

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



---

Geschäftsnummer: SK.2020.38

## **Urteil vom 18. Dezember 2020**

### **Strafkammer**

---

Besetzung

Bundesstrafrichter Stefan Heimgartner, Einzelrichter  
Gerichtsschreiber David Heeb

---

Parteien

**BUNDESANWALTSCHAFT**, vertreten durch  
Staatsanwältin des Bundes Simone Meyer-Burger,

**gegen**

**A.**, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Philipp Perren,

---

Gegenstand

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs

**Anträge der Bundesanwaltschaft:**

Gestützt auf Art. 337 StPO wird dem Gericht beantragt, der Beschuldigte A. sei gemäss Strafbefehl der Bundesanwaltschaft vom 6. August 2020 (Verfahrensnummer: SV.19.0835-BSI) zu verurteilen und zu bestrafen. Dem Dispositiv des genannten Strafbefehls können folgende Anträge entnommen werden:

1. A. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 StGB) schuldig zu sprechen.
2. A. sei mit einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je Fr. 290.--, entsprechend Fr. 14'500.--, zu bestrafen. Der Vollzug der Geldstrafe sei aufzuschieben, unter Ansetzung einer Probezeit von zwei Jahren.
3. A. sei zudem mit einer Busse von Fr. 2'500.-- zu bestrafen; bei schuldhaftem Nichtbezahlen ersatzweise mit einer Freiheitsstrafe von 9 Tagen.
4. Die Kosten des Verfahrens in der Höhe von Fr. 1'000.-- seien A. aufzuerlegen.
5. Der Kanton Glarus sei mit dem Vollzug der Strafe zu beauftragen (Art. 74 StBOG i.V.m. Art. 31 ff. StPO).

**Anträge der Verteidigung:**

1. Der Beschuldigte sei vom Vorwurf der fahrlässigen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs freizusprechen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Staates.
2. Eventualiter sei das Strafverfahren wegen erfolgter Wiedergutmachung gestützt auf Art. 53 StGB einzustellen.
3. Subeventualiter sei der Beschuldigte wegen erfolgter Wiedergutmachung von jeder Strafe zu befreien.

Und zwar unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Staatskasse, jedenfalls ab dem Moment, als die Bundesanwaltschaft das Verfahren gestützt auf Art. 53 StGB hätte einstellen müssen, was nach der entsprechenden Eingabe vom 23. Juni 2020 der Fall gewesen sei.

**Prozessgeschichte:**

- A.** Vom (...) bis (...) 2016 fand auf dem Flugplatz Z. der vom K. durchgeführte jährliche Flugvorführungs- und Verbandsflugkurs statt. Dieser diente den Piloten der Ausbildung respektive der Vertiefung der Kenntnisse zur Durchführung von Flugvorführungen. Am (...) 2016 führte A. (nachfolgend: Beschuldigter) als Pilot des einmotorigen Doppeldeckers Boeing Stearman, eingetragen als B., einen Verbandsflug zusammen mit zwei propellerturbinengetriebenen Flugzeugen, eingetragen als C. und D., vom Flugplatz Z. aus. Im Rahmen dieses Verbandsfluges übernahm der Beschuldigte die Rolle des Verbandsführers (*leader*). Kurz nach dem Start der Formation kam es zu einer Streifkollision des linken, oberen Flügels der Stearman (*leader*) mit der rechten Flügelspitze der C. (*wingman* links), wobei beide Piloten unverletzt wieder auf dem Flugplatz Z. landen konnten.
- B.** Der Vorfall wurde durch die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (nachfolgend: SUST) untersucht. Der entsprechende Schlussbericht Nr. 1 wurde am 26. Mai 2019 erstattet (nachfolgend SUST-Bericht; BA pag. 11-01-0002 ff.).
- C.** Die Bundesanwaltschaft eröffnete am 7. August 2019 gestützt auf den SUST-Bericht eine Strafuntersuchung gegen Unbekannt wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB i.V.m. Art. 98 Abs. 1 LFG (BA pag. 01-01-0001).
- D.** Mit Ausdehnungsverfügung vom 18. September 2019 wurde die Strafuntersuchung gegen den Beschuldigten weitergeführt (BA pag. 01-00-0002).
- E.** Am 10. Dezember 2019 erliess die Bundesanwaltschaft gegen den Beschuldigten einen Strafbefehl, gegen welchen der Beschuldigte mit Schreiben vom 19. Dezember 2019 innert Frist Einsprache erhob (BA pag. 03-00-0001, -0003, 0005). Nach Ergänzung der Untersuchung gemäss Art. 355 Abs. 1 StPO (Einvornahmen des Beschuldigten, einer Auskunftsperson und eines Zeugen) erliess die Bundesanwaltschaft am 6. August 2020 gegen den Beschuldigten einen neuen Strafbefehl wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 und Ziff. 2 StGB und verurteilte ihn zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je Fr. 290.-- und zu einer Busse von Fr. 2'500.--, unter Auferlegung der Verfahrenskosten von Fr. 1'000.-- (BA pag. 02-00-008 ff.). Der Beschuldigte erhob hierauf am 19. August 2020 wiederum fristgerecht Einsprache (BA pag. 03-00-0011 f.).
- F.** Mit Eingabe vom 13. Oktober 2020 beantragte der Beschuldigte die Einstellung des Verfahrens in Anwendung von Art. 53 StGB wegen erfolgter Wiedergutmachung, eventualiter die Rückweisung des Verfahrens an die Vorinstanz zur Einstellung des Verfahrens. Subeventualiter beantragte er, es sei von einer weiteren

Strafverfolgung gemäss Art. 8 StPO i.V.m. Art. 53 StGB abzusehen. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Staatskasse. Mit Verfügung vom 23. Oktober 2020 wies das Gericht die Anträge ab (TPF pag. 2.255.001 ff.).

- G.** Im Rahmen der Vorbereitung der Hauptverhandlung holte das Gericht von Amtes wegen Straf- und Betreibungsregisterauszüge, Steuerunterlagen sowie eine Auskunft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (nachfolgend: BAZL) über aktuelle Fluglizenzen und den fliegerischen Leumund des Beschuldigten ein (TPF pag. 2.231.1.001 ff.).
- H.** Die Hauptverhandlung fand am 4. Dezember 2020 in Anwesenheit des Beschuldigten und seines Verteidigers am Sitz des Bundesstrafgerichts in Bellinzona statt (TPF pag. 2.720.001 ff.). Die Bundesanwaltschaft verzichtete auf eine Teilnahme an der Hauptverhandlung. Der Verteidiger verzichtete auf eine mündliche Urteileröffnung. Der Einzelrichter wies darauf hin, dass das schriftlich begründete Urteil später zugestellt wird. Das Urteil wurde am 18. Dezember 2020 schriftlich (Dispositiv) eröffnet.
- I.** Am 23. Dezember 2020 meldete die Bundesanwaltschaft fristgerecht Berufung gegen das Urteil an (Art. 399 Abs. 1 i.V.m. Art. 398 Abs. 1 StPO).

#### **Der Einzelrichter erwägt:**

### **1. Prozessuales und Vorfragen**

#### **1.1 Zuständigkeit**

Gemäss Art. 98 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen – unter Vorbehalt des hier nicht anwendbaren Abs. 2 dieser Bestimmung – der Bundesgerichtsbarkeit.

Die zu beurteilende Tat soll an Bord des als B. eingetragenen Motorflugzeuges Boeing Stearman begangen worden sein. Die Bundesgerichtsbarkeit ist damit gegeben (Art. 98 Abs. 1 LFG i.V.m. Art. 23 Abs. 2 StPO).

Die Kompetenz des Einzelrichters der Strafkammer des Bundesstrafgerichts ergibt sich aus Art. 19 Abs. 2 lit. b StPO i.V.m. Art. 36 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Strafbehörden des Bundes vom 19. März 2010 (StBOG, SR 173.71).

## **1.2 Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache**

Das Gericht entscheidet gemäss Art. 356 Abs. 2 StPO vorfrageweise über die Gültigkeit des Strafbefehls und der Einsprache. Der Strafbefehl vom 6. August 2020 beinhaltet die in Art. 353 Abs. 1 StPO aufgelisteten Kriterien. Die geforderte Geldstrafe sowie Busse liegt innerhalb des zulässigen Sanktionsrahmens (Art. 352 Abs. 1 lit. a und b StPO). Der überwiesene Strafbefehl ist somit gültig.

Die Einsprache des Beschuldigten vom 19. August 2020 (BA pag. 03-0011-014) erfolgte form- und fristgerecht (Art. 354 Abs. 1 und 2 StPO). Die Bundesanwaltschaft überwies den Strafbefehl und die Akten unverzüglich dem Bundesstrafgericht. Der Strafbefehl gilt nach Art. 356 Abs. 1 StPO als Anklageschrift.

## **1.3 Anwendbares Recht**

Der Flugunfall ereignete sich am 26. Mai 2016. Es ist vorab das für den vorliegenden Fall anwendbare Recht zu bestimmen.

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

Auf nationaler Ebene gelten das LFG sowie die Verordnung über die Luftfahrt vom 14. November 1973 (LFV, SR 748.01), jeweils in den am Unfalltag gültigen Fassungen. Des Weiteren sind die Bestimmungen der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L, SR 748.121.11; in Kraft getreten am 15. Juni 2015) anwendbar. Was die SUST im Besonderen anbelangt, so ist vorliegend die Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vom 17. Dezember 2014 (VSZV, SR 742.161), in Kraft seit 1. Februar 2015, anwendbar.

Anzuwenden ist das im Tatzeitpunkt geltende Recht (Art. 2 Abs. 1 StGB). Das neue Recht, soweit es seither geändert wurde (z.B. Sanktionenrecht) erweist sich für den Beschuldigten nicht als milder (Art. 2 Abs. 2 StGB).

## 1.4 Beweisverwertbarkeit

**1.4.1** Vorliegend hat die Bundesanwaltschaft gestützt auf Art. 43 ff. StPO sämtliche Akten bei der SUST auf dem Wege der nationalen Rechtshilfe beigezogen (BA pag. 11-01-001; 11-01-0020). Es ist von Amtes wegen zu prüfen, ob die Akten der SUST, insbesondere der SUST-Bericht vom 28. Mai 2019, als Beweismittel im Rahmen des Strafverfahrens grundsätzlich Verwendung finden dürfen.

**1.4.1.1** Bei der SUST handelt es sich um eine ausserparlamentarische Kommission nach Art. 57a–57g des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG, SR 172.010; Art. 6 VSZV). Sie untersucht u.a. Ereignisse in der Luftfahrt nach den Vorgaben der VSZV. Die Untersuchungen der SUST bestehen aus einer unabhängigen Abklärung der technischen, betrieblichen und menschlichen Umstände und Ursachen, die zu einem Ereignis bzw. Unfall oder Zwischenfall geführt haben. Sie haben zum Ziel, die Sicherheit im Verkehrswesen zu verbessern, das heisst, ähnliche Vorfälle in der Zukunft zu vermeiden.

**1.4.1.2** Die Klärung einer allfälligen Straftat ist nicht Aufgabe der SUST. Bereits eingangs des SUST-Berichts (BA pag. 11-01-0003) wurde darauf hingewiesen, dass der alleinige Zweck der Untersuchung eines Flugunfalls oder eines schweren Vorfalls durch die SUST auf die (künftige) Verhütung von Unfällen oder schweren Vorfällen ziele. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und schweren Vorfällen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Flugunfalluntersuchung. Schuld und Haftung sind ebenfalls nicht Gegenstand der Untersuchung der SUST (vgl. Art. 24 Abs. 2 LFG), weshalb der Bericht der SUST auch nicht bezweckt, ein (strafrechtliches) Verschulden festzustellen oder (zivilrechtliche) Haftungsfragen zu klären (vgl. Urteil des Bundesstrafgerichts SK.2016.42 vom 12. Januar 2017 E. 2.3.2).

**1.4.1.3** Grundsätzlich steht die Standardregel Ziff. 5.4.1 im Anhang 13 des ICAO-Übereinkommens, wonach (sinngemäss) aus Unfalluntersuchungen erlangte Informationen nur zum Zwecke der Unfallprävention beigezogen werden dürfen, einem Aktenbeizug durch eine Strafuntersuchungsbehörde entgegen. Allerdings hat die Schweiz zum Anhang 13 folgenden Vorbehalt angebracht: «*La législation suisse exige que tous les documents soient mis à disposition des autorités juridiques et des autorités aéronautiques*» bzw. «*Swiss legislation requires that all documents be made available to judicial authorities and aviation authorities*» (abrufbar auf der Webseite des BAZL als PDF-Dateien unter <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/regulation-und-grundlagen/rechtliche-grundlagen-und-richtlinien/anhaenge-zur-konvention-der-internationalen-zivilluftfahrtorgani.html>). Gestützt auf diesen Vorbehalt können die schweizerischen Strafver-

folgungsbehörden – namentlich die Bundesanwaltschaft – und Gerichte die sicherheitstechnischen Untersuchungen der SUST und deren Ergebnisse, darunter auch den Schlussbericht, im Strafverfahren grundsätzlich verwenden.

- 1.4.1.4** Ferner bestimmt auch Art. 23 VSZV, dass die Untersuchung bei der SUST unabhängig von einem Straf- oder Administrativverfahren erfolgt, wobei die Strafverfolgungs- und Administrativbehörden und die SUST ihre Tätigkeit koordinieren und einander Untersuchungsunterlagen, wie Auswertungen und Aufzeichnungen, (unentgeltlich) zur Verfügung stellen.
- 1.4.1.5** Nach dem Gesagten dürfen die (sicherheitstechnischen) Untersuchungen der SUST und deren Ergebnisse, insbesondere der Schlussbericht, im Rahmen eines parallel geführten (strafrechtlichen) Vorverfahrens grundsätzlich berücksichtigt bzw. verwendet werden. Sie stellen mithin sachliche Beweismittel im Sinne von Art. 139 i.V.m. Art. 192 ff. StPO dar und unterliegen im Gerichtsverfahren – unter Vorbehalt der Verwertbarkeit, vgl. sogleich – der freien richterlichen Beweiswürdigung (Art. 10 Abs. 2 StPO).
- 1.4.2** Von Amtes wegen ist vorliegend indes die Verwertbarkeit der Protokolle, der im Untersuchungsverfahren der SUST durchgeführten Befragungen des Beschuldigten und der weiteren Personen zu überprüfen, da die einvernommenen Personen keine Einverständniserklärung nach Art. 24 VSZV betreffend die Verwendung ihrer Auskünfte im Strafverfahren abgegeben haben.
- 1.4.2.1** Art. 141 StPO regelt die Verwertbarkeit rechtswidrig erlangter Beweise im Strafprozess. Für Beweise, die durch verbotene Beweiserhebungsmethoden erlangt werden, sieht Art. 141 Abs. 1 Satz 1 StPO ein absolutes Beweisverwertungsverbot vor. Dasselbe gilt, wenn das Gesetz einen Beweis als unverwertbar bezeichnet (Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO). Zwar spricht Art. 141 Abs. 1 Satz 2 StPO von «diesem» Gesetz, dennoch sind keine Gründe ersichtlich, weshalb sich das Verwertungsverbot lediglich auf die StPO beziehen soll (vgl. [weitergehend] BGE 146 IV 226), sehen doch auch andere Gesetze die Unverwertbarkeit eines Beweismittels vor (GLESS, Basler Kommentar, 2. Aufl. 2014, Art. 141 StPO N. 62). Zu nennen sind etwa Art. 47 Abs. 3 SKV (vgl. Urteil des Bundesstrafgerichts SK.2020.25 vom 1. Dezember 2020 E. 4.3.15), Art. 369 Abs. 8 Satz 2 StGB, und wie *in casu* – Art. 24 VSZV.
- 1.4.2.2** Die Befragungen der SUST erfolgen – einer sicherheitstechnischen Untersuchung entsprechend – nicht nach den Grundsätzen und Gepflogenheiten der Strafprozessordnung. Zwar wurden die Befragten über ihre Rechte als «Auskunftspersonen» belehrt und auf die Möglichkeit des Aussageverweigerungsrechts hingewiesen. Es handelte sich dabei jedoch um eine auf verwaltungsrechtlichen Grundsätzen basierende Befragung und nicht um strafprozessuale

Rechtsbelehrungen für die beschuldigte Person nach Art. 157 ff. StPO, den Zeugen nach Art. 162 ff. StPO oder die Auskunftsperson nach Art. 178 ff. StPO. Weiter fehlen die strafbewehrten Hinweise wegen falscher Anschuldigung (Art. 303 StGB), Irreführung der Rechtspflege (Art. 304 StGB) und Begünstigung (Art. 305 StGB).

**1.4.2.3** Gemäss Art. 24 VSZV dürfen die von einer Person im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung erteilten Auskünfte in einem Strafverfahren nur mit deren Einverständnis verwendet werden. Erkenntnisse der SUST, welche vom Beschuldigten nicht anerkannt sind, können daher im Strafverfahren nicht zu dessen Nachteil herangezogen werden. Entsprechende Beweise sind von der zuständigen Behörde in Beachtung der strafprozessualen Normen zu erheben (Art. 141 Abs. 1 und 2 StPO). Diese unterscheiden sich von den für die SUST massgebenden Vorgaben (VSZV bzw. VFU) entscheidend (vgl. etwa Art. 147 Abs. 4 und Art. 182 ff. StPO). Beweise, die den gesetzlichen Gültigkeitsvorschriften nicht entsprechen, sind im Strafverfahren nicht verwertbar (Art. 141 Abs. 1 StPO; Urteil des Bundesstrafgerichts SK.2016.42 vom 12. Januar 2017 E. 2.4.2).

**1.4.2.4** Am 27. Mai 2016 wurden sämtliche am Vorfall vom 26. Mai 2016 involvierten Personen, d.h. die drei Piloten sowie deren jeweiligen Passagiere (sog. *backseaters*), durch den Untersuchungsbeauftragten der SUST unter Hinweis auf Art. 24 VSZV befragt. Sämtliche Personen gaben dabei zu Protokoll, dass sie bereit seien Aussagen zu machen, dass ihre Aussagen indes ausschliesslich im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung verwendet werden dürften (BA pag. 11-01-0022). Da alle befragten Personen ihr Einverständnis zur Verwendung der erteilten Auskünfte im Strafverfahren nicht erteilten, dürfen diese im vorliegenden Strafverfahren nicht verwendet werden, dies gilt auch soweit sie in den SUST-Bericht Eingang gefunden haben.

Mangels Einverständniserklärung gemäss Art. 24 VSZV ist auch die sich in den Akten der SUST befindliche Aktennotiz zum Telefonat zwischen dem Untersuchungsbeamten der SUST, E., und Oberstleutnant F., [..], vom 1. März 2018, 13:40 Uhr bis 14:10 Uhr, im vorliegenden Strafverfahren unverwertbar. Die Aktennotiz wurde als «vertraulich» gekennzeichnet und beinhaltet die Erkenntnisse des «Erfahrungs-/Meinungsaustausches mit einem sehr erfahrenen Piloten im Bereich Display- und Formations-Flight bezüglich des Split/Grande bei dem der Unfall mit der B. und der C. am 26. Mai 2016 passiert ist». Daraus ergibt sich, dass F. weder sein Einverständnis nach Art. 24 VSZV erteilt hat noch überhaupt wusste, dass seine Aussagen im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung Verwendung finden würden, ging er doch von einem informellen Meinungsaustausch unter erfahrenen Piloten aus (TPF pag. 2.762.004).



- 1.4.2.5** Nach dem Gesagten werden die Protokolle der SUST nicht für die vorliegende Urteilsfindung und -begründung berücksichtigt. Die Befragung des Beschuldigten und die Befragungen der weiteren Personen im Vorverfahren wurden ausschliesslich unter Einhaltung der strafprozessualen Rechtsbelehrungen durchgeführt und die fraglichen Protokolle wurden weder bei den Einvernahmen bei der Bundesanwaltschaft noch anlässlich der Befragung vor Gericht berücksichtigt. Auch wurde deren Inhalt weder dem Beschuldigten noch der Auskunftsperson resp. dem Zeugen zur Bestätigung vorgehalten.

Die Telefonnotiz vom 1. März 2018 wurde an der Hauptverhandlung vom 4. Dezember 2020 dem Zeugen F. bei der Einvernahme zwar vorgelegt, jedoch nur um deren Entstehung und damit deren Verwertbarkeit abzuklären (TPF pag. 2.762.006). Erst durch die Fragen zur Entstehung und zum Hintergrund der Aktennotiz konnte abschliessend geklärt werden, ob diese als solche verwertbar ist (vgl. E. 1.4.2.4). Die Einvernahme des Zeugen F. anlässlich der Hauptverhandlung vom 4. Dezember 2020 ist indes nur insoweit verwertbar, als hinsichtlich der Fragen nicht direkt Bezug auf die Aktennotiz genommen wurde.

- 1.4.3** Der SUST-Bericht wurde unter anderem gestützt auf die im Strafverfahren nicht verwertbaren Aussagen der involvierten Piloten erstellt und beruht damit teilweise auf unverwertbaren Beweismitteln (vgl. E. 1.4.2.4). Der Möglichkeit, dass die im Rahmen der SUST-Untersuchung gemachten Aussagen des Beschuldigten und der weiteren Piloten im SUST-Schlussbericht berücksichtigt worden sein könnten, ohne dass sie durchwegs als solche erkenntlich gemacht wurden und den Anschein erwecken könnten, es handle sich dabei um Resultate der Abklärungen seitens der SUST, muss Rechnung getragen werden. Insofern ist der SUST-Bericht grundsätzlich verwertbar, doch können Erkenntnisse nur soweit verwertet werden, als sich diese nicht auf Aussagen der Befragten stützen.

Verwertbar sind die einführende Zusammenfassung auf S. 3, die Angaben zu den Flugzeugen unter Ziff. 1.2 auf S. 7 f. und jene zur Meteorologie unter Ziff. 1.3, S. 8. Gleiches gilt für die Ausführungen gemäss den Ziff. 1.4.1 Allgemeines zum Verbandflug, 1.4.3 Kommunikation und 1.4.4 Ausbildung auf S. 8 ff. Die Vorgeschichte (Ziff. 1.1.2) und der Flugverlauf (Ziff. 1.1.3) ab S. 4 ff. basieren indes (gemäss den Bemerkungen unter Ziff. 1.1.1, S. 4) auf den Aussagen der beteiligten Personen sowie Augenzeugen und des Kursleiters, mitunter also auf Aussagen von Befragten, die ihre Zustimmung nach Art. 24 VSZV nicht erteilt haben (vgl. vorne E. 1.4.2.4). Die Angaben zur Aufgabenverteilung auf S. 9 unter Ziff. 1.4.2 basieren zumindest grösstenteils auf den Ausführungen von Oberstleutnant F., die indes wie vorne unter E. 1.4.2.4 dargelegt, als unverwertbar qualifiziert wurden, womit auch Ziff. 1.4.2 des SUST-Berichts unverwertbar ist. Im Weiteren sind auch die Ausführungen zur Erfahrung der Piloten in Ziff. 1.4.5,

S. 10, zum Kollisionswarnsystem Flarm und Transponder in Ziff. 1.4.6., S. 11, die Analyse auf S. 12 ff. sowie die Schlussfolgerungen ab S. 14 nicht verwertbar, da sie sich auf die Aussagen der Beteiligten stützen und darauf basierend Schlussfolgerungen gezogen wurden. Dies gilt auch für die Sicherheitsempfehlungen gemäss Ziff. 4, da diese auf den vorhergehenden, unverwertbaren Ausführungen des SUST-Berichts basieren.

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

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

**2.1.1** Der Tatbestand von Art. 237 StGB schützt das Leben und die körperliche Unversehrtheit der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen (BGE 106 IV 370 E. 2a; 100 IV 55 E. 5). Öffentlich ist der Verkehr, wenn er an einem jedermann bzw. einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen Ort stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1 m.w.H.). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/CONINX, Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 10; FIOILKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2018, N. 18 zu Art. 237 StGB).

Der Erfolg besteht in der konkreten Gefährdung von Leib und Leben mindestens eines Menschen. Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthafte Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung von Personen kommt. Was die tatbestandsmässige Wahrscheinlichkeit von Tötung oder Verletzung angeht, verlangt das Bundesgericht kein Höchstmass an Gefährdung, also das Ausbleiben des Erfolgs wegen eines «ausserordentlichen Glücksfalls», sondern lässt es genügen, dass das durch die Störung entstandene Risiko gemeistert werden konnte «und hinterher nicht eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit der Katastrophe festgestellt werden kann». Ob eine konkrete Gefährdung zu bejahen ist, beurteilt sich nicht allein nach dem, was schliesslich eingetreten ist, sondern es kommt darauf an, ob das fragliche Vorkommnis nach dem normalen Gang der Dinge die Verletzung eines Menschen ernstlich wahrscheinlich gemacht hat. Art. 237 StGB ist deshalb auch anwendbar, wenn der Eintritt eines schädigenden Erfolgs, durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten, verhütet wird (BGE 134 IV 255 E. 4.1; 106 IV 121 E. 3c; Urteile des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1; 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2).

**2.2** Fahrlässig handelt, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 12 Abs. 3 Satz 1 StGB). Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 Satz 2 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften; das Gleiche gilt für entsprechende allgemein anerkannte Verhaltensregeln, auch wenn diese von einem privaten oder halböffentlichen Verband erlassen wurden und keine Rechtsnormen darstellen (BGE 130 IV 7 E. 3.3). Das schliesst jedoch nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.2).

Eine Sorgfaltspflichtverletzung liegt nur vor, wenn die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar waren und der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen beziehungsweise erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz, wonach das Verhalten geeignet sein muss, um nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des Beschuldigten – in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; 134 IV 193 E. 7.3, jeweils mit Hinweisen).

Damit der Eintritt des Erfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blosser Vorhersehbarkeit nicht, sondern der Erfolg muss auch vermeidbar gewesen sein. Anhand eines hypothetischen Kausalverlaufs ist zu prüfen, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Der tatbestandliche Erfolg ist dem Täter zuzurechnen, wenn sein Verhalten mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010, E. 3.3.1, jeweils mit Hinweisen).

### **3. Anklagevorwurf**

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten zusammengefasst vor, er habe am 26. Mai 2016 in Z. bei einem Übungsverbandsflug eine Streifkollision verursacht, indem er in der Funktion als *leader* nach Trennung des Verbandes mit dem Befehl «Grande» den Steigflug einzig in Sichtkontakt mit dem *wingman* rechts der D. fortgeführt habe, ohne dabei sicherzustellen, dass auch der *wingman* links der C. über ihm keine Kollisionsgefahr mehr darstellen würde, wodurch – auf einer Flughöhe von rund 1200 ft (Fuss) über dem Flugplatz Z. – der linke obere Flügel der B. (Flugzeug des *leaders*) mit der rechten Flügelspitze der C. kollidiert sei. Im Weiteren sei auch die Flugvorbereitung mangelhaft gewesen, da der aufgrund der Bauweise und der Lage der Flugzeuge zu erwartende Sichtverlust im Vorfeld ungenügend thematisiert worden sei. Durch dieses pflichtwidrige Verhalten des Beschuldigten als *leader* habe eine konkrete Gefährdung von Leib und Leben der jeweiligen Besatzungen bestanden.

Damit geht aus dem als Anklageschrift dienenden Strafbefehl (zumindest implizit) hervor, welche Sorgfaltspflichtverletzungen der Beschuldigte begangen haben soll.

#### **4. Vorbemerkungen**

**4.1** Vor der Prüfung der dem Beschuldigten zur Last gelegten Sorgfaltspflichtverletzungen sind zunächst die folgenden Punkte festzustellen:

##### **4.2 Öffentlicher Verkehr**

**4.2.1** Der Tatbestand von Art. 237 StGB kann nur erfüllt werden, sofern sich das inkriminierte Verhalten im öffentlichen Verkehr zugetragen hat. Öffentlich ist der Verkehr, wenn er sich an Orten abwickelt, die nicht bloss dem privaten Gebrauch dienen, sondern einem unbestimmten Benutzerkreis geöffnet sind (BGE 101 IV 173, S. 175 m.w.H.). Dabei ist unwesentlich, wenn die Benützung nach Art und Zweck eingeschränkt ist, sofern nur allgemeine Zugänglichkeit gegeben ist (BGE 102 IV 26, S. 28; 105 IV 41, S. 44; FIOKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2018, N. 11 zu Art. 237 StGB). Der Luftraum, der im Flugrecht als frei von Privateigentum, d.h. im Gemeingebrauch stehend betrachtet wird, steht dem Flugverkehr allgemein offen. Vorbehältlich klar umschriebener Ausnahmen ist der ganze Luftraum dem öffentlichen Verkehr zugänglich (Art. 1 LFG) und es kann daher grundsätzlich überall in der Luft der Tatbestand von Art. 237 StGB erfüllt werden (BGE 102 IV 26, S. 27 m.w.H.; BGE 105 IV 41 E. 2.a).

Bei Start und Landung von Flugzeugen im Bereich des erdnahen beanspruchten Luftraumes ist allerdings zwischen Flughäfen und Flugfeldern zu unterscheiden. Flugplätze nach Art. 36 ff. LFG dienen dem öffentlichen Verkehr, unterstehen

einem allgemeinen Zulassungszwang und sind ihrer Natur nach einem unbestimmten Kreis von Nutzern zugänglich, womit auch der An- und Wegflug als öffentlicher Verkehr im Sinne von Art. 237 StGB zu gelten hat. Steht das Starten und Landen von Flugzeugen indes nicht einem unbestimmten Benutzerkreis zur Verfügung, so handelt es sich um ein Flugfeld. Diesfalls fallen An- und Wegflug nicht unter den Begriff des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB (vgl. BGE 102 IV 26, S. 27 f.).

- 4.2.2** Gemäss dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist der Flugplatz Z. ein ehemaliger Militärflugplatz und gilt (zumindest im Tatzeitpunkt) als Flugfeld ([https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze.html#flugpl\\_tze\\_der\\_schwe\\_\\_content\\_bazl\\_de\\_home\\_sicherheit\\_infrastruktur\\_flugplaetze\\_jcr\\_content\\_par\\_tabs](https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur/flugplaetze.html#flugpl_tze_der_schwe__content_bazl_de_home_sicherheit_infrastruktur_flugplaetze_jcr_content_par_tabs); vgl. Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt vom 2. September 2020, 15. Serie, GL-1, S. 1). Demnach ist der Flugplatz Z. ein privates Flugfeld und darf von auswärtigen Piloten nur mit einer Anflugbewilligung angefliegen werden (Betriebskonzept und Konformitäts-überprüfung Flughafen Z., S. 14). Damit wird anderen Flugzeugen das Landen und Starten nur auf Gesuch hin erlaubt. Insofern ist – was die Beanspruchung des erdnahen, bei Landung und Start beanspruchten Luftraumes auf dem Flugfeld Z. betrifft – nicht von öffentlichem Verkehr im Sinne von Art. 237 StGB auszugehen (vgl. BGE 102 IV 26, S. 27).

*In casu* kam es in einer Flughöhe von rund 1200 ft (Fuss) über dem Flugplatz Z. zur Streifkollision und damit gerade *nicht* im Bereich des erdnahen beanspruchten Luftraumes bei Start und Landung. Der Luftraum steht schon naturgemäss einem unbestimmten Benutzerkreis offen, ist allgemein zugänglich und hat somit als öffentlich zu gelten. Dies gilt auch für den Luftraum über dem Flugplatz Z., sofern es nicht den erdnahen, bei Start und Landung beanspruchten Luftraum betrifft. Daran vermag auch nichts zu ändern, dass während des Flugvorführungskurses eine sog. *danger area* publiziert wurde, diene diese doch lediglich dazu auswärtige Luftraumbenutzer auf die Trainingstage aufmerksam zu machen. Dies vermindert die Zugänglichkeit des Luftraums aber nicht (vgl. BA pag. 13-01-0018).

- 4.2.3** Nach dem Gesagten befanden sich die beiden Luftfahrzeuge (B. [*leader*]; C. [*wingman links*]) im Zeitpunkt der Kollision in dem, dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Luftraum (vgl. Art. 1 Abs. 1 LFG; BGE 105 IV 41 E. 2a m.w.H.).
- 4.3** Der Beschuldigte war im Besitz der für die Flugdurchführung erforderlichen Lizenzen und Berechtigungen (BA pag. 11-01-0004). Der fliegerische Leumund gibt keinen Anlass zu Bemerkungen (TPF pag. 2.266.022 [vgl. Schreiben des

Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL vom 19. November 2020, «keine besonderen Vorkommnisse»)).

- 4.4 Beide Luftfahrzeuge waren ordnungsgemäss zum Verkehr zugelassen und im Zeitpunkt des Unfalls in technisch einwandfreiem Zustand (BA pag. 11-01-0022).
- 4.5 Zu den Wetterverhältnissen am Unfalltag gilt es festzuhalten, dass die Sicht rund 40 km betrug. Das Wetter war trocken und windschwach. Quellwolken und Felder von Altocumuli bedeckten den Himmel etwa hälftig (BA pag. 11-01-0009)
- 4.6 Was die menschliche Sehfähigkeit anbelangt, so machte der Beschuldigte zu keinem Zeitpunkt des Strafverfahrens geltend wegen einer allfälligen Sehschwäche, mangelnder Sehschärfe, aus anderen gesundheitlichen Gründen oder wegen Sonnenblendung eine eingeschränkte Sicht gehabt und infolgedessen die C. nicht gesehen zu haben. Es ist daher von einem weder gesundheitlich noch anderweitig eingeschränkten Verkehrsteilnehmer in der Luft auszugehen.

## 5. Sorgfaltspflichtverletzungen

- 5.1 Im Folgenden ist zu prüfen, ob dem Beschuldigten im Sinne der Anklage eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit im Luftverkehr vorzuwerfen ist. Dem Beschuldigten wird zum einen eine ungenügende Flugvorbereitung vorgeworfen, zum anderen die Einleitung des Steigfluges, ohne Sicherstellung, dass kein Kollisionsrisiko mit dem *wingman* links besteht, wodurch es zur Streifkollision gekommen sei, obwohl er in seiner Funktion als *leader* für die Kollisionsvermeidung verantwortlich gewesen sei.
- 5.2 Mangelhafte Flugvorbereitung
  - 5.2.1 Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten pauschal eine mangelhafte Flugvorbereitung vor. Sie führt aus, dass aufgrund der Bauweise und der Lage der Flugzeuge davon auszugehen gewesen sei, dass es zwischen den beteiligten Flugzeugen zu einem Sichtverlust kommen könnte, was im Vorfeld ungenügend thematisiert worden sei (BA pag. 03-00-0009).
  - 5.2.2 Der Beschuldigte gab in der Einvernahme bei der Bundesanwaltschaft und in der Hauptverhandlung zu Protokoll, dass der hier interessierende Formationsflug auf einer Vorführung in Y. anlässlich eines Motorsportanlasses in der Ostschweiz basiere. Er habe mit G., dem für diesen Kurs zuständigen Coach (*wingman* links), das geometrische Design von Y., einem hügeligen Gelände, in den Vorführraum von Z. gelegt und diesen Flug mit ihm gebrieft (vgl. BA pag. 12-01-0009 Z. 5 ff.;

TPF pag. 2.731.005 Z. 17 ff.; 2.731.006 Z. 17 ff.). Am Briefing hätten alle involvierten Piloten, auch H. der *wingman* rechts, teilgenommen (TPF pag. 2.731.006 6 Z. 6 f.).

Auf Frage, was anlässlich des Briefings besprochen worden sei, sagte der Beschuldigte, es seien die Sequenzierung der Flugelemente mit der geografischen Anordnung, die entsprechenden Flughöhen und das Energiemanagement aufgrund der unterschiedlichen Performances gebrieft worden (BA pag. 13-01-0009 Z. 32 f.; 13-01-0010 Z. 1 ff.). Ein möglicher Sichtverlust sei am Briefing vor dem Flug nicht angesprochen worden (BA pag. 13-01-0011 Z. 1 ff.).

Dazu befragt, ob ein Sichtverlust geplant gewesen sei, gab der Beschuldigte an, es hätte kein Sichtverlust entstehen müssen, da die Ausgangssituation im Formationsflug «tiefgestaffelt» gewesen sei und der PC DUE (gemeint *wingman* links [C.]) sich am *leader* orientieren müsse, d.h. diesen sehen müsse, um seine Position zu diesem richtig einschätzen zu können (BA pag. 13-01-0010 Z. 27 ff.; TPF pag. 2.731.007 Z. 3 ff.).

- 5.2.3** Anlässlich seiner Einvernahme als Auskunftsperson durch die Bundesanwaltschaft am 3. Juli 2020 gab G. an, er habe das Programm dieses Formationsfluges zusammengestellt, wobei er sich genau überlegt habe, wo die Schwierigkeiten bezüglich der Boeing Stearman (Doppeldecker des *leaders*) liegen. Er habe es sich zur Aufgabe gemacht, ein sicheres Programm für den Formationsflug zusammenzustellen (TPF pag. 2.761.010 Z. 12 ff.). Das Briefing hätte er zusammen mit dem Beschuldigten gemacht (BA pag. 12-01-0008 Z. 2 ff.). Dieses sei standardmässig abgelaufen. Es seien die Startreihenfolge, die Flugwege, die Formationen, die Landung und die Funkfrequenz thematisiert worden (BA pag. 12-01-0008 Z. 17 ff.). G. präzisierte auf entsprechende Nachfrage, dass sämtliche involvierten Piloten, auch H., am besagten Briefing teilgenommen hätten (BA pag. 12-01-0008 Z. 7 ff.).

An der Hauptverhandlung vom 4. Dezember 2020 sagte der Zeuge G. aus, dass der Sichtverlust für ihn «klar» gewesen sei, weshalb sie auf die Problematik des Sichtverlusts anlässlich des Briefings nicht speziell eingegangen seien (TPF pag. 2.761.006 Z. 29 ff.). Auf die Frage, wie man bei einem Sichtverlust bei einem Formationsflug reagiere, gab G. an, dass ein ungeplanter Sichtverlust gemeldet werde; im Flugverband Sichtverluste aber immer wieder geplant und dann nicht zu melden seien (TPF pag. 2.761.006 Z. 36 ff.). Seiner Auffassung nach habe im Nachhinein betrachtet diesbezüglich ein Missverständnis vorgelegen (BA pag. 12-01-0010 Z. 3; TPF pag. 2.761.007 Z. 43 ff; 2.761.008 Z. 6).

- 5.2.4** H., der Pilot der D. in der Rolle des *wingman* rechts, gab bei der Einvernahme im Vorverfahren am 3. Juli 2020 als Zeuge an, sich nicht mehr an die Details des

Briefings vor dem Flug erinnern zu können. An einem Briefing bespreche man den Ablauf, den Einstieg, das Funken, den Start, den Flugablauf, die Landung, auch Sperrzonen und Gefahren (BA pag. 12-02-0010 Z. 16 ff.; 12-02-0011 Z. 4 ff.). Die Feststellung im SUST-Bericht, er habe am Briefing nicht teilgenommen, dementierte er (BA pag. 12-02-0010 Z. 20 ff.). Die Frage, ob er durchgehend Sichtkontakt zu den beiden anderen Flugzeugen gehabt habe, bejahte er und gab an, dass dies eine Grundregel des Formationsfluges sei und man sofort per Funk melden müsse, wenn man Sichtkontakt verliere (BA pag. 12-02-0011 Z. 25 f.).

- 5.2.5** Angesichts der besonderen Ausgangslage des Flugvorführungs- und Verbandsflugkurses in Z., ist unklar, inwieweit der Beschuldigte vom (fürs Programm verantwortlichen) Coach G. nicht nur in der Planung des Verbandsflugs, sondern auch im Briefing unterstützt wurde. Gemäss den übereinstimmenden Aussagen kann indes davon ausgegangen werden, dass die Flugvorbereitung, d.h. sowohl die Planung als auch das Briefing, vom Beschuldigten zusammen mit dem Coach vorgenommen wurde. Wer letztlich für die Flugvorbereitung, d.h. die Planung der Manöver als auch des Briefings, zuständig war, kann indes nicht vollständig nachvollzogen werden. Erstellt ist ferner, dass – entgegen dem SUST-Bericht – nicht nur der Beschuldigte und G., sondern auch H., der *wingman* rechts, an diesem Briefing teilgenommen haben.

Der exakte Inhalt des Briefings kann anhand der vorliegenden (verwertbaren) Beweismittel nicht vollständig rekonstruiert werden. Die Aussagen sämtlicher einvernommener Personen hierzu sind zu vage, was mit Blick auf die seit dem Vorfall vergangenen Zeit nachvollziehbar erscheint. Nach den dargelegten übereinstimmenden Aussagen ist davon auszugehen, dass das Briefing dem praxisgemässen Standard entsprochen hat. Dies gilt auch insofern, als der Sichtverlust nicht speziell thematisiert wurde, ging doch einzig G. von einem solchen aus, während sowohl der Beschuldigte als auch H. keinen Sichtverlust erwartet hatten. Insofern ist hinsichtlich des Eintretens respektive Nichteintretens eines Sichtverlusts von einem Missverständnis der involvierten Personen auszugehen, welches dem Beschuldigten nicht zum Vorwurf gereicht werden kann.

Nach dem Gesagten kann dem Beschuldigten eine mangelhafte Flugvorbereitung somit weder hinsichtlich der Planung, die dieser nicht alleine vorgenommen hat, noch hinsichtlich des Briefings, welches dem üblichen Standard entsprochen hat, vorgeworfen werden. Die mangelnde Thematisierung des Sichtverlusts kann ihm ebenso wenig vorgeworfen werden, da er (bei dem von ihm vorgestellten Manöver) von einem solchen gerade nicht ausgehen musste.

### **5.3** Flugmanöver



- 5.3.1** Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, die Kollision am (...) 2016 verursacht zu haben, indem er in der Funktion als *leader* nach der Trennung des Verbandes mit dem Befehl «Grande», den Steigflug einzig in Sichtkontakt mit dem *wingman* rechts, der D., fortgeführt habe, ohne dabei sicherzustellen, dass auch der *wingman* links, die C., über ihm keine Kollisionsgefahr mehr darstelle, womit auf einer Höhe von 1200 ft über dem Flugplatz Z. der linke obere Flügel der B. mit der rechten Flügelspitze der C. kollidiert sei (BA pag. 03-00-0008 f.)
- 5.3.2** Was die Verantwortlichkeiten des *leaders* betrifft, ergibt sich Folgendes:
- 5.3.2.1** Der Beschuldigte agierte im Rahmen des hier interessierenden Verbandsübungsfluges als Verbandsführer (sog. *leader*). Gemäss Art. 11 VRV-L gelten für Flüge im Verband nur die in SERA.3135 vorgesehenen Bedingungen. Gemäss SERA.3135 lit. a des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 wird in einem Verbandsflug einer der verantwortlichen Piloten als Verbandsführer benannt. Gemäss SERA.3135 lit. c unterliegt die Staffelung zwischen den Luftfahrzeugen im Verband der Verantwortung des Verbandsführers und der verantwortlichen Piloten der anderen Luftfahrzeuge des Verbandes und hat Übergangszeiträume zu umfassen, in denen die Luftfahrzeuge zur Erreichung ihrer eigenen Staffelung innerhalb des Verbandes und während der Bildung und der Auflösung des Verbandes manövrieren. Weitere Regelungen zur Aufgabe eines *leaders* im Verbandsfluges gibt es nicht (vgl. Art. 11 VRV-L).
- 5.3.2.2** Die Bundesanwaltschaft hält im Strafbefehl vom 6. August 2020 fest, dass der Verbandsführer als solcher die am Verbandsflug teilnehmenden Flugzeuge zu führen habe und für eine sichere Durchführung des Formationsfluges verantwortlich sei. Der *leader* müsse zudem für die Separation der Flugwege bzw. für die Kollisionsvermeidung sorgen, wenn Flugmanöver geflogen werden, bei welchen der Flügelmann (*wingman*) den *leader* nicht mehr sehen würde (BA pag. 03-00-0008).
- 5.3.2.3** Die Ausführungen der Bundesanwaltschaft zur Verantwortlichkeit des *leaders* stützen sich offensichtlich auf die im SUST-Bericht in Ziff. 1.4.2 festgehaltenen Prämissen. Diese wiederum basieren auf der Telefonnotiz vom 1. Mai 2018, die wie vorne ausgeführt (E. 1.4.2.4), nicht verwertbar ist. Entsprechend können die diesbezüglichen Ausführungen im SUST-Bericht nicht berücksichtigt werden. Der Vollständigkeit halber ist zudem festzuhalten, dass die Regeln zur Aufgabenverteilung zwischen dem *leader* und den *wingmen* – wie nachfolgend aufgezeigt wird – letztlich ohnehin nicht so klar sind, wie dies der SUST-Bericht impliziert.
- 5.3.2.4** Auf die Frage, welche Aufgaben einem *leader* zukommen, sagte der Beschuldigte im Vorverfahren und in der Hauptverhandlung aus, der *leader* sei für die

räumliche, horizontale und vertikale Lage der Formation und das Energiemanagement zuständig. Der Formationsleader sei dafür verantwortlich, dass der Flugweg der Formation nicht in Konflikt mit dem Gelände oder einem anderen Flugobjekt komme. Im Weiteren sei er für die sichere Durchführung der Gesamtformation zuständig (BA pag. 13-01-0008 Z. 10 ff.; TPF pag. 2.731.004 Z. 40 ff.; 2.731.005 Z. 3 ff.).

- 5.3.2.5** Die Frage nach der Aufgabenverteilung zwischen dem *leader* und *wingman* beantwortete G. an der Hauptverhandlung dahingehend, dass der *leader* immer die Verantwortung habe. Er habe den Verband zu führen. Die Aufgabe des *wingmans* sei es, dem *leader* zu folgen, diesem nicht zu nahezukommen und keine kritischen Situationen zu erlauben (TPF pag. 2.761.004 Z. 9 ff.). Im Rahmen des Vorverfahrens gab er zudem an, dass der *wingman* dem *leader* in sicherer Distanz nachfliege und diesen nicht touchieren dürfe. In der Formation müsse man immer schauen, dass man Sichtkontakt habe (BA pag. 12-01-0009, Z. 2 ff.)
- 5.3.2.6** Im Vorverfahren dazu befragt, was die Aufgaben eines *wingmans* seien, gab H. als Zeuge an, die Aufgabe sei die Position zum *leader* oder *underleader* zu halten (BA pag. 12-02-0011 Z 19 ff.).
- 5.3.2.7** Der Zeuge F. gab an der Hauptverhandlung auf entsprechende Frage hin an, dass der *leader* die Formation führe und die Flügel Männer hinterher fliegen würden. Der *leader* sei verantwortlich für die Flugeinteilung, das Energiemanagement und den Flugweg (TPF pag. 2.762.005 Z. 10 ff.). Der *leader* sei generell für die Separation zum Gelände verantwortlich, weil die Flügel Männer ja immer auf ihn schauen würden. Die anderen Piloten hätten aber auch eine Verantwortung, so müsse der *underleader* sicherstellen, dass er wisse, wo sich der *leader* befinden würde (TPF pag. 2.762.008 Z. 22 ff.).
- 5.3.2.8** In Anbetracht der rudimentären gesetzlichen Normen betreffend die Zuständigkeiten in Bezug auf das geflogene Flugmanöver und der Aussagen der befragten Personen bestehen keine klaren Regelungen zu den Verantwortlichkeiten des *leaders*. Fest steht, dass der *leader* zur Kollisionsvermeidung mit dem Gelände, mit Hindernissen oder anderen Flugobjekten auf dem Flugweg verantwortlich ist. Indes ist nicht der *leader* zur Kollisionsvermeidung mit den anderen Flugzeugen im Verband *per se* verantwortlich, sondern vielmehr sind die *wingmen* verantwortlich für die Einhaltung ihrer Position zum *leader* und für eine genügende Separation der Flugwege. Dies ergibt sich bereits aus dem Umstand, dass der *leader* in seiner Funktion den Verbandflug anführt und regelmässig vorne wegfliegt, während die *wingmen* ihm links und rechts tieferversetzt folgen und er somit Letztere nicht immer im Sichtfeld hat (vgl. EV-Protokoll F., pag. 2.762.005 Z. 10 f., 37 f., 007 Z. 35, 43: Der *leader* führe die Formation und die Flügel Männer würden

ihm links und rechts unterhalb hinterherfliegen. Wenn sich zwei «Elemente» geografisch voneinander trennen würden, dann würde in Kauf genommen, dass sie sich eine gewisse Zeit nicht sehen würden). Es kann somit nicht im Verantwortungsbereich des *leaders* liegen, Kollisionen durch die ihm hinterherfliegenden Flugzeuge zu vermeiden.

**5.3.2.9** Als Zwischenfazit ist nach dem Gesagten festzuhalten, dass der Beschuldigte die ihm als *leader* obliegenden Pflichten korrekt beachtet hatte. Folglich kann ihm diesbezüglich keine Nachlässigkeit vorgeworfen werden.

**5.3.3** Was die Umstände der Kollision und die Erkennbarkeit und Sichtbarkeit der C. durch den Beschuldigten anbelangt, ergibt sich Folgendes:

**5.3.3.1** Zu den Umständen, wie es zur Kollision kam, äusserte sich der Beschuldigte im Vorverfahren sowie in der Hauptverhandlung wie folgt:

Kurz nach 17:00 Uhr Lokalzeit seien sie in einer Dreierformation, er als *leader* in der Stearman, die zwei anderen Piloten als *wingmen* in den zwei PC7, in Z. «in Sequenz» nacheinander gestartet. Sie seien nach Norden gestiegen und hätten sich in der Formation Pfeil gesammelt, die Stearman in der Mitte hoch und die beiden PC7 zurück und tief. Nach einigen Manövern sei der Verband in der Formation Pfeil in die Vorfürhrzone über dem Flugplatz Z. geflogen. Über Funk habe er als Verbandsleader das Kommando für die nächste Formation «Racetrack» gegeben, dabei fliege das Flugzeug eine halbe Umkehrkurve (*wingover*) nach links. Wegen des Performanceunterschieds der Flugzeuge hätten die PC7 dabei einen grösseren Weg zu fliegen als die Stearman. Es sei geplant gewesen, dass die Flugzeuge gleichzeitig steigen, wodurch sich die Stearman verlangsamt, während die PC7 sich beschleunigen würden. Die PC7 DUE (gemeint *wingman* links) sei dann hinter die Stearman auf gleiche Höhe, d.h. auf deren Flugebene, gekommen, habe beschleunigt und dabei hätten sich die Stearman und die PC7 am Flügel berührt (BA pag. 13-01-0006 Z. 11 ff.; 13-01-0007 Z. 1 ff.; TPF pag. 2.731.007 Z. 29 ff.; 2.731.008 f. Z. 43 ff., 2.731.009 Z. 4 ff.; 2.731.011 Z. 2 ff.). Auf Frage, wo der *wingman* links hätte durchfliegen sollen, gab der Beschuldigte zu Protokoll, es sei geplant gewesen, dass der PC7 DUE unter der Stearman durchfliege (BA pag. 13-01-0017 Z. 3).

Hinsichtlich des Sichtverlustes erklärte der Beschuldigte, dass die *wingmen* den *leader* generell immer zu sehen hätten (BA pag. 13-01-0011 Z 15 ff.). Seiner Ansicht nach hätte die PC7, d.h. der *wingman* links, die Stearman immer sehen müssen, da ein Sichtverlust nicht geplant gewesen sei (TPF pag. 2.731.008 Z. 36 ff.). Zur Kommunikation betreffend einen Sichtverlust, sagte der Beschuldigte aus, dass derjenige, der den Sichtverlust habe, einen «blind-call» zu machen habe (TPF pag. 2.731.008 Z. 25).

Die Frage, wieso es zur Kollision gekommen sei, beantwortete der Beschuldigte damit, dass es eine Sichtverlustsituation mit anschliessendem konvergierendem Vektor gegeben habe (TPF pag. 2.731.009 Z. 24 f.). Die PC7 DUE habe aufgrund der Cockpitsituation und der Position der Flügel, die Stearman nicht sehen können, und er als *leader* habe die PC7 DUE nicht mehr sehen können, weil sich diese in einem toten Winkel befunden habe, was seiner Ansicht nach so nicht geplant gewesen sei (BA pag. 13-01-0010 Z. 5 ff.; BA-01-0017 Z. 33). Er habe beim Hochziehen die PC7 TRE, d.h. den *wingman* rechts, gesehen, habe aber primär beobachten müssen, wo die Formation sich hinbewege und ob der Luftraum frei sei (BA pag. 13-01-0010 Z. 19 ff.).

**5.3.3.2** Der Zeuge G. räumte an der Hauptverhandlung zu den Umständen der Kollision Folgendes ein:

Die Ausgangslage sei die Formation Pfeil gewesen. Die Flugzeuge hätten dann begonnen zu steigen, wobei geplant gewesen sei, dass die schnelleren Flieger (*wingmen*) langsam steigend an der Stearman vorbeifliegen würden, so steigend, dass der Pilot der Stearman die *wingmen* hätte sehen können. In dieser Phase habe er den Blickkontakt zur Stearman verloren, weil dieser durch die Flügel der PC7 abgedeckt gewesen sei. Die Stearman sei dann von unten gekommen und habe seinen rechten Flügel touchiert (BA pag. 12-01-0006 Z. 12 ff.; 12-01-0007 Z. 1 ff.; BA pag. 12-01-0009 Z. 10 ff.; TPF pag. 2.761.005 Z. 18 ff.). Auf Nachfrage hin, präzisierte G., dass das Aufsteigen zeitgleich, aber höhenmässig und geschwindigkeitsmässig versetzt geplant gewesen sei (TPF pag. 2.761.007 Z. 22 ff.). Der Befehl für dieses Flugmanöver sei nicht ein «Grande», sondern ein «Separé», gewesen (TPF pag. 2.761.006 Z. 1 f.).

Er gab weiter an, dass ihm der Sichtverlust bewusst gewesen sei. Es wäre der schwierigere Fall gewesen, wenn die beiden *wingmen* «untendurch» geflogen wären, da dann niemand mehr Sichtkontakt gehabt hätte. Sie hätten daher die sicherere Variante gewählt und seien gestiegen. Die Stearman hätte sie eigentlich sehen müssen (BA pag. 12-01-0009 Z. 17 ff.; TPF pag. 2.761.006 Z. 17 ff.). Der Sichtverlust sei für ihn geplant gewesen, weshalb er ihn auch nicht gemeldet habe (BA pag. 12-01-0009, Z. 15 ff.; TPF pag. 2.761.006 Z. 30 ff.; 2.761.007 Z. 9 ff.).

Die Frage, wieso es zur Kollision gekommen sei, beantwortete er dahingehend, dass man im Nachhinein sagen könne, dass ein Missverständnis vorgelegen habe. Im Rahmen der Flugvorbereitung könne er aber nicht merken, wenn etwas falsch verstanden werde (BA pag. 12-01-0010 Z. 3 ff.; TPF pag. 2.761.005 Z. 6 ff.). Weiter gab er an, dass der *leader* wahrscheinlich das vertikale Manöver zu früh eingeleitet habe (TPF pag. 2.761.009 Z. 3).

- 5.3.3.3** H. gab bei der Einvernahme im Vorverfahren zu Bedenken, dass es eine Grundregel des Formationsflugs sei, dass derjenige der die Sicht verliere, dies sofort per Funk mitteile und sich von der letzten Position weg separiere. Die Frage, ob er durchgehend Sichtkontakt mit der Stearman und der C. gehabt habe, bejahte er (BA 12-02-0011 Z. 19 ff. und 25 f.)
- 5.3.3.4** Auf die Frage, wie er das Manöver «Pfeil» fliegen würde, äusserte sich F. dahingehend, dass diese Formation normalerweise «Höhen-separiert» geflogen werde, wobei die Flügelmänner zwei Meter gestuft nach unten die Formation mitfliegen würden, während der *leader* vorne wegfliegen würde (TPF pag. 2.762.007 Z. 34 ff.; 2.762.007 f. Z. 42 ff.). Die Auflösung aus der Formation «Pfeil» würde er so gestalten, dass der *leader* in die Vertikale gehe und die anderen Flugzeuge mehr oder weniger weiterfliegen würden, damit es für die Zuschauer attraktiv ausschaue (TPF pag. 2.762.008 Z. 12 ff.). Eine Trennung des Verbandes, wie es im vorliegenden Fall im Raume stehe, kenne er indes nur im Hinblick auf Landemanöver, wobei sich da die Flugzeuge jeweils einzeln aus dem Verband nach oben steigend lösen und dann auf eine Seite drehen würden (TPF pag. 2.762.006 Z. 8 ff.).
- 5.3.3.5** Nach dem Dargelegten ist unklar, welches Flugmanöver kurz vor der Streifkollision geplant war. Aufgrund der vorgehenden Aussagen steht zwar fest, dass es nicht – wie im Strafbefehl der Bundesanwaltschaft vom 6. August 2020 ausgeführt – ein «Grande»-Manöver war, das hätte geflogen werden sollen. Ob es sich aber um ein «Separe»-Manöver oder ein «Airrace»-Manöver gehandelt hat, lässt sich aufgrund der vagen und differierenden Aussagen der einvernommenen Personen nicht (mehr) eindeutig feststellen. Ebenso wenig ist erstellt, ob überhaupt Einigkeit hinsichtlich des geplanten Manövers bestanden hat oder ob bereits ein Missverständnis hinsichtlich des Manövers respektive des Ablaufs der Trennung des Verbandes herrschte, ging der Beschuldigte doch aufgrund der tiefgestaffelten Ausgangsformation davon aus, dass die beiden PC7 unter der Stearman durchfliegen würden, während G. überzeugt war, dass diese steigend an der Stearman vorbeiziehen würden. Es gibt denn auch keine einheitliche Regelung für eine Separation bzw. eine Trennung des Verbands respektive die Einleitung eines anderen Manövers im Verbandsflug. Da sowohl der Beschuldigte als auch G. von einem zeitgleichen Hochsteigen der drei Flugzeuge sprachen, kann im eigentlichen Flugmanöver, d.h. dem Einleiten des Steigfluges selbst, keine Sorgfaltspflichtverletzung gesehen werden. Dies gilt umso mehr, als auch F. es für ein gangbares Vorgehen hielt, wenn der *leader* steigend aus der Formation herauszieht.

Auch hinsichtlich des Sichtverlustes ergibt sich aufgrund der vorliegenden (verwertbaren) Beweismittel kein eindeutiges Bild. Sowohl der Beschuldigte als auch

H. (*wingman* rechts) gingen nicht von einem Sichtverlust aus. In Übereinstimmung aller Aussagen wurde ein allfälliger Sichtverlust anlässlich des Briefings denn auch nicht speziell thematisiert (vgl. E. 5.2.2 ff.). Während der Beschuldigte und H. stets Sichtkontakt zueinander und Letzterer auch zu G. hatte, verloren der Beschuldigte als *leader* und G. als *wingman* links den Sichtkontakt, als sie zeitgleich, aber höhenmässig versetzt, den Steigflug einleiteten. Dabei führte der Flugweg der tiefgestaffelten PC7-FUN durch die Flugebene des *leaders*, wobei es aufgrund des Performanceunterschieds letztlich zur Streifkollision kam. Es bleibt unklar, weshalb einzig der Sichtkontakt zwischen *leader* und *wingman* links unterbrochen wurde, nicht aber zwischen den übrigen Beteiligten. Nicht erstellt ist weiter, ob die beiden *wingmen* parallel zueinander flogen und ob sämtliche Piloten ihre Flugrouten wahrten, hätte diesfalls doch die Sichtbarkeit zwischen *leader* und *wingman* links auch gewährleistet sein müssen. Vor diesem Hintergrund kann der Sichtverlust nicht als geplant angesehen werden, womit die Kollisionsvermeidung nicht etwa generell beim *leader*, sondern vielmehr bei den beiden *wingmen* gelegen hätte. Offensichtlich bestand indes nicht nur ein Missverständnis in Bezug auf die Voraussehbarkeit des Sichtverlusts, sondern zwangsläufig auch hinsichtlich einer diesbezüglichen Kommunikation. Denn während der *leader* mit keinem Sichtverlust gerechnet und somit einen Funkspruch bei Sichtverlust erwartet hätte, ging der *wingman* links gerade von einem geplanten Sichtverlust aus, den er infolge Voraussehbarkeit gerade nicht zu melden hatte.

**5.3.4** Vor diesem Hintergrund kann dem Beschuldigten nicht vorgeworfen werden, er habe seine Funktion als *leader* im Verbandsflug und die damit einhergehende Verantwortung und Sorgfalt verletzt, lag es doch nicht in seiner Verantwortung die Kollision mit einem hinter ihm fliegenden Flugzeug, welches er nicht sehen konnte, zu vermeiden. Das vom Beschuldigten vorgenommene Hochziehen, sei es um sich zu separieren, sei es um danach einen *wingover* zu fliegen, stellt keine Sorgfaltspflichtverletzung dar, sofern nicht ein anderes Manöver vereinbart war – was vorliegend nicht bewiesen ist. Im Gegenteil war – gemäss den übereinstimmenden Aussagen der Beteiligten – gerade geplant, dass die Flugzeuge zeitgleich, räumlich und geschwindigkeitsmässig versetzt hochgezogen werden. Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass ein Abweichen von seiner Flugroute gerade nicht Teil der Anklageschrift bildet und ohnehin nicht nachweisbar wäre.

**5.4** Insgesamt erachtet es das Gericht aufgrund der Akten, der Untersuchungsergebnisse der SUST – soweit sie verwertbar sind –, der Aussagen der befragten Personen und der übrigen Ermittlungen als erwiesen, dass der Beschuldigte keine Sorgfaltspflichtverletzung begangen hat. Er hat im Übrigen nach erfolgter Streifkollision alle Massnahmen ergriffen, um die Gefahr für Leib und Leben der ande-

ren Flugteilnehmer zu verhindern, instruierte er doch seine Mitinsassin über einen allfälligen Absprung mit dem Notfallschirm, konnte das Flugzeug letztlich aber steuern und sicher landen.

**5.5** Mangels Sorgfaltspflichtverletzung ist der Beschuldigte vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 i.V.m. Ziff. 2 StGB freizusprechen.

**6.** Bei diesem Verfahrensausgang sind der Eventual- und Subeventualantrag gegenstandslos.

## **7. Verfahrenskosten**

**7.1** Aufgrund des Verfahrensausgangs sind die Kosten von der Eidgenossenschaft zu tragen (Art. 426 Abs. 1 StPO *e contrario*).

## **8. Entschädigungen**

**8.1** Gemäss Art. 429 StPO hat die beschuldigte Person bei vollständigem oder teilweisem Freispruch oder bei Einstellung des Verfahrens Anspruch darauf, für ihre Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (lit. a) sowie für die wirtschaftlichen Einbussen, die ihr aus ihrer notwendigen Beteiligung am Strafverfahren entstanden sind (lit. b), entschädigt zu werden. Gemäss Art. 429 Abs. 2 StPO prüft die Strafbehörde den Anspruch von Amtes wegen. Sie kann die beschuldigte Person auffordern, ihre Ansprüche zu beziffern und zu belegen. Den Freigesprochenen trifft eine Mitwirkungspflicht bzw. ein Mitwirkungsrecht zur Bemessung der Höhe des Entschädigungsanspruchs. Die Entschädigung wird im Sachurteil festgelegt (Art. 81 Abs. 4 lit. b StPO; BGE 139 IV 199 E. 5).

**8.2** Entschädigung des Verteidigers

**8.2.1** Es besteht ein Anspruch des Beschuldigten auf Entschädigung für seine Aufwendungen für eine angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO). Die zu erstattenden Aufwendungen bestehen hauptsächlich aus den Kosten der frei gewählten Verteidigung, wenn deren Beizug notwendig war und wenn der betriebene Arbeitsaufwand und somit das Honorar des Anwalts gerechtfertigt sind (BE 138 IV 197 E. 2.3.5).

**8.2.2** Die Entschädigung richtet sich nach dem Reglement des Bundesstrafgerichts über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren vom

31. August 2010 (BStKR; SR 173.713.162). Auf die Berechnung der Entschädigung der Wahlverteidigung sind die Bestimmungen über die Entschädigung der amtlichen Verteidigung anwendbar (Art. 10 BStKR). Die Anwaltskosten umfassen das Honorar und die notwendigen Auslagen, namentlich für Reise, Verpflegung und Unterkunft sowie Porti und Telefonspesen (Art. 11 Abs. 1 BStKR). Das Honorar wird nach dem notwendigen und ausgewiesenen Zeitaufwand bemessen. Der Stundenansatz beträgt mindestens Fr. 200.-- und höchstens Fr. 300.-- (Art. 12 Abs. 1 BStKR). Bei Fällen im ordentlichen Schwierigkeitsbereich, d.h. für Verfahren ohne hohe sachliche oder rechtliche Komplexität, beträgt der Stundenansatz gemäss ständiger Praxis der Strafkammer Fr. 230.-- für Arbeitszeit und Fr. 200.-- für Reise- und Wartezeit (Beschluss des Bundesstrafgerichts BK.2011.21 vom 24. April 2012 E. 2.1; Urteil des Bundesstrafgerichts SN.2011.16 vom 5. Oktober 2011 E. 4.1). Der Stundenansatz für Praktikanten beträgt praxisgemäss Fr. 100.-- (Urteile des Bundesstrafgerichts SK.2010.28 vom 1. Dezember 2011 E. 19.2; SK.2010.3 vom 5. Mai 2010 E. 8.4; Urteil des Bundesgerichts 6B\_118/2016 vom 20. März 2017 E. 4.4.1). Die Auslagen werden im Rahmen der Höchstansätze aufgrund der tatsächlichen Kosten vergütet (Art. 13 BStKR). Bei besonderen Verhältnissen kann ein Pauschalbetrag vergütet werden (Art. 13 Abs. 4 BStKR). Gemäss Art. 14 BStKR kommt die Mehrwertsteuer zum Honorar und den Auslagen hinzu.

- 8.2.3** Der Verteidiger beantragte anlässlich der Hauptverhandlung vom 4. Dezember 2020 eine Entschädigung für die entstandenen Verteidigungskosten (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO) und machte mittels Honorarnote eine Entschädigung von Fr. 76'627.45 (inkl. MWST.) geltend (TPF pag. 2.821.004 ff.). Der geltend gemachte Aufwand setzt sich aus 147 Stunden Arbeitszeit für die anwaltliche Tätigkeit zu einem Ansatz von Fr. 450.--, 0.25 Stunden Arbeitszeit zu einem Ansatz von Fr. 350.--, 2.75 Stunden zu einem Ansatz von Fr. 300.--, sowie 7.5 Stunden zu einem Ansatz von Fr. 150.-- (teils anwaltlicher Aufwand von angestellten Anwälten und Partnern sowie der Arbeitsaufwand von Praktikanten), Barauslagen von Fr. 5'478.45 sowie die Mehrwertsteuer von Fr. 5'478.45 zusammen.

Mit Eingabe vom 8. Dezember 2020 reichte Rechtsanwalt Perren eine ergänzende Honorarnote für die anwaltlichen Tätigkeiten und Auslagen im Zusammenhang mit der Hauptverhandlung im Umfang von Fr. 4'119.55 (inkl. MWST) ein, welche in vorgenannter Kostennote noch nicht berücksichtigt worden seien (TPF pag. 2.821.013).

- 8.2.4** Mit Schreiben vom 11. Dezember 2020 ersuchte das Bundesstrafgericht den Verteidiger des Beschuldigten, die Kostennote nachzubessern, den Arbeitsaufwand für die einzelnen Leistungsträger in der Kostennote zu summieren, unter Angabe



des Stundenansatzes sowie die einzelnen Leistungsträger nicht zusammengefasst mit einer Zeitangabe zu erfassen. Im Weiteren wurde der Verteidiger erneut auf die Stundenansätze für die Rechtsanwälte gemäss dem «Merkblatt für die Erstellung der Honorarnote» aufmerksam gemacht. Ihm wurde eine 3-tägige Frist angesetzt (TPF pag. 2.821.016 f.).

- 8.2.5** Mit Schreiben vom 15. Dezember 2020 reichte der Verteidiger fristgerecht eine nachgebesserte Kostennote im Umfang von Fr. 45'277.65 (inkl. MWST) ein, wobei die Stundenansätze für die anwaltliche Tätigkeit von Rechtsanwalt Perren auf Fr. 270.--, für die Reisezeit auf Fr. 200.-- und für den Kanzleipartner Rechtsanwalt I. auf Fr. 250.-- festgelegt wurden. Die Stundenansätze für die angestellten Anwälte wurden mit Fr. 230.--, jene für Praktikanten und Substituten auf Fr. 100.-- angesetzt (TPF pag. 2.821.020 ff.).
- 8.2.6** Die von Rechtsanwalt Perren eingereichte Honorarnote entspricht nicht sämtlichen reglementarischen Vorgaben des Bundesstrafgerichts: Das vorliegende Verfahren stellt in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht keine überdurchschnittlichen Anforderungen an die Verteidigung. Der Stundenansatz für die anwaltliche Tätigkeit ist daher praxismässig auf Fr. 230.--, für die Reisezeit auf Fr. 200.-- und für den Praktikanten/Substituten auf Fr. 100.-- festzusetzen (vgl. E. 8.2.2).
- 8.2.7** Der für das Jahr 2019 geltend gemachte Arbeitsaufwand erscheint mit nachgenannten Ausnahmen angemessen: Nicht zu entschädigen sind die Aufwendungen, die nicht der Wahrung der Rechte im Strafverfahren dienen, wie insbesondere die anwaltliche Korrespondenz mit Versicherungen sowie sämtliche damit zusammenhängenden Abklärungen, weshalb die entsprechend ausgewiesenen Positionen von 1.15 Stunden zu streichen sind. Gleiches gilt für die Besprechung des Verteidigers mit seinem Mitarbeiter J., interne Doppelspurigkeiten sind nicht von der Eidgenossenschaft zu tragen. Der geltend gemachte Arbeitsaufwand im Zusammenhang mit dem Leistungsträger Aktenstudium erscheint mit Blick auf die damalige Aktenlage und insbesondere aufgrund von Aufwendungen im Zusammenhang mit Versicherungen, die nicht einzeln ausgewiesen und entsprechend gestrichen werden können, unangemessen und ist daher um 1/5, auf 5 Stunden à Fr. 230.--, zu kürzen.

Die Entschädigung für die Arbeitszeit im Jahr 2019 beläuft sich somit auf Fr. 1'725.-- (7.5 Stunden x Fr. 230.--), hinzukommen die Mehrwertsteuern von 7.7%, ausmachend Fr. 132.80. Nach dem Gesagten beträgt das Honorar für das Jahr 2019 Fr. 1'857.80. (inkl. 7.7% MWST).

- 8.2.8** Der Verteidiger macht ab dem 1. Januar 2020 eine Arbeitszeit von 127.58 Stunden à Fr. 270.--, 7.5 Stunden à Fr. 100.-- für den Praktikanten, eine Reisezeit von 17 Stunden à Fr. 200.--, Spesen von Fr. 663.05 und Mehrwertsteuern von

Fr. 3'020.35 (Fr. 2'969.30 + Fr. 51.05), insgesamt also Fr. 42'245.90, geltend (TPF pag. 2.821.2.821.021).

- 8.2.8.1** Der geltend gemachte Arbeitsaufwand für die Leistungsträger «Einvernahmen/Vorbereitung Einvernahme», «Reisezeiten und allfällige Wartezeiten» sowie «Verhandlung in Bellinzona» (ohne Urteilseröffnung) erscheint angemessen.
- 8.2.8.2** Nicht zu entschädigen sind die Aufwendungen, die nicht der Wahrung der Rechte im Strafverfahren dienen, wie insbesondere sämtliche Korrespondenz und Abklärungen mit Versicherungen (wie insbesondere «Mail CAP» 1 Stunde, «Eingabe Versicherungsinfo» 2.05 Stunden), rein administrative Tätigkeiten wie namentlich die blosser Weiterleitung von Korrespondenz («Überweisung an Strafgericht weiterleiten» 0.45 Stunden, «Akten weiterleiten» 0.30 Stunden, «Brief BStGer weiterleiten» 0.30 Stunden, «Eingangsanzeige weiterleiten» 1 Stunde, «Akten sortieren» als Sammelposition 1 Stunde) und interne Doppelspurigkeiten (Besprechung zwischen Rechtsanwalt Perren und Rechtsanwalt J. 0.45 Stunden, Besprechung Rechtsanwalt I. 0.15 Stunden, Sitzung mit Klient, Rechtsanwalt Perren und Praktikant 2.30 Stunden). Abklärungen und der Austausch mit anderen Rechtsanwälten und Experten sind ebenfalls nicht von der Eidgenossenschaft zu tragen («Besprechung mit Rechtsanwalt B», «Mails Rechtsanwalt A», «Besprechung CP», «Expertenfragen» 2 Stunden, «Tel./Expertenfragen» 2 Stunden), genauso wenig wie die Evaluierung des als Beweismittels eingereichten Filmes und das Abfassen des Filmtextes («Film evaluieren» 2 Stunden, «Filmtext Karussell» 0.30 Stunden).
- 8.2.8.3** Im Übrigen gehen die Aufwände für die Leistungsträger «Akten- und Rechtsstudium» sowie «Eingaben/Rechtschriften» über das hinaus, was für eine gewissenhafte Vertretung unter Berücksichtigung der nicht aussergewöhnlichen Schwierigkeiten erforderlich war und sind dementsprechend zu kürzen, nämlich um jeweils  $\frac{1}{4}$  auf 25.75 Stunden à Fr. 230.-- für das «Akten- und Rechtsstudium» und auf 30 Stunden à Fr. 230.-- für das «Abfassen schriftlicher Eingaben». Als dann sind die Taxispesen Gericht - Hotel/Hotel-Gericht von gesamthaft Fr. 37.20 nicht von der Eidgenossenschaft zu tragen.
- 8.2.8.4** Nach dem Gesagten beträgt das Honorar für das Jahr 2020 für die Arbeitszeit Fr. 19'309.55 (83.085 Stunden x Fr. 230.-- für die anwaltliche Tätigkeit von Rechtsanwalt Perren und 2 Stunden à Fr. 100.-- für den Praktikanten) und für die Reisezeit Fr. 3'400.-- (17 Stunden x Fr. 200.--), zuzüglich der Spesen von Fr. 633.65, ausmachend Fr. 23'343.20. Zuzüglich Mehrwertsteuer von 7.7% (Fr. 1'797.40) ist die Entschädigung für die erbetene Verteidigung für das Jahr 2020 auf total Fr. 25'140.60 (inkl. MWST) festzusetzen.

- 8.2.9** Zusammengefasst ergibt sich eine Entschädigung für die Kosten einer angemessenen Verteidigung von total Fr. 26'998.40 (Fr. 1'857.80 [inkl. MWST] für das Jahr 2019 + Fr. 25'140.60 [inkl. MWST] für das Jahr 2020).
- 8.3** Entschädigung für die wirtschaftlichen Einbussen
- 8.3.1** Die freigesprochene beschuldigte Person hat gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. b StPO auch Anspruch auf Entschädigung der wirtschaftlichen Einbussen, die ihr aus ihrer notwendigen Beteiligung am Strafverfahren entstanden sind. Bei den wirtschaftlichen Einbussen geht es in erster Linie um Lohn- und Erwerbseinbussen sowie Reisekosten, verursacht durch Haft oder Teilnahme am Verfahren (SCHMID/JOSITSCH, Schweizerische Strafprozessordnung, Praxiskommentar, 3. Aufl., Zürich/St. Gallen 2018, Art. 429 StPO N 8; WEHRENBURG/FRANK, in: Niggli/Heer/Wiprächtiger [Hrsg.], Basler Kommentar, 2. Aufl., Basel 2014, Art. 429 StPO N. 23).
- 8.3.2** Der Beschuldigte beantragt, es seien ihm die Reisespesen im Betrag von Fr. 364.60, die Kosten für die Mittagessen infolge Einvernahmen und Hauptverhandlung von gesamthaft Fr. 110.-- und die Kosten für die Übernachtung vor der Hauptverhandlung von Fr. 161.30, ausmachend Fr. 635.90, zu entschädigen (TPF pag. 2.821.027).
- 8.3.3** Die geltend gemachten Entschädigungsbegehren sind nicht zu beanstanden. Der Beschuldigte ist durch die Eidgenossenschaft für die wirtschaftlichen Einbussen mit Fr. 635.90 zu entschädigen.

**Der Einzelrichter erkennt:**

**I.**

1. A. wird freigesprochen.
2. Die Kosten des Verfahrens trägt die Eidgenossenschaft.
3.
  - 3.1 A. wird durch die Eidgenossenschaft mit Fr. 26'998.40 für die Aufwendungen im Zusammenhang mit der erbetenen Verteidigung entschädigt.
  - 3.2 A. wird durch die Eidgenossenschaft mit Fr. 635.90 für die wirtschaftlichen Einbusen entschädigt.

**II.**

Das Urteilsdispositiv wird den Parteien schriftlich eröffnet.

Im Namen der Strafkammer  
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Der Gerichtsschreiber

Eine vollständige schriftliche Ausfertigung wird zugestellt an:

- Bundesanwaltschaft, Frau Simone Meyer-Burger, Staatsanwältin des Bundes
- Herrn Rechtsanwalt Dr. Philipp Perren, Verteidiger von A. (Beschuldigter)

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesanwaltschaft als Vollzugsbehörde (vollständig)

### **Rechtsmittelbelehrung**

#### **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).

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 anfechtet, 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).

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

**Versand 12. Februar 2021**