

**Gericht:** Bundesstrafgericht

**Datum:** 18. Dezember 2020

**Geschäfts-Nr:** SK.2020.38

### **Urteil des Bundesstrafgerichts vom 18. Dezember 2020 in der Geschäfts-Nr. SK.2020.38**

**Kurzzusammenfassung:** Die Befragungen der SUST erfolgen gemäss Bundesstrafgericht nicht nach den Grundsätzen der StPO und dürfen deshalb nur mit einer Einverständniserklärung der befragten Person, egal ob Beschuldigte, Zeugen oder befragte Fachperson, im Sinne von Art. 24 VSZV in einem Strafverfahren verwendet werden.

*Interessant ist ein 'obiter dictum', das zwar für das Urteil keine Rolle spielte, wonach der beanspruchte Luftraum bei Starts und Landungen auf einem privaten Flugfeld, das nicht einem unbestimmten Benutzerkreis zur Verfügung steht, nicht unter den Begriff des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 StGB fällt.*

**Zusammenfassung/Urteil:** Bei einem jährlich durchgeführten Flugführungs- und Verbandsflugkurs kam es aufgrund eines Sichtverlustes kurz nach dem Start zu einer Streifkollision des linken oberen Flügels der Stearman mit der rechten Flügelspitze des Wingman links. Der Verbandsflug wurde vom Beschuldigten (Leader), dem Piloten der Stearman, geleitet und mit zwei propellerturbinengetriebenen Flugzeugen (Wingman links und rechts) durchgeführt.

Die Bundesanwaltschaft habe gestützt auf Art. 43 ff. StPO alle Akten der SUST auf dem Wege der nationalen Rechtshilfe beigezogen. Das Bundesstrafgericht hält fest, dass von Amtes wegen zu prüfen sei, ob die Akten der SUST als Beweismittel im Strafverfahren Verwendung finden dürfen. Bei der SUST handle es sich um eine ausserparlamentarische Kommission, die Ereignisse der Luftfahrt untersuche, um die Sicherheit im Verkehrswesen zu verbessern. Die Klärung von Straftaten gehöre nicht zur Aufgabe der SUST. Art. 141 StPO sieht für rechtswidrig erlangte Beweise ein absolutes Beweisverwertungsverbot vor. Gemäss Bundesstrafgericht erfolgen die Befragungen der SUST nicht nach den Grundsätzen der StPO. Deshalb dürfen die Auskünfte gegenüber der SUST nur mit einer Einverständniserklärung (im Sinne von Art. 24 VSZV) der Befragten in einem Strafverfahren verwertet werden. Im vorliegenden Fall seien die Befragungen der SUST ohne Einverständniserklärung erfolgt und dürfen somit bei der Urteilsfindung nicht berücksichtigt werden.

Dem Beschuldigten wird die fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 i.V.m. Ziff. 2 StGB vorgeworfen. Dieser Tatbestand kann gemäss Bundesstrafgericht nur erfüllt werden, wenn sich das inkriminierte Verhalten im öffentlichen Verkehr zugetragen habe. Dafür müsse der Ort einem unbestimmten Benutzerkreis zugänglich sein. Bei Starts und Landungen von Flugzeugen sei dabei zwischen Flughäfen und Flugfeldern zu unterscheiden. Flughäfen seien nach Art. 36 ff. LFG öffentlich. Beim vorliegend betroffenen Flugplatz handle es sich jedoch um einen ehemaligen Militärflugplatz, welcher als Flugfeld gilt, und welches nicht einem bestimmten Benutzerkreis zur Verfügung stehe. Demnach handle es sich um ein privates Flugfeld, das nur mit Anflugbewilligung angefliegen werden dürfe. Zudem sei zumindest beim bei der Landung und dem Start beanspruchten Luftraum nicht von öffentlichem Verkehr nach Art. 237 StGB auszugehen. Da die vorliegend erfolgte Streifkollision jedoch in einer Höhe von 1200ft erfolgt sei, liege dies gerade nicht im beanspruchten Luftraum von Start und Landung. Deshalb stehe der Luftraum naturgemäss einem unbestimmten Benutzerkreis offen und habe als öffentlich nach Art. 237 StGB zu gelten.

Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten eine mangelhafte Flugvorbereitung vor, da ein Sichtverlust im Vorfeld ungenügend thematisiert worden sei. Gemäss dem Beschuldigten hätte in solcher allerdings keineswegs entstehen müssen. Nach den Zeugenaussagen habe der Beschuldigte jedoch sowohl die Planung als auch das Briefing, welches dem üblichen Standard entsprochen habe, nicht alleine, sondern mit seinem Coach vorgenommen. Beim Briefing sei es zu einem Missverständnis zwischen dem Beschuldigten und dem Coach gekommen, was für die Beteiligten aber nicht erkennbar wurde und dem Beschuldigten nicht zum Vorwurf gemacht werden könne. Ein Sichtverlust könne nicht als geplant angesehen werden. Die Kollisionsvermeidung mit den hinter ihm fliegenden Flugzeugen liege daher nicht etwa generell beim Leader, sondern hätte vielmehr bei den beiden Wingmen gelegen. Das Bundesstrafgericht erachtete es somit als erwiesen, dass der Beschuldigte keine Sorgfaltspflichtverletzung begangen habe. Er wurde damit vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 StGB freigesprochen.

Urteilssammlung des FFAC, kuratiert und kommentiert durch lic. iur. Philip Bärtschi, unter Mitarbeit von Frau BLaw Laura Rhiner