsdaten wäre ein Start mit der Konfiguration „flaps up“ bei der vorliegenden Startstrecke zwar möglich gewesen, jedoch nur unter den bestmöglichen Bedingungen. Aufgrund der Sorgfaltspflichten, die dem Beklagten gemäss Bundesstrafgericht nach der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges obliegen, müsse stets die sicherste Konfiguration gewählt werden. Seine Sorgfaltspflichten hätten ihn deshalb dazu veranlassen müssen, die Konfiguration „flaps approach“ zu wählen. Die adäquate Kausalität sei somit durch das Bremsen nicht unterbrochen worden.

Der Beschuldigte wurde damit der schweren Körperverletzung nach Art. 125 Abs. 2 StGB und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 Abs. 2 StGB schuldig gesprochen.