

Gericht: Bundesstrafgericht

Datum: 12. Oktober 2021

Geschäfts-Nr.: SK.2021.11

Urteil des Bundesstrafgerichts vom 12. Oktober 2021 in der Geschäfts-Nr. SK.2021 11

Kurzzusammenfassung: *Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs sei nicht erfüllt, wenn kein Nachweis über die tatsächliche Annäherung der beiden Luftfahrzeuge erbracht werden könne. In diesem Fall könne nicht von einer konkreten Gefährdung für Leib und Leben ausgegangen werden.*

Zusammenfassung/Urteil: Im August 2018 kam es auf dem Flugplatz Samedan zu einem mutmasslichen Airprox zwischen einem einmotorigen, sechssitzigen Turbinenhelikopter (X1) und einem einmotorigen, zweisitzigen Kolbenmotorflugzeug (Y2). Daraufhin eröffnete die Bundesanwaltschaft ein Verfahren gegen A, den Piloten der X1, wegen Verdachts der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 StGB.

Der Tatbestand nach Art. 237 StGB sei gemäss dem Bundesstrafgericht bei einer vom Täter begangenen Fahrlässigkeit, einer konkreten Gefährdung des Lebens einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person und einem natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhang erfüllt. Dabei reiche es aus, wenn das Leben einer einzigen Person in Gefahr gebracht werde, solange die Gefährdung hinreichend konkret sei. A wird von der Bundesanwaltschaft vorgeworfen, die Abflugroute von Y2 ohne Sichtkontakt zum Flugzeug gekreuzt zu haben. Dies obwohl er aufgrund von Verkehrshinweisen des FISO gewusst habe, dass sich dieses Flugzeug in der Startphase befunden habe.

A bestreitet, dass aufgrund seines Verhaltens eine konkrete Gefahr einer Kollision bestanden habe. Er reichte bei der Bundesanwaltschaft Berechnungen ein, wonach der Helikopter die Piste 150m vor dem Flugzeug überquert haben soll. Dabei stützte er sich auch auf die Aussagen des Piloten der Y2. Die SUST ging jedoch in ihrem Bericht von einem Abstand von unter 100m zwischen den beiden Luftfahrzeugen aus. Das Gericht forderte die SUST in der Folge zu einer Stellungnahme auf, worauf diese mit der Begründung, dass die Sicherheitsuntersuchungen rein präventiv und die Fragen nach Schuld und Haftung nicht Gegenstand der Untersuchung seien, verzichtete. Aus diesem Grund haben die absoluten Werte der Abstände juristisch meist keine Relevanz. Auch der vom Gericht beauftragte Gutachter kam zum Schluss, dass nicht hinreichend nachgewiesen werden könne, wie nahe sich die beiden Luftfahrzeuge tatsächlich gekommen sind. Gemäss Bundesstrafgericht könne somit eine konkrete Gefährdung von Leib und Leben nicht nachgewiesen werden.

Ferner hält das Bundesstrafgericht fest, dass auch der Umstand, dass der FISO keine freie Sicht auf die Landeplätze der Helikopter hatte, zum Zwischenfall beigetragen habe. Zudem seien der FISO und der Pilot der Y2 davon ausgegangen, dass der Helikopter das Flugzeug hinter letzterem kreuzen würde, ohne sich dies vom Piloten der X1 bestätigen zu lassen. Für eine Verwirrung des A habe möglicherweise auch das mehrmalige Intervenieren des FISO bezüglich der Abflugroute kurz vor dem Start gesorgt. Bei der Kausalitätsprüfung des Bundesstrafgerichts kam aus diesen Gründen die Frage auf, ob diese Faktoren nicht derart schwer wiegen, dass das sorgfaltswidrige Verhalten des A in den Hintergrund treten würde. Die Frage könne jedoch offen gelassen werden, da bereits eine konkrete Gefährdung verneint worden sei. A wurde daher freigesprochen. Das Urteil ist rechtskräftig.