

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



Geschäftsnummer: CA.2020.6

## **Urteil vom 18. Januar 2021**

### **Berufungskammer**

---

Besetzung

Richter Olivier Thormann, Vorsitzender,  
Andrea Blum und Petra Venetz,  
Gerichtsschreiber Sandro Clausen

---

Parteien

**BUNDESANWALTSCHAFT**, vertreten durch Staatsanwalt  
des Bundes Carlo Bulletti,

Berufungsführerin und Anschlussberufungsgegnerin

**B.**,

Privatklägerschaft

**gegen**

**A.**, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Daniel Ri-  
ner,

Berufungsgegner und Anschlussberufungsführer

---

Gegenstand

Fahrlässige Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB)  
und fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs  
(Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB)

Berufung (teilweise) vom 11. März 2020 und An-  
schlussberufung (vollumfänglich) vom 1. September

2020 gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020

**Sachverhalt:**

**A. Prozessgeschichte und erstinstanzliches Urteil**

**A.1** Am 25. August 2017 ereignete sich auf dem Landeplatz Neufallenbach in Wolfenschiessen ein Gleitschirmunfall. A. (nachfolgend Beschuldigter) führte anlässlich seines Prüfungsfluges im Rahmen seiner Ausbildung zum Biplace-Gleitschirmpiloten einen Tandem-Flug durch, bei dem er B. (nachfolgend Privatkläger) als Passagier mitnahm. Während des Landeanfluges stürzte der Gleitschirm ab und Pilot und Passagier prallten auf den Boden, wobei sich der Privatkläger mehrere Verletzungen zuzog. Der Privatkläger stellte am 20. November 2017 Strafantrag gegen den Beschuldigten wegen fahrlässiger Körperverletzung und konstituierte sich gleichzeitig als Privatkläger (BA pag. 15.01.0002). Am 4. Mai 2018 eröffnete die Staatsanwaltschaft Nidwalden eine Strafuntersuchung gegen den Beschuldigten wegen fahrlässiger Körperverletzung (BA pag. 01.01.0001). Am 23. November 2018 erliess die Staatsanwaltschaft Nidwalden einen Strafbefehl gegen den Beschuldigten und bestrafte ihn wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB mit einer bedingten Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je Fr. 125.– und einer Busse von Fr. 600.– (BA pag. 03.01.0001 ff.). Gegen den Strafbefehl erhob der Beschuldigte Einsprache und machte unter anderem geltend, die Staatsanwaltschaft Nidwalden sei zur Strafuntersuchung nicht zuständig gewesen (BA pag. 03.01.0007 und BA pag. 03.01.0009 ff.).

**A.2** Am 19. Dezember 2018 unterbreitete die Staatsanwaltschaft Nidwalden der Bundesanwaltschaft eine Anfrage betreffend sachliche Zuständigkeit (BA pag. 02.01.0001), woraufhin die Bundesanwaltschaft das Verfahren in Bundeskompetenz weiterführte (BA pag. 02.01.0002). Mit Verfügung vom 4. März 2019 dehnte die Bundesanwaltschaft das Verfahren gegen den Beschuldigten auf den Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB aus (BA pag. 01.01.0002). Am 5. April 2019 sprach die Bundesanwaltschaft den Beschuldigten wegen fahrlässiger Körperverletzung gemäss Art. 125 StGB und wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB schuldig und verurteilte ihn zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je Fr. 125.–, unter Aufschub des Strafvollzuges und Ansetzung einer Probezeit von 3 Jahren, sowie mit einer Busse von Fr. 1'500.– (BA pag. 03.01.015 ff.). Der Beschuldigte erhob am 23. April 2019 Einsprache gegen den Strafbefehl (BA pag. 03.01.0019 ff.). Mit Strafbefehl vom 2. Oktober 2019 erklärte die Bundesanwaltschaft den Beschuldigten wiederum der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 2 Satz 1 StGB für schuldig und bestrafte ihn mit einer bedingten Geldstrafe von 60 Tages-

sätzen zu je Fr. 120.– und einer Busse von Fr. 1'500.-- (BA pag. 03.01.0022 ff.). Dagegen liess der Beschuldigte mit Eingabe vom 8. Oktober 2019 wiederum Einsprache erheben (BA pag. 03.01.0025).

**A.3** Die Bundesanwaltschaft hielt am Strafbefehl fest und überwies diesen am 31. Oktober 2019 als Anklageschrift an die Strafkammer des Bundesstrafgerichts zur Durchführung eines ordentlichen Verfahrens (TPG pag. 2.100.001). Die Vorinstanz liess von Amtes wegen ein Gutachten zu relevanten Fragen zum Gleitschirmfliegen einholen, das am 5. Februar 2020 von D., Experte des E.-Verbandes, erstattet wurde (TPF pag. 2.264.1.021 ff.). Für die Hauptverhandlung wurde zudem die Einvernahme von C. als Zeuge angeordnet (TPF pag. 2.361.001 f.). Der Privatkläger liess aktuelle Arztberichte einreichen (TPF pag. 2.551.002 ff.). Im Übrigen stellten die Verfahrensbeteiligten keine Beweisanträge (TPF pag. 2.510.001; TPF pag. 2.521.001)

**A.4** Am 6. März 2020 fand die Hauptverhandlung vor der Strafkammer statt, an welcher der Beschuldigte und sein Verteidiger teilnahmen (TPF pag. 2.720.002). Sowohl Bundesanwaltschaft als auch Privatklägerschaft hatten auf eine Teilnahme verzichtet (TPF pag. 2.100.002; TPF pag. 2.551.001). Im Rahmen des Beweisverfahrens erfolgte die Befragung des Beschuldigten und die Zeugeneinvernahme von C. (TPF pag. 2.720.003 f.; TPF pag. 2.731.001 ff.; TPF pag. 2.761.001 ff.). Daraufhin erfolgte die Erstattung der Parteivorträge und des Schlusswortes des Beschuldigten (TPF pag. 2.720.004 ff.).

**A.5** Im Anschluss an die Hauptverhandlung fällte die Strafkammer (Einzelrichter) das nachfolgende Urteil, welches dem Beschuldigten mündlich eröffnet und summarisch begründet wurde (TPF pag. 2.930.001 f.):

- «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.»

Das Urteilsdispositiv wurde dem Beschuldigten anlässlich der Hauptverhandlung vom 6. März 2020 ausgehändigt (TPF pag. 2.720.006) sowie der Bundesanwaltschaft und dem Privatkläger postalisch zugestellt (TPF pag. 2.930.005; TPF pag. 2.930.006). Mit Eingabe vom 11. März 2020 ersuchte der Beschuldigte um schriftliche Begründung des Urteils (TPF pag. 2.521.012). Ebenfalls mit Eingabe vom 11. März 2020 meldete die Bundesanwaltschaft Berufung an (TPF pag. 2.940.001). Das vollständig begründete Urteil wurde am 28. Juli 2020 versandt und von der Bundesanwaltschaft am 30. Juli 2020 in Empfang genommen (CAR pag. 1.100.044).

## **B. Verfahren vor der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts**

**B.1** Gegen das im Dispositiv am 10. März 2020 schriftlich eröffnete Urteil der Strafkammer meldete die Bundesanwaltschaft mit Eingabe vom 11. März 2020 Berufung an (TPF pag. 2.940.001). In ihrer Berufungserklärung vom 14. August 2020 stellte die Bundesanwaltschaft den Antrag, der Beschuldigte sei zusätzlich der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 StGB schuldig zu sprechen, im Übrigen sei das erstinstanzliche Urteil zu bestätigen (CAR pag. 1.100.046 ff.).

**B.2** Mit Schreiben vom 18. August 2020 wurde dem Beschuldigten und dem Privatkläger je ein Exemplar der Berufungserklärung zugestellt, um gegebenenfalls Anschlussberufung zu erheben oder ein Nichteintreten auf die Berufung zu beantragen. Gleichzeitig wurde den Parteien Gelegenheit gegeben, zur Durchführung eines schriftlichen Verfahrens Stellung zu nehmen (CAR pag. 2.100.001). Die Bundesanwaltschaft und der Beschuldigte erklärten sich mit der Durchführung des schriftlichen Verfahrens einverstanden (CAR pag. 2.100.003; vgl. auch CAR pag. 1.100.048; CAR pag. 2.100.005). Mit Eingabe vom 1. September 2020 liess der Beschuldigte Anschlussberufung erheben und die Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils sowie seine vollumfängliche Freisprechung beantragen (CAR pag. 2.100.004). Der Privatkläger liess sich nicht vernehmen.

**B.3** Mit Verfügung vom 21. September 2020 ordnete die Verfahrensleitung das schriftliche Verfahren an. Zugleich wurde der Bundesanwaltschaft Frist zur Begründung der Berufung sowie dem Beschuldigten Frist zur Begründung der Anschlussberufung angesetzt (CAR pag. 2.100.006 f.). Mit Eingabe vom 12. Oktober 2020 erklärte die Bundesanwaltschaft hinsichtlich der Anschlussberufung ihren Verzicht auf die Beantragung des Nichteintretens (CAR pag. 2.100.008).

**B.4** Mit Berufungsbegründung vom 15. Oktober 2020 stellte die Bundesanwaltschaft folgende Anträge (CAR pag. 2.100.11):

- «1. *A. sei unter Gutheissung der Berufung der fahrlässigen Körperverletzung (Art. 125 Abs. 1 StGB) und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB) schuldig zu sprechen (Ziff. 1 des Dispositivs).*
2. *Im Übrigen sei das Urteil vom 6. März 2020 (SK.2019.67) zu bestätigen.*
3. *Die weiteren Verfügungen seien von Amtes wegen zu treffen.»*

**B.5** Mit Anschlussberufungsbegründung vom 16. Oktober 2020 stellte der Beschuldigte folgende Anträge (CAR pag. 2.100.013):

- «1. *Es sei das Urteil des Bundesstrafgerichts vom 6. März 2020 aufzuheben und es sei Herr A. von Schuld und Strafe kostenlos freizusprechen.*
2. *Unter o/e Kostenfolgen. Es seien dem Anschlussberufungskläger für die Verfahren vor dem Bundesstrafgericht und der Berufungskammer Parteientschädigungen gemäss der bereits eingereichten und der mit der vorliegenden Begründung eingereichten Honorarnoten jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer zuzusprechen.»*

**B.6** Mit Verfügung vom 3. Dezember 2020 wurde dem Beschuldigten und dem Privatkläger Gelegenheit zur Stellungnahme zur Berufungsbegründung sowie der Bundesanwaltschaft Gelegenheit zur Stellungnahme zur Anschlussberufungsbegründung eingeräumt. Der Vorinstanz schliesslich wurde es freigestellt, eine Stellungnahme zur Berufung und Anschlussberufung einzureichen (CAR pag. 2.100.028 f.). Die Bundesanwaltschaft verzichtete mit Eingabe vom 16. Dezember 2020 auf eine Stellungnahme zur Begründung der Anschlussberufung (CAR pag. 2.100.030). Der Beschuldigte nahm mit Eingabe vom 18. Dezember 2020 Stellung zur Berufungsbegründung der Bundesanwaltschaft (CAR pag. 2.100.031 f.). Privatkläger und Vorinstanz liessen sich nicht vernehmen. Die Eingaben von Bundesanwaltschaft und Beschuldigtem wurden abschliessend zur Kenntnisnahme mitgeteilt (CAR pag. 2.100.033).

## **Die Berufungskammer erwägt:**

### **I. Formelle Erwägungen**

#### **1. Eintreten / Fristen**

Die Berufung der Bundesanwaltschaft ist formgemäss und unter Fristwahrung angemeldet und erklärt worden (Art. 399 Abs. 1-3 StPO). Auch die Anschlussberufung des Beschuldigten erfolgte fristgerecht (vgl. Art. 399 Abs. 1-3 StPO). Die Berufung und die Anschlussberufung richten sich gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020, mit dem das Verfahren ganz abgeschlossen wurde (vgl. Art. 398 Abs. 1 StPO). Mit diesem Urteil wurde der Beschuldigte der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig befunden, vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs hingegen freigesprochen (TPF pag. 2.930.034). Gemäss Art. 381 Abs. 1 StPO kann die Staatsanwaltschaft ein Rechtsmittel zugunsten oder zuungunsten der beschuldigten oder verurteilten Person ergreifen. Die Rechtsmittellegitimation der Staatsanwaltschaft ist – im Unterschied zu derjenigen der privaten Parteien – nicht an den Nachweis eines rechtlich geschützten Interesses gebunden, sondern leitet sich direkt aus dem staatlichen Strafanspruch ab, den sie zu vertreten hat (Urteil des Bundesgerichts 6B\_85/2017 vom 16. Oktober 2017 E. 1; BGE 134 IV 36 E. 1.4.3; vgl. OBERHÖLZER, Grundzüge des Strafprozessrechts, 4. Aufl. 2020, N. 2035). Insofern liegt bei der Staatsanwaltschaft immer eine Beschwerde vor, wenn der Verdacht besteht, ein Entscheid verletze materielles oder formelles Strafrecht (LIEBER, in: Donatsch/Hansjakob/Lieber (Hrsg.), Kommentar zur Schweizerischen Strafprozessordnung, 2. Aufl., 2014, Art. 381 StPO N. 2). Damit ist die Bundesanwaltschaft ohne Weiteres auch zur Berufungsführung legitimiert, wenn sie das Rechtsmittel – wie vorliegend (vgl. CAR pag. 1.100.047) – ausdrücklich auf den Schuldpunkt beschränkt, ohne gleichzeitig eine höhere Sanktion zu beantragen. Der Beschuldigte ist durch die teilweise Verurteilung im vorinstanzlichen Entscheid beschwert und hat ein rechtlich geschütztes Interesse an deren anschlussberufungsweise beantragten Aufhebung. Die übrigen Eintretensvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass, womit auf die Berufung und die Anschlussberufung einzutreten ist.

#### **2. Schriftliches Verfahren**

2.1 Das Berufungsverfahren ist grundsätzlich mündlich (Art. 405 StPO). Die Voraussetzungen zur Durchführung schriftlicher Berufungsverfahren, die nach

dem Bestreben des Gesetzgebers die Ausnahme bleiben sollen, sind abschliessend in Art. 406 StPO geregelt (BGE 139 IV 290 E. 1.1 mit Hinweisen). Gemäss Art. 406 Abs. 1 lit. a StPO kann das Berufungsgericht die Berufung unter anderem in einem schriftlichen Verfahren behandeln, wenn ausschliesslich Rechtsfragen zu entscheiden sind. Die Bundesanwaltschaft macht geltend, dass der Beschuldigte sich auch der Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig gemacht habe, weil der Privatkläger durch einen Sturz aus acht Metern Höhe in einem Masse gefährdet gewesen sei, welches deutlich über eine einfache Körperverletzung hinausgehe (CAR pag. 1.100.048). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung verlangt, dass die in Art. 237 StGB vorausgesetzte Gefährdung nicht bloss abstrakt besteht, sondern vielmehr eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit des Erfolgesintritts vorliegt (vgl. statt vieler: Urteil des Bundesgerichts 6B\_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2). Ob eine solche konkrete Gefahr im Rechtssinne vorgelegen hat, ist anhand einer Würdigung des Sachverhaltes zu entscheiden. Aufgrund der Einwände der Bundesanwaltschaft hat sich die Berufungskammer sowohl zu Tat- als auch zu Rechtsfragen zu äussern. Dies gilt erst recht, nachdem der Beschuldigte in seiner Anschlussberufung den vorinstanzlichen Schuldspruch wegen fahrlässiger einfacher Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB angefochten hat (CAR pag. 2.100.013). Es ist im Berufungsverfahren somit nicht nur über Rechtsfragen zu entscheiden.

- 2.2 Mit dem Einverständnis der Parteien kann die Verfahrensleitung nach Art. 406 Abs. 2 StPO das schriftliche Verfahren zudem anordnen, wenn die Anwesenheit der beschuldigten Partei nicht erforderlich ist (lit. a) oder Urteile eines Einzelgerichts Gegenstand der Berufung sind (lit. b), wobei es sich dabei nach der neuesten bundesgerichtlichen Rechtsprechung um kumulative Kriterien handelt (Urteil des Bundesgerichts 6B\_973/2019 vom 28. Oktober 2020 E. 2.2.2). Vorliegend sind die Parteien mit der Durchführung eines schriftlichen Verfahrens einverstanden. Zudem erscheint die Anwesenheit des Beschuldigten nicht erforderlich, da dieser sich in der Strafuntersuchung und anlässlich der persönlichen Einvernahme in der vorinstanzlichen Hauptverhandlung zu allen relevanten Sachverhaltsaspekten ausführlich äussern konnte. Die bisherigen Akten bilden ohne Weiteres eine hinreichende Grundlage für eine sachgerechte Entscheidung der Berufungskammer. Es bestand damit keine Veranlassung zur Durchführung einer mündlichen Verhandlung. Die Berufung war daher in Anwendung von Art. 406 Abs. 2 StPO im schriftlichen Verfahren zu behandeln.



### **3. Verfahrensgegenstand und Kognition/Verschlechterungsverbot**

Gemäss Art. 402 StPO hat die Berufung im Umfang der Anfechtung aufschiebende Wirkung und wird die Rechtskraft des angefochtenen Urteils dementsprechend gehemmt. Das Berufungsgericht überprüft somit das erstinstanzliche Urteil – von hier nicht zutreffenden Ausnahmen abgesehen (vgl. Art. 404 Abs. 2 StPO) – nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 StPO). In ihrer Berufungserklärung vom 14. August 2020 teilte die Bundesanwaltschaft mit, dass sich ihre Berufung gegen den vorinstanzlichen Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs richte (CAR pag. 1.100.048). In der Berufungsbegründung beantragt die Bundesanwaltschaft einen entsprechenden Schuldspruch (CAR pag. 2.100.010). Der Beschuldigte hat mit seiner Anschlussberufung einen Freispruch beantragt, weshalb das vorinstanzliche Urteil als vollumfänglich angefochten zu gelten hat. Gemäss Art. 398 Abs. 2 StPO kann das Berufungsgericht das Urteil in allen angefochtenen Punkten umfassend überprüfen. Im Berufungsverfahren ist das vorinstanzliche Urteil demnach als Ganzes zu überprüfen. Nach Art. 391 Abs. 2 StPO darf die Rechtsmittelinstanz Entscheide nicht zum Nachteil der beschuldigten oder verurteilten Person abändern, wenn das Rechtsmittel nur zu deren Gunsten ergriffen worden ist. Gleiches muss gelten, wenn das nicht zu Gunsten des Beschuldigten erhobene Rechtsmittel – wie hier – auf einzelne Teile des angefochtenen Erkenntnisses beschränkt bleibt. Die Bundesanwaltschaft hat die Strafzumessung trotz der Beantragung eines zusätzlichen Schuldspruchs wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs nicht angefochten (vgl. CAR pag. 1.100.048 und CAR pag. 2.100.011: «Aufgrund der gesamten Umstände, [...], verzichtet die Bundesanwaltschaft jedoch, eine Erhöhung der Strafe zu beantragen.»), sondern abgesehen von der Frage des Schuldspruchs ausdrücklich die Bestätigung des vorinstanzlichen Erkenntnisses beantragt (CAR pag. 2.100.011). Daran ändert nichts, dass bei einem zusätzlichen Schuldspruch zwangsläufig eine neue Strafzumessung vorzunehmen wäre. Eine Strafschärfung zulasten des Beschuldigten ist dem Berufungsgericht aufgrund des Verschlechterungsverbots selbst im Falle der Bestätigung des vorinstanzlichen und der Ausfällung des berufungsweise beantragten zusätzlichen Schuldspruchs verwehrt.

## **II. Materielle Erwägungen**

### **1. Anklagevorwurf, vorinstanzliches Urteil und Standpunkte der Verfahrensbeteiligten im Berufungsverfahren**

1.1 Im zur Anklageschrift gewordenen Strafbefehl wird dem Beschuldigten einmal als fahrlässige Körperverletzung nach Art. 125 StGB vorgeworfen, am 25. August 2017 im Rahmen des Übergangs vom Quer- zum Landeanflug den Absturz eines Gleitschirmes verursacht zu haben, bei dem der Privatkläger als Passagier verletzt und in einem Masse gefährdet worden sei, dass die erlittenen Verletzungen überstiegen habe. Im Queranflug soll der Beschuldigte an beiden Bremsleinen ziehend bereits stark abgebremst und dann die Linkskurve eingeleitet haben, um vom Quer- in den Landeanflug zu fliegen, indem er die linke Bremsleine noch stärker gezogen habe. Aufgrund einer zu geringen Geschwindigkeit sei es zu einem Strömungsabriss gekommen, was zum einseitigen Einklappen des Schirms und schliesslich zum Absturz geführt habe. Für den Beschuldigten sei vorhersehbar gewesen, dass sein sorgfaltswidriges Verhalten zu einem Strömungsabriss führen könne, wodurch der Gleitschirm einseitig eingeklappt werde, und dass ein Strömungsabriss in derart geringer Flughöhe nicht mehr rechtzeitig abgefangen werden könne. Entsprechend sei der Unfall und somit auch die Verletzung des Privatklägers vermeidbar gewesen, falls der Beschuldigte die Landung entsprechend seinem Können eingeleitet hätte, nämlich den Gleitschirm weniger stark abgebremst und weniger heftig an der linken Leine gezogen hätte. Hätte der Beschuldigte so gehandelt, hätte er den Gleitschirm in den Landeanflug bringen können, ohne einen Strömungsabriss und den anschliessenden Absturz zu verursachen (TPF pag. 2.100.003 f.). Die Vorinstanz erachtete den Anklagesachverhalt als erstellt und erkannte den Beschuldigten der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 StGB schuldig (TPF pag. 2.930.027). Der Beschuldigte bestreitet den in der Anklageschrift umschriebenen Sachverhalt im Grunde nicht, macht im Berufungsverfahren wie schon vor Vorinstanz jedoch geltend, dass ihm keine strafrechtlich relevante Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden könne (CAR pag. 2.100.027).

1.2.1 Die Anklageschrift wirft dem Beschuldigten zweitens vor, sich auch der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 StGB schuldig gemacht zu haben (TPF pag. 03-01-0023). Die Vorinstanz hat den Beschuldigten ohne ausdrückliche Erwähnung im Urteilsdispositiv von diesem Vorwurf freigesprochen (TPF pag. 2.930.027). Dagegen wehrt sich die Bundesanwaltschaft in ihrer Berufung und beantragt die Schuldigsprechung des Beschuldigten im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 StGB (CAR pag. 1.100.048). Im angefochtenen Entscheid wird zur Begründung ausgeführt, dass die Frage, ob

zwischen der fahrlässigen Körperverletzung nach Art. 125 StGB und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 StGB echte oder unechte Konkurrenz angenommen werde, umstritten sei und davon abhängen, ob die Gefährdung über die Verletzung hinausgehe (TPF pag. 2.930.027 mit Hinweis auf FIOLKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, Art. 237 StGB N. 29 und WEDER, StGB-Kommentar, Schweizerisches Strafgesetzbuch mit V-StGB-MStG und JStG, 20. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 20). Um echte Konkurrenz anzunehmen, müssten – so die Vorinstanz weiter – gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung weitere Personen konkret gefährdet worden sein, wobei eine lediglich abstrakte Gefährdung nicht ausreiche (TPF pag. 2.930.027 unter Hinweis auf 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 würden, werde der Straftatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs durch die fahrlässige Körperverletzung konsumiert (TPF pag. 2.930.027). Fallbezogen hält die Vorinstanz fest, dass durch den Flugfehler des Beschuldigten ausschliesslich der Privatkläger gefährdet und am Körper verletzt worden sei. Weder aus den Befragungen der involvierten Personen noch aus den übrigen Verfahrensakten ergäben sich Anhaltspunkte, wonach weitere Personen gefährdet worden seien. Dementsprechend habe vorliegend einzig eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung zu erfolgen (TPF pag. 2.930.027).

- 1.2.2 Die Anklageschrift führt zum Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs aus, dass der Privatkläger beim fraglichen Absturz in einem Masse gefährdet worden sei, welche die erlittenen Verletzungen übersteige (TPF pag. 2.100.003). Die Bundesanwaltschaft bestreitet nicht, dass das Verhalten des Beschuldigten neben dem Privatkläger keine weiteren Personen gefährdet habe. Im Berufungsverfahren bringt sie hingegen vor, dass gemäss Lehre und Rechtsprechung zwei Fallkonstellationen bestünden, bei welchen zwischen der fahrlässigen Körperverletzung und der Störung des öffentlichen Verkehrs echte Konkurrenz angenommen werde, nämlich wenn nebst der verletzten Person weitere Verkehrsteilnehmer gefährdet würden oder wenn die Gefährdung über die konkrete Verletzung hinausgehe. Die Bundesanwaltschaft schliesst sich dem vorinstanzlichen Entscheid dahingehend an, dass nebst dem Privatkläger keine weiteren Personen gefährdet worden seien. Hingegen wird in der Berufungserklärung beanstandet, dass die Vorinstanz auf die andere Fallkonstellation von echter Konkurrenz nicht eingegangen sei. Mangels diesbezüglichen Ausführungen müsse geschlossen werden, dass die Vorinstanz davon ausgehe, die Gefährdung des Privatklägers sei nicht über eine einfache Körperverletzung hinausgegangen, sondern habe sich in der erlittenen Verletzung erschöpft. Dieser Annahme könne nicht gefolgt werden, da

ein Mensch durch einen Sturz aus acht Metern Höhe in einem Masse gefährdet werde, das deutlich über eine einfache Körperverletzung hinausgehe. Aufgrund des Vorliegens echter Konkurrenz sei der Beschuldigte nebst der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB auch wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB schuldig zu sprechen (CAR pag. 1.100.048; CAR pag. 2.100.010). Der Beschuldigte macht geltend, sich nicht der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs schuldig gemacht zu haben (CAR pag. 2.100.031 f.).

## **2. Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung (Art. 125 StGB)**

### **2.1 Rechtliche Ausführungen**

Wer fahrlässig einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schädigt, wird, auf Antrag, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft (Art. 125 Abs. 1 StGB). Fahrlässig handelt, wer die Folgen 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). Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung setzt zunächst eine Tathandlung, einen Taterfolg und die natürliche Kausalität zwischen Tathandlung und Taterfolg voraus. Die Tathandlung beinhaltet sodann typischerweise die Verletzung einer Sorgfaltpflicht, wobei der Taterfolg für den Täter vorhersehbar sein musste. Das Verhalten des Täters braucht daher nicht die einzige oder unmittelbare Ursache der Schädigung zu sein. Unerheblich ist dagegen, ob der Täter bedacht hat oder hätte bedenken können und sollen, dass sich die Ereignisse gerade so zutragen werden, wie sie sich konkret abgespielt haben (BGE 130 IV 7 E. 3.2 und Urteil des Bundesgerichts 6B\_604/2012 vom 16. Januar 2014 E. 4.3.2). Damit der Eintritt des Taterfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blosser Vorhersehbarkeit aber nicht. Weitere Voraussetzung ist vielmehr, dass der Taterfolg auch vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und – aufgrund aller im Zeitpunkt ex post bekannten Umstände – geprüft, ob der Taterfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Einen Fahrlässigkeitsvorwurf trifft denjenigen, der «nach seinen persönlichen Verhältnissen» imstande gewesen wäre, mit grösserer Sorgfalt vorzugehen, als er es getan hat (Urteil des Bundesgerichts 6B\_1031/2016 vom 23. März 2017 E. 6.1). 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 133 IV 158 E. 5.1; BGE 130 IV 7 E. 3.2; BGE 127 IV 62 E. 2d). Wo besondere, der

Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, richtet sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 135 IV 56 E.2.1 und Urteil des Bundesgerichts 6B\_509/2010 vom 14. März 2011, E. 3.3.2).

## **2.2 Erstellung des Anklagesachverhalts**

### **2.2.1 Beweisgrundsätze**

Das Gericht legt seinem Urteil denjenigen Sachverhalt zugrunde, den es nach seiner freien, aus der Hauptverhandlung und den Untersuchungsakten geschöpften Überzeugung als verwirklicht erachtet. Das Gericht würdigt die Beweise frei nach seiner aus dem gesamten Verfahren gewonnenen Überzeugung (Art. 10 Abs. 2 StPO). Ist ein Sachverhalt umstritten, ist es die Aufgabe des Gerichts, den Fakten verpflichtet und unter Einbezug aller im Einzelfall relevanten Umstände zu prüfen, ob es sich von einer bestimmten Sachverhaltsdarstellung überzeugt zeigen kann. Das Gericht geht von der für die beschuldigte Person günstigeren Sachlage aus, wenn unüberwindliche Zweifel an der Erfüllung der tatsächlichen Voraussetzungen der angeklagten Tat bestehen (Art. 10 Abs. 3 StPO). Diese Bestimmung kodifiziert den Grundsatz «in dubio pro reo», der ebenso durch Art. 32 Abs. 1 BV und Art. 6 Abs. 2 EMRK gewährleistet ist (BGE 45 IV 156 E. 1.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_335/2020 vom 7. September 2020 E. 2.2). Wenngleich in einem Strafprozess an den Beweis von Täterschaft und Schuld besonders hohe Anforderungen zu stellen sind, hat ein Schuldspruch auch dann zu erfolgen, wenn hinsichtlich der Tatsachenfeststellung keine absolute Sicherheit besteht. Es liegt in der Natur der Sache, dass mit menschlichen Erkenntnismitteln keine absolute Sicherheit in der Beweisführung erreicht werden kann. Überzeugung ist erreicht, wenn vernünftigerweise und nach der Erfahrung des Lebens ein gegenteiliger Sachverhalt keine oder nur eine geringe Wahrscheinlichkeit für sich hat und erhebliche Zweifel demzufolge nicht oder nicht mehr bestehen. Bei der Beweiswürdigung muss sich das Gericht letztlich zu einer subjektiven Gewissheit und Wahrheit durchringen können (BSK StPO I-HOFER, Art. 10 StPO N. 60 f.; Urteile des Bundesgerichts 6P.155/2006 und 6S.363/2006 vom 28. Dezember 2006, E. 4.1; BGE 127 I 38, E. 2a; BGE 120 Ia 31, E. 2d). Die Überzeugung des Gerichts muss freilich auf einem einleuchtenden Schluss beruhen und für den unbefangenen Beobachter nachvollziehbar sein (HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, Schweizerisches Strafprozessrecht, 6. Aufl. 2005, S. 247 Rz. 11).

## **2.2.2 Beweismittel**

Zur Erstellung des Sachverhalts stehen als Beweismittel die Aussagen des Beschuldigten im Vorverfahren (BA pag. 13-01-0001 ff.) und vor Vorinstanz (TPF pag. 2.731.001 ff.), die Aussagen des Privatklägers in der Strafuntersuchung (BA pag. 12-01-0001 ff.), die Aussagen von F. in der Untersuchung (BA pag. 12-02-0001 f.) und die Aussagen von C. im Vorverfahren (BA pag. 12-03-0001 ff.) und anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung (TPF pag. 2.761.001 ff.) sowie das von der Vorinstanz bei D. veranlasste Gutachten (TPF pag. 2.264.1.021 ff.) sowie mehrere medizinische Unterlagen zu den Verletzungen des Privatklägers (BA pag. 11-01-0001 ff.; TPF pag. 2.551.003 ff.) zur Verfügung. Uneingeschränkt verwertbar sind neben den Aussagen des Beschuldigten selber auch die Aussagen von C., nachdem dieser von der Vorinstanz im Beisein des Beschuldigten als Zeuge einvernommen wurde und jenem Gelegenheit zur Stellung von Ergänzungsfragen eingeräumt wurde (TPF pag. 2.761.009). Bezüglich der Würdigung der Aussagen der im Verlauf des Strafverfahrens weiter einvernommenen Personen ist zu berücksichtigen, dass die entsprechenden Befragungen nicht kontradiktorisch erfolgten. Allerdings konnte sich der Beschuldigte zu den Ergebnissen dieser Befragungen äussern und wurde seitens der Verteidigung auch keine Wiederholung der Einvernahmen verlangt. Einwendungen gegen die Verwertung des prozessrechtskonform erhobenen Gutachtens wurden nicht erhoben und solche sind auch nicht ersichtlich. Das Gutachten ist daher ebenfalls beweismittelwertig. Im Berufungsverfahren wurden keine Beweisanträge gestellt. Anlass für Beweisvorkehrungen von Amtes wegen besteht nicht.

## **2.2.3 Beweiswürdigung**

2.2.3.1 In Würdigung der Aussagen des Beschuldigten und des Zeugen C. sowie der gutachterlichen Feststellungen und der übrigen Sachumstände erachtet die Vorinstanz den angeklagten Sachverhalt als vollumfänglich erstellt. In tatsächlicher Hinsicht hält die Vorinstanz zunächst fest, es sei unbestritten, dass der Beschuldigte angesichts der in der Luft verspürten leichten Unruhe den Schirm im Queranflug mit Bremsbewegungen stabilisiert habe und abgebremst geflogen sei. Strittig sei, ob der Beschuldigte in jener Phase der Landevolte noch in angemessenen Tempo unterwegs gewesen sei. Gestützt auf die Zeugenaussagen des damaligen Prüfungsexperten C. geht die Vorinstanz davon aus, dass der Beschuldigte im Queranflug zu sehr bremste, was den einseitigen Strömungsabriss beim Eindrehen in den Endanflug begünstigt habe. Für ein fehlendes Bewusstsein des Beschuldigten bezüglich der Flugeschwindigkeit im Queranflug sprächen 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 sei gemäss Gutachten und den Aussagen des Beschuldigten davon auszugehen, dass der Beschuldigte die Linkskurve mit zusätzlichem Zug an der linken Leine eingeleitet habe. Nach der Einschätzung des Gutachters sei dieser Zug angesichts der Tatsache, dass der Beschuldigte bereits mit viel Bremse unterwegs gewesen sei, zu stark gewesen, weshalb es sehr wenig gebraucht habe, dass der Schirm abreisse. Der Gutachter habe dieses Einlenken durch Zug an der linken Bremse bei bereits zu langsamem Flug als hauptsächliche Erklärung für den Absturz genannt. Hinweise, dass es im Zeitpunkt des Unfalls relevante Luftbewegungen gegeben habe, gäbe es nicht. Es bestünden – so das vorinstanzliche Fazit – nach Würdigung der Beweise keine ernsthaften Zweifel, dass der Beschuldigte bereits im Querflug sehr langsam geflogen sei, sich dessen angesichts der Umstände aber nicht bewusst gewesen sei. Es sei dem Beschuldigten in diesem Moment nicht bewusst gewesen, dass er zu langsam geflogen sei, denn er habe die letzte Linkskurve mit zusätzlichem Zug der linken Bremse eingeleitet, um in den Endanflug einzudrehen. Dadurch habe sich die linke Flügelseite derart verlangsamt, dass dort die Strömung einseitig abzureissen begonnen habe. Der Beschuldigte habe sofort die Bremsen gelöst, als er den Strömungsabriss erkannt habe, doch habe die verbleibende Flughöhe nicht mehr ausgereicht, um den Schirm wieder zu beschleunigen und um einen Absturz zu verhindern. Der Beschuldigte und der Privatkläger als sein Passagier seien deshalb aus ca. 8 Metern unsanft auf dem Boden aufgeschlagen (Urteil SK.2019.67 E. 4.7.1 – 4.7.2 [TPF pag. 2.930.019 ff.]).

- 2.2.3.2 Der Beschuldigte rügt in verschiedener Hinsicht eine unrichtige Feststellung des Sachverhalts und die Verletzung des Grundsatzes «in dubio pro reo» und macht insbesondere geltend, die Vorinstanz gehe zu Unrecht davon aus, die ihm vorgeworfene Sorgfaltspflichtverletzung sei für ihn voraussehbar und damit strafrechtlich relevant gewesen. Soweit den Sachverhalt und nicht die rechtliche Würdigung betreffend, bringt der Beschuldigte im Berufungsverfahren vor, die Vorinstanz sei fälschlicherweise davon ausgegangen, dass er bereits im Queranflug Anzeichen eines bevorstehenden Strömungsabrisses bemerkt habe. Im Queranflug sei er angebremst, aber normal und geradeaus geflogen. In dieser Flugphase sei der Schirm nicht «weich» geworden und der Bremsdruck habe sich nicht so verringert, dass Hinweise auf einen bevorstehenden Strömungsabriss bestanden hätten. Erst als er in den Endanflug habe eindrehen wollen und dazu die linke Bremsleine gezogen habe, sei der Schirm «weich» geworden und in einen Strömungsabriss geraten. Vor der Einleitung der Kurve habe er damit noch keine Anzeichen feststellen können, dass ein Strömungsabriss bevorstehe. Die Vorinstanz stelle bei seiner Sachverhaltsfeststellung auf den chronologischen Wortlaut der Einvernahmeprotokolle

über seine Aussagen ab. Die genaue zeitliche Reihenfolge der Ereignisse könne diesem Protokoll aber nicht entnommen werden. Es sei Fakt, dass der Beschuldigte beide Bremsen sofort gelöst habe, als er gemerkt habe, dass der Schirm «weich» werde (CAR pag. 2.100.014). Weiter hätte die Vorinstanz nach der Auffassung des Beschuldigten zu seinen Gunsten davon ausgehen müssen, dass eine Turbulenz oder eine Windböe unerwartet die Flugeschwindigkeit gegenüber der Umgebungsluft verringert habe, was den Eintritt des Strömungsabrisses verursacht oder zumindest begünstigt habe. Dieser für ihn günstigere Sachverhalt werde von den Experten als «eher unwahrscheinlich», aber nicht als ausgeschlossen oder höchst unwahrscheinlich bezeichnet. Es liege demnach ein typischer Fall einer «in dubio pro reo-Konstellation vor (CAR pag. 2.100.016 ff.).

- 2.2.3.3 Die Anklage geht davon aus, dass sich der Strömungsabriss beim Übergang vom Quer- zum Landeanflug ereignet habe (TPF pag. 2.100.003). Gemäss Anklageschrift soll es zu diesem Strömungsabriss gekommen sein, weil der Beschuldigte bereits im Queranflug stark abgebremst habe und dann die linke Bremsleine noch stärker gezogen habe, um eine Linkskurve einzuleiten und vom Quer- in den Landeanflug zu fliegen (TPF pag. 2.100.004). Auch für die Vorinstanz steht fest, dass der Beschuldigte bereits im Queranflug sehr langsam geflogen sei (CAR pag. 2.930.021). Die Verfahrensbeteiligten gehen darin einig, dass sich der vorliegend zur Diskussion stehende Unfall ereignet hat, weil der vom Beschuldigten gesteuerte Biplace-Gleitschirm in der letzten Linkskurve im Endanflug in einen Strömungsabriss geriet. Für die Ermittlung der Ursache für diesen Strömungsabriss stützte sich die Vorinstanz schwergewichtig auf die Aussagen von C., der für den Unfallflug vom 25. August 2017 Prüfungsexperte war und den Beschuldigten bereits als seinen Flugschüler betreute (TPF pag. 2.761.002 und TPF pag. 2.761.003). Als Zeuge gab C. auf Frage nach der Absturzursache an, nach seiner Beobachtung habe der Beschuldigte beim Eindrehen in den Endanflug eine Bremse zu stark gezogen und so einen einseitigen Strömungsabriss verursacht. Der Beschuldigte habe das sofort bemerkt und die Bremse auch wieder losgelassen (TPF pag. 2.761.005). Die vom Zeugen C. im Verlauf der Strafuntersuchung und des vorinstanzlichen Verfahrens konstant deponierten Aussagen sind klar und nachvollziehbar. Es bestehen keine Zweifel daran, dass es sich bei seinen Ausführungen um eine authentische Schilderung seiner eigenen Wahrnehmungen am Prüfungstag handelt. Dabei ist besonders zu beachten, dass C. als Prüfungsexperte fungierte und seine Aufmerksamkeit und Beobachtungen naturgemäss auf das Flugverhalten des Beschuldigten fokussiert waren. Die Aussagen von C. wirken in der Sache ausserdem zurückhaltend und hinterlassen keineswegs den Eindruck, er habe dem Beschuldigten übermässiges Fehlverhalten ankreiden wollen. Solches wird denn auch vom Beschuldigten zu Recht



nicht geltend macht. Insbesondere war es C. erkennbar ein Anliegen, den dargestellten Flugfehler zu relativieren bzw. als bei Flugschülern häufig vorkommend zu bezeichnen und auf prüfungsbedingte Stressfaktoren zurückzuführen (TPF pag. 2.761.006). Auf die Aussagen von C. kann abgestellt werden.

2.2.3.4 Gestützt auf die ihm zur Verfügung stehenden Akten hat D. als Gutachter den Unfallhergang rekonstruiert. Als wahrscheinlichster Ablauf erschien dem Gutachter, dass der Beschuldigte vor dem Queranflug eher etwas hoch geflogen sei und deshalb mittels beidseitigem Bremseneinsatz seine Gleitleistung verringert habe, um ein Überfliegen des Landekreises zu verhindern. Im Queranflug habe der Beschuldigte eine unruhigere Luft festgestellt, was dazu geführt haben wird, dass er den Schirm stabilisiert habe, indem er seine beiden Bremsen zusätzlich gezogen habe. Es könne aufgrund der angespannten Prüfungssituation und der vollen Konzentration auf den Landekreis vermutet werden, dass dem Beschuldigten in diesem Moment nicht bewusst gewesen sei, zu langsam zu fliegen. Da der Beschuldigte die letzte Linkskurve wie üblich mit zusätzlichem Zug der linken Bremse eingeleitet habe, habe sich die linke Flügelseite so sehr verlangsamt, dass dort die Strömung abzureissen begonnen habe, was sich durch ein «weich werden» der Tragfläche, durch einen schwächer werdenden Bremsdruck und durch Abnahme der Windgeräusche angezeigt habe. Offensichtlich habe der Beschuldigte dies sofort wahrgenommen, habe er doch die Bremsen sofort gelöst, sodass der Schirm durch Vorschiesen und Abtauchen sofort wieder Fahrt aufgenommen habe. Leider habe die noch vorhandene Höhe nicht ausgereicht, um dieses Abfangen ganz abzuschliessen, sodass Passagier und Pilot unsanft auf dem Boden aufgeschlagen hätten (TPF pag. 2.264.1.033 f. und TPF pag. 2.264.1.037 f.). Für die Vorinstanz waren die Ausführungen des Gutachters ein zusätzlicher Hinweis dafür, dass der Beschuldigte bereits im Queranflug sehr langsam geflogen sein müsse. Die gutachterlichen Schlussfolgerungen werden vom Beschuldigten weder als solche noch in der Rezeption durch die Vorinstanz beanstandet. Das Gutachten ist inhaltlich breit abgestützt und in seinen Erkenntnissen schlüssig und plausibel. Die gutachterlichen Folgerungen untermauern den vom Zeugen C. geschilderten Eindruck, wonach der Beschuldigte schon im Queranflug vor der letztlich verhängnisvollen zusätzlichen Bremsung langsam geflogen sei.

2.2.3.5 Die Einwände des Beschuldigten erweisen sich insofern als berechtigt, als dass die in diesem Zusammenhang beanstandete Erwägung im angefochtenen Urteil, wonach der Beschuldigte nach akustischer Wahrnehmung eines «Weichwerdens» des Schirmes bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit hätte erkennen müssen, dass er zu langsam geflogen sei (CAR pag. 2.100.014), in den Akten keine hinreichende Grundlage findet. Es lässt sich nicht erstellen,

dass und inwiefern akustische Auffälligkeiten dem Beschuldigten hätten Anlass sein sollen, die zu geringe Fluggeschwindigkeit zu erkennen. Gegenteilig der Gutachter davon aus, dass der Beschuldigte sich gerade nicht bewusst gewesen sei, zu langsam zu fliegen (TPF pag. 2.264.1.034; so denn auch die Vorinstanz in Erwägung 4.7.2 [TPF pag. 2.264.1.021]). Des Weiteren stellte der Gutachter fest, dass der Beschuldigte unvermittelt reagiert habe, als er aufgrund abnehmender Windgeräusche den beginnenden Abriss der Strömung bemerkt habe (TPF pag. 2.264.1.034). Die Rüge beschlägt indes ohnehin die Frage nach der rechtlichen Qualifikation. Betreffend den Sachverhalt ist demgegenüber vor allem die Tatsache relevant, dass der vom Beschuldigten gesteuerte Gleitschirm bereits mit einer so geringen Geschwindigkeit unterwegs war, dass die durch Abbremsung vor der letzten Kurve vor der Landung reduzierte Geschwindigkeit für die Aufrechterhaltung des Auftriebes nicht mehr ausreichte. Dahingehend lautet schliesslich auch der Anklagevorwurf (vgl. TPF pag. 2.100.004). Der Beschuldigte bringt nichts vor, was in dieser Hinsicht die geschilderten Beobachtungen des Zeugen C. oder die diese bekräftigenden Feststellungen des Gutachters erschüttern könnte. Der Beschuldigte bestreitet nicht, dass er bereits im Queranflug angebremst geflogen sei, und stellt auch nicht in Abrede, die letzte Linkskurve mit zusätzlichem Zug auf der Bremse geflogen zu sein (vgl. CAR pag. 2.100.015). Es ist bei dieser Sachlage nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz zur Überzeugung gelangt, der Beschuldigte sei bereits im Queranflug sehr langsam geflogen. Die Aussagen des Zeugen sowie die gutachterlichen Beurteilungen legen dies ohne Weiteres nahe.

- 2.2.3.6 Daran anknüpfend ist die weitere sachverhaltsbezogene Rüge des Beschuldigten zu behandeln, wonach die Vorinstanz die herrschenden Witterungsverhältnisse als Ursache für den Strömungsabriss nicht hätte ausschliessen dürfen (CAR pag. 2.100.016 f.). Im angefochtenen Urteil wird dieser bereits vor Vorinstanz erhobene Einwand berechtigterweise verworfen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Aussagen des Beschuldigten in diesem Zusammenhang keineswegs konstant sind und eher konstruiert erscheinen. Es fällt namentlich auf, dass der Beschuldigte diese Unfallursache erst im Laufe des Strafverfahrens ins Spiel brachte, als er in der Einvernahme vom 24. August 2018 erklärte, er habe gespürt, dass die Luft unruhig gewesen sei, und habe Bewegungen am Schirm gespürt (BA pag. 13-01-007). Das könne verschiedene Ursachen gehabt haben. Er habe den Schirm wieder stabilisieren können. Als er in den Endanflug habe übergehen wollen, habe er gemerkt, wie der Schirm weich geworden sei und gegen vorne beschleunigt habe. Das Ganze sei sehr überraschend gewesen. Er habe in den Ohren auch gehört, dass der Fahrtwind weniger geworden sei. Dann habe er nach links eingelenkt und dann gemerkt, dass er in der linken Bremse keinen Druck mehr gehabt

habe. Er habe gespürt, dass er links keinen Widerstand mehr gehabt habe, was ein Zeichen für einen Strömungsabriss gewesen sei (BA pag. 13-01-0008). Demgegenüber gab der Beschuldigte in einer ersten protokollarischen Befragung am Unfalltag des 25. August 2017 zur Unfallursache an, er habe vermutlich beim Übergang vom Queranflug in den Landeanflug zu stark eingelenkt. Er habe dann gemerkt, dass der Schirm einknicke, und habe dann wieder die Bremse gelöst, was zur Folge gehabt habe, dass der Schirm gegen vorne abgetaucht sei und sie «praktisch» in einen freien Fall hineingefallen und in der Folge ca. 8 Meter zu Boden gestürzt seien (BA pag. 13-01-0002). In der Einvernahme vom 22. Dezember 2017 bestätigte der Beschuldigte die Richtigkeit dieser Angaben, ohne Korrekturen anzubringen (BA pag. 13-01-0004). Es ist nicht einzusehen, weshalb der Beschuldigte gerade in der dem Unfallereignis zeitlich am nächsten liegenden Befragung unerwartete Luftbewegungen nicht hätte erwähnen sollen, wenn solche aus seiner Sicht tatsächlich den Strömungsabriss bewirkt haben könnten. Das gilt umso mehr, als gemäss dem vom Gutachter beigelegten Auszug aus einem Flughandbuch «massivste Turbulenzen» einen kurzzeitigen Strömungsabriss verursachen können (TPF pag. 2.264.1.041) und die vom Beschuldigten angesprochenen Windböen wohl von einiger Heftigkeit gewesen sein müssten.

2.2.3.7 Auch nach dem übrigen Aktenstand ergeben sich keine gewichtigen Anhaltspunkte dafür, dass aussergewöhnliche Windstösse den absturzverursachenden Strömungsabriss ausgelöst haben könnten. Einerseits weisen die als glaubhaft gewürdigten Aussagen des Zeugen C. – wie gesagt – offenkundig auf einen Flugfehler des Beschuldigten als Ursache des Strömungsabrisse hin. Dass der Privatkläger – wie der Beschuldigte zu bedenken gibt (CAR pag. 2.100.016) – keinen Flugfehler feststellen konnte, vermag daran nichts zu ändern. C. konnte zwar thermische Bedingungen wie einen unerwarteten Windstoss als Unfallursache nicht gänzlich ausschliessen. Der Zeuge gab aber bei der vorinstanzlichen Befragung an, es sei davon auszugehen, dass es eher «ruhig» gewesen sei, weil der Prüfungsflug irgendwann am Vormittag stattgefunden habe (TPF pag. 2.761.005). Weiter führte C. aus, dass gemäss seinem handschriftlichen Protokoll zum Unfalltag «absolut perfekte» Bedingungen geherrscht hätten (TPF pag. 2.761.005; vgl. auch BA pag. 12-03-0001 f.). Der vom Beschuldigten thematisierte Unfallhergang widerspricht zudem den Schlussfolgerungen im eingeholten Gutachten. Zu konzedieren ist, dass gutachterlicherseits eine entsprechende Ursache für den Strömungsabriss nicht ausgeschlossen werden konnte (TPF pag. 2.264.1.035). Diese Ausführungen erfolgten jedoch im Zusammenhang mit der Frage, ob der Beschuldigte die bereits sehr tiefe Fluggeschwindigkeit erkannt habe oder überhaupt hätte erkennen können (vgl. TPF pag. 2.264.1.035). Präzisierender äus-

serte sich der Gutachter bei der Beantwortung der von der Verteidigung gestellten Ergänzungsfrage nach Luftbewegungen, die einen einseitigen Strömungsabriss verursachen oder begünstigen können. Dort führte der Gutachter aus, dass sich Luftbewegungen durch thermische Aufwinde oder zum Beispiel durch Häuser, Bäume oder Geländekanten abgelenkte Luft nicht direkt auf die Umströmungsgeschwindigkeit auswirkten, jedoch dazu führen könnten, dass sich die Position des Piloten zum Schirm verändere. Diese Veränderung führe dann dazu, dass sich der Anstellwinkel der Tragfläche vergrössere, mithin die Nase der Tragfläche gehoben und etwas langsamer werde. Dies wiederum bewirke, dass der Pilot nach vorne pendle und damit den Anstellwinkel erhöhe, was schlussendlich zu einer langsameren Strömungsgeschwindigkeit führe (TPF pag. 2.264.1.045). Aus den weiteren Darlegungen des Gutachters ergibt sich schliesslich, dass die angesprochenen Luftbewegungen an sich nur dann einen Strömungsabriss bewirken können, wenn darauf nicht adäquat reagiert wird. Denn wie die Vorinstanz zutreffend darlegt (TPF pag. 2.930.022), handelt es sich dabei nach Auffassung des Gutachters um einen nicht ungewöhnlichen Vorgang, dem der Pilot mit Freigeben der Bremse begegnen könne, damit der Schirm wieder Fahrt aufnehme (vgl. TPF pag. 2.264.1.045). Von besonderer Relevanz ist schliesslich, dass der Gutachter die Möglichkeit von einen Strömungsabriss verursachenden oder begünstigenden Luftbewegungen ausdrücklich diskutiert hat und sich dennoch nicht zu einer anderen Einschätzung hinsichtlich der Absturzursache veranlasst sah.

#### **2.2.4 Beweisergebnis**

In ihrer Gesamtheit lassen die vorhandenen Beweismittel keinen Raum für eine für den Beschuldigten günstige Deutung des Geschehens. Die Vorinstanz hat eine ausführliche Beweiswürdigung vorgenommen, sich dabei mit den relevanten Aussagen auseinandergesetzt und auch die übrigen Beweismittel in ihre Erwägungen einbezogen. Insbesondere durfte die Vorinstanz die vom Beschuldigten als Auslöser des unfallverursachenden Strömungsabrisse ins Spiel gebrachten Windverhältnisse ohne Verletzung des Beweiswürdigungsgrundsatzes «in dubio pro reo» als Unfallursache ausschliessen. Die bei der gegebenen Beweislage lediglich theoretische Möglichkeit, dass solches geschehen sein könnte, musste und muss nicht als Entlastungsgrund unterstellt werden. Beweismässig ist damit aber auch davon auszugehen, dass die Geschwindigkeit bereits vor Einleitung der letzten Linkskurve vor der Landung so gering gewesen sein musste, dass sie sich durch die zusätzliche Anbremsung während des Kurvenfluges auf ein Mass reduzierte, die den für einen sicheren Flug erforderlichen Auftrieb nicht mehr gewährleistete. Steht in diesem Sinne fest, dass der Beschuldigte jedenfalls zu langsam flog, braucht auf die von der Verteidigung aufgeworfene Frage, ob er

«langsam» oder «sehr langsam» flog (vgl. CAR pag. 2.100.019), nicht mehr eingegangen zu werden. Es ist zusammenfassend vom Anklagesachverhalt auszugehen, soweit er von der Vorinstanz erstellt wurde.

## **2.3 Rechtliche Würdigung**

### **2.3.1 Sorgfaltspflichtverletzung**

2.3.1.1 Es steht unstreitig fest, dass der Privatkläger beim Gleitschirmunfall vom 25. August 2017 eine rechtlich relevante Körperverletzung erlitten hat (TPF pag. 2.930.024). Betreffend den Fahrlässigkeitsvorwurf und zunächst zur Verletzung einer Sorgfaltspflicht erwägt die Vorinstanz, das Mass der bei einem Tandemgleitschirmflug zu beachtenden Sorgfalt ergebe sich aus den gesetzlichen Bestimmungen über die Luftfahrt, den Weisungen des E.-Verbands über die Fähigkeitsprüfung für Gleitschirm-Piloten (Doppelsitzer Stufe 1) vom 1. September 2015, den für die Prüfung ausgehändigten Theorieunterlagen sowie den persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten des Piloten. Art. 5a VLK verweise 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 gelte auch für Hängegleiter. Gemäss Ziffer 31010 SERA dürften Luftfahrzeuge bzw. Gleitschirme nicht in fahrlässig (oder vorsätzlich) riskanter Weise so betrieben werden, dass Menschenleben oder Sachen Dritter gefährdet würden. Da Hängegleiter bzw. Gleitschirme gemäss Art. 6 lit. a i.V.m Art. 1 VLK zu den Luftfahrzeugen zählten, seien für Gleitschirmpiloten nebst der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 20. Mai 2015 auch die Vorschriften der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960 (KdTV) anwendbar. Befinde sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gelte dieser gemäss Art. 3 Abs. 1 KdTV als Kommandant. Er habe nach Art. 6 Abs. 1 KdTV alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren. Der Kommandant sei für die Führung des Luftfahrzeuges namentlich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich. Diese anerkannten Regeln der Luftfahrt würden für die Fähigkeitsprüfung für Gleitschirmpiloten in den Weisungen E.-VERBANDS weiter konkretisiert. Gemäss Ziffer 4.8 Bst. c habe der Landeanflug luvseitig des Landepunktes auf der Seite des Gegenanfluges zu erfolgen, wo der Abbau überschüssiger Höhe in der vom Sachverständigen vorgängig festgelegten Voltendrehrichtung zu erfolgen habe. Nach dem Gegenanflug erfolge eine Kurve, dann der Queranflug, wieder eine Kurve und schliesslich der Endan-

flug. Der Queranflug könne bei mangelnder Höhe entfallen oder bei überschüssiger Höhe durch Kurven von maximal 200° wiederholt werden. Im Endanflug könnten S-Kurven geflogen werden, die maximal 90° von der Endanflugachse abwichen, wobei sie 5 Sekunden vor dem Aufsetzen geradlinig erfolgen müssten. Entsprechend Ziffer 4.8 Bst. d müsse die Landung gegen die Windrichtung und in einem markierten Kreis von 30 Metern Durchmesser einwandfrei gestanden erfolgen (TPF pag. 2.930.024 f.). Die Vorinstanz gelangt zum Schluss, der Beschuldigte habe gegen die vorerwähnten anerkannten Regeln der Luftfahrt verstossen, indem er beim Landeanflug in tiefer Höhe bei bereits zu geringer Geschwindigkeit zu stark an den linken Bremsen gezogen habe (TPF pag. 2.930.026).

- 2.3.1.2 Der Beschuldigte bestreitet weder Anwendbarkeit noch Inhalt der für die Gleitschirmfliegerei massgeblichen Verhaltensanweisungen. Er macht aber geltend, keine Sorgfaltspflichten verletzt zu haben (CAR pag. 2.100.027). Gemäss erstelltem Sachverhalt flog der Beschuldigte bereits im Queranflug zu langsam; dabei handelte es sich um die eigentliche Unfallursache. Entscheidend wirkt sich in rechtlicher Sache aus, dass vom Beschuldigten eine adäquate Einschätzung der Fluggeschwindigkeit erwartet werden konnte und musste. Wie der beigezogene Gutachter festhielt, ist das Erfliegen des sicheren Geschwindigkeitsbereichs und die Problematik der Minimalfluggeschwindigkeit in der Ausbildung sowohl zum Solopiloten als auch zum Tandempiloten Gegenstand theoretischer und praktischer Schulung (TPF pag. 2.264.1.038). Der Beschuldigte anerkennt im Berufungsverfahren, dass die Problematik eines Strömungsabrisses jedem Piloten eines Flächen-Fluggeräts bekannt und bewusst sei (CAR pag. 2.100.023). Demnach wusste der Beschuldigte auch, dass eine zu geringe Fluggeschwindigkeit die Gefahr eines Strömungsabrisses erhöht. So gab der Beschuldigte an, die Gefahr eines Strömungsabrisses bei der Landung sei einem Piloten bewusst und immer präsent (BA pag. 13-01-0022). Von daher gesehen befand sich der Beschuldigte beim fraglichen Gleitschirmflug nicht in einer aussergewöhnlichen Lage, die ihn als Piloten von vornherein überbeanspruchten. Es ist weder festgestellt noch auch nur geltend gemacht, dass der kritische Geschwindigkeitsverlust schlechthin nicht realisierbar gewesen wäre. Dass der Beschuldigte mit seinen tatsächlichen Kenntnissen und Fähigkeiten in der konkreten Flugsituation womöglich überfordert war, bedeutet nicht, dass ihm keine Sorgfaltspflichtverletzung angelastet werden könnte. Es mag richtig sein, dass einem diese Fähigkeiten – um in der Wortwahl der Verteidigung zu sprechen (CAR pag. 2.100.022) – nicht «in die Wiege gelegt» werden. Von einem zu einem Prüfungsflug antretenden Kandidaten müssen indessen die minimalen Fähigkeiten zur Risikoeinschätzung und Risikobeherrschung verlangt werden. Unbehelflich ist daher der Hinweis der Verteidigung, dass der Beschuldigte vor dem Prüfungsflug die für die

Zulassung zur Prüfung minimal vorausgesetzte Anzahl Flugstunden absolviert habe (CAR pag. 2.100.023). Entgegen einem weiteren Einwand der Verteidigung (vgl. CAR pag. 2.100.022) könnte es den Beschuldigten selbst dann nicht entlasten, wenn durch die vom Prüfungsexperte vorgenommen Beurteilung einer Prüfung als «nicht bestanden» tatsächlich erwiesen wäre, dass ein Prüfungskandidat den Prüfungsstoff noch nicht genügend beherrsche. Es kann sich nicht auf einen mangelnden Ausbildungsstand oder Erfahrungshorizont berufen, wer sich auf eine Tätigkeit einlässt, die bekanntermassen besondere Kenntnisse und Fähigkeiten erfordert (vgl. NIGGLI/MAEDER, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, Art. 12 StGB N. 102). Es wäre dem Beschuldigten unbenommen gewesen, seine pilotischen Fähigkeiten durch weitere Übungsflüge zu verifizieren und gegebenenfalls zu vertiefen. Der vom Beschuldigten verschiedentlich vorgebrachte Einwand, er habe es einfach «nicht besser gekonnt» (vgl. etwa CAR pag. 2.100.024), geht insofern an der Sache vorbei. Der wiederholte Hinweis auf eine gewisse Prüfungsnervosität schliesslich (vgl. etwa CAR pag. 2.100.026) spricht nicht gegen die Annahme einer Sorgfaltswidrigkeit, sondern beeinflusst allenfalls das Mass der Vorwerfbarkeit derselben. Inwiefern der Umstand, dass dem Privatkläger als Passagier bewusst gewesen sei, dass er mit einem Flugschüler auf einem Prüfungsflug mitfliege und dieser wenig Erfahrung auf Tandemgeräten habe (CAR pag. 2.100.026), die Sache des Beschuldigten in einem günstigeren Licht erscheinen liesse, ist nicht zu erkennen. Daraus gewisse Abstriche bezüglich der Sorgfaltsanforderungen ableiten zu wollen, erscheint angesichts der schwerwiegenden Folgen des Unfalls für den Privatkläger nicht angebracht.

- 2.3.1.3 Ist die Sorgfaltspflichtverletzung des Beschuldigten darin begründet, dass er die vor dem Landeanflug tatsächlich geflogene Geschwindigkeit falsch eingeschätzt und in der Folge zusätzlich angebremst hat, braucht dem Beschuldigten entgegen seinem Dafürhalten (CAR pag. 2.100.024) nicht nachgewiesen zu werden, er sei sich im Klaren darüber gewesen, im Queranflug im untersten Geschwindigkeitsbereich geflogen zu sein. Der rechtlich bedeutsame Vorwurf lautet nicht dahingehend, er sei sich über die geflogene Geschwindigkeit nicht im Klaren gewesen, weshalb darüber kein Beweis geführt werden muss. Ausschlaggebend ist, dass der Beschuldigte sich in Beachtung der erforderlichen Sorgfalt über die geflogene Geschwindigkeit hätte im Klaren sein müssen und entsprechend auf ein zusätzliches Betätigen der Bremse hätte verzichten müssen. In diesem Zusammenhang macht die Verteidigung unter Hinweis auf bundesgerichtliche Rechtsprechung und die Kommentarliteratur schliesslich geltend, das Vorliegen einer Sorgfaltspflichtverletzung sei zu verneinen, weil der Beschuldigte durch sein Flugmanöver kein unerlaubtes Risiko geschaffen habe (CAR pag. 2.100.024 f.). Der Einwand erweist sich als unbegründet.

Denn die Schaffung eines solchen «unerlaubten» Risikos, welches das Handlungsunrecht fahrlässigen Verhaltens begründet, beurteilt sich nach der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt und damit in erster Linie nach den je geltenden Sorgfaltsanforderungen (vgl. NIGGLI/MAEDER, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, Art. 12 StGB N. 98). Dabei kann im Bereich der Gleitschirmfliegerei wiederum auf die gemäss dem E.-Verband anerkannten Verhaltensregeln abgestellt werden. Danach hat ein Gleitschirmpilot jederzeit darauf zu achten, die Mindestfluggeschwindigkeit nicht zu unterschreiten, um keinen Strömungsabriss zu provozieren. Es ergibt sich einerseits, dass der Fluggeschwindigkeit erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken ist. Andererseits ist offenkundig, dass mit der Unterschreitung der Mindestgeschwindigkeit eine zusätzliche Gefahr für die Flugsicherheit verbunden ist. Vor diesem und dem weiteren Hintergrund, dass die Verursachung eines Strömungsabrisse nach den Prüfungsrichtlinien des einschlägigen Sportverbandes mit dem Nichtbestehen der Prüfung sanktioniert wird, kann nicht in Frage gestellt werden, dass der Beschuldigte mit dem fehlbaren Flugmanöver ein letztlich «unerlaubtes» Risiko geschaffen hat. Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat (TPF pag. 2.930.025 f.), wurde das Flugverhalten des Beschuldigten von Gutachter und Prüfungsexperten übereinstimmend als «gefährlich» eingestuft. Dass dem nicht so sei, wird vom Beschuldigten nicht behauptet. Für die Verwirklichung der dem von ihm geschaffenen Risiko zurechenbaren Gefahren hat der Beschuldigte strafrechtlich einzustehen. Daran ändert nichts, dass der Gleitschirmsport von seiner Natur her stets gewisse Restrisiken birgt und nie völlig gefahrenfrei ausgeübt werden kann. Nach den vorstehenden Erwägungen ist ein pflichtwidriges Verhalten des Beschuldigten zu bejahen. Der Beschuldigte hat sich eine Sorgfaltspflichtverletzung im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB vorwerfen zu lassen.

## **2.3.2 Vorhersehbarkeit**

2.3.2.1 Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung bildet die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Zunächst ist daher zu fragen, ob der Täter die Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen bzw. erkennen können und müssen. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. 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 Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden des Opfers bzw. eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursache hinzutreten, mit denen



schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinliche und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten des Beschuldigten in den Hintergrund drängen (BGE 135 IV 56 E. 2.1; BGE 134 IV 193 E. 7.3, jeweils mit Hinweisen). Die Vorhersehbarkeit des Erfolgs (vorliegend Verletzungserfolg) bildet nach dem Massstab der Adäquanz ein weiteres Kardinalkriterium zur Bejahung einer fahrlässigen Tatbegehung.

- 2.3.2.2 Die Vorinstanz prüft, ob der Beschuldigte habe voraussehen können, dass er während der Landung mit zu geringer Geschwindigkeit geflogen sei und somit fälschlicherweise erneut die linke Bremse betätigt und dadurch den Absturz provoziert habe (TPF pag. 2.930.026). Dazu führt sie aus, dem Beschuldigten sei aufgrund der Prüfungssituation und des damit verbundenen Prüfungsstresses und der Nervosität während des Landeanfluges ein Manövrierfehler unterlaufen. Der Beschuldigte habe sich zu stark auf eine korrekte Landung im Landekreis konzentriert und deswegen den Geschwindigkeitsverlust nicht bemerkt. Von Bedeutung sei, dass der Beschuldigte zum Unfallzeitpunkt bereits 200 Soloflüge und 39 «Biplane»-Flüge absolviert habe. Ihm sei daher das Phänomen der zu langsamen Strömungsgeschwindigkeit bekannt gewesen 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 sei jedoch nicht derart bedeutend, dass er das Fehlverhalten des Beschuldigten in den Hintergrund drängen könnte. Ebenso hätte der Beschuldigte wissen und erkennen müssen, dass er den Schirm zusätzlich verlangsamen würde, wenn er die linke Bremse ziehe. Folglich sei es für den Beschuldigten vorhersehbar gewesen, dass eine falsche Einschätzung seiner Geschwindigkeit in Kombination mit dem erwähnten Manövrierfehler zu einem (einseitigen) Strömungsabriss führen könne (TPF pag. 2.930.026).
- 2.3.2.3 Diese Erwägungen und insbesondere die daraus gezogene Schlussfolgerung, wonach die dem Beschuldigten vorwerfbare Sorgfaltspflichtverletzung für ihn voraussehbar gewesen sei (TPF pag. 2.930.026), sind stellenweise missverständlich. Das Element der Vorhersehbarkeit bezieht sich nicht auf die Sorgfaltspflichtverletzung als solche, sondern auf die durch diese selbst ausgelösten und letztlich zum tatbestandsmässigen Erfolg führenden Kausalverläufe. So kann die nach Ansicht der Vorinstanz beim Beschuldigten noch nicht in ausgeprägtem Masse vorhandene Erfahrung nicht zu einer Unterbrechung des Kausalverlaufs führen, sondern allenfalls das Mass der vom Beschuldigten zu erwartenden Vorsicht bestimmen. Wie schon dargelegt, rechtfertigen der Ausbildungs- und Erfahrungsstand des Beschuldigten die Annahme eines

nicht sorgfaltswidrigen Verhaltens nicht. Dem bereits unter dem Gesichtspunkt der Sorgfaltspflichtverletzung Gesagten (vgl. Erwägung II./2.3.1.2 hiervor) ist diesbezüglich nichts beizufügen. Die Vorinstanz trifft sodann den eigentlichen Kern der Frage nach der Vorhersehbarkeit, wenn sie darlegt, es sei für den Beschuldigten vorhersehbar gewesen, dass eine falsche Einschätzung der Geschwindigkeit zusammen mit dem ihm unterlaufenen Manövrierfehler zu einem (einseitigen) Strömungsabriss führen könne (TPF pag. 2.930.026). In diesen Erwägungen sind entgegen dem Einwand der Verteidigung (CAR pag. 2.100.024) weder ein Widerspruch noch eine Inkonsistenz zu erblicken. Der Fahrlässigkeitsvorwurf selber liegt gerade in der falschen Einschätzung der Geschwindigkeit, die naturgemäss unbewusst war. Wäre dem Beschuldigten bewusst gewesen, dass er zu langsam geflogen ist, wäre der strafrechtliche Vorwurf ein schwerwiegenderer. Die aerodynamischen Zusammenhänge zwischen der Geschwindigkeit und der auf das Fluggerät wirkenden Auftriebe wurden dem Beschuldigten im Rahmen seiner Ausbildung hinreichend vermittelt und waren ihm eigenem Bekunden nach auch bekannt. Für den Beschuldigten war daher voraussehbar, dass das Unterschreiten der Minimalfluggeschwindigkeit zu einem Ausfall der Auftriebskräfte und damit zu einem Strömungsabriss führen kann. Für den Beschuldigten war ebenfalls voraussehbar, dass ein Strömungsabriss gerade in Bodennähe allenfalls nicht mehr ausgeglichen werden und in der Folge nahezu unweigerlich den Absturz des Gleitschirms verursachen kann. Schliesslich hätte der Beschuldigte eine Gefährdung oder Verletzung der Rechtsgüter des Privatklägers auch erkennen können und müssen. Der Gleitschirmsport zeichnet sich gerade durch eine auf die Fallhöhe zurückzuführende Anfälligkeit für erhebliche Schädigungen aus. Es gehört zum Allgemeinwissen, dass ein ungebremster Sturz aus einigen Metern Höhe Verletzungen verursachen kann, die mindestens den Schweregrad einer einfachen Körperverletzung erreichen. Das Verhalten des Beschuldigten war demnach geeignet, einen Erfolg wie den vorliegend eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die aufgezeigten Wirkungszusammenhänge und Geschehensabläufe waren für den Beschuldigten mindestens in den groben Zügen voraussehbar. Mit Recht hat die Vorinstanz das Kriterium der Vorhersehbarkeit im Ergebnis bejaht.

### **2.3.3 Vermeidbarkeit**

2.3.3.1 Die letzte Voraussetzung einer strafrechtlichen Fahrlässigkeitshaftung bildet das Kriterium der Vermeidbarkeit. 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 tatbeständliche 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\_611/2011 vom 31. Januar 2012 E. 3.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 3.3.1). Die Vorinstanz bejaht die Frage, ob der eingetretene Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Beschuldigten vermeidbar gewesen wäre. Der Beschuldigte – so führt die Vorinstanz dazu aus – hätte die letzte Linkskurve durch das Einlösen der rechten Bremse einleiten können, anstatt zusätzlich an der linken Bremse zu ziehen. Alternativ hätte der Beschuldigte auch bereits vor der Kurve durch ein leichtes Lösen der Bremsen wieder beschleunigen können. Mit beiden Handlungsalternativen hätte der Unfall bzw. Absturz vermieden werden können (TPF pag. 2.930.026 f.).

- 2.3.3.2 Bei der Beurteilung der Vermeidbarkeit ist zunächst relevant, dass das sorgfaltswidrige Handeln des Beschuldigten für den Absturz des Gleitschirms und damit für die Körperverletzung des Privatklägers als ursächlich anzusehen ist. Es ergibt sich aus dem von der Vorinstanz beigezogenen Gutachten und ist im Grunde unbestritten, dass der Beschuldigte konkret entweder durch ein Lösen der linken Bremse vor der Kurve hätte Geschwindigkeit aufnehmen oder die fragliche Linkskurve durch Einlösung der rechten Bremse hätte einleiten können (TPF pag. 2.264.1.034). Die Sachumstände und gutachterlichen Erkenntnisse lassen es nicht nur als möglich, sondern als höchstwahrscheinlich erscheinen, dass der Absturz des Gleitschirms und damit die vom Privatkläger erlittenen Verletzungen ausgeblieben wären, wenn der Beschuldigte die Geschwindigkeit des Fluggeräts sorgfaltskonform eingeschätzt und den Landeanflug nicht mit zusätzlicher Bremsung ausgeführt hätte. Die Vorinstanz ist zutreffend zum Schluss gelangt, dass der Absturz und die vom Privatkläger erlittenen Verletzungen bei Beachtung der massgeblichen Sorgfaltspflichten mit einem genügenden Grad an Wahrscheinlichkeit hätten abgewendet werden können. Damit wäre der Unfall mit den eingetretenen Verletzungsfolgen in rechtlicher Hinsicht vermeidbar gewesen.

## **2.4 Ergebnis**

Das Verhalten des Beschuldigten erfüllt nach dem Dargelegten sämtliche Tatbestandselemente der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB. Der Beschuldigte ist entsprechend schuldig zu sprechen.

## **3. Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB)**

### **3.1 Rechtliche Ausführungen**

3.1.1 Nach Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 StGB wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren erkannt werden (Art. 237 Ziff. 1 Abs. 2 StGB). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Art. 237 Ziff. 2 StGB). Art. 237 StGB bezweckt, das Leben und die körperliche Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, zu schützen. Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs ist erfüllt, wenn drei konstitutive Elemente vereinigt sind: eine durch den Täter begangene Fahrlässigkeit, die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person und ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit und der Gefährdung (BGE 134 IV 255 E. 4.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1341/2018 vom 16. April 2019 E. 2.1; Urteil des Bundesgerichts 6B\_1132/2017 vom 3. Oktober 2018 E. 1.3). Das strafbare Verhalten besteht darin, den öffentlichen Verkehr zu hindern, zu stören oder in Gefahr zu bringen. Davon erfasst ist somit jede menschliche Handlung, die das Leben oder die körperliche Integrität der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen gefährdet, so dass das strafbare Verhalten durch seine Wirkungen, nicht durch eine charakteristische Verhaltensart bestimmt wird. Gemäss der Rechtsprechung genügt es, dass die Handlung das Leben oder die körperliche Integrität einer einzelnen Person in Gefahr gebracht hat; es ist nicht nötig, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter hat. Die Gefährdung muss hingegen hinreichend konkret, das heisst naheliegend und ernsthaft, sein (BGE 134 IV 255 E. 4.1). Ob eine konkrete Gefahr im Rechtssinne vorgelegen hat, ist anhand einer Würdigung des Sachverhalts zu entscheiden. Sie ist gegeben, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder

nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsguts besteht. Massgebend für die konkrete Gefahr ist nicht, was alles hätte geschehen können, sondern einzig, was sich tatsächlich ereignet hat (BGE 135 IV 37 E. 2.4.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2; Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1). Es kommt aber nicht darauf an, dass sich die Gefahr verwirklicht. Der Tatbestand ist auch dann erfüllt, wenn der Eintritt des schädigenden Erfolges durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhindert worden ist; es genügt die blossе Gefährdung (FIOLKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, Art. 237 StGB N. 23; Urteil des Bundesgerichts 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2 mit Hinweisen auf BGE 106 IV 121 E. 3c; 85 IV 136 E. 1; 73 IV 183). Die Frage, ob es zu einer konkreten Gefahr für Menschen gekommen ist, betrifft weder den Sachverhalt noch eine rein technische Frage, sondern ist eine Rechtsfrage (Urteil des Bundesgerichts 6B\_1220/2018 vom 27. Juni 2019 E. 2.1 f.; Urteil des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.3.1).

- 3.1.2 Der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt gibt Anlass zu einer vertieften Auseinandersetzung mit dem sachgerechten Anwendungsbereich der Strafnorm der Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB. Wie in den einleitenden rechtlichen Ausführungen (vgl. Erwägung II./3.1.1 hiervor) bemerkt, pönalisiert Art. 237 StGB grundsätzlich Fehlverhalten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Art. 237 StGB befindet sich – mit vereinzelt Änderungen im Wortlaut und unter verschiedener Nummerierung seit Inkrafttreten des Schweizerischen Strafgesetzbuches im Gesetz. Das Gesetz ist in erster Linie aus sich selbst heraus auszulegen, d.h., nach dem Wortlaut, Sinn und Zweck und den ihm zugrunde liegenden Wertungen auf der Basis einer teleologischen Verständnismethode. Die Gesetzesauslegung hat sich vom Gedanken leiten zu lassen, dass nicht schon der Wortlaut die Norm darstellt, sondern erst das an Sachverhalten verstandene und konkretisierte Gesetz. Gefordert ist die sachlich richtige Entscheidung im normativen Gefüge, ausgerichtet auf ein befriedigendes Ergebnis der ratio legis. Dabei befolgt das Bundesgericht einen pragmatischen Methodenpluralismus und lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungselemente einer hierarchischen Prioritätsordnung zu unterstellen. Die Gesetzesmaterialien sind zwar nicht unmittelbar entscheidend, dienen aber als Hilfsmittel, um den Sinn der Norm zu erkennen. Bei der Auslegung neuerer Bestimmungen kommt den Materialien eine besondere Stellung zu, weil veränderte Umstände oder ein gewandeltes Rechtsverständnis eine andere Lösung weniger nahelegen (BGE 144 I 242 E. 3.1.2; 142 IV 401 E. 3.3 S. 404, 1 E. 2.4.1; je mit Hinweisen).
- 3.1.3 Die Analyse von Strafnormen beginnt gemeinhin mit der Darstellung des geschützten Rechtsgutes. Das von einem Straftatbestand geschützte Rechtsgut

ist der zentrale Bezugspunkt für die Auslegung von Strafbestimmungen. Art. 237 StGB befindet sich systematisch im Siebenten Titel des Zweiten Buches des Strafgesetzbuches mit der Marginalie «Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen». Die gesetzessystematische Zuordnung legt an sich die Annahme nahe, den Schutzbereich der Strafnorm in einem überindividuellen Bereich zu verorten. Von «gemeingefährlichen» Straftaten sind nach landläufigem Verständnis Handlungen erfasst, durch die Leben, Gesundheit oder Eigentum einer unbestimmten Anzahl von (allenfalls auch unbeteiligten) Menschen gefährdet werden. Es handelt sich in diesem Sinne um strafwürdiges Verhalten, das eine Gefahr nicht nur für einzelne bestimmte Personen, sondern für die Allgemeinheit darstellt. Eine solche Gefahr kann sich namentlich bei Eingriffen in der Allgemeinheit zugänglichen Einrichtungen und Betrieben wie dem öffentlichen Verkehr ergeben. Der in Art. 237 StGB erwähnte Verkehr wird nach einhelliger Meinung dann als «öffentlich» bezeichnet, wenn die Fläche, auf der er sich abspielt, oder der Raum, in dem er stattfindet, einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht (vgl. statt vieler STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl. 2013, § 32 N. 6). In diese Richtung weisen – soweit ersichtlich – auch die Gesetzesmaterialien. So führten die Berichterstatter der Kommissionsmehrheit im Nationalrat und der parlamentarischen Kommission im Ständerat seinerzeit in den parlamentarischen Beratungen aus, die Strafbestimmung solle «den nötigen Schutz gegen die mit der Störung des Verkehrs verbundenen Gefahr bringen» (Nationalrat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Frühjahr 1928-Frühjahr 1930, S. 550; Ständerat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Frühjahr 1931-Frühjahr 1932, S. 550). Aus diesen Darlegungen ergibt sich, dass ursprünglich der Verkehr als solcher vom Schutzgehalt der Norm zumindest insoweit mitumfasst war, als es den von Eingriffen in einen Verkehrsbetrieb drohenden Gefahren zu begegnen galt.

- 3.1.4.1 Das soeben ansatzweise skizzierte Zweckverständnis lag ursprünglich auch der Rechtsprechung zugrunde. Nachdem das Bundesgericht in BGE 75 IV 122 ff. (Urteil vom 24. Juni 1949) noch ausgeführt hatte, Schutzobjekt von Art. 237 StGB sei die «Sicherheit von Menschen» und im öffentlichen Verkehr sei bloss das Tatmittel zu sehen (BGE 75 IV 124 E. 3), erwog es in einem im Folgejahr ergangenen Urteil, dass Art. 237 StGB die Sicherheit aller gewährleisten wolle, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, und in diesem Sinne eine zum Schutz der Allgemeinheit erlassene Vorschrift sei (BGE 76 IV 124 E. 2 [Urteil vom 5. Mai 1950]). Art. 237 StGB wolle in erster Linie den öffentlichen Verkehr schützen, obwohl er nur anwendbar sei, wenn Leib und Leben eines Menschen konkret gefährdet würden. Die Verletzung des Rechtsgutes

des ungestörten öffentlichen Verkehrs werde durch die Strafe wegen Körperverletzung oder Tötung nicht abgegolten. Daran ändere die Überlegung nichts, dass Art. 237 StGB nur jene Fälle erfasse, in denen die Hinderung, Störung oder Gefährdung des Verkehrs sich in einer Gefährdung von Leib und Leben auswirke. Durch dieses Merkmal würden bloss die bedeutenden Angriffe auf den Verkehr von den unbedeutenden, durch Art. 237 StGB straflos gelassenen unterschieden. Dass der Verkehr als solcher unmittelbares und selbstständiges Schutzobjekt sei, werde dadurch nicht widerlegt. Daher sei Art. 237 StGB selbst dann anzuwenden, wenn der Angriff auf die mittelbar mitgeschützten Rechtsgüter von Leib und Leben durch Anwendung einer anderen Bestimmung gesühnt werde, weil diese Rechtsgüter verletzt worden seien. Selbstverständlich sei, dass bei Abwägung der Schuld und Bemessung der Strafe die Verletzung von Leib oder Leben und die Gefährdung, die zu ihr geführt habe, nicht zugleich in die Waagschale geworfen werden dürften. Dagegen sei der Richter berechtigt, ja sogar verpflichtet, Schuld und Strafe nicht nur nach der eingetretenen Verletzung, sondern auch nach der Gefahr zu bemessen, welcher der Täter den Verletzten darüber hinaus ausgesetzt habe. Es sei als erschwerend zu berücksichtigen, wenn beispielsweise ein bloss leicht Verletzter Gefahr gelaufen habe, schwerer verletzt oder getötet zu werden. Auch die Gefahr für Leib und Leben nicht verletzter Drittpersonen sei schuld- und strafehöhend, wie endlich auch der Angriff auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs zu Ungunsten des Täters ins Gewicht falle (BGE 76 IV 126 E. 3). In BGE 82 IV 29 ff. (Urteil vom 17. Februar 1956) schützte das Bundesgericht den Schuldspruch wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung und fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs für einen Beschuldigten, der einen unbeleuchteten Anhängerwagen auf der Strassenseite parkiert hatte und mit dem ein Motoroller mit Beifahrersitz kollidierte, wobei sich Fahrer und Beifahrerin beim Zusammenstoss erheblich verletzten (BGE 82 IV 35 E. 2b). Auch in diesem Entscheid schien das Bundesgericht die verursachte Verkehrsstörung und die eingetretenen Körperverletzungen als je eigenständig zu sanktionierende Rechtsgüterverletzung zu betrachten. In BGE 83 IV 35 ff. (Urteil vom 14. Februar 1957) hatte das Bundesgericht die Schuldsprüche wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs gegen einen Automobilisten zu beurteilen, der einen Fussgänger auf der Fahrbahn mit zu geringem Abstand kreuzte und diesen nach einem Abschwenken des Fussgängers erfasste und tödlich verletzte. Das Bundesgericht erwog, der Beschuldigte habe durch die Verletzung der Pflicht, beim Kreuzen einen angemessenen Abstand einzuhalten, die Ursache für den Tod des Fussgängers verursachenden Zusammenstoss gesetzt und den öffentlichen Verkehr gestört (BGE 83 IV 38). Das Bundesgericht folgerte unter Hinweis auf BGE 76 IV 124, der Beschuldigte sei mit Recht sowohl nach Art. 117 StGB als auch nach Art. 237 Ziff. 2 StGB bestraft worden, da die Störung des öffentlichen

Verkehrs durch die Strafe wegen fahrlässiger Tötung nicht abgegolten werde (BGE 83 IV 39).

- 3.1.4.2 In BGE 100 IV 54 ff. (Urteil vom 19. April 1974) änderte das Bundesgericht seine Rechtsprechung, was das Schutzobjekt des Tatbestandes der Störung des öffentlichen Verkehrs anbelangt. Es erwog dazu, dass zur Sicherung der eigentlichen Verkehrsabläufe die Übertretungstatbestände der Nebenstrafgesetzgebung genügten und die schweren Strafen des Art. 237 StGB Leib und Leben von Menschen, die sich im öffentlichen Verkehr befinden, schützten. Deswegen sei Art. 237 StGB auch anwendbar, wenn der Täter Leib und Leben mitfahrender Personen gefährde. Es sei, fuhr das Bundesgericht fort, in der Tat nicht einzusehen, warum diese weniger schutzwürdig seien als andere Verkehrsteilnehmer. Zwar finde sich Art. 237 StGB unter dem Titel «Verbrechen und Vergehen gegen den öffentlichen Verkehr». Aber abgesehen davon, dass der Titel neben dem Sinn der einzelnen Bestimmungen keine ausschlaggebende Bedeutung habe, gelte die genannte Überschrift auch für Art. 238 StGB, der für den Eisenbahnverkehr insoweit eine dem Art. 237 StGB durchaus analoge Regelung enthalte, als es um die Gefährdung von Leib und Leben von Menschen gehe. Wie Art. 237 StGB spreche auch Art. 238 StGB allgemein von der durch die Störung des technischen Eisenbahnbetriebes bewirkten Gefährdung von Leib und Leben von Menschen, ohne deren Kreis irgendwie zu begrenzen. Für Art. 238 StGB sei jedoch stets anerkannt worden, dass auch die transportierten Personen geschützt seien. Warum es beim Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser und in der Luft anders sein sollte, sei nicht ersichtlich. Auch Mitfahrer nähmen am Verkehr teil, und es wäre wirklichkeitsfremd, den Führer eines Passagierschiffes oder den Piloten eines Linienflugzeugs im Personenverkehr, der in grobfahrlässiger Weise seine Führerpflicht verletze und dadurch Leib und Leben seiner Passagiere schwer gefährde, einzig deswegen nicht wegen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs zu bestrafen, weil er sich dabei fern eines anderen Wasser- und Luftfahrzeuges gehalten habe (BGE 100 IV 54 f. E.5). Seither hatte das Bundesgericht keine Veranlassung, auf die im zitierten Urteil dargelegte Gesetzesinterpretation zurückzukommen. Es hält in ständiger Rechtsprechung an der Auffassung fest, dass Art. 237 StGB nicht den öffentlichen Verkehr, sondern Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer schütze (BGE 106 IV 371 E. 2; BGE 134 IV 259 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts 6B\_689/2015 vom 26. Mai 2016 E. 1.1; 6B\_1150/2015 vom 30. August 2016 E. 4.1; 6B\_402/2016 vom 28. November 2017 E.1.3.1 mit der eher beiläufigen Ergänzung «protège accessoirement ladite circulation»; 6B\_1132/2017 vom 3. Oktober 2018 E. 1.3; 6B\_1220/2016 vom 27. Juni 2019 E. 2.2; 6B\_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2).



- 3.1.4.3 Die Änderung der Rechtsprechung betreffend das von Art. 237 StGB geschützte Rechtsgut blieb auch für den Anwendungsbereich der Norm nicht ohne Folgen. Gewandelt hat sich auch die Ansicht darüber, was als «öffentlicher Verkehr» im Sinne des Tatbestandes zu gelten hat. In BGE 76 IV 122 ff. (Urteil vom 5. Mai 1950) hatte das Bundesgericht dazu noch ausgeführt, «öffentlich» sei vom Täter aus gesehen nur der Verkehr der Allgemeinheit, das heisst irgendeines Dritten, nicht auch der Verkehr, den der Täter selber schafft, indem er sich auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft fortbewege oder aufhalte. Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauen, seien deshalb ihrem Führer gegenüber durch die Bestimmung von Art. 237 StGB nicht geschützt. Sie seien im Verhältnis zu ihm nicht «Allgemeinheit». Das bedeute nicht, dass straflos bliebe, wer Personen gefährde oder verletze, die sich in einem vom ihm selbst geführten Fahrzeug befänden, stehe der Täter hierfür doch unter den Strafandrohungen für Übertretungen der Verkehrsvorschriften, für vorsätzliche Gefährdung des Lebens, für Körperverletzung oder für Tötung (BGE 76 IV 125). Demgegenüber hielt das Bundesgericht in BGE 100 IV 54 ff. (Urteil vom 19. April 1974) – wie oben gesehen – dafür, es sei nicht einzusehen, weshalb Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauten, weniger schutzwürdiger seien als andere Verkehrsteilnehmer, wenn der Täter ihr Leib und Leben bedrohe. Die ursprüngliche Rechtsprechung des Bundesgerichts befasste sich vorwiegend mit der Verletzung von Verkehrsmitteln, die auf den Transport von mehreren Personen ausgerichtet sind und von deren Störung mehrere Personen potentiell betroffen sind. Während das Bundesgericht in seiner früheren Rechtsprechung dementsprechend verlangt hat, dass der gefährdete Einzelne gewissermassen die Allgemeinheit repräsentiere und es bloss vom Zufall abhängen müsse, wer konkret gefährdetes oder verletztes Opfer sei, soll nach der aktuellen Rechtsprechung jede Gefährdung von Insassen eines – öffentlichen oder privaten – Verkehrsmittels unabhängig von der Beziehung zum Täter vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst sein (STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl., 2013, § 32 N. 9).
- 3.1.5.1 Die bis heute gültige Rechtsprechung wird in der Wissenschaft nicht ausgiebig kommentiert, sondern mehrheitlich unreflektiert übernommen. Der bundesgerichtlichen Auslegung stimmen etwa TRECHSEL/CONINX zu, die eine Gemeingefahr für nicht erforderlich erachten und weiter festhalten, der «Verkehr» sei kein von Art. 237 StGB geschütztes Rechtsgut (in: Trechsel/Pieth [Hrsg.], Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 2 und N. 12). Der überwiegende Teil der zustimmenden Autoren gibt ohne inhaltliche Auseinandersetzung im Wesentlichen den Inhalt der bundes-

gerichtlichen Rechtsprechung wieder. So legen DUPUIS ET AL. unter Bezugnahme auf mehrere Bundesgerichtsurteile dar, die Bestimmung von Art. 237 StGB «tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui se trouvent dans la circulation publique» (Petit commentaire du Code pénal, 2. Aufl. 2017, Art. 237 StGB N. 1; mit identischem Wortlaut ebenso CORBOZ, Les infractions en droit suisse, Volume II, 3. Aufl. 2010, S. 152; ebenso RODIGARI, Commentaire romand, 2017, Art. 237 StGB N. 17). Auch WEDER hält fest, dass die Bestimmung von Art. 237 StGB das Leben und die körperliche Integrität der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen schütze und sich die ernsthaft wahrscheinliche konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität auch nur auf eine einzelne Person beziehen könne, die Gefährdung also keinen kollektiven Charakter haben müsse (in: Donatsch [Hrsg.], StGB/JStG Kommentar, 20. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 1 und N. 10). Ohne eigene Stellungnahme führen auch WOHLERS/GODENZI/SCHLEGEL aus, es sei nicht erforderlich, dass die gefährdete Person ein zufällig ausgewählter Repräsentant der Allgemeinheit sei (Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl. 2020, Art. 237 StGB N. 4; ebenso DUPUIS ET AL., Petit commentaire du Code pénal, 2. Aufl. 2017, Art. 237 StGB N. 18 mit weiteren Rechtsprechungshinweisen).

- 3.1.5.2 Gewichtige Äusserungen in der Literatur fallen jedoch durchaus kritisch aus. DEMARMELS/VONWIL schliessen sich der bundesgerichtlichen Auffassung zum geschützten Rechtsgut nicht an und sprechen sich unter Verweis auf die Gesetzessystematik dafür aus, dass der «öffentliche Verkehr» auch als solcher geschützt sei, auch wenn die tatbestandsmässige Handlung der Gefährdung keinen kollektiven Charakter haben müsse (in: Graf [Hrsg.], StGB Annotierter Kommentar, Bern 2020, Art. 237 StGB N. 1 und N. 6). STRATENWERTH/BOMMER halten fest, dass der in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verwendete Begriff des «öffentlichen Verkehrs» zu weit gehe, und weisen auf die Gefahr einer zu ausgedehnten Strafbarkeit hin. Werde jede Individualgefährdung als tatbestandsmässig angesehen, brauche das eigentlich zu schützende Rechtsgut des «öffentlichen Verkehrs» gar nicht mehr berührt zu sein und würde der Anwendungsbereich der Vorschrift uferlos (Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl., 2013, § 32 N. 9). Diese Ansicht teilt FIOILKA, der anmerkt, dass sich das vom Bundesgericht ursprünglich bemühte Erfordernis, wonach der Einzelne gewissermassen die Allgemeinheit repräsentiere und insbesondere nicht mit einem Passagier identisch sein dürfe, in der jüngeren Rechtsprechung praktisch in Luft aufgelöst habe und zugleich die Bezugnahme auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs nicht mehr konkret zu sehen sei. Die Kritik von STRATENWERTH/BOMMER sei ernstzunehmen, lasse sich doch nur so eine übermässige Ausdehnung des Tatbestands vermeiden, durch welche es schwer würde,

eine sinnvolle Abgrenzung zum Delikt der Gefährdung des Lebens zu finden. Es sei damit – und gegen die herrschende, von der neueren Lehre geteilten Bundesgerichtspraxis – weiterhin eine über die konkrete Individualgefährdung hinausgehende latente oder abstrakte Gemeingefahr zu verlangen, welche allein der systematischen Stellung der Bestimmung und den Absichten des historischen Gesetzgebers entspreche (Basler Kommentar StGB, 4. Aufl. 2018, N. 24 mit Verweis auf ISCHER, ZStR 1946, 102-106 und ZWICKY, Der Strafschutz der schweizerischen Eisenbahnen nach dem Inkrafttreten des StGB, Diss. ZH, Glarus 1946, S. 7-10). Das heisse, dass der konkret Gefährdete oder Verletzte als Repräsentant der Allgemeinheit, als ein Zufallsopfer erscheinen müsse. Wer ein bestimmtes Risiko wissentlich auf sich genommen habe, scheidet jedenfalls aus: Wer sich zu einem wagemutigen Stuntfahrer ins Auto setze, sei keiner solchen Gemeingefahr ausgesetzt, wer an einen Taxifahrer mit selbstmörderischen Fahrpraktiken gerate, dagegen schon (Basler Kommentar StGB, 4. Aufl. 2018, N. 24). Schliesslich bezeichnen auch DONATSCH/THOMMEN/WOHLERS als Schutzobjekt ganz allgemein den öffentlichen Verkehr, soweit Leib und Leben Dritter gefährdet werden, und wenden sich gegen die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Gefährdungserfolg, weil darin nicht berücksichtigt werde, dass der Zweck der Norm auch darin bestehe, den öffentlichen Verkehr zu schützen. Entsprechend müsse – so die Autoren weiter – an sich vorausgesetzt werden, dass nicht nur Leib und Leben von Personen, sondern auch der öffentliche Verkehr gefährdet werde (Strafrecht IV Delikte gegen die Allgemeinheit, 5. Aufl. 2017, S. 90 f.). Auch nach der Auffassung von FAVRE/PELLET/STOUDMANN ist das von Art. 237 StGB geschützte Rechtsgut der öffentliche Verkehr (Code pénale annoté, 3. Aufl. 2011, S. 581).

- 3.1.6.1 Die von verschiedenen Stimmen in der Literatur vertretene Ansicht zur eingeschränkten Anwendbarkeit der Strafbestimmung von Art. 237 StGB überzeugt. Es ist zunächst von der systematischen Stellung der Strafnorm und deren Genese auszugehen. Gestützt darauf ist anzunehmen, dass dem «öffentlichen Verkehr» als geschütztes Rechtsgut ein eigenständiger und von betroffenen Individualinteressen nicht umfasster Gehalt zugeschrieben werden sollte. Um die zusätzliche Strafbarkeit zu begründen, muss gerade die Verletzungen dieses zusätzlichen Rechtsgutgehalts vorliegen. Diese Ansicht wurde denn auch in den Jahren nach Erlass des Strafgesetzbuches in der Literatur vertreten (vgl. die bei FIOŁKA, Basler Kommentar StGB, 4. Aufl. 2018, N. 24 zitierten Autoren). Dem historischen Auslegungselement mag angesichts des Alters der fraglichen Strafbestimmung keine vorrangige Bedeutung beigemessen werden. Im Gegenzug darf der eruierbare Wille des Gesetzgebers indessen auch nicht ganz unbeachtet gelassen werden, zumal sich dieser mit den aus der systematischen Auslegung resultierenden Erkenntnissen deckt. Die

vom Bundesgericht diesbezüglich bemühte Analogie zum Tatbestand der Störung des Eisenbahnverkehrs nach Art. 238 StGB (BGE 100 IV 55 E. 5) erscheint nicht überzeugend gewählt, ist doch der Eisenbahnverkehr bestimmungsgemäss auf die Beförderung einer unbestimmten Vielzahl von Passagieren ausgerichtet. Zweck der Strafbestimmung von Art. 238 StGB war es, im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr die Schaffung von Gefährdungen zu sanktionieren, die über die individuelle Betroffenheit des Einzelnen hinausgehen. Es ist deshalb anzunehmen, dass Art. 237 StGB neben den Rechtsgütern von Leib und Leben auch den öffentlichen Verkehr schützt. In der früheren Rechtsprechung wurde insofern ein hinreichender Bezug zum Schutzzweckgedanken von Art. 237 StGB hergestellt. Entgegen der aktuellen bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann die tatbestandsmässige Gefährdung folglich nicht losgelöst vom konkret betroffenen Personenkreis betrachtet werden, soll der Strafvorschrift nicht ein nahezu unbegrenzter Anwendungsbereich eröffnet werden, der zudem keine klare Grenzziehung zu gewissen Individualrechtsgüter schützenden Straftatbeständen mehr zuliesse. Wie STRATENWERTH/BOMMER illustrativ aufzeigen, würde die Anwendung von Art. 237 StGB in Einzelfällen von nicht sachgerechten Umständen abhängen (Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl., 2013, § 32 N. 9 mit dem Beispiel eines Autofahrers, der sein Fahrzeug zum Angriff auf eine andere Person benutzt und für dessen Strafbarkeit es darauf ankomme, ob sich der Vorfall auf einer öffentlichen Strasse oder einem privaten Vorplatz ereignet hat). Solche sachlich nicht nachvollziehbaren Inkonsistenzen liessen sich auflösen, wenn – wie in der ursprünglichen Bundesgerichtspraxis – verlangt wird, dass es bloss vom Zufall abhängen darf, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer ist. An diesem strafbarkeitslimitierenden Sachverhaltselement ist daher festzuhalten. Es kann nicht belanglos sein, in welcher Beziehung Täter und Opfer zueinander stehen. Die rechtsgüterbezogene Auslegung der Strafbestimmung legt eine solch restriktive Anwendung nahe. Der Schutz von Individualrechtsgütern mag bei Art. 237 StGB im Vordergrund stehen, letztlich ist es aber die überindividuelle Betroffenheit der Allgemeinheit, welche die zusätzliche Pönalisierung eines Individualrechtsgüter gefährdenden oder verletzenden Verhaltens legitimiert.

- 3.1.6.2 Nach dem Gesagten kann die vom Bundesgericht in BGE 100 IV 54 ff. und seither vertretene Rechtsansicht nicht uneingeschränkt geteilt werden. Sie wird den in der Normgenese begründeten Motive der Gesetzgebung und in der Konsequenz letztlich auch den Bedürfnissen des strafrechtlichen Bestimmtheitsgebots zu wenig gerecht. Damit soll nicht gesagt werden, dass sämtliche der referierten Urteile des Bundesgerichts in den konkret zu beurteilenden Sachverhalten zu ungerechtfertigten Ergebnissen geführt haben. Bei näherer Betrachtung ergibt sich vielmehr, dass sich das gleiche Ergebnis

auch auf der Grundlage der hier bevorzugten Gesetzesauslegung hätte herstellen lassen. So etwa bezüglich des Falles des sich auf der Strasse einem Fahrzeug entgegenstellenden und dieses zum Halten auffordernden Polizisten, der im Urteil BGE 106 IV 370 ff. zu behandeln war. Weder bestand zwischen Autofahrer und Polizeibeamten vorgängig irgendein Kontakt, noch lässt sich sagen, es würde sich bei einem Polizisten aus Sicht des Autolenkers nicht um einen zufälligen Verkehrsteilnehmer handeln. Beim am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Polizisten handelte es sich gewiss um eine zufällig involvierte und insofern die Allgemeinheit repräsentierende Einzelperson. Bei dieser Sachlage hätte sich ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs auch nach Massgabe einer restriktiveren Gesetzesanwendung aufgedrängt. Das Gleiche gilt für die strafrechtliche Aufarbeitung eines Unfalls anlässlich einer Riverrafting-Exkursion («excursion en radeau») auf der Rhone mit mehreren Jugendlichen, der BGE 134 IV 255 ff. zugrunde lag und bei welchem eine Passagierin verstarb und eine andere Passagierin schwer verletzt wurde (vgl. BGE 134 IV 257 Sachverhalt). Angesichts der Opfer und der Vielzahl der darüber hinaus gefährdeten Personen kann nicht zweifelhaft sein, dass auch bei Anwendung der zurückhaltenderen Interpretation des Begriffs der Gefährdung im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB hätte erfolgen müssen. Die gegenteiligen Rechtsauffassungen stehen sich somit nicht geradezu unversöhnlich gegenüber. Die hier zu Diskussion stehende Ausgangslage unterscheidet sich jedoch in zentralen Elementen von den bundesgerichtlich zu entscheidenden Sachverhalten.

- 3.1.7 Auf den vorliegend erstellten Anklagesachverhalt (vgl. Erwägungen II./2.2.1-2.2.4 hiervor) angewendet, ergibt sich aus den dargestellten Grundsätzen Folgendes: Der Privatkläger wurde anlässlich eines zu Prüfungszwecken erfolgreichen Gleitschirmfluges verletzt, weil das vom Beschuldigten gesteuerte Fluggerät in einen Strömungsabriss geriet und abstürzte. Dieser Flug fand in öffentlichem Luftraum statt, wobei kein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet wurde. Der Privatkläger hat sich bewusst als Passagier zur Verfügung gestellt. Durch den Absturz wurde er mit Bestimmtheit erheblich in seiner körperlichen Integrität beeinträchtigt. In rechtlicher Hinsicht erweist sich dennoch als ausschlaggebend, dass das Mass der individuellen Betroffenheit gleichzeitig auch das Mass der allgemeinen Betroffenheit ausmacht und damit abdeckt. Der Privatkläger kann nicht als Person bezeichnet werden, die zufällig von den spezifischen Gefahren des öffentlichen Verkehrs betroffen wurde. Eine die Individualgefahr übersteigende Gefährdung der Allgemeinheit lag nicht vor. Im Verhältnis zum Beschuldigten ist der Privatkläger – wie das Bundesgericht es in der ursprünglichen Rechtsprechung ausgedrückt hat – nicht die «Allgemeinheit». Damit aber handelte es sich beim Privatkläger nach den Vorgaben der

zuvor herausgearbeiteten Gesetzesauslegung nicht um eine Person, die sich im strafrechtlich geschützten öffentlichen Verkehr befand. Der Anwendungsbereich der Strafbestimmung von Art. 237 StGB ist mithin nicht eröffnet. Ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss dieser Bestimmung fällt ausser Betracht. Auf die weiteren Tatbestandsmerkmale braucht nicht eingegangen zu werden. Der Beschuldigte ist vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB freizusprechen. Da dieser Freispruch nicht bloss als Folge strafrechtlicher Konkurrenzlehre erfolgt, ist er ausdrücklich in den vorliegenden Urteilsspruch aufzunehmen. Ob die Vorinstanz – was von der Bundesanwaltschaft verneint wird (CAR pag. 1.100.047; CAR pag. 2.100.010) – bereits aus Konkurrenzüberlegungen zu einem Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gelangen durfte (vgl. TPF pag. 2.930.027), kann ebenso offen gelassen werden wie die von den Verfahrensbeteiligten unterschiedlich beantwortete Frage (vgl. CAR pag. 1.100.047; CAR pag. 2.100.010; CAR pag. 2.100.031 f.), ob der Privatkläger als durch den Gleitschirmabsturz verletzte Person einer weiterreichenden Gefährdung ausgesetzt war.

#### **4. Strafzumessung und Vollzug**

##### **4.1 Sanktion**

4.1.1 Die Vorinstanz bestrafte den Beschuldigten für die fahrlässige einfache Körperverletzung mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je Fr. 120.– (TPF pag. 2.930.034). Nach der Bestimmung des alten Sanktionenrechts als massgebliches Recht und des anwendbaren Strafrahmens erwägt die Vorinstanz, das Verschulden des Beschuldigten sei in Würdigung der objektiven und subjektiven Tatkomponenten als leicht zu werten. Die Vorinstanz hält eine Einsatzstrafe von 40 Tagessätzen Freiheits- oder Geldstrafe für angemessen. Bezüglich der täterbezogenen Komponenten sieht die Vorinstanz keinen Anlass zu einer Erhöhung oder Reduzierung der Einsatzstrafe. Hingegen billigt sie dem Beschuldigten hinsichtlich des Nachtatverhaltens aufrichtige Reue im Sinne von Art. 48 lit. d StGB zu, weil der Beschuldigte im Verlauf des Verfahrens glaubhaft und überzeugend sein Bedauern über den Unfall und dessen Folgen für den Privatkläger zum Ausdruck gebracht, sich unmittelbar nach dem Unfall um den verletzten Privatkläger gekümmert und die wichtigsten persönlichen Effekte ins Krankenhaus gebracht habe sowie den Privatkläger im Spital besucht und sich für seinen Genesungsverlauf interessiert habe. So dann habe der Beschuldigte den Privatkläger um Verzeihung gebeten und sich bei ihm entschuldigt, wobei der Privatkläger die Entschuldigung angenommen habe. Schliesslich seien sämtliche aus dem Unfall resultierenden finanziellen Verpflichtungen und Schadenersatzforderungen getilgt worden.

Demzufolge mildert die Vorinstanz die Strafe auf eine Freiheits- oder Geldstrafe von 25 Tagessätzen. Da nach Ansicht der Vorinstanz keine Gründe ersichtlich waren, welche eine Freiheitsstrafe rechtfertigten, setzt sie eine Geldstrafe fest, wobei sie den Tagessatz angesichts der persönlichen und finanziellen Verhältnisse des Beschuldigten auf Fr. 120.– bestimmt (Urteil SK.2019.67 E. 6.8 – 6.8.3 [TPF pag. 2.930.028 ff.]). Ob in Würdigung aller Strafzumessungsfaktoren auch eine höhere Strafe vertretbar gewesen wäre, kann vorliegend dahin gestellt bleiben. Die berufungsführende Bundesanwaltschaft hat sich der vorinstanzlichen Strafzumessung im Ergebnis ausdrücklich angeschlossen (CAR pag. 1.100.048 und CAR pag. 2.100.011), sodass es aufgrund des Verschlechterungsverbots bei der vorinstanzlich ausgefallenen Sanktion sein Bewenden haben muss. Diese Strafe erscheint jedenfalls nicht zu hoch. Weiterungen erübrigen sich auch insofern, als die vorinstanzliche Strafzumessung von der Verteidigung für den Fall, dass es beim vorinstanzlichen Schuldpunkt bleibt, inhaltlich nicht beanstandet wurde.

- 4.1.2 Was die Tatkomponenten betrifft, hat die Vorinstanz zutreffend berücksichtigt, dass die vom Privatkläger erlittenen Verletzungen von nicht unerheblichem Schweregrad waren und dem Privatkläger auch mehr als zwei Jahre nach dem Vorfall noch Schmerzen bereiteten. Als verschuldenserhöhend hat die Vorinstanz zudem gewichtet, dass die Verletzungen des Privatklägers wiederholt operative Eingriffe notwendig machten und der Privatkläger zunächst während mehreren Monaten vollständig und anschliessend während mehr als einem halben Jahr mindestens teilweise arbeitsunfähig war. Die vom Privatkläger durch den Unfall erlittene Beeinträchtigung der körperlichen Integrität erscheint im Rahmen einer einfachen Körperverletzung erheblich. Ausserdem wiegt die Sorgfaltspflichtverletzung des Beschuldigten doch gravierend. Wenn die Vorinstanz das Tatverschulden des Beschuldigten insgesamt als noch leicht qualifiziert und dafür eine Einsatzstrafe von 40 Strafeinheiten bestimmt, erscheint dies in Anbetracht der tatsächlichen Folgen des Unfalls und der langen Betroffenheit des Privatklägers äusserst milde, selbst wenn dem Beschuldigten mit der Vorinstanz zugute gehalten werden kann, dass er sich bei der Flugprüfung bis zu einem Grad in einer Stresssituation befand und dass er das Risiko nicht in gleichgültiger, leichtfertiger oder gar rücksichtsloser Art und Weise eingegangen ist. Bezogen auf Tatbestand und Strafrahmen hätte sich das Verschulden des Beschuldigten auch strenger einstufen lassen. In Bezug auf die Täterkomponenten hat die Vorinstanz die strafferhöhenden und strafmildernden Faktoren nachvollziehbar qualifiziert und insbesondere mit Recht auf die zahlreichen greifbaren Anhaltspunkte für die aufrichtige Reue des Beschuldigten hingewiesen, welche das Strafbedürfnis deutlich herabsetzen. Die von der Vorinstanz unter dem Kriterium des Nachtatverhaltens vorgenommene Strafmilderung ist gerechtfertigt und zu übernehmen. Nichts beizufügen

ist der vorinstanzlichen Begründung schliesslich insoweit, als nicht auf eine Freiheitsstrafe als Sanktion erkannt und die massgebliche Tagessatzhöhe für die Geldstrafe bei den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen auf Fr. 120.– festgelegt wurde. Die von der Vorinstanz ausgefallte Sanktion ist vollumfänglich zu bestätigen. Der Beschuldigte ist in Bestätigung des vorinstanzlichen Urteils mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je Fr. 120.– zu bestrafen.

#### **4.2 Strafvollzug**

Die Vorinstanz schob den Vollzug der ausgesprochenen Geldstrafe unter Ansetzung einer minimalen Probezeit von zwei Jahren auf mit der Begründung, eine unbedingte Strafe erscheine nicht notwendig, um den Beschuldigten von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten (TPF pag. 2.930.031). Dies ist sowohl in der Sache als auch aus Gründen des Verschlechterungsgebots ohne Weiteres zu bestätigen. Der Vollzug der Geldstrafe ist aufzuschieben und die Probezeit ist auf zwei Jahre festzusetzen. Mit zutreffender Begründung hat die Vorinstanz schliesslich von der Ausfällung einer Verbindungsbusse abgesehen (TPF pag. 2.930.031), wobei auch darauf zufolge des Verschlechterungsverbots ohnehin nicht mehr zurückgekommen werden darf.

#### **5. Zivilansprüche**

Die Vorinstanz verwies allfällige noch offene Zivilforderungen in Anwendung von Art. 126 Abs. 2 lit. b StPO auf den Zivilweg (TPF pag. 2.930.031 f. und TPF pag. 2.930.034). Dieser Teil des vorinstanzlichen Urteils wurde formell einzig vom Beschuldigten angefochten, der das vorinstanzliche Urteil als Ganzes aufgehoben haben will (CAR pag. 2.100.013). Der Beschuldigte stellt indessen bezüglich der Zivilansprüche keinen konkreten Antrag, und es ergibt sich auch aus der Begründung der Anschlussberufung nicht, wie seiner Ansicht nach ein reformatorischer Entscheid bezüglich allfälligen noch offenen Zivilforderungen lauten soll. Der Beschuldigte mag diesbezüglich allenfalls dadurch rechtsmittellegitimiert sein, dass die fraglichen Zivilansprüche nicht abgewiesen wurden. Abgesehen davon, dass von keiner Seite noch nicht geregelte Zivilansprüche geltend gemacht wurden, hätte der Beschuldigte unter Geltung der Verhandlungsmaxime mit Blick auf Art. 126 Abs. 1 StPO die Abweisung einer entsprechenden Zivilklage jedenfalls nicht alleine mit dem beantragten Freispruch begründen können. Der Privatkläger seinerseits hat gegen die Verweisung allfällig noch offener Zivilansprüche auf den Zivilweg nicht opponiert. Bei dieser Ausgangslage ist der vorinstanzliche Entscheid zu den Zivilansprüchen ohne Weiteres zu bestätigen.



## **6. Kosten und Entschädigungen**

### **6.1 Erstinstanzliches Verfahren**

Fällt die Rechtsmittelinstanz – wie vorliegend – selber einen neuen Entscheid, so befindet sie auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die Verlegung von Kosten und Entschädigungen für das erstinstanzliche Verfahren sind von der Bundesanwaltschaft nicht und vom Beschuldigten ausschliesslich mit Blick auf den beantragten Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung angefochten. Nachdem sich die Verurteilung des Beschuldigten hinsichtlich dieses Tatbestandes als rechters erwiesen hat, hat das vorinstanzliche Erkenntnis betreffend Kosten und Entschädigungen ebenfalls Bestand. Das erstinstanzliche Kosten- und Entschädigungsdispositiv (Dispositiv-Ziffern 3 und 4 des vorinstanzlichen Urteils) ist vollumfänglich zu bestätigen. Weil auch der Beschuldigte die schriftliche Begründung des vorinstanzlichen Urteils verlangt hat (TPF pag. 2.521.012), entfiel insbesondere die Möglichkeit der Kostenreduktion, weshalb der Beschuldigte die gesamte erstinstanzliche Gerichtsgebühr zu tragen hat.

### **6.2 Zweitinstanzliches Verfahren**

6.2.1 Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO). Die Kosten des Berufungsverfahrens sind den Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens und Unterliegens aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Im Berufungsverfahren unterliegen sowohl die Bundesanwaltschaft mit ihrer Berufung als auch der Beschuldigte mit seiner Anschlussberufung vollumfänglich. Berufung und Anschlussberufung bezogen sich jeweils auf den Schuldpunkt, wobei der Bearbeitungsaufwand für die Anschlussberufung angesichts der zu klärenden Sachverhaltsfragen höher war. Es rechtfertigt sich vor diesem Hintergrund, die Kosten des Berufungsverfahrens zu drei Fünfteln dem Beschuldigten aufzuerlegen und im Übrigen auf die Staatskasse zu nehmen. Die Gebühr für das Berufungsverfahren ist angesichts von Umfang und Schwierigkeit der Sache, der Art der Prozessführung und finanzieller Lage der Parteien sowie nach dem Kanzleiaufwand auf Fr. 3'000.– festzusetzen (Art. 73 Abs. 1 lit. a und b StBOG und Art. 3 lit. c StBOG; Art. 1, 5, 7 und 9 des Reglements des Bundesstrafgerichts über die Kosten, Gebühren und Entschädigungen in Bundesstrafverfahren [BStKR; SR.173.713.162]).

6.2.2 Ausgangsgemäss ist dem Beschuldigten für das Berufungsverfahren eine auf zwei Fünftel reduzierte Parteientschädigung für anwaltliche Verteidigung aus der Gerichtskasse zuzusprechen (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO i.V.m. Art. 436

Abs. 1 StPO). Die Höhe der Entschädigung der Wahlverteidigung richtet sich nach dem notwendigen und ausgewiesenen Zeitaufwand der Anwältin oder des Anwalts für die Verteidigung, wobei der Stundenansatz mindestens Fr. 200.– und höchstens Fr. 300.– beträgt (Art. 12 Abs. 1 BStKR). Im vorliegenden Berufungsverfahren stellten sich keine besonders komplexen oder aufwändigen Fragen tatsächlicher oder rechtlicher Natur, weshalb ein Stundenansatz von Fr. 230.– angemessen erscheint. Die in der Honorarnote der Verteidigung geltend gemachten Aufwendungen sind angemessen mit Ausnahme des Aufwandes von 3.15 Stunden für die Teilnahme an der vorinstanzlichen Hauptverhandlung (CAR pag. 9.100.001 «06.03. Teilnahme an der HV in Bellinzona [auf HN 1. Instanz noch nicht berücksichtigt]), da dem Beschuldigten für das erstinstanzliche Verfahren keine Entschädigung zusteht. Hingegen rechtfertigt es sich, dem Verteidiger des Beschuldigten für das in der eingereichten Honorarnote noch nicht erfasste Verfassen der Stellungnahme zur Berufungsbegründung einen Arbeitsaufwand von 1 Stunde zuzubilligen. Insgesamt ist von einem Aufwand von 15.4 Stunden (17.55 Stunden [CAR pag. 9.100.001] ./ 3.15 Stunden + 1.00 Stunden) auszugehen, was eine Entschädigung von Fr. 3'542.– und unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Auslagen (Fr. 31.50 [Porti und Telefon] + Fr. 62.– [Fotokopien]; vgl. CAR pag. 9.100.002) sowie zuzüglich Mehrwertsteuer von Fr. 279.95 (= 7.7 % von Fr. 3'635.50) eine Entschädigung von Fr. 3'915.45 ergibt. Zwei Fünftel davon, ausmachend Fr. 1'566.20, sind dem Beschuldigten aus der Gerichtskasse als Entschädigung für das Berufungsverfahren auszurichten. Der Privatkläger hat sich am Berufungsverfahren nicht beteiligt und keine Entschädigung verlangt, weshalb ihm keine solche zuzusprechen ist.

**Die Berufungskammer erkennt:**

- I. Auf die Berufung der Bundesanwaltschaft gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020 wird eingetreten.
- II. Die Berufung der Bundesanwaltschaft gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020 wird abgewiesen.
- III. Auf die Anschlussberufung des Beschuldigten gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020 wird eingetreten.
- IV. Die Anschlussberufung des Beschuldigten gegen das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020 wird abgewiesen.
- V. Das Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts SK.2019.67 vom 6. März 2020 wird wie folgt ergänzt (nachfolgend in fetter Schrift) und im Übrigen bestätigt:
  1. A. wird der fahrlässigen einfachen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig gesprochen.
  2. **Vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB wird A. freigesprochen.**
  3. A. wird bestraft mit einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je Fr. 120.–, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von 2 Jahren.
  4. 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.
  5. Es wird keine Entschädigung ausgerichtet.
  6. Allfällige Zivilforderungen werden auf den Zivilweg verwiesen.
- VI. **Kosten und Entschädigungen**
  1. Die Kosten des Berufungsverfahrens von Fr. 3'000.– (Gerichtsgebühr inkl. Auslagen) werden zu drei Fünfteln (Fr. 1'800.–) A. auferlegt und im Übrigen (Fr. 1'200.–) auf die Staatskasse genommen.

2. A. wird für das Berufungsverfahren im Sinne von Art. 429 lit. a StPO eine Prozessentschädigung für anwaltliche Verteidigung von Fr. 1'566.20 aus der Gerichtskasse zugesprochen. Im Übrigen werden keine Prozessentschädigungen ausgerichtet.

Im Namen der Berufungskammer  
des Bundesstrafgerichts

Der Vorsitzende

Der Gerichtsschreiber

**Zustellung an (Gerichtsurkunde):**

- Bundesanwaltschaft, Herrn Carlo Bulletti, Leitender Staatsanwalt des Bundes
- Herrn Rechtsanwalt Daniel Riner
- Herrn B.

**Kopie an**

- Strafkammer des Bundesstrafgerichts

**Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:**

- Bundesanwaltschaft, Urteilsvollzug und Vermögensverwaltung
- Amt für Migration und Bürgerrecht
- Bundesamt für Zivilluftfahrt

**Rechtsmittelbelehrung**

**Beschwerde an das Bundesgericht**

Dieses Urteil kann **innert 30 Tagen** nach Eröffnung der vollständigen Ausfertigung mit Beschwerde in Strafsachen beim Bundesgericht angefochten werden. Das Beschwerderecht und die übrigen Zulässigkeitsvoraussetzungen sind in den Art. 78-81 und 90 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht vom 17. Juni 2005 (BGG) geregelt. Die begründete Beschwerdeschrift ist beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, einzureichen.