

Hochschulstrasse 17  
Postfach  
3001 Bern  
Telefon +41 31 635 48 08  
Fax +41 31 634 50 54  
obergericht-straf.bern@justice.be.ch  
www.justice.be.ch/obergericht

## Urteil

---

SK 24 347

Bern, 3. Juli 2025

Besetzung

Oberrichterin Schwendener (Präsidentin),  
Oberrichterin Weingart, Oberrichterin Bochsler  
Gerichtsschreiberin Hänni

Verfahrensbeteiligte

A. \_\_\_\_\_  
v.d. Rechtsanwalt Dr. B. \_\_\_\_\_  
Beschuldigter

gegen

**Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern**, Nordring 8,  
Postfach, 3001 Bern

und

C. \_\_\_\_\_  
v.d. Rechtsanwalt D. \_\_\_\_\_

Straf- und Zivilklägerin/Berufungsführerin

Gegenstand

mehrfache fahrlässige schwere Körperverletzung

Berufung gegen das Urteil des Regionalgerichts Oberland (Einzelgericht) vom 27. Februar 2024 (PEN 23 241)



## Erwägungen:

### I. Formelles

#### 1. Erstinstanzliches Urteil

Mit Urteil vom 27. Februar 2024 erkannte das Regionalgericht Oberland (Einzelgericht; nachfolgend Vorinstanz) was folgt (pag. 485 ff.; Hervorhebungen im Original):

**Die Gerichtspräsidentin erkennt:**

I.

**A. \_\_\_\_\_ wird freigesprochen:**

1. von der Anschuldigung der fahrlässigen schweren Körperverletzung, angeblich begangen am 03.06.2018 in E. \_\_\_\_\_ (Ort), Landeplatz F. \_\_\_\_\_, z.N. G. \_\_\_\_\_;
2. von der Anschuldigung der fahrlässigen schweren Körperverletzung, angeblich begangen am 24.06.2018 in H. \_\_\_\_\_ (Ort), Landeplatz I. \_\_\_\_\_, z.N. C. \_\_\_\_\_

unter Ausrichtung einer **Entschädigung** an A. \_\_\_\_\_ von **CHF 28'243.40** (inkl. Auslagen und MwSt) für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte,

und unter Auferlegung der **Verfahrenskosten**, sich zusammensetzend aus Gebühren von CHF 12'100.00 (Voruntersuchung CHF 7'300.00, Gericht CHF 4'800.00) und Auslagen von CHF 6'280.50 (Voruntersuchung CHF 6'131.50, Gericht CHF 149.00), insgesamt bestimmt auf **CHF 18'380.50, an den Kanton Bern.**

Wird keine schriftliche Begründung verlangt, reduziert sich die Gebühr um CHF 1'800.00. Die **reduzierten Verfahrenskosten** betragen damit **CHF 16'580.50.**

II.

**Betreffend Zivilpunkt wird erkannt:**

1. In Anbetracht der Tatsache, dass der Sachverhalt bezüglich der Zivilforderungen nicht spruchreif ist und die beschuldigte Person freigesprochen wurde, wird die Zivilklage der Straf- und Zivilklägerin C. \_\_\_\_\_ auf den Zivilweg verwiesen (Art. 126 Abs. 2 Bst. d StPO).
2. Für die Beurteilung der Zivilklage werden keine Kosten ausgeschrieben.

[Eröffnungs- und Mitteilungsformel]

#### 2. Berufung

Gegen dieses Urteil meldete die Straf- und Zivilklägerin C. \_\_\_\_\_ (nachfolgend Privatklägerin), vertreten durch Rechtsanwalt D. \_\_\_\_\_, mit Eingabe vom 6. März 2024 form- und fristgerecht Berufung an (pag. 490).

Die andere verunfallte Flugschülerin, G. \_\_\_\_\_, hatte von Anfang an darauf verzichtet, sich im Verfahren gegen den Beschuldigten als Straf- und/oder Zivilklägerin zu konstituieren. Bereits in ihrer ersten Einvernahme deponierte sie, sie wolle dem Fluglehrer keine Vorwürfe machen, sie sei am Unfall selber schuld gewesen (pag. 20). Entsprechend hatte sie am Strafverfahren gegen A. \_\_\_\_\_ (nachfolgend Beschuldigter) – mit Ausnahme ihrer zweiten Einvernahme am

22. Mai 2019 (pag. 81 ff.) – auch nicht mehr teilgenommen. Anlässlich dieser Einvernahme hatte sie über den Beschuldigten als Fluglehrer ausgesagt, er sei sehr ruhig, abgeklärt und professionell, verfüge über ein wahnsinniges Wissen über das Fliegen und das Wetter. Es [gemeint der Beschuldigte als Lehrer] sei für sie optimal gewesen, besser gehe es nicht mehr (pag. 88 Z. 258 ff.). Das erstinstanzliche Urteil wurde entsprechend bezüglich G. \_\_\_\_\_ nicht schriftlich begründet. Auf diesen ersten Flugunfall wird in der nachfolgenden Urteilsbegründung punktuell dort eingegangen, wo er in Bezug auf den Unfall der Privatklägerin von Relevanz erscheint.

Die schriftliche Urteilsbegründung der Vorinstanz datiert vom 25. Juli 2024 (pag. 497 ff.) und wurde den Parteien gleichentags mit Verfügung zugestellt (pag. 537 f.). In Ziff. I. 7. Lemma der erstinstanzlichen Urteilsbegründung wurde festgestellt, dass das Urteil vom 27. Februar 2024 in Bezug auf den Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung zum Nachteil von G. \_\_\_\_\_ in Rechtskraft erwachsen ist (S. 4 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 500).

Mit form- und fristgerechter Berufungserklärung vom 15. August 2024 hielt der Rechtsvertreter der Privatklägerin fest, die Berufung beziehe sich auf den Freispruch des Beschuldigten von der Anschuldigung der fahrlässigen schweren Körperverletzung zum Nachteil der Privatklägerin (Ziff. I.2. des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs), auf die Entschädigung des Beschuldigten für die Ausübung seiner Verfahrensrechte sowie auf den Zivilpunkt (Ziff. II. des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs; pag. 544 ff.). Der Beschuldigte, verteidigt durch Rechtsanwalt Dr. B. \_\_\_\_\_, beantragte mit Eingabe vom 26. August 2024 weder ein Nichteintreten auf die Berufung der Privatklägerin noch erklärte er Anschlussberufung (pag. 606 f.). Die Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern (nachfolgend Generalstaatsanwaltschaft) verzichtete mit Schreiben vom 5. September 2024 auf die Teilnahme am oberinstanzlichen Verfahren (pag. 609 f.), was mit Verfügung vom 9. September 2024 festgestellt wurde (pag. 611 f.).

Die Berufungsverhandlung vor der 1. Strafkammer fand am 3. Juli 2025 statt (pag. 645 ff.).

### 3. **Oberinstanzliche Beweisergänzungen**

Mit der Berufungserklärung vom 15. August 2024 beantragte die Rechtsvertretung der Privatklägerin, es seien der Beschuldigte und die Privatklägerin einzuvernehmen. Weiter seien die Ausführungen des Schweizerischen Hängegleiterverbands (SHV) bezüglich Ausbildung zum/zur Gleitschirmpilot:in sowie die Unfallanalysen des SHV für die Jahre 2018 bis und mit 2023 zu den Akten zu erkennen (pag. 547 ff.). Nach Gewährung des rechtlichen Gehörs (pag. 602 f.), wurden die ersten beiden Beweisanträge mit Verfügung vom 9. September 2024 gutgeheissen (pag. 611 f.). In dieser Verfügung wurde der Beweisantrag betreffend die Unfallanalysen des SHV irrtümlicherweise nicht behandelt bzw. die Dokumente (noch) nicht zu den Akten erkannt. Dies wurde anlässlich der Berufungsverhandlung vom 3. Juli 2025 auf Antrag der Vorsitzenden mit Kammerbeschluss vorfrageweise nachgeholt (pag. 646).

Weiter wurde im Hinblick auf die Berufungsverhandlung von Amtes wegen ein aktueller Strafregisterauszug über den Beschuldigten (datierend vom 20. Juni 2025; pag. 641) eingeholt.

Anlässlich der Berufungsverhandlung beantragte und begründete die Rechtsvertretung der Privatklägerin, es seien eine E-Mailkorrespondenz mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sowie deren Beilage «Erläuterungen zur Teilrevision der Verordnung des UVEK [Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation] über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L [SR 748.121.11])» zu den Akten zu erkennen. Nach Gewährung des rechtlichen Gehörs wurde dieser Antrag gutgeheissen und die Unterlagen (pag. 705 f.) wurden zu Wert und Unwert zu den Akten erkannt (pag. 670 ff.).

Schliesslich wurden die Privatklägerin (pag. 647 ff.) und der Beschuldigte anlässlich der Berufungsverhandlung erneut einvernommen (pag. 659 ff.).

#### 4. **Anträge der Parteien**

##### 4.1 **Anträge der Privatklägerin**

Rechtsanwalt D.\_\_\_\_\_ stellte und begründete an der oberinstanzlichen Verhandlung namens und auftrags der Privatklägerin folgende Anträge (pag. 546 und pag. 674):

1. Herr A.\_\_\_\_\_, vgt., sei schuldig zu erklären wegen schwerer Körperverletzung, fahrlässig begangen am 24. Juni 2018, ca. 11.45 Uhr in H.\_\_\_\_\_ (Ort), Landeplatz I.\_\_\_\_\_, zum Nachteil von Frau C.\_\_\_\_\_, vgt.
2. Herr A.\_\_\_\_\_, vgt., sei in Anwendung der massgeblichen Gesetzesbestimmungen zu einer gerichtlich zu bestimmenden Strafe zu verurteilen.
3. Es seien die erst- und zweitinstanzlichen Verfahrenskosten Herr A.\_\_\_\_\_, vgt., zur Bezahlung aufzuerlegen.
4. Herr A.\_\_\_\_\_, vgt., sei zu verurteilen, Frau C.\_\_\_\_\_, vgt., nach Massgabe der noch einzureichenden Honorarnoten eine angemessene Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen im erst- und zweitinstanzlichen Verfahren zu bezahlen.
5. Es sei festzustellen, dass Herr A.\_\_\_\_\_, vgt., gegenüber Frau C.\_\_\_\_\_, vgt., aus dem Unfallereignis vom 24. Juni 2018 dem Grundsatz nach schadenersatz- und genugtuungspflichtig ist, wobei Frau C.\_\_\_\_\_, vgt., zur genauen Feststellung dieser Ansprüche auf den Weg des Zivilprozesses zu verweisen sei.

##### 4.2 **Anträge des Beschuldigten**

Rechtsanwalt Dr. B.\_\_\_\_\_ stellte und begründete oberinstanzlich für den Beschuldigten folgende Anträge (pag. 709 f. und [für Ziff. 1] pag. 674):

1. Das vorinstanzliche Urteil sei zu bestätigen.
2. Die Verfahrenskosten seien dem Kanton Bern aufzuerlegen (Art. 423 Abs. 1 StPO).
3. Herrn A.\_\_\_\_\_ sei eine Entschädigung der Aufwendungen für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte auszurichten (Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO).

#### 5. **Verfahrensgegenstand und Kognition der Kammer**

Das Berufungsgericht überprüft das erstinstanzliche Urteil nur in den angefochtenen Punkten (Art. 404 Abs. 1 der Schweizerischen Strafprozessordnung [StPO];

SR 312.0]).

Verfahrensgegenstand bilden aufgrund der umfassenden Berufung der Privatklägerin alle sie betreffenden Punkte des erstinstanzlichen Urteils. Die Kammer hat demnach den Freispruch des Beschuldigten von der Anschuldigung der fahrlässigen Körperverletzung zum Nachteil der Privatklägerin (Ziff. I.2. des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs), den Zivilpunkt (Ziff. II. des erstinstanzlichen Urteilsdispositivs) sowie die Kosten- und Entschädigungsfolgen zu überprüfen.

Nicht angefochten und damit in Rechtskraft erwachsen ist der Freispruch des Beschuldigten von der Anschuldigung der fahrlässigen Körperverletzung zum Nachteil von G.\_\_\_\_\_, was die Vorinstanz bereits in ihrer schriftlichen Urteilsbegründung vom 25. Juli 2024 festgestellt hat (pag. 500; vgl. E. 2 hiervor).

Die Kammer verfügt als Berufungsgericht bei der Überprüfung der angefochtenen Punkte über volle Kognition in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht (Art. 398 Abs. 2 und 3 StPO). Aufgrund der Berufung der Privatklägerin ist die Kammer nicht an das Verschlechterungsverbot (Verbot der *reformatio in peius*) gebunden, d.h. die Kammer darf das Urteil auch zu Ungunsten des Beschuldigten abändern (Art. 391 Abs. 2 StPO *e contrario*).

Hinsichtlich der Zivilklage ist die Kammer an die Anträge der Parteien gebunden (Art. 391 Abs. 1 Bst. b StPO), d.h. sie darf der Privatklägerin nicht mehr zusprechen als gefordert und nicht weniger als vom Beschuldigten anerkannt. Aufgrund der Berufung der Privatklägerin darf sie den Zivilpunkt jedoch auch zu Ungunsten des Beschuldigten abändern.

## II. Sachverhalt und Beweiswürdigung

### 6. Vorwurf gemäss Ziff. I.2. der Anklageschrift vom 18. September 2023

Dem Beschuldigten wird aufgrund des nachfolgenden Sachverhalts fahrlässige schwere Körperverletzung, begangen am 24. Juni 2018, ca. 11:45 Uhr, in H.\_\_\_\_\_, (Ort), Landeplatz I.\_\_\_\_\_, z.N. der Privatklägerin vorgeworfen (pag. 341 ff.):

Im Rahmen ihrer Ausbildung zur Gleitschirmpilotin bei der Flugschule J.\_\_\_\_\_ absolvierte C.\_\_\_\_\_ ihren 32. Höhenflug, ihren zweiten an jenem Tag, vom Startplatz K.\_\_\_\_\_. Der Flug stand unter der Aufsicht von A.\_\_\_\_\_ als zuständigem Fluglehrer der Flugschule J.\_\_\_\_\_. Er befand sich während des Flugs von C.\_\_\_\_\_ am Landeplatz I.\_\_\_\_\_ und stand mit ihr per Funk in Kontakt. Vor dem Flug hatte C.\_\_\_\_\_ einen ersten Start abgebrochen. Während des Flugs machte C.\_\_\_\_\_ die von ihr beabsichtigten Manöver und A.\_\_\_\_\_ beobachtete den Flug bis zum Landeanflug. Während C.\_\_\_\_\_ Höhe abbaute, teilte A.\_\_\_\_\_ ihr mit, sie solle selbständig landen, er werde nun zum L.\_\_\_\_\_ (See) gehen, um einen anderen Flugschüler, welcher über das Wasser, bzw. den See flog, zu beobachten. Der Fluglehrer A.\_\_\_\_\_ verschob sich daraufhin zum See und stellte sich zwischen die Bäume, welche sich zwischen dem See und der Landwiese von C.\_\_\_\_\_ befanden. A.\_\_\_\_\_ beobachtete die anschliessende Landung von C.\_\_\_\_\_ nicht. Im Landeanflug flog C.\_\_\_\_\_ bei Talwind eine Rechtsvolte. Sie flog den Gegenanflug und danach den Queranflug. Im Landeanflug zog C.\_\_\_\_\_ die Bremse in einer kritischen Höhe durch, wodurch es in rund 5 Metern Höhe zu einem Strömungsabriss und anschliessendem Absturz kam. C.\_\_\_\_\_ prallte mit dem Gesäss auf den Wiesenboden. C.\_\_\_\_\_ zog sich dabei einen Bruch des ersten Lendenwirbels mit Beschädigung des Rückenmarks zu, was eine

Schwäche und Gefühlsstörung an den Beinen und Inkontinenz zur Folge hatte, wobei mit einem dauerhaften Bestehen der inkompletten Paraplegie gerechnet werden muss.

Indem A. \_\_\_\_\_ als Fluglehrer die Betreuung des Fluges der C. \_\_\_\_\_ übernahm, ihren Landeanflug jedoch nicht beobachtete, war es ihm nicht möglich, die zu tiefe Bremsstellung der C. \_\_\_\_\_ zu bemerken und C. \_\_\_\_\_ über Funk zeitgerecht anzuweisen, die Bremse zu lösen, und so die ihm obliegenden Pflichten wahrzunehmen. Er handelte derart pflichtwidrig unvorsichtig. Eine zeitgerechte Anweisung des A. \_\_\_\_\_ über Funk, die Bremse zu lösen, hätte den Unfall und die Verletzungen von C. \_\_\_\_\_ mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert.

## 7. **Unbestrittener und bestrittener Sachverhalt**

Betreffend den unbestrittenen und bestrittenen Sachverhalt kann vorab auf die Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden. Ergänzungen, Präzisierungen oder Korrekturen der Kammer folgen nach den vorinstanzlichen Ausführungen. Die Vorinstanz hielt zum unbestrittenen und bestrittenen Sachverhalt das Folgende fest (S. 4 ff. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 500 ff.):

Als unbestritten kann festgehalten werden, dass der Beschuldigte 2018 seit ca. sechs Jahren in der Flugschule J. \_\_\_\_\_ Fluglehrer für Gleitschirmpiloten war (pag. 63, Z. 36 ff.). Die Ausbildung zum Fluglehrer hatte er 2009 abgeschlossen (pag. 63, Z. 34). Der Beschuldigte verfügt überdies über einen Master in Meteorologie (pag. 63, Z. 33) und ist beim Schweizerischen Hängegleiterverband als Experte für Meteo in der Fluglehrerausbildung angestellt (pag. 63, Z. 49 f.). Zusammenfassend ist somit erstellt, dass der Beschuldigte die nötigen Ausbildungen und Qualifikationen aufwies, um als Fluglehrer mit Flugschülern Übungs-Höhenflüge durchzuführen.

Die Privatklägerin war seit Mitte Februar 2018 in der Flugschule J. \_\_\_\_\_ in der Ausbildung zur Gleitschirmpilotin (pag. 93, Z. 78 f. / pag. 94, Z. 93). Vorab absolvierte die Privatklägerin den Grundkurs, wobei der Beschuldigte ihr Lehrer war (pag. 94, Z. 95 f.). Die praktische Prüfung zur Gleitschirmpilotin hätte die Privatklägerin gegen Ende 2018 ablegen wollen (pag. 95, Z. 136).

Für den 24.06.2018 waren Höhenflüge auf der K. \_\_\_\_\_ geplant (pag. 95, Z. 139 f.). Zuständiger Fluglehrer war der Beschuldigte, der vor Ort war und die Flugschüler beaufsichtigte. Am 24.06.2018 absolvierte die Privatklägerin ihren 32. Flug (pag. 95, Z. 132 f.). Mit den Höhenflügen hatte sie ca. anfangs/Mitte März 2018 angefangen (pag. 94, Z. 117 f.). Die Privatklägerin absolvierte am 24.06.2018 vorab einen ersten Flug, bei dem sie das Pendeln und dessen kontrolliertes Stoppen übte, was gut funktioniert hatte (pag. 95, Z. 158 ff.). Auch die Landung des ersten Flugs am 24.06.2018 verlief gut (pag. 95, Z. 164 f.). Der Beschuldigte hatte als Fluglehrer keine Einwände zum ersten Flug, es war alles gut (pag. 95, Z. 167 f.). Der Beschuldigte hatte bei der Landung der Privatklägerin nach dem ersten Flug nicht speziell interveniert, hatte aber zugeschaut (pag. 454, Z. 13 f.). Der Beschuldigte war während des Flugs über Funk mit der Privatklägerin verbunden.

Ebenfalls unbestritten ist, dass die Privatklägerin an diesem 24.06.2018 nach ihrem ersten Flug vom Unfall von G. \_\_\_\_\_ erfahren hatte (pag. 96, Z. 172). Sie machte sich deswegen Gedanken und entschied sich erst nach einer Bedenkzeit von ca. 15 Minuten zu einem zweiten Flug (pag. 96, Z. 178 f.). Beim zweiten Flug verlor die Privatklägerin nach dem Start an Höhe, weshalb sie nochmals landete, zurück zum Startplatz lief und später erneut startete (pag. 96, Z. 197 ff.). Auch der zweite Flug verlief vorab unbestrittenermassen gut und problemlos (pag. 96, Z. 202 / pag. 73, Z. 408). Der Beschuldigte teilte der Privatklägerin schliesslich über Funk mit, dass er zum See gehen werde, um einen anderen Flugschüler zu beobachten, sie solle selbständig landen (pag. 96, Z. 203 f.). Unbestrittenermassen verunfallte die Privatklägerin bei der Landung des zweiten Flugs am 24.06.2018. Unbestritten ist ebenfalls, dass der Beschuldigte den letzten Teil des Landeanflugs der Privatklägerin und deren Landung nicht beobachtet und ihr dementsprechend keine Anweisungen gegeben hatte.

Weiter unbestritten ist, dass sich die Privatklägerin bei der verunglückten Landung einen Bruch des ersten Lendenwirbels mit Beschädigung des Rückenmarks zuzog, was zu einer inkompletten Paraplegie führte. Anlässlich der Hauptverhandlung schilderte die Privatklägerin ihre bleibenden Einschränkungen. Sie führte aus, sie sei relativ oft sehr müde. Laufen sei für sie sehr anstrengend, sie müsse sich dabei sehr konzentrieren. Zudem habe sie dauernd neuropathische Schmerzen in den

Füssen und im Gesäss, was ebenfalls müde mache. Blase und Darm seien mehrheitlich gelähmt. Sie leide an Inkontinenz, teilweise auch des Darms und habe viele Harnwegsinfekte (pag. 469, Z. 17 ff.). Die Privatklägerin arbeitete zuletzt wieder 60%, was für sie aber am Limit war (pag. 469, Z. 32 f.). Die Privatklägerin ist insbesondere in der Haushaltsführung auf Unterstützung angewiesen, zudem auch bei längeren Fahrten oder für das Tragen von Gepäck (pag. 470, Z. 1 ff.). Für den Erhalt der Gehfähigkeit geht die Privatklägerin 1-2 Mal die Woche in die Physiotherapie, zur Feldenkrais-Therapie und 2-3 Mal im Monat in die Massage, um die verkrampften Muskeln zu lösen (pag. 470 Z. 6 ff.).

Bestritten ist, wie es zum Unfall der Privatklägerin gekommen ist und ob der Unfall hätte verhindert werden können, wenn der Beschuldigte die Privatklägerin weiter beobachtet und ihr zeitgerecht Anweisungen über Funk gegeben hätte. Weiter ist allgemein bestritten, welche Pflichten dem Fluglehrer bei der Landung der Flugschülerin im konkreten Fall oblagen, sprich, ob es die Pflicht des Beschuldigten gewesen wäre, die Landung der Privatklägerin zu beobachten und ob Anweisungen den Unfall hätten verhindern können. Dies wird zudem auch unter rechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen sein.

Ergänzend ist festzuhalten, dass vom Beschuldigten bestritten wird, die Privatklägerin habe ihm nach ihrem ersten und vor ihrem zweiten Flug vom 24. Juni 2018 gesagt, unsicher zu sein, ob sie noch einmal fliegen solle. In diesem Zusammenhang ist aufgrund bestehender Unklarheiten zudem zu klären, zu welchem Zeitpunkt die Privatklägerin am 24. Juni 2018 vom Unfall der anderen Flugschülerin G. \_\_\_\_\_ erfahren hat (d.h. ob vor oder nach ihrem ersten Flug).

Demgegenüber ist überdies unbestritten, dass der Beschuldigte und die Privatklägerin nie vereinbart hatten, die Privatklägerin solle eine Punktlandung machen (vgl. pag. 455 Z. 33 f.; pag. 667 Z. 38 f. und Z. 43 f. vgl. pag. 655 Z. 27 ff.).

Betreffend ihre gesundheitliche Situation – welche unbestritten ist – schilderte die Privatklägerin anlässlich der Berufungsverhandlung, welche körperlichen Einschränkungen aus dem Unfall vom 24. Juni 2018 geblieben sind (pag. 647 Z. 15 ff.). Sie führte aus, permanent Schmerzen zu haben. Sie habe Schmerzen im Rücken und neuropathische Schmerzen im Gesäss und in den Füssen. Aufgrund der inkompletten Paraplegie sei ein Teil der Muskeln der Beine und auch der Blase und des Darms gelähmt. Die Privatklägerin erklärte, dass sie relativ viel Training und Physiotherapie machen müsse, um ihren aktuellen Muskelstatus erhalten zu können. Darm und Blase hätten sich mittlerweile stabilisiert und sie habe (insbesondere) diesbezüglich viel lernen müssen. Seit ca. einem Jahr arbeite sie noch 50 %. Ihre Gelenke hätten sich aufgrund der fehlenden Muskeln ein wenig verschlechtert, namentlich habe sie stärkere Schmerzen in Hüfte und den Fussgelenken. Teilweise nutze sie bereits jetzt einen Rollstuhl, damit sie ihre Gelenke nicht überbelastet und so ihre Gehfähigkeit möglichst lange erhalten könne (pag. 647 f.).

Ferner ist präzisierend festzuhalten, dass ein Strömungsabriss, welcher durch zu starkes Bremsen verursacht wurde, als Absturzursache nicht bestritten wird. Bezüglich Höhe, in welcher sich die Privatklägerin dabei befand, gingen die Beobachtungen der Privatklägerin («Ca. 1-2 Meter ab Boden habe ich die Bremsen voll durchgezogen» Aussagen vom 6. Juli 2018, pag. 51; zweites Bremsen: «Ich bremste dann weiter und dann war ich aus meiner Sicht vielleicht noch ein bis zwei Meter ab Boden» Aussagen vom 22. Mai 2019, pag. 98 Z. 258 f.) und von Zeuge M. \_\_\_\_\_ (Strömungsabriss: «Ca. 3-4 Meter über Boden habe sie zu

fest gebremst, was zu einem Strömungsabriss (Fullstall) geführt habe» Spontanaussagen am Tatort, pag. 36; «Der Schirm war nicht mehr angeströmt [...]. Die Höhe war geschätzt ca. 5 Meter» Aussagen vom 20. November 2019, pag. 124 Z. 49 f.) auseinander. Immerhin wollte der Rechtsvertreter der Privatklägerin aber die Anklageschrift im Sinne von Zeuge M.\_\_\_\_\_ ergänzt wissen (pag. 338), was darauf hindeutet, dass auch die Höhe von ca. 5 m nicht (mehr) mit 1-2 m bestritten wird. Diesbezüglich ist auf der Sachverhaltsebene somit gegebenenfalls vor allem noch zu klären, ob der Unfall hätte verhindert werden können, wenn der Beschuldigte die gesamte Landung der Privatklägerin beobachtet und ihr Anweisungen gegeben hätte.

## 8. Theoretische Grundlagen der Beweiswürdigung

Für die theoretischen Grundlagen der Beweiswürdigung kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 6 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 502 f.). Ergänzend ist Folgendes festzuhalten:

Zieht das Gericht mangels eigener Fachkenntnis eine sachverständige Person bei, ist es bei der Würdigung des Gutachtens grundsätzlich frei. Ob das Gericht die in einem Gutachten enthaltenen Erörterungen für überzeugend hält oder nicht und ob es dementsprechend den Schlussfolgerungen der Experten folgen will, ist mithin eine Frage der Beweiswürdigung. Die Beweiswürdigung und die Beantwortung der sich stellenden Rechtsfragen ist Aufgabe des Richters. Dieser hat zu prüfen, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen. Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung entscheiden die Organe der Strafrechtspflege frei von Beweisregeln und nur nach ihrer persönlichen Ansicht aufgrund gewissenhafter Prüfung darüber, ob sie eine Tatsache für erwiesen halten (vgl. Art. 10 Abs. 2 StPO). Das Gericht ist somit nicht an den Befund oder die Stellungnahme des Sachverständigen gebunden. Es hat vielmehr zu prüfen, ob sich aufgrund der übrigen Beweismittel und der Vorbringen der Parteien ernsthafte Einwände gegen die Schlüssigkeit der gutachterlichen Darlegungen aufdrängen. Auch wenn das gerichtlich eingeholte Gutachten grundsätzlich der freien Beweiswürdigung unterliegt, darf das Gericht in Fachfragen nicht ohne triftige Gründe von ihm abrücken und muss Abweichungen begründen (BGE 141 IV 369 E. 6.1).

Im Rahmen von angeklagten Fahrlässigkeitsdelikten ist zu prüfen, ob der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung bildet die Vorhersehbarkeit des Erfolgs (Urteil des Bundesgerichts [nachfolgend BGE] 6B\_63/2020 vom 10. März 2021 E. 3.3.3). Darüber hinaus muss der Erfolg auch vermeidbar gewesen sein. Dies ist der Fall, wenn der Erfolg bei pflichtgemäßem Verhalten des Täters mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit bzw. mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit ausgeblieben wäre (sog. hypothetischer Kausalzusammenhang). Ob ein hypothetischer Kausalzusammenhang gegeben ist, betrifft eine Tatfrage, sofern die entsprechende Schlussfolgerung auf dem Weg der Beweiswürdigung aus konkreten An-

haltungspunkten getroffen wurde und nicht ausschliesslich auf allgemeiner Lebenserfahrung beruht (BGer 6B\_197/2021 vom 28. April 2023 E. 3.2.4 mit Hinweisen).

## 9. **Beweismittel**

Als objektive Beweismittel dienen der Kammer der Berichtsrapport vom 1. Oktober 2018 (inkl. Beilagen [pag. 34 ff.]), das Gutachten vom 22. Oktober 2021 (pag. 170 ff.) sowie die Beantwortung der diesbezüglichen Ergänzungsfragen vom 27. September 2022 (pag. 219 ff.). Weitere objektive Beweismittel sind das Flugbuch und das Ausbildungsprotokoll der Privatklägerin (pag. 327). Ferner liegen die oberinstanzlich zu den Akten erkannten Unfallanalysen des SHV der Jahre 2018-2023 (pag. 554 ff.) und die Ausführungen des SHV bezüglich der Ausbildung zum/zur Gleitschirmpilot:in (pag. 549 ff.) vor. Schliesslich sind die anlässlich der oberinstanzlichen Hauptverhandlung vom Rechtsvertreter der Privatklägerin eingereichten Unterlagen (E-Mailkorrespondenz mit dem BAZL sowie deren Anhang «Erläuterungen zur Teilrevision der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L)» zu berücksichtigen, wobei es sich nicht um ein eigentliches Beweismittel, sondern um Gesetzesmaterialien zur Totalrevision der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK; SR 748.941) handelt (pag. 705 f.; vgl. E. 10.2.9 hiernach).

Der Kammer liegen als subjektive Beweismittel zunächst die Aussagen der Privatklägerin (polizeiliche Einvernahme vom 6. Juli 2018 [pag. 49 ff.]; Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft vom 22. Mai 2019 [pag. 91 ff.], Einvernahme anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 22. Februar 2024 [pag. 469 ff.] sowie anlässlich der Berufungsverhandlung vom 3. Juli 2025 [pag. 647 ff.]) und die Aussagen des Beschuldigten (Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft vom 22. Mai 2019 [pag. 91 ff.], Einvernahme anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung 22. Februar 2024 [pag. 446 ff.] sowie anlässlich der Berufungsverhandlung vom 3. Juli 2025 [pag. 659 ff.]) vor. Weiter wurde N.\_\_\_\_\_ am 20. November 2019 von der Staatsanwaltschaft als Zeuge zur Sache einvernommen (pag. 103 ff.), da er am Tag des Unfalls der Privatklägerin als Startleiter eingeteilt war und die Privatklägerin beim Start begleitete. M.\_\_\_\_\_, welcher am Tag des Unfalls auf dem Landeplatz I.\_\_\_\_\_ in H.\_\_\_\_\_(Ort) in privater Mission eine befreundete Flugschülerin begleitet und die missglückte Landung der Privatklägerin zufällig beobachtet hatte, wurde am 20. November 2019 von der Staatsanwaltschaft (pag. 123 ff.) und am 24. Februar 2024 anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung (pag. 465 ff.) als Zeuge zur Sache einvernommen. Bei den subjektiven Beweismitteln ist überdies der Berichtsrapport vom 1. Oktober 2018 (pag. 34 ff.) zu berücksichtigen, da darin u.a. die am Unfallort getätigten Spontanaussagen des Beschuldigten und des Zeugen M.\_\_\_\_\_ dokumentiert wurden.

Es wird darauf verzichtet, die einzelnen Beweismittel zusammenzufassen und sie werden – soweit relevant – direkt im Rahmen der Beweiswürdigung der Kammer aufgegriffen. Ferner wird auf die amtlichen Akten verwiesen.

## 10. **Beweiswürdigung der Kammer**

### 10.1 **Vorbemerkung zum Aufbau**

Nach einer allgemeinen Würdigung der Beweismittel (wobei die Vorinstanz den Berichtsrapport vom 1. Oktober 2018 nicht als Beweismittel berücksichtigte; vgl. pag. 503) gliederte die Vorinstanz das Beweisthema in sieben Abschnitte. Für jeden Abschnitt fasste sie die ihrer Auffassung nach relevanten Passagen und Abschnitte aus den Beweismitteln zusammen und nahm eine Beweiswürdigung vor.

Die Kammer erachtet den Aufbau der Vorinstanz als ideal, weshalb er auch hier übernommen wird.

### 10.2 **Allgemeine Würdigung der Beweismittel**

#### 10.2.1 Beschuldigter

Zum Beschuldigten hielt die Vorinstanz Folgendes fest (S. 7 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 503):

Der Beschuldigte hat den Landeanflug der Privatklägerin unbestrittenermassen nicht beobachtet. Er kann daher keine Angaben dazu machen, wie es zum Absturz gekommen ist. Seine Aussagen dazu basieren nicht auf eigener Wahrnehmung. Soweit seine eigenen Überlegungen und Handlungen betreffend, hat er authentische Aussagen gemacht. Als Beschuldigter will er sich naturgemäss nicht selber belasten, es liegen aber keine Hinweise vor, dass er falsche Angaben gemacht hätte. Seine Aussagen decken sich überdies weitgehend mit denjenigen der Privatklägerin was die Ausbildung und den Ablauf des Tages bis zum Unfall angeht.

Auch seine weiteren Aussagen, welche sich mit anderen Beweismitteln überprüfen lassen, waren korrekt (etwa seine Angaben betreffend die Windbedingungen). Die Kammer konnte sich anlässlich der oberinstanzlichen Einvernahme ein eigenes Bild des Beschuldigten machen und feststellen, dass er ehrlich darum bemüht ist, die Sache aufzuklären. Er zeigte sich sehr betroffen, authentisch und hat weder versucht zu beschönigen noch sich zu rechtfertigen (bspw. betreffend Funk, vgl. E. 10.4.9 hiernach). Aus den Aussagen des Beschuldigten geht sein grosses Fachwissen betreffend den Gleitschirmsport hervor. Insgesamt stellt die Kammer auf seine glaubhaften Aussagen ab. Allerdings ist bei der nachfolgenden Würdigung zu den einzelnen sieben Abschnitten die Funktion, in welcher der Beschuldigte einvernommen wurde, zu berücksichtigen, d.h. seine Aussagen betreffend fachliche Fragen zum Gleitschirmsport sind nicht wie die Aussagen eines sachverständigen Zeugen zu würdigen.

#### 10.2.2 Privatklägerin

Betreffend die Privatklägerin erwog die Vorinstanz das Folgende (S. 7 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 503):

Die Aussagen der Privatklägerin sind ebenfalls authentisch, sachlich und nachvollziehbar. Sie hat den Beschuldigten nie übermässig belastet und es gibt auch bei ihr keine Anzeichen für falsche Angaben. Ihre Aussagen haben sich im Laufe des Verfahrens teilweise verändert. Das Gericht führt dies auf die Aufarbeitung des Erlebten zurück. Die Privatklägerin hat verständlicherweise nach Antworten gesucht und hatte im Zeitpunkt der Hauptverhandlung teilweise eine leicht andere Sichtweise auf die Dinge als noch kurz nach dem Unfall. Das ist nachvollziehbar und bei der Würdigung der einzelnen Aussagen zu berücksichtigen.

Die Kammer stimmt der Vorinstanz grundsätzlich zu. Das Aussageverhalten der Privatklägerin ist genauso glaubhaft wie jenes des Beschuldigten. Überhaupt imponieren die einvernommenen Personen im vorliegenden Verfahren allesamt als ehrlich, ohne bewusste Tendenzen zur Beschönigung oder übermässigen Belastung. Die Privatklägerin war offensichtlich stets darauf bedacht, ihre eigenen Wahrnehmungen darzutun. Davon konnte sich auch die Kammer während der persönlichen Befragung überzeugen. Allerdings kann nicht von der Hand gewiesen werden, dass gewisse Aussagen der Privatklägerin sich im Verlaufe des Verfahrens veränderten. So sagte sie etwa zunächst aus, nicht gestresst gewesen zu sein, als der Beschuldigte sie darüber informierte, dass er bei ihrer Landung nicht am Landeplatz sein werde (vgl. pag. 52). Im Verlaufe des Verfahrens machte sie jedoch geltend, am Tag des Unfalls angespannt gewesen zu sein, was der Beschuldigte ihrer Ansicht nach hätte erkennen müssen (vgl. pag. 472 Z. 34 ff.; vgl. auch E. 10.4 hiernach). Dies erscheint aggravierend. Sodann gab die Privatklägerin zunächst zu Protokoll, (technisch) gar nicht gewusst zu haben, wie sie selbst hätte funken können (vgl. pag. 97 Z. 221 f.). Vor oberer Instanz erklärte sie auf Frage nach ihren Kenntnissen über das (Zurück-)funken, sie hätte es während dem Fliegen nicht machen können, weil sie eine Hand von den Bremsen hätte lösen müssen (pag. 652 Z. 40 ff.). Solches Aussageverhalten ist in der Regel ein Hinweis auf Schutzbehauptungen. Die teilweise feststellbaren Veränderungen ihrer Aussagen führt die Kammer jedoch ebenso wie die Vorinstanz auf die intensive Beschäftigung mit dem Unfall und dem daraus resultierenden gesundheitlichen Schicksal zurück. Auf der Suche nach einer Erklärung für den Unfall fielen einige Aussagen der Privatklägerin schliesslich doch etwas aggravierend und/oder zielgerichtet aus, was nach Ansicht der Kammer jedoch unbewusst geschah und unter den gegebenen Umständen nachvollziehbar erscheint. Auf jeden Fall ging es der Privatklägerin dabei nicht darum, den Beschuldigten übermässig zu belasten.

### 10.2.3 Zeuge M. \_\_\_\_\_

Die Vorinstanz hielt zu M. \_\_\_\_\_ Folgendes fest (S. 8 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 504):

Der Zeuge M. \_\_\_\_\_ hat die Privatklägerin bei ihrem Landeanflug und beim Absturz beobachtet. Er kannte die Privatklägerin vorher nicht. Der Zeuge ist selber Fluglehrer und hat 2003 mit dem Beschuldigten zusammen die Ausbildung absolviert (pag. 127, Z. 149). Er ist aber nicht mit dem Beschuldigten befreundet, er hat ihn seither einzig zweimal an einem Landeplatz in O. \_\_\_\_\_ (Ort) gesehen (pag. 127, Z. 153). Der Zeuge ist folglich mit keiner Seite näher bekannt und kann als neutrale Drittperson bezeichnet werden. Als ausgebildeter Fluglehrer konnte er seine Beobachtungen gut analysieren und einordnen. Es fiel ihm zudem dadurch leicht, das Gesehene in Worte zu fassen und zu erklären. Überdies konnte er sein Fachwissen und seine Erfahrung als Fluglehrer in seine Aussagen miteinfließen lassen. Die Angaben des Zeugen sind schlüssig, plausibel, stringent und widerspruchsfrei. Zudem ist kein Grund ersichtlich, warum er falsche Angaben machen sollte. Auf die Aussagen des Zeugen M. \_\_\_\_\_ kann daher abgestellt werden.

Ergänzend bzw. präzisierend ist darauf hinzuweisen, dass das Fachwissen von M. \_\_\_\_\_ zwar berücksichtigt werden darf. Allerdings ist dabei zu beachten, dass er (zurecht) nicht als sachverständiger Zeuge einvernommen wurde. Seine Aussagen sind insbesondere in Bezug auf die Vermeidbarkeit interessant: Der Beschuldigte selber hat die Landung bekanntlich nicht beobachtet, so dass er nichts dazu sagen kann, wie er im konkreten Fall vor Ort reagiert hätte. Mit Zeuge

M.\_\_\_\_\_ war aber ein anderer Fluglehrer vor Ort und beobachtete die Landung. Wenn er auch gegenüber der Privatklägerin nicht über Garantenstellung verfügte, so lassen sich aus seiner Reaktion als erfahrener Profi mit Fluglehrpatent vor Ort dennoch gewisse Schlüsse in Bezug auf die Vermeidbarkeit ziehen.

Im Übrigen gilt auch bei Zeuge M.\_\_\_\_\_ Ähnliches wie bei der Privatklägerin. Es fällt auf, dass sich seine Aussagen im Verlaufe des Verfahrens leicht veränderten. Es ist notorisch, dass Erinnerungen mit dem Zeitablauf verblassen. Zeuge M.\_\_\_\_\_ sagte aber bei der Vorinstanz eben gerade detaillierter aus als zuvor bei der Staatsanwaltschaft. Es ist dabei davon auszugehen, dass dieses Aussageverhalten Ergebnis zahlreicher Rekonstruktionen, Analysen und nachträglicher eigener Würdigung von Umständen sein dürfte. Bei genauer Betrachtung bestehen die Widersprüche darin, dass Zeuge M.\_\_\_\_\_ neu als selber wahrgenommen beschreibt, was er in seiner ersten Einvernahme noch eher als Rekonstruktion deklarierte. Beispielhaft erwähnt sei, dass er zu Beginn des Verfahrens ausgesagt hatte, keine Bremsaktivitäten wahrgenommen zu haben, es sei alles sehr schnell gegangen (pag. 124 Z. 48 ff. und pag. 125 Z. 61 f.), erstinstanzlich dann auf einmal klar angab, er habe den Schirm frontal gesehen, er habe gut gesehen, dass der Schirm gegen hinten ziemlich abgebremst habe. Das sehe man sofort, das falle schnell auf. Sie habe so stark gebremst, dass er nicht mehr habe wegschauen können (pag. 465 Z. 18 ff.). Seine späteren Aussagen können somit nicht integral und vorbehaltlos als selber beobachtet verstanden werden. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass sich seine eigene Wahrnehmung – wohl unbewusst – mit zunehmendem Zeitablauf mit nachträglicher fachlicher Einschätzung vermischte.

#### 10.2.4 Zeuge N.\_\_\_\_\_

Zu N.\_\_\_\_\_ führte die Vorinstanz das Folgende aus (S. 8 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 504):

Der Zeuge N.\_\_\_\_\_ war am 24.06.2018 als erfahrener Flugschüler Startleiter der Übungsflüge in H.\_\_\_\_\_ (Ort), K.\_\_\_\_\_ (pag. 104, Z. 45). Er kannte die Privatklägerin nicht näher, hatte auch den Grundkurs nicht mit ihr absolviert (pag. 109, Z. 211 f.). Den Beschuldigten kannte er als seinen Fluglehrer. Der Zeuge steht zu keiner der Parteien in einem engeren Verhältnis. Er hatte den Unfall nicht selber beobachtet, da der Landeplatz vom Startplatz aus nicht ersichtlich war. N.\_\_\_\_\_ sagte sachlich aus und erwähnte jeweils, wenn er Vermutungen äusserte oder auf etwas nicht speziell geachtet hatte. Seine Aussagen stimmen überdies mit denjenigen der Privatklägerin überein. Die Aussagen des Zeugen N.\_\_\_\_\_ sind insgesamt glaubhaft und es kann darauf abgestellt werden.

Die Kammer kann sich diesen Erwägungen vorbehaltlos anschliessen. Zeuge N.\_\_\_\_\_ wurde rund 17 Monate nach dem Unfall befragt. Der Umstand, dass er nach dem Unfall und vor seiner Befragung einen Flug mit dem Beschuldigten unternahm (pag. 109 Z. 236 ff.), vermag das von der Vorinstanz gezeichnete Bild der Unabhängigkeit seiner Aussagen nicht zu trüben. Immerhin erklärte er auf Frage der Staatsanwaltschaft glaubhaft, dass er vom Beschuldigten nur einmal, vermutlich zu Beginn der Ermittlungen, im Zusammenhang mit der Einvernahme kontaktiert worden sei, dies mit der Frage, ob er noch Erinnerungen an den Unfalltag habe und einverstanden sei mit der Weitergabe seiner Personalien. Der Beschuldigte habe ihm aber ausdrücklich nicht gesagt, was er aussagen solle. Er

selber habe auch nach Erhalt der Vorladung nicht mit dem Beschuldigten über das Verfahren gesprochen. Er wolle es möglichst korrekt machen, und er habe auch das Gefühl, dass der Beschuldigte alles korrekt machen wolle (pag. 110 Z. 243 ff.). Diese offene Erklärung zusammen mit dem Umstand, dass seine Ausführungen im Wesentlichen auch mit denjenigen der Privatklägerin übereinstimmen, lassen seine Aussagen auch aus Sicht der Kammer als glaubhaft erscheinen.

#### 10.2.5 Berichtsrapport vom 1. Oktober 2018

Der Berichtsrapport enthält sowohl objektive als auch subjektive Elemente, den Ablauf der Ermittlungen und eine zurückhaltende, angemessene polizeiliche Schlussbemerkung. Er erscheint nachvollziehbar, schlüssig und hilfreich. Darauf kann vollumfänglich abgestützt werden.

#### 10.2.6 Gutachten (inkl. Ergänzung)

Zum Gutachten hielt die Vorinstanz Folgendes fest (S. 8 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 504):

Der Beschuldigte lehnte P. \_\_\_\_\_ zunächst als Sachverständigen ab (pag. 144 ff.) und erachtete ihn als befangen (pag. 157 ff.). Die Staatsanwaltschaft hielt hingegen an P. \_\_\_\_\_ als Sachverständigen fest und erteilte ihm den Auftrag für ein Gutachten (pag. 163 ff.). Das Gutachten wurde am 22.10.2021 fertiggestellt (pag. 170 ff.). Die Parteien erhielten in der Folge Gelegenheit, Ergänzungsfragen zu stellen (pag. 189 ff.). Die Beantwortung der Ergänzungsfragen durch den Sachverständigen erfolgte per 27.09.2022 (pag. 219 ff.). Die Parteien äusserten sich in der Folge schriftlich zu den Ergebnissen (pag. 232 ff.). Dass die Parteien dabei unterschiedliche Standpunkte eingenommen und gegensätzlich argumentiert haben, ist wenig überraschend. Die Unabhängigkeit des Sachverständigen sowie die Qualität des Gutachtens, wurde dabei von keiner der Parteien in Frage gestellt. Auch das Gericht sieht keine Veranlassung, die Ausführungen und Schlussfolgerungen gemäss Gutachten in Zweifel zu ziehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Sachverständige was den Sachverhalt und den Unfallhergang angeht, auf die Aussagen der Parteien und Zeugen zu stützen hatte.

Auch nach Ansicht der Kammer ist das Gutachten schlüssig, stimmig und nachvollziehbar. In Übereinstimmung mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass keine Gründe ersichtlich sind, welche ein Abweichen von den gutachterlichen Ausführungen und Schlussfolgerungen rechtfertigen würden. Vorbehalten bleiben einzig Teile der Schlussfolgerungen gestützt auf die Aussagen von Zeuge M. \_\_\_\_\_ (vgl. E. 10.9.3 hiernach).

#### 10.2.7 Unfallanalysen SHV der Jahre 2018-2023

Oberinstanzlich wurden vom Rechtsvertreter der Privatklägerin die Unfallanalysen des Schweizerischen Hängegleiter-Verbands SHV der Jahre 2018-2023 eingereicht (pag. 554 ff.). Diese Unfallanalysen enthalten keine Ausführungen zum Vorfall vom 24. Juni 2018 oder zu einer lückenlosen Überwachungspflicht der Fluglehrer während der Landephase. Sie zeigen die Tatsache auf, dass es sich bei der Landephase um eine besonders störungsanfällige und letztlich auch unfallträchtige Flugphase handelt. Diese Erkenntnis ist nicht nur unbestritten, sondern auch allgemein bekannt und muss nicht bewiesen werden. Ebenfalls notorisch ist, dass das Training der Landephase aus genau diesem Grund viel Raum in der Ausbildung zum/zur Gleitschirmpilot:in einnimmt. Die Unfallanalysen vermögen die im Gutachten aufgelisteten Pflichten eines Fluglehrers nicht in Frage zu stel-

len oder gar weitere Pflichten zu etablieren. Die Dokumente liefern in der vorliegenden Sache insofern keinen Mehrwert.

#### 10.2.8 Dokumentation des SHV «Wie werde ich Pilot»

Die Dokumentation des SHV «Wie werde ich Pilot» (pag. 549 ff.) wurde ebenfalls im oberinstanzlichen Verfahren eingereicht. Dabei handelt es sich um ein Dokument ab Homepage des Schweizerischen Hängegleiter-Verbands, welches unter der Rubrik «Ausbildung» einen Ausbildungsüberblick für interessierte Anfänger bietet. Aus dieser Dokumentation sind die nachfolgenden Passagen von Relevanz:

[...]

##### **Höhenflüge**

Unter Aufsicht deines Fluglehrers absolvierst du deine ersten Höhenflüge – anfangs immer mit direktem Funkkontakt zu deinem Lehrer.

Für jeden Flug erhältst du von deinem Fluglehrer einen Flugauftrag. So absolvierst du in deiner Ausbildung alle Flugmanöver gemäss dem SHV-Kontrollblatt.

Mit zunehmender Erfahrung erhältst du immer mehr Verantwortung von deinem Fluglehrer und wirst so schrittweise auf deine zukünftige Selbständigkeit als brevetierter Pilot vorbereitet. Am Ende dieses Prozesses und wenn du prüfungsreif bist, absolvierst du einen selbständigen Höhenflug, der von deinem Fluglehrer mittels Briefing und Kontaktmöglichkeit überwacht, aber nicht mehr direkt beaufsichtigt wird.

[...]

##### **Praktische Prüfung**

Um dich für die praktische Prüfung anzumelden, brauchst du mindestens 50 Höhenflüge in 5 verschiedenen Fluggebieten (Gleitschirm) [...].

In dieser Dokumentation wird nicht näher definiert, wie die Übernahme von «immer mehr Verantwortung von deinem Fluglehrer» in schrittweiser Vorbereitung auf die zukünftige Selbständigkeit als Pilotin im Detail auszusehen hat. Die Prüfungsreife (für die praktische Prüfung) ist ebenfalls nicht genau definiert, wobei aber vorher mindestens 50 Höhenflüge in 5 verschiedenen Gebieten und ein selbständiger Höhenflug mit Briefing und Kontaktmöglichkeit aber ohne direkte Beaufsichtigung zu absolvieren sind. Die konkrete Würdigung der Kammer hierzu folgt in E. 10.5.3 hiernach.

#### 10.2.9 Materialien zu Art. 7 Abs. 3 bzw. Art. 8 Abs. 3 VLK

Bei den vom Rechtsvertreter der Privatklägerin anlässlich der oberinstanzlichen Hauptverhandlung zur Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK) eingereichten Unterlagen handelt es sich um Gesetzesmaterialien und nicht um ein eigentliches Beweismittel. Der Rechtsvertreter der Privatklägerin argumentierte im Wesentlichen (pag. 670), die Vorinstanz habe den Schutzzweck von Art. 7 Abs. 3 VLK verkannt, indem sie festgehalten habe, der Schutzzweck der Norm sei nicht in erster Linie die Sicherheit der einzelnen Flugschüler, sondern der Schutz eines geordneten Flugverkehrs und des Luftraumes (vgl. S. 36 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 532). Die Materialien zur Revision, insbesondere der eingereichte französische Text aus den Erläuterungen des UVEK (pag. 706) zeige auf, dass es sich bei Art. 8 (ehemals Art. 7) Abs. 3 VLK

um eine Norm zum Ablauf der Ausbildung handle, so dass es um den Schutz der Flugschüler und nicht um den Schutz eines geordneten Luftverkehrs und Luftraums gehe.

Im Rahmen der Totalrevision der Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L) wurde u.a. Art. 7 Abs. 3 VLK angepasst und inhaltlich in Art. 8 Abs. 3 VLK übernommen. Vor der Totalrevision der VLK (in Kraft getreten per 1. Januar 2023) lautete Art. 7 Abs. 3 VLK wie folgt:

Ausbildungsflüge dürfen nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden, die den amtlichen Fluglehrerausweis besitzt. Fluglehrerausweise sind 3 Jahre gültig.

Art. 26 der Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01) sah vor, dass Ausnahmen definiert werden können und lautete (Stand per 1. Januar 2018) wie folgt:

Die Ausbildung von Luftfahrtpersonal, das eines amtlichen Ausweises bedarf, ist unter Vorbehalt der vom UVEK für einzelne Kategorien festzulegenden Ausnahmen nur im Rahmen einer Schule zulässig. Der Betrieb einer solchen bedarf einer Bewilligung des BAZL.

In den parteiseitig vorgelegten Erläuterungen zur Teilrevision der VRV-L wurde zur Änderung von Art. 7 Abs. 3 der VLK das Folgende festgehalten (pag. 706):

Etant donné que l'instruction des pilotes de planeurs de pente a lieu à l'heure actuelle en-dehors de tout organisme de formation, il y a lieu de concrétiser cette exception dans l'OACS conformément à l'art. 26 de l'Ordonnance sur l'aviation (OSAv ; RS 748.01).

Übersetzt bedeutet dies, dass die Ausbildung von Hängegleiter-Piloten derzeit ausserhalb von Ausbildungsorganisationen stattfindet und daher diese Ausnahme aufgrund von Art. 26 LFV in der VLK zu regeln ist.

In der revidierten VLK (vom 24. November 2022; in Kraft seit 1. Januar 2023) wurde der bisherige Art. 7 Abs. 3 der VLK wie erwähnt inhaltlich in Art. 8 Abs. 3 VLK übernommen und mit der sich aus Art. 26 LFV ergebenden Ausnahme ergänzt. Der revidierte Artikel lautet folgendermassen (Hervorhebung durch Kammer):

Ausbildungsflüge dürfen nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden, die den amtlichen Fluglehrerausweis besitzt; **sie können ausserhalb einer Ausbildungsorganisation erfolgen**. Fluglehrerausweise sind 3 Jahre gültig.

Mit dem revidierten Art. 7 Abs. 3 aVLK (neu in Art. 8 Abs. 3 nVLK) wurde im Sinne einer Ausnahme somit lediglich klargestellt, dass auch ausserhalb einer Schule / Ausbildungsorganisation durch einen Fluglehrer mit Ausweis gültig Ausbildungsflüge ausgeführt werden dürfen. Es ist hingegen nicht ersichtlich, inwiefern die Gesetzesnovelle oder die dazu eingereichten Materialien den Schutzzweck der Norm näher beim Flugschüler als beim sicheren Flugverkehr verorten sollen, wie dies die Rechtsvertretung der Privatklägerin zu erkennen glaubt. Der Schutzzweck der Norm bzw. der VLK geht weder aus dem Gesetzestext selber noch aus den Materialien explizit hervor. Die VLK wurde jedoch vom UVEK gestützt auf Art. 4 Abs. 1 sowie Art. 57 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) sowie auf die Art. 2a Abs. 3, Art. 21, 24 Abs. 1 und Art. 125 der Luftfahrtverordnung (LFV; SR 748.01) erlassen. Der VLK kommt als (unter)ausführende Verordnung keine selbständige Bedeutung und auch kein von den Auftragsnormen un-

abhängiger Schutzzweck zu. Der Schutzzweck des Muttergesetzes ist klarerweise die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung des Flugverkehrs. Die Vorinstanz hat dies treffend erkannt und festgehalten. Sowieso bleibt unklar, worauf die Rechtsvertretung der Privatklägerin mit ihrem Argument hinauswill. Die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung des Flugverkehrs umfasst selbstredend auch die Sicherheit von Leib und Leben der einzelnen Pilot:innen. Erwägungen der Kammer zur Auslegung von Art. 7 Abs. 3 bzw. Art. 8 Abs. 3 VLK für den konkreten Fall folgen in E. 10.6.12 hiernach.

#### 10.2.10 Übrige Beweismittel

Die übrigen Beweismittel (Flugbuch und Ausbildungsprotokoll [pag. 327]) geben zu keinen Bemerkungen Anlass und es kann darauf abgestellt werden.

#### 10.3 **Meteo und Landeplatz**

Die äusseren Gegebenheiten am Tag des Unfalls, die Windbedingungen und der Landeplatz, sind zwar grundsätzlich unbestritten, allerdings für die Frage der Pflichten des Beschuldigten als Fluglehrer von Relevanz und daher ebenfalls im Rahmen der Beweiswürdigung aufzugreifen. Mit der Vorinstanz (vgl. S. 9 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 505) ist festzuhalten, dass am 24. Juni 2018 kurz vor dem Mittag im Fluggebiet K.\_\_\_\_\_ und auf dem Landeplatz I.\_\_\_\_\_ gute Wetter- und ruhige Windverhältnisse herrschten und insbesondere keine Hinweise bestehen, wonach es zu massgeblichen Windböen gekommen wäre (pag. 37, 43, 174 und 183). Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass die Privatklägerin am 6. Juli 2018 noch aussagte, es habe sich zuerst wie eine Böe angefühlt (pag. 51). Doch bereits gegen Ende der Einvernahme erklärte sie, sie schätze die [damaligen] Windverhältnisse als fast windstill ein. Wenn, dann habe es Talwind gehabt (pag. 52). In ihren folgenden Einvernahmen erwähnte sie entsprechend auch keine Windböe mehr, sondern verortete den Grund für den Unfall bei einer gewissen Spannung in Kombination mit dem vorangehenden Startabbruch, dem Fehlstart und der Info über den Unfall von G.\_\_\_\_\_ (pag. 98 Z. 251 ff., pag. 472 Z. 14 ff., pag. 652 Z. 5 ff.). Der Landeplatz I.\_\_\_\_\_ weist keine Hindernisse auf und ist daher einfach und insbesondere für Übungsflüge von Flugschülern geeignet (pag. 174). Dem Berichtsrapport ist zu entnehmen, dass es bei diesem Landeplatz einen Gefahrenhinweis für die naheliegende Starkstromleitung gebe, was allerdings im vorliegenden Fall keine Relevanz habe (pag. 37 und 40). Die Privatklägerin selber sagte aus, der Landeplatz habe keine Hindernisse gehabt, sei nicht schwierig, sie sei eigentlich froh gewesen, einen solchen Landeplatz und gute Bedingungen zu haben (pag. 52). Niemand brachte Gegenteiliges vor. Es kann somit für den Flugtag von geradezu idealen Wetterbedingungen und einem einfachen Landeplatz ausgegangen werden. Zudem hatte der Beschuldigte die Privatklägerin an diesem Tag über den Landeplatz und seine Hindernisse, welche Punkte wo sind etc. ausführlich gebrieft (pag. 459 Z. 25 ff.).

#### 10.4 **Verfassung der Privatklägerin**

10.4.1 Die Vorinstanz wies vorab darauf hin, dass die Privatklägerin anlässlich der (erstinstanzlichen) Hauptverhandlung sinngemäss geltend gemacht habe, beim Flug

unter starker Anspannung gestanden zu haben, was die Ursache für den Unfall gewesen sei. Dies habe sie zu diesem Zeitpunkt erstmals in der entsprechenden Deutlichkeit erwähnt, weshalb dieser Aspekt keinen Eingang in die Anklageschrift gefunden habe. Die Kammer schliesst sich der Vorinstanz an, wonach dieser Aspekt trotzdem im Rahmen der Beweismwürdigung aufzugreifen ist, da er im Zusammenhang mit der Frage einer möglichen Pflichtverletzung des Beschuldigten von Relevanz ist (vgl. S. 10 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 506).

Betreffend die Verfassung der Privatklägerin erwog die Vorinstanz konkret das Folgende (S. 11 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 507 f.):

Die Privatklägerin erwähnte bereits bei ihren ersten Aussagen, dass sie sich nach der Information über den Unfall von G.\_\_\_\_\_ einen Moment habe überlegen müssen, ob sie nochmals fliegen wolle an diesem Tag. Schliesslich hat die Privatklägerin sich dazu entschieden und sie fühlte sich beim zweiten Flug – trotz des Startabbruchs – gemäss ihren eigenen ersten Aussagen gut und konzentriert. Die Privatklägerin hatte auch früher schon Startabbrüche und kannte das bereits (pag. 94, Z. 123). Auch auf den an diesem Tag als Startleiter fungierenden Zeugen N.\_\_\_\_\_ machte die Privatklägerin einen guten Eindruck. Er war nicht der Ansicht, dass der Fehlstart ein Problem für sie war. Zeuge N.\_\_\_\_\_ fragte explizit bei ihr nach, ob sie nochmals starten wolle, was die Privatklägerin bejahte. Sie äusserte sich überdies positiv gegenüber dem Startleiter, wonach er es gut mache und es für sie angenehm sei. Die Privatklägerin erwähnte zudem in der ersten Einvernahme zwei Mal, dass sie sich nicht gestresst gefühlt habe. Weder beim Start und dem Flug, noch nachdem der Beschuldigte ihr mitgeteilt hatte, dass sie selbständig landen solle. Es ist lebensnah und gut nachvollziehbar, dass sich die Privatklägerin im Nachhinein Gedanken gemacht hat, ob die Information über den Unfall von G.\_\_\_\_\_ und der Fehlstart an diesem Tag evtl. zu viel waren für sie und diese Umstände ihren Pilotinnenfehler begünstigt haben. Das lässt sich schlussendlich auch nicht abschliessend klären. Das Gericht kommt aber beweismwürdigend zum Schluss, dass die Privatklägerin bei ihrem zweiten Flug am 24.06.2018 in guter Verfassung und konzentriert war und dass sie die Information des Beschuldigten während dem Flug, wonach sie selbständig landen solle, nicht gestresst hatte. Jedenfalls war eine allfällige mentale Überforderung der Privatklägerin nicht nach aussen erkennbar, zumal ihr auch beim zweiten Flug die mit dem Fluglehrer abgesprochenen Manöver in der Luft gut gelungen sind. Eine mentale Überforderung wurde damals auch nicht von ihr geäussert. Die Privatklägerin hätte jederzeit die Möglichkeit gehabt, auf einen weiteren Flug zu verzichten, hätte sie sich nicht wohl gefühlt. Es darf nicht aus dem Pilotinnenfehler und dem Unfall der Umkehrschluss gezogen werden, dass die Privatklägerin folglich nicht in guter Verfassung gewesen sein könne. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Startleiter und/oder der Beschuldigte keine Veranlassung hatten, der Privatklägerin besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen oder sie gar an einem zweiten Flug zu hindern, nachdem sie sich dafür entschieden hatte.

Diesen treffenden Erwägungen der Vorinstanz schliesst sich die Kammer mit den nachfolgenden Ergänzungen und Präzisierungen an.

- 10.4.2 Der Rechtsvertreter der Privatklägerin argumentierte anlässlich der oberinstanzlichen Hauptverhandlung, die Privatklägerin habe vor dem 24. Juni 2018 eine vierwöchige Flugpause gehabt und das Fluggebiet K.\_\_\_\_\_ sei für sie neu gewesen. Zudem habe der Beschuldigte gewusst, dass die Privatklägerin nach dem ersten Flug vom 24. Juni 2018 vom Unfall von G.\_\_\_\_\_ erfahren habe. Er habe auch gewusst, dass sie dies beschäftigt habe und sie sich daher vor dem nächsten Flug eine 15-minütige Pause genommen habe. Weiter habe der Beschuldigte vom Startabbruch der Privatklägerin erfahren. Aus all diesen Gründen habe eine äussere Veranlassung für den Beschuldigten bestanden, genauer hinzuschauen (pag. 674).
- 10.4.3 Zu klären ist zunächst, wann genau die Privatklägerin vom Unfall der anderen, ihr bekannten Flugschülerin G.\_\_\_\_\_ erfahren hatte. Anlässlich der oberinstanz-

lichen Hauptverhandlung erklärte sie im Rahmen der freien Rede zu ihrem Unfall (pag. 650 f. Z. 5 ff.), sie habe an besagtem Tag (d.h. am 24. Juni 2018) vom Unfall der anderen Flugschülerin erfahren. Auf Nachfrage hin konkretisierte sie, dass sie diese Info während der Busfahrt zur K. \_\_\_\_\_ (Startplatz) für den ersten Flug erhalten habe (pag. 650 Z. 13 f.). Dass die Privatklägerin vor und nicht erst nach ihrem ersten Flug vom 24. Juni 2018 vom Unfall G. \_\_\_\_\_ erfahren hatte, lässt sich auch mit ihrer ersten Aussage vom 6. Juli 2018 vereinbaren. So sagte sie damals aus, dass sie an diesem Tag vom Unfall von G. \_\_\_\_\_ erfahren habe. Dies habe sie beschäftigt. Sie habe einen Flug gemacht und dem Fluglehrer gesagt, dass sie der Unfall beschäftige (pag. 50). Aus ihren Aussagen bei der Staatsanwaltschaft geht der Zeitpunkt der Information nicht eindeutig hervor (pag. 96 Z. 170 ff.). Gegenüber der Vorinstanz gab sie sodann zu Protokoll, *nach dem ersten Flug* zum Beschuldigten gesagt zu haben, dass sie die Info über den Unfall sehr beschäftige (pag. 472 Z. 22 ff.). Auch aus dieser Aussage geht der genaue Zeitpunkt der Kenntnisnahme des Unfalls nicht hervor. Dieser Punkt wurde aus Sicht der Kammer mit der vorerwähnten oberinstanzlichen Aussage geklärt. Sie steht zu den früheren Aussagen der Privatklägerin nicht im Widerspruch. Zusammenfassend und entgegen der Vorinstanz ist somit festzuhalten, dass die Privatklägerin bereits vor ihrem ersten Flug vom 24. Juni 2018 vom Unfall von G. \_\_\_\_\_ erfuhr.

- 10.4.4 Dass sich die Privatklägerin nach bzw. trotz dieser Information fokussieren und auf das Fliegen konzentrieren konnte, zeigt sich darin, dass sie gleichentags im gleichen Fluggebiet einen guten Flug inklusive Landung absolvierte. Damit ist auch gleich die Argumentation betreffend die vierwöchige Flugpause der Privatklägerin entkräftet, zusätzlich zum Umstand, dass sie gemäss ihrem Flugbuch bereits im Frühjahr zwischen Flug 12 und 13 eine längere Flugpause von immerhin 20 Tagen hatte, welcher sich auch nicht in einem Rückschritt bemerkbar gemacht hätte (Flugbuch, pag. 327).
- 10.4.5 Die Privatklägerin sagte anlässlich ihrer ersten Einvernahme vom 6. Juli 2018 aus, vor der missglückten Landung die Manöver Nicken und Rollen unter Anleitung geflogen zu sein. Die Manöver seien gut gegangen und sie habe sich nicht gestresst gefühlt. Dass diese Manöver trainiert worden seien, sei aus dem Unfall von G. \_\_\_\_\_ entstanden (pag. 50 f.). Offenbar fühlte sich die Privatklägerin auch dann nicht gestresst, als sie vom Beschuldigten per Funk erfuhr, dass er nicht am Landeplatz sein werde (vgl. pag. 52). Dies bestätigte sie auch anlässlich der oberinstanzlichen Hauptverhandlung. So deponierte sie auf Frage, die Information habe sie nicht bewusst in eine Aufregung versetzt (pag. 655 Z. 38 f.). Auf Frage nach dem Abbauraum und der Volte äusserte sie, sie habe sich eigentlich sehr auf die Landung konzentriert. Sie habe das Gefühl gehabt, alles komme gut, weil bspw. nicht noch vier andere Piloten neben ihr in der Luft gewesen oder am Landeplatz ihre Schirme am Zusammenpacken gewesen seien und sie deshalb hätte aufpassen müssen, um eine Kollision zu verhindern. Sie habe sich auf die Landung fokussiert (pag. 650 Z. 36 ff.). Hinweise darauf, dass die Privatklägerin in ihrer Verfassung beeinträchtigt gewesen wäre, liegen keine vor. Nach ihrem Startabbruch wurde sie auch nicht zu einem weiteren Flug gedrängt, sondern betreffend ihre Verfassung und das weitere Vorgehen gefragt (dazu sogleich unter

E. 10.4.7). Die Privatklägerin hatte gemäss eigener Aussage offenbar bereits vor diesem Trainingstag zwei-dreimal einen Startabbruch (pag. 94 Z. 122 f.). Aufgrund des Ausgeführten wäre zu erwarten gewesen, dass sie dem Beschuldigten (und auch dem Starthelfer) mitgeteilt hätte, dass bzw. wenn sie sich unsicher oder nicht in guter Verfassung gefühlt hätte. Ohne diese Mitteilung gab es für den Beschuldigten keinerlei Veranlassung, an der guten Tagesverfassung der Privatklägerin zu zweifeln. Im Übrigen sagte sie anlässlich der Berufungsverhandlung explizit aus, sie würde *aus heutiger Sicht* interpretieren, dass sie ein wenig angespannter gewesen sei (pag. 656 Z. 3). Sie habe das Gefühl, wohl – aus heutiger Sicht – eine stärkere Spannung gehabt zu haben, da sie gedacht habe, sie dürfe ja keinen Fehler machen (pag. 656 Z. 5 f.). Somit ging selbst die Privatklägerin erst rückblickend davon aus, damals angespannter gewesen zu sein. Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, ist es lebensnah und gut nachvollziehbar, dass sich die Privatklägerin im Nachhinein Gedanken darüber gemacht hat, ob für sie alles zusammen (d.h. die Information über den Unfall von G. \_\_\_\_\_ und ihr eigener Startabbruch) am besagten Tag zu viel gewesen sei.

- 10.4.6 Es stellt sich in diesem Zusammenhang noch die Frage, ob die Privatklägerin dem Beschuldigten gegenüber nach dem ersten Flug vom 24. Juni 2018 tatsächlich geäußert hatte, dass sie sich überlege, überhaupt noch einen weiteren Flug zu machen. Anlässlich ihrer ersten Einvernahme vom 6. Juli 2018 gab sie Folgendes zu Protokoll: «Er weiss, dass ich mich in der Landung unsicher fühle, aber ich habe es aber nicht explizit gesagt. Ich habe an diesem Tag vom Unfall von Frau G. \_\_\_\_\_ erfahren. Dies hat mich beschäftigt. Ich habe einen Flug gemacht und dann dem Fluglehrer danach gesagt, dass mich der Unfall beschäftigt. Ich überlegte mir, ob ich an diesem Tag überhaupt noch einen Flug machen sollte. Nach einer Pause von ca. 15 Min. entschloss ich mich dafür» (pag. 50). Gestützt auf diese (tatnächste) Aussage ist davon auszugehen, dass die Privatklägerin dem Beschuldigten zwar sagte, dass der Unfall sie beschäftige, ihm aber ihre Vorbehalte betreffend einen weiteren Flug nicht mitteilte. Erst im Verlaufe des Verfahrens stellte sich die Privatklägerin auf den Standpunkt, sie habe dies dem Beschuldigten gesagt, konkret: Sie habe ihm gesagt, dass sie nicht sicher sei, ob sie einen zweiten Flug machen würde (pag. 96 Z. 171). Auf Frage, wann sie sich für einen weiteren Flug entschieden habe, antwortete die Privatklägerin, dass es einen Moment gegangen sei, bis alle gelandet seien. In dieser Zeit habe sie sich ein paar Gedanken gemacht. Es habe vielleicht 15 Minuten gedauert. Dann habe sie sich für den zweiten Flug entschieden (pag. 96 Z. 177 ff.). Dass sie dem Beschuldigten nach dem ersten Flug gesagt habe, die Info über den Unfall beschäftige sie sehr und zusätzlich, sie sei noch nicht sicher, ob sie einen zweiten Flug machen wolle, wiederholte die Privatklägerin auch gegenüber der Vorinstanz (pag. 472 Z. 21 ff.) und der Kammer (pag. 655 Z. 5 ff.). Er habe nicht gross reagiert, sondern das einfach zur Kenntnis genommen (pag. 472 Z. 27). Der Beschuldigte gab in Bezug auf seine Wahrnehmungen über die Verfassung der Privatklägerin an, er könne nicht sagen, ob er von ihrer Überlegung, überhaupt noch einen zweiten Flug zu machen, Kenntnis erhalten habe, er denke nicht. Wenn, dann hätte er sie sicher nochmals gefragt, ob sie es machen wolle. Es komme immer wieder vor, dass Leute aus irgendwelchen Gründen nicht mehr fliegen

wollten. Da könne er einfach nur kritisch nachfragen (pag. 75 Z. 495 ff.). Die Pause von 15 Minuten habe er nicht mitbekommen. Den ersten Flug habe er beobachtet und der sei gut gewesen. Er sehe nicht in die Leute rein. Was dies [der Unfall] für einen Einfluss auf sie gehabt habe, könne er nicht sagen. Er könne nur sehen, wie sie reagieren (pag. 75 Z. 491). Diese Aussagen bestätigte er anlässlich der Berufungsverhandlung. So erklärte er zudem zur Frage nach der 15-minütigen Pause, dass es Zeit brauche, bis alle alles [das Material] zusammengepackt hätten und vielleicht seien es genau 15 Minuten gewesen, bis er wieder alle Leute zusammen gehabt habe (pag. 668 Z. 10 ff.). Weiter legte der Beschuldigte glaubhaft dar, dass er im Falle einer Unsicherheit hellhörig geworden wäre und seine Schüler:innen nicht pushen, sondern ihnen eher von einem Flug abraten würde (pag. 668 Z. 14 ff.). Die Privatklägerin selbst verneinte anlässlich der Einvernahme bei der erstinstanzlichen Hauptverhandlung die Frage, ob der Beschuldigte sie zu einem weiteren Flug gedrängt habe (pag. 472 Z. 26 f.). Allerdings äusserte sie sich im Verlaufe der damaligen Einvernahme auf Frage gar dahingehend, der Beschuldigte habe gestützt auf ihr Verhalten erkennen müssen, dass sie angespannt gewesen sei und es zu einem Fehler kommen könnte. Durch die verschiedenen Ereignisse, die an diesem Tag gewesen seien, und auch da sie die Unsicherheit aufgrund des Unfalls erwähnt habe, sei sie der Meinung, dass er dies hätte erkennen können (pag. 472 Z. 34 ff.). Oberinstanzlich sagte die Privatklägerin aus, wenn sie einen Auftrag bekomme, dann sei sie eher der Typ, der denke: «Ja dann ist das halt so und dann mache ich das» (pag. 655 Z. 39 f.). Allerdings erklärte sie auch, einmal einen Genussflug gemacht zu haben, als sie keine Energie mehr gehabt habe für spezielle Manöver, weil es streng gewesen sei. Deshalb habe sie gesagt, dass sie einmal einfach nur fliegen wolle ohne Manöver (pag. 657 Z. 15 f.). Diese Aussagen zeigen, dass die Privatklägerin sich selbst gut und realistisch einschätzen konnte und durchaus in der Lage war, dem Fluglehrer ihre Verfassung klar mitzuteilen. Nach Ansicht der Kammer ist jedoch gestützt auf die Erstaussagen der Privatklägerin in Kombination mit den Aussagen des Beschuldigten zu seinem üblichen Vorgehen bei Zweifeln sowie dass er nicht in die Leute reinschauen könne und nicht gewusst habe, welchen Einfluss der Unfall auf die Privatklägerin gehabt habe, beweiswürdigend davon auszugehen, dass die Privatklägerin gegenüber dem Beschuldigten nach dem ersten Flug eben gerade keine Unsicherheit betreffend einen weiteren Flug geäussert hatte, sondern diese Überlegungen innerlich stattfanden, ohne Verbalisierung gegenüber dem Beschuldigten.

- 10.4.7 Letztendlich ist die Klärung dieser Frage aber für die Erkennbarkeit der privatklägerischen Zweifel auch nicht geradezu ausschlaggebend. Nachdem sich die Privatklägerin nämlich für einen zweiten Flug entschieden hatte, kam es bei diesem wie erwähnt zu einem Startabbruch. Sie flog dem Gelände entlang statt geradeaus und landete auf Anweisung «Abbrechen» ca. 200 m tiefer am Hang (Zeuge N. \_\_\_\_\_ [pag. 106 Z. 103 f., pag. 78 Z. 599]; gemäss Einschätzung der Privatklägerin waren es nur 50 m tiefer [pag. 51 und pag. 470 Z. 26]). Gemäss Start Helfer N. \_\_\_\_\_ habe dieser sie daraufhin gefragt, ob alles in Ordnung sei, was sie bejaht habe. Er habe sie ausdrücklich gefragt, ob sie nochmals starten möchte oder mit dem Bus nach unten fahren wolle. Sie habe ihm gesagt, dass sie noch-

mals fliegen wolle. Er kenne sie nicht wahnsinnig gut, aber sie habe auf ihn nicht den Eindruck gemacht, als wäre dies ein Problem für sie gewesen (pag. 106 Z. 106 ff.). Von diesem Startabbruch und von der durch sie bestätigten Nachfrage, ob alles gut sei und sie fliegen wolle, hatte auch der Beschuldigte über Funk Kenntnis erhalten (pag. 105 Z. 69, pag. 78 Z. 595 ff., pag. 470 Z. 27). Gestützt darauf durfte er sich spätestens vor dem zweiten Startversuch des zweiten Fluges darauf verlassen, dass die Privatklägerin selber keine Zweifel daran hatte, in flugtauglicher Verfassung zu sein. Der Unfall von G. \_\_\_\_\_ war jedenfalls in dieser Phase trotz Startabbruchs kein Thema mehr, was von der Privatklägerin denn auch nie geltend gemacht wurde. Es wäre zu erwarten gewesen, dass ihre unfallbedingte Unsicherheit über einen weiteren Flug durch einen Fehlstart deutlich gesteigert worden wäre und sie dies dem Flughelfer oder dem Fluglehrer spätestens zu diesem Zeitpunkt mitgeteilt hätte.

- 10.4.8 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von der Privatklägerin erstmals vor der Vorinstanz in Bezug auf den zweiten Flug bzw. dessen Landung geltend gemachte grössere Anspannung eher als nachträglicher Erklärungsversuch für die missglückte Landung interpretiert werden kann. Selbst wenn die Privatklägerin damals tatsächlich angespannter gewesen sein sollte, so war dies nach aussen hin nicht erkennbar, d.h. weder der Beschuldigte noch der Starthelfer hatten Anhaltspunkte, um von einer schlechten Verfassung der Privatklägerin auszugehen.
- 10.4.9 Der Vollständigkeit halber ist schliesslich im Zusammenhang mit der Verfassung der Privatklägerin und insbesondere der Erkennbarkeit für den Beschuldigten noch auf die Frage der Funkmöglichkeiten einzugehen. Unbestritten ist, dass es sich beim Funkgerät der Privatklägerin um ein Zwei-Weg-Funkgerät handelte (vgl. pag. 72 Z. 388 und pag. 97 Z. 220). Allerdings brachte sie anlässlich ihrer Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft vor, sie habe nicht gewusst, wie man einen Zwei-Weg-Funk mache (pag. 97 Z. 221 f.). Konfrontiert mit dieser Aussage erklärte der Beschuldigte, er könne dies nicht nachvollziehen. Man müsse nur einen Knopf drücken. Die Schüler wüssten eigentlich, wie sie zurückfunken können (pag. 457 Z. 27 ff.). Vor oberer Instanz antwortete die Privatklägerin auf Frage, sie habe nie eine Schulung gehabt, in welchen Fällen man zurückfunken solle oder wie man es machen und worauf man achten müsse (pag. 653 Z. 16 ff.). Auf Vorhalt der vorgenannten Aussage des Beschuldigten erwiderte sie, es werde vielleicht einfach vorausgesetzt, dass jeder wisse, wie ein Funk funktioniere. Man gehe wohl davon aus, dass jeder wisse, wie man mit dem Funk, welches nur 2-3 Knöpfe habe, umgehe (pag. 653 Z. 338 ff.). Der Beschuldigte erklärte auf Frage, dass man am Übungshang das erste Mal den Funk benutze. Der Fluglehrer funke nach oben und frage, ob die Schülerin bzw. der Schüler bereit sei und dann funke diese Person die Antwort (vgl. pag. 664 Z. 20 ff. und pag. 665 Z. 4 f.). Es gebe eine Verkaufsberatung zum Funkgerät und beim Startplatz mache der Startleiter den Funktest, bevor die Person starte (pag. 664 Z. 26 und 32 ff.). Die Kammer geht mit dem Beschuldigten davon aus, dass die Benutzung des Funkgeräts bzw. die Frage, wie zurückgefunkt werden kann, den Flugschülern aus technischer Sicht im Stadium, in welchem sie bereits Höhenflüge absolvieren, bekannt ist. Der Rechtsvertreter der Privatklägerin hielt im Rahmen seines Parteivortrags vor oberer Instanz ebenfalls fest, dass das Zurückfunken für die Privatklägerin technisch

wohl möglich gewesen sei. Allerdings sei dies einer Flugschülerin kaum zumutbar und es sei beim Funk vor allem darum gegangen, dass die Flugschülerin die Anweisungen des Beschuldigten höre (vgl. pag. 674). Die Privatklägerin selbst sagte oberinstanzlich, sie [die Flugschüler] hätten die Funkregeln nicht gelernt. Die Idee sei gewesen, dass man den Funkkanal nicht benutze, weil man sonst vielleicht das Kommando für einen anderen Flugschüler unterbreche (vgl. pag. 653 Z. 25 ff.). Auf Frage, ob sie gewusst habe, wie man funkt resp. zurückfunket, gab sie an, sie hätte es während dem Fliegen nicht machen können (pag. 652 Z. 40 f.). Man trage Handschuhe, das Funkgerät sei in einer Art Tasche und man würde ja dann eine Hand von den Bremsen lösen müssen. Als Flugschülerin hätte sie sich glaublich nicht getraut, irgendwie loszulassen (pag. 652 Z. 41 ff.). Die Bremsen habe sie nie in eine Hand genommen (pag. 653 Z. 1 ff. und Z. 8 ff.). Der Beschuldigte bestätigte, dass der Funk grundsätzlich dafür gedacht sei, dass der Fluglehrer den Flugschülern Anweisungen mitteilen könne und ansonsten frei bleiben solle, da es viel wichtiger sei, dass der Fluglehrer zu den Schüler:innen funken könne als umgekehrt (vgl. pag. 457 Z. 31 ff. und pag. 665 Z. 22 ff.). Es sei die Instruktion, dass man die Bremsgriffe halte. Es gebe Situationen, in denen man einen Bremsgriff loslasse, dann halte man aber meistens beide Bremsen in einer Hand, z.B. wenn man beim Start in den Gurt hineinsitze (vgl. pag. 458 Z. 37 ff.). Oberinstanzlich präzisierte er auf Frage, es werde instruiert, wie man die Hand loslassen könne. Eine Hand müsse auch frei gemacht werden können, um ins Gurtzeug hineinzugehen. Es sei die gleiche Hand, welche auch beim Funken gebraucht werde. Es funktioniere gleich wie am Übungshang, wo die Flugschülerin sage, dass sie bereit sei (pag. 665 Z. 14 ff.). Aus dem Gesagten folgt, dass die Privatklägerin bei ihrem Ausbildungsstand wissen musste, wie sie funken konnte, auch während eines (Übungs-)Höhenfluges. Dies war ihr zudem zumutbar.

## 10.5 **Selbständige Landung der Privatklägerin**

### 10.5.1 Die Vorinstanz hielt betreffend die selbständige Landung der Privatklägerin das Folgende fest (S. 16 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 512 f.):

Das Gutachten hält klar und wiederholt fest, dass die Privatklägerin genügend ausgebildet und trainiert war, um selbständig zu landen. Der Sachverständige setzte sich dabei auch konkret mit den Eintragungen der Privatklägerin in ihrem Flugbuch auseinander und stellte fest, dass diese keine Hinweise geben würden auf besondere Schwierigkeiten und/oder Defizite bei der Landung. Überdies berücksichtigte er auch die Aussagen der Beteiligten zum betreffenden Tag und die konkreten Lande- und Wetterverhältnisse. Der Sachverständige bejahte die Frage, ob die Privatklägerin bereit gewesen sei für eine selbständige Landung, deutlich. Für das Gericht gibt es keinen Grund von dieser Expertenmeinung abzuweichen. Der Sachverständige hat sich sorgfältig mit den konkreten Umständen der Privatklägerin auseinandergesetzt. Er bewertete nicht pauschal nur aufgrund der Anzahl der Höhenflüge, sondern analysierte die spezifische Situation der Privatklägerin differenziert.

Aus dem Gutachten sowie den Aussagen des Beschuldigten und des Zeugen M.\_\_\_\_\_, der ebenfalls Fluglehrer ist, geht hervor, dass es zum System der Ausbildung gehört, dass die Flugschüler Schritt für Schritt selbständiger werden sollen. Die Flüge werden daher immer weniger beaufsichtigt, je weiter die Flugschüler in ihrer Ausbildung sind. Naturgemäß gehört zu jedem Höhenflug eine Landung, sodass die Privatklägerin schon mindestens 30 Landungen geübt hatte, eine davon sogar am gleichen Tag am gleichen Ort. Unter diesen Umständen kommt auch das Gericht zum Schluss, dass die Privatklägerin die Fähigkeiten hatte für eine selbständige Landung und die Bedingungen dazu (Landeplatz, Wetter, Wind) gegeben waren.

Es leuchtet ein, dass der Beschuldigte als Fluglehrer spontan entscheidet, ob jemand selbständig landen kann oder nicht. Nur wenn ein Flug gut und ruhig verlaufen ist, sind die Voraussetzungen gegeben für eine selbständige Landung. Die Flugschüler üben neue Manöver und jeder Flug kann anders sein. Es macht daher Sinn und ist verantwortungsbewusst, nicht pauschal vorab zu entscheiden, ob jemand selbständig landen soll, sondern erst, wenn der Fluglehrer einschätzen kann, ob die Bedingungen dafür ganz konkret und im Moment der Einleitung der Landung gegeben sind. Dies musste die Privatklägerin bei ihren bisherigen Übungsflügen auch schon bei anderen Flugschülern mitbekommen haben. Die Flugschüler werden gemäss Gutachten und Aussage des Beschuldigten während der gesamten Ausbildung darauf hingeführt, immer mehr Selbstverantwortung zu übernehmen und sich Schritt für Schritt vom Fluglehrer abzunabeln.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Privatklägerin den nötigen Ausbildungsstand und die Fähigkeiten hatte für eine selbständige Landung, die Bedingungen dafür am 24.06.2018 gut waren. Die während des Fluges erfolgte Anweisung des Beschuldigten zur selbständigen Landung erfolgte nach Abschluss der Manöver in der Luft und korrekter Einreihung zur Landung, welche der Beschuldigte noch beobachtete. Seiner Entscheid zur selbständigen Landung der Flugschülerin traf der Beschuldigte somit nach Prüfung und Einschätzung der gesamten Umstände.

An diesen treffenden Erwägungen der Vorinstanz ist nichts auszusetzen. Ergänzend und insbesondere unter Berücksichtigung der oberinstanzlichen Vorbringen des Rechtsvertreters der Privatklägerin ist das Folgende festzuhalten:

- 10.5.2 Der Rechtsvertreter der Privatklägerin brachte anlässlich der Berufungsverhandlung im Wesentlichen vor, die Vorinstanz habe unter einer «selbständigen» Landung ein unbeobachtetes Landen verstanden (vgl. S. 17 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 513). Entgegen der Vorinstanz könne unter einem «selbständigen» Landen auch ein beobachtetes Landen ohne Erhalt von Anweisungen verstanden werden. Es sei die Dokumentation des SHV zur Ausbildung zum Gleitschirmfliegen «Wie werde ich Pilot» zu berücksichtigen. Demnach müssten die Flugschüler vor Erlangen der Prüfungsreife direkt beaufsichtigt werden. Prüfungsreif seien Flugschüler, wenn sie mindestens 50 Höhenflüge und auch noch einen Soloflug absolviert hätten. Diese Vorgaben des SHV würden auch mit denjenigen des UVEK bzw. der VLK übereinstimmen, denn gemäss Art. 7 Abs. 3 bzw. Art. 8 Abs. 3 VLK dürften Ausbildungsflüge nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden, die den amtlichen Fluglehrerausweis besitze. Die Privatklägerin habe erst ihren 32. Höhenflug absolviert und sei daher unbestrittenemassen nicht prüfungsreif gewesen, weshalb eine direkte Beaufsichtigung erforderlich gewesen sei. Die Privatklägerin habe bei den vorherigen Landungen immer Anweisungen erhalten. Eine unbeobachtete Landung sei im Ausbildungssystem nicht vorgesehen. Wenn aber trotzdem ein unbeobachteter Flug gemacht werde, so müsse dies angekündigt werden. Auch der Sachverständige habe auf pag. 224 festgehalten, dass eine selbständige Flugphase mit den Auszubildenden besprochen und vorbereitet werden sollte (pag. 674).
- 10.5.3 Beim Höhenflug, bei welchem die Privatklägerin verunfallte, handelte es sich bereits um ihren 32. Höhenflug. Wie ihre Rechtsvertretung zutreffend erwähnt hat, ist unbestritten, dass die Privatklägerin noch nicht prüfungsreif war. Der Beschuldigte erläuterte, dass grundsätzlich 50 Höhenflüge in mindestens 5 Gebieten gemacht werden müssten, bis sich jemand für die praktische Gleitschirmprüfung anmelden könne (pag. 64 Z. 85 ff. und pag. 66 Z. 138 ff.). Man müsse einen Al-

leinflug haben, bevor man an die Prüfung gehe (pag. 661 Z. 30 f.). Ein (unüberwachter) Soloflug als Ganzes sei von Start bis Landung und sei nicht das Gleiche wie die teilweise Abnabelung. Es sei nicht definiert, ab welchem Flug der erste Soloflug gemacht werde, dies sei abhängig von der Einschätzung (vgl. pag. 661 Z. 22 ff.). Diese Angaben des Beschuldigten stimmen mit der Dokumentation des SHV zur Ausbildung zum Gleitschirmfliegen, auf welche die Rechtsvertretung der Privatklägerin ebenfalls Bezug genommen hat, überein (vgl. pag. 551). Gemäss dieser Dokumentation des SHV erhalten die Flugschüler mit zunehmender Erfahrung immer mehr Verantwortung vom Fluglehrer und werden so schrittweise auf ihre Selbständigkeit als brevetierte Pilot:innen vorbereitet. Die Anmeldung zur praktischen Prüfung ist frühestens nach 50 Höhenflügen in 5 verschiedenen Gebieten und einem selbständigen Höhenflug möglich (pag. 550; s. auch E. 10.2.8 hiervor). Die Dokumentation des SHV zur Ausbildung enthält lediglich einen groben Überblick über den Prozess vom ersten Höhenflug zum letzten Soloflug vor der praktischen Prüfung. Die Privatklägerin befand sich beim schicksalsträchtigen Flug noch nicht auf ihrem ersten selbständigen Höhenflug kurz vor Brevetierung. Die Überwachung durch den Fluglehrer war entsprechend auch nicht nur auf das Briefing und eine Kontaktmöglichkeit beschränkt. Sie befand sich immer noch in der Phase «Mit zunehmender Erfahrung erhältst du immer mehr Verantwortung von deinem Fluglehrer und wirst so schrittweise auf deine zukünftige Selbständigkeit als brevetierter Pilot vorbereitet». Die für den betreffenden Flug zu absolvierenden Manöver wurden vorbesprochen und vom Beschuldigten sodann direkt überwacht. Der vorangehende Start wurde (erfolgreich) durch einen erfahrenen Flugschüler, statt durch den Beschuldigten, überwacht. Die Landung nahm die Privatklägerin ab Höhenabbau vor Volteneintritt nach Freigabe durch den Beschuldigten sodann gänzlich selbständig vor. Dieser Ablauf des Übungsflugs steht in keinem Widerspruch zu den Vorgaben gemäss Dokumentation des SHV, zumal dort nicht näher definiert wird, wie die Übernahme von «immer mehr Verantwortung von deinem Fluglehrer» in schrittweiser Vorbereitung auf die zukünftige Selbständigkeit als Pilotin im Detail auszusehen hat. Entgegen der privatklägerischen Argumentation schreibt der SHV nicht vor – und zwar weder explizit noch implizit –, dass die Schüler:innen vor Erlangen der Prüfungsreife immer direkt zu beaufsichtigen sind. Überdies bestimmt der SHV nicht, dass selbständige Flugphasen vorbesprochen werden müssen. Darauf wies auch die Verteidigung des Beschuldigten hin (pag. 674). Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass auch der Sachverständige im Gutachten nicht von einer entsprechenden Pflicht ausgeht, sondern eine Besprechung lediglich als sinnvoll zu erachten scheint (vgl. pag. 224). Aus dem Ausgeführten folgt, dass der Beschuldigte die dokumentierten Prozessvorgaben des SHV nicht verletzt hat.

- 10.5.4 M. \_\_\_\_\_, welcher ebenfalls Fluglehrer ist, bestätigte, dass man bei den ersten paar Landungen begleitet sei. Weiter sei es normal, dass Schüler selbständig und dabei vielfach unbeobachtet landen würden (vgl. pag. 467 Z. 10 ff.). Der Beschuldigte erklärte, dass unter einer selbständigen Landung eine Landung zu verstehen sei, bei welcher der Schüler nach dem Manöver selbständig in den Abbauraum fliege und die Landung zu Ende führe (vgl. pag. 449 Z. 1 ff.). Die Frage, ob die Privatklägerin vor dem Unfall schon einmal selbständig gelandet sei, bejahte

der Beschuldigte und gab zu Protokoll, dass er bei ihrer vorausgehenden Landung desselben Tages geschaut, aber nicht interveniert habe. Man beobachte schon vorher einzelne Phasen bis die ganze Landung nicht mehr. Es sei Usus, dass man mehrere Schüler gleichzeitig in der Luft habe (pag. 454 Z. 8 ff.). Vorliegend kann nach über 30 Höhenflügen nicht mehr von den «ersten paar» Landungen die Rede sein, sondern die Privatklägerin hatte mit über 30 Landungen (jeweils im Anschluss an Höhenflüge) schon eine beachtliche Landepraxis. Hinzu kommen die Landungen am Übungshang. Gemäss Aussage des Beschuldigten werde die Landung ab dem Grundkurs geübt. Ab dem ersten Abheben am Übungshang werde der Endanflug gemacht und der Fluglehrer könne diesen schon 30x am Übungshang beobachten (pag. 661 Z. 37 ff.; vgl. pag. 73 Z. 410 ff.). Die Privatklägerin gab auf Frage an, vor ihrem ersten Höhenflug sechs oder sieben Mal die Landung geübt zu haben. Am Übungshang mache man aber keine Landevolte, sondern gehe direkt auf den Boden (pag. 102 Z. 404 ff.). Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Privatklägerin im Verfahren nie geltend machte, dass die Landevolte ein Problem gewesen wäre. Wie bereits festgehalten war unbestrittenermassen ein Strömungsabriss, verursacht durch zu starkes Bremsen, die Absturzursache (vgl. auch E. 7 und E. 10.7). Das Bremsen wird auch beim Landen ohne Landevolte und somit bereits am Übungshang geübt, weshalb auch diese Landungen zur Landepraxis der Privatklägerin zu zählen sind.

- 10.5.5 Anlässlich ihrer ersten Einvernahme vom 6. Juli 2018 sagte die Privatklägerin, sich in der Landung noch etwas unsicher gefühlt zu haben (pag. 50). Auf Vorhalt dieser Aussage gab der Beschuldigte an, dies so nie mitbekommen zu haben. Ihm sei dies so nicht bewusst gewesen (pag. 74 Z. 465 f. und pag. 454 Z. 27 ff.). Dies hatte auch die Privatklägerin so angegeben, nämlich dass sie gegenüber dem Beschuldigten nicht explizit gesagt habe, sich in der Landung unsicher zu fühlen (vgl. pag. 50). Wie der Beschuldigte folglich eine allfällige Unsicherheit der Privatklägerin bei den Landungen hätte erkennen können und sollen, erschliesst sich der Kammer nicht. Insbesondere kann entgegen der privatklägerischen Argumentation vor der Vorinstanz die Tatsache, dass sich im Flugbuch der Privatklägerin Hinweise dafür finden, dass sie sich speziell mit der Landung beschäftigt habe, nicht per se als Schwäche im Zusammenhang mit der Landung angesehen werden (vgl. pag. 475). Es ist notorisch und geht insbesondere aus den in den Akten befindlichen Unfallanalysen des SHV (pag. 554 ff.) hervor, dass die Landung eine unfallträchtige Flugphase ist. Entsprechend nimmt die Landung in den Flugausbildungen auch sehr viel Platz ein (vgl. pag. 476). Zudem zeigen diese absolvierten Landemanöver ja gerade auf, dass die Privatklägerin ihre Landeerfahrung in der Zeit vor dem Unfall sogar noch mit speziellem Fokus erweitert hatte (vgl. Flugbuch pag. 327). Offenbar mit Erfolg – auch sie selber erwähnte nie, dass diese Übungen noch irgendwelche Landedefizite aufgezeigt hätten, und auch der Beschuldigte attestierte ihr gute Leistungen in diesem Bereich. Letztendlich war auch die erfolgreiche saubere Landung ohne Bodeninstruktion vom selben Morgen Beweis dafür. Die Privatklägerin äusserte gegenüber der Staatsanwaltschaft, es sei immer ein Fluglehrer beim Landen dabei gewesen. Sie habe auch immer Anweisungen zur Landung bekommen und es seien Justierungen gemacht wor-

den, sofern etwas nicht gut gewesen sei (pag. 97 Z. 230 f.). Erstinstanzlich bestätigte sie, bei der Landung immer wieder Anweisungen erhalten zu haben, im kleineren Mass etwas zu korrigieren. Sie habe das auch immer im Flugbuch notiert. Die Landungen seien immer wieder zusammen besprochen worden (vgl. pag. 470 Z. 18 ff.). Aus dem erwähnten Flugbuch geht hervor, dass die Landungen grundsätzlich ab dem 17. bzw. spätestens ab dem 20. Flug der Privatklägerin «i.O.» gewesen sind (vgl. pag. 327). Die Privatklägerin selbst bejahte die Frage, ob das Landen von ihrem Gefühl her ab dem 20. Flug «i.O.» gewesen sei (vgl. pag. 657 Z. 5 ff.).

- 10.5.6 Bereits im Berichtsrapport wurde festgehalten, dass die Verunfallte aus Sicht des Gebirgsspezialisten mit ihrem Ausbildungsstand den Anforderungen gewachsen gewesen sei und, dass sie das Landemanöver vor dem Unfall bereits einige Male absolviert hatte (pag. 38). Die Privatklägerin gab zu Protokoll, beim Start einen Knoten gehabt und daher ca. 50 m unterhalb des Startplatzes in den Hang gelandet zu sein (pag. 51). Der Startleiter N. \_\_\_\_\_ bestätigte, dass die Privatklägerin zuerst einen Startversuch gehabt habe und dann ca. 200 m tiefer im Hang gelandet sei. Er habe nicht gesehen, wie sie gelandet sei, da sie für ihn nicht mehr sichtbar gewesen sei (pag. 106 Z. 99 ff.). Daraus geht hervor, dass die Privatklägerin am Tag des Vorfalles bereits eine selbständige Landung – ohne Anweisungen und sogar ohne Beobachtung – gemacht hatte. Der Beschuldigte gab sodann am Unfallort gegenüber dem Gebirgsspezialisten an, dass die Privatklägerin mit ca. 30 Flügen als erfahrene Flugschülerin gelte und selbständig landen könne (pag. 35). Der Beschuldigte schätzte das theoretische Wissen der Privatklägerin als sehr gut ein, was sie auch an der Theorieprüfung bewiesen habe (pag. 71 Z. 349 f.). Die selbständige Landung am Tag des Unfalles zeigt, dass die Privatklägerin das theoretische Wissen offenbar auch gut und selbständig umsetzen konnte. Hätten sich für die Privatklägerin bei bzw. nach dieser Landung noch Fragen betreffend das selbständige Landen gestellt, so ist zu erwarten, dass sie dies dem Beschuldigten und/oder dem Starthelfer vor ihrem nächsten Flug mitgeteilt hätte. Überdies hatte die Privatklägerin am selben Tag ja bereits einen «ganzen» Höhenflug absolviert, bei welchem die Landung auch aus ihrer Sicht gut gegangen sei. Auf Frage, wie die Rückmeldung des Beschuldigten zu diesem Flug gewesen sei, sagte sie, dass es keine Einwände gegeben habe und alles gut gewesen sei (pag. 95 Z. 164 ff.). Dies widerspricht ihren Aussagen, wonach sie zur Landung immer Anweisungen bekommen habe bzw. bei ihr immer wieder etwas habe korrigiert werden müssen (vgl. pag. 97 Z. 230 f. und pag. 470 Z. 17 ff.). Überdies wurde zuvor bereits darauf hingewiesen, dass ihre Landungen spätestens ab ihrem 20. Höhenflug in Ordnung waren, was sich ihrem Flugbuch entnehmen lässt (vgl. pag. 327).
- 10.5.7 Hervorzuheben ist weiter, dass die Privatklägerin das für sie neue Fluggebiet somit bereits bei ihrem ersten Flug kennenlernen konnte und einfache Bedingungen herrschten, namentlich ein grosser Landeplatz zur Verfügung stand. Gemäss dem Beschuldigten sei es bei der Privatklägerin noch notwendig gewesen zu schauen, dass sie am richtigen Ort sei, d.h. dass sie die Landung am richtigen Ort beginne (pag. 73 Z. 416 f.). Die Frage, ob sie noch Hilfe benötigt habe, wenn der Beginn der Landung richtig gewesen sei, verneinte der Beschuldigte und sagte, dass ab

dort klar sei, wie der ganze Ablauf sei. Dies unter der Voraussetzung, dass es ruhige Bedingungen seien und ein grosses Landefeld (pag. 73 Z. 419 ff.). Schliesslich gab der Beschuldigte gegenüber der Vorinstanz zu Protokoll, er habe gemerkt, dass die Privatklägerin mit dem Landeplatz und den Bedingungen gut umgehen könne und keine Unsicherheit angezeigt habe (pag. 454 Z. 31 f.). Die Privatklägerin schien sich ferner nicht zu überschätzen, sondern schätzte ihr Können als mittel ein (pag. 50). Somit liegen keine Umstände vor, welche gegen die Einschätzung des Beschuldigten, die Privatklägerin selbständig landen zu lassen, sprechen würden.

- 10.5.8 Soweit sich die Rechtsvertretung der Privatklägerin auf die VLK stützt, ist das Folgende festzuhalten: Gemäss Art. 7 Abs. 3 VLK (bzw. heute Art. 8 Abs. 3 VLK) dürfen bei Hängegleiterflügen Ausbildungsflüge nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden, die den amtlichen Fluglehrausweis besitzt. In der Verordnung wird nicht definiert, was unter «unmittelbarer Aufsicht» zu verstehen ist, weshalb eine Auslegung erforderlich ist. Bereits an dieser Stelle ist festzuhalten, dass damit nicht eine permanente Überwachung durch den Fluglehrer gemeint ist. Auf die Frage, welche Pflichten sich aus Art. 7 Abs. 3 VLK für einen Fluglehrer ableiten lassen, wird sogleich in E. 10.6 eingegangen.
- 10.5.9 Mit Antritt ihres 32. Höhenfluges und allseitiger Bestätigung ihrer soliden Flug- und Landeerfahrung, aber auch nach erfolgreich durchgeführter, visuell überwachter Landung früher an diesem Tag durfte der Beschuldigte jedenfalls mit Fug von zunehmender Erfahrung der Privatklägerin auch in Bezug auf die Landephase ausgehen, so dass ein weiterer Schritt Richtung Selbständigkeit in dieser Phase absolut vertretbar erscheint. Die Dokumentation des SHV zur Ausbildung (pag. 549 ff.) bringt somit – wenn überhaupt – höchstens entlastenden Mehrwert zu Gunsten des Beschuldigten. Insgesamt kann somit mit der Vorinstanz festgehalten werden, dass die Privatklägerin über genügend Landeerfahrung und allgemein über genügend Flugerfahrung verfügte, dass eine schrittweise Abnabelung von der ständigen Aufsicht des Fluglehrers auch während der Landephase gerechtfertigt war.

## 10.6 **Pflichtverletzung des Beschuldigten**

- 10.6.1 Gemäss der privatklägerischen Argumentation sei der Beschuldigte aufgrund einer Aufgabenkollision – welche selbstverschuldet sowie vermeidbar gewesen sei und daher einen Organisationsmangel darstelle – in seiner Entscheidungsfindung betreffend die selbständige (i.S. einer unbeobachteten) Landung der Privatklägerin nicht frei gewesen. Hätte er die Privatklägerin nicht selbständig landen lassen, so hätte der andere Flugschüler unbestrittenermassen seine Manöver nicht fliegen können, was aber nicht schlimm gewesen wäre. Der Beschuldigte habe keine nachvollziehbare Prioritätenordnung vorgenommen, indem er die Privatklägerin unbeobachtet habe landen lassen, nur um diesen anderen Flugschüler zu beobachten. Eine falsche Bremsstellung sei während keinem anderen Zeitpunkt des Fluges so gefährlich wie bei der Landung (pag. 674).
- 10.6.2 Nachfolgend werden zunächst die allgemeinen Pflichten eines Gleitschirmfluglehrers dargelegt. Anschliessend werden die Erwägungen der Vorinstanz zum kon-

kreten Vorfall wiedergegeben und – insbesondere unter Berücksichtigung der oberinstanzlichen Vorbringen des Rechtsvertreters der Privatklägerin – Ergänzungen, Präzisierungen sowie Korrekturen der Kammer festgehalten.

- 10.6.3 Für den Verkehr und Betrieb von Hängegleitern enthält die VLK (vom 24. November 1994; Stand am 12. Oktober 2017) nähere Vorschriften. Diese sind auch für Gleitschirme massgebend, die eine besondere Art von Hängegleitern darstellen (Art. 6 VLK). Aus Art. 7 Abs. 3 Satz 1 VLK geht hervor, dass Ausbildungsflüge nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden dürfen, die den amtlichen Fluglehrerausweis besitzt. Weitere Auflagen für die Ausbildung finden sich nicht.
- 10.6.4 Die Flugschule J. \_\_\_\_\_, für welche der Beschuldigte zum Zeitpunkt des Vorfalls arbeitete, ist dem SHV angeschlossen und unterliegt damit dessen Weisungen (Weisung zum Betrieb einer «Flugschule SHV»; vgl. pag. 44 ff.). Gemäss Ziff. 2.6.1 dieser Weisungen verpflichtet sich die «Flugschule SHV», die Ausbildung von Hängegleiter-Piloten nach den vom SHV geforderten Richtlinien (offizielles Ausbildungskontrollblatt, etc.) durchzuführen (pag. 46). Weiter müsse der Funkkontakt zwischen den Verantwortlichen am Start- und Landeplatz jederzeit gewährleistet sein, sowie mindestens während der ersten 15 Höhenflüge auch zum Schüler (Ziff. 2.6.4, pag. 47). Auf die Weisungen des SHV nahm auch der Sachverständige in seinem Gutachten Bezug (vgl. hiernach). Weitere Auflagen für die Ausbildung finden sich auch hier nicht.
- 10.6.5 Die Pflichten eines Gleitschirmfluglehrers ergeben sich gemäss dem Sachverständigen sodann grundsätzlich und hauptsächlich aus der anerkannten Praxis. Der Sachverständige hielt im Gutachten fest, die anerkannte Praxis von Gleitschirmschulungen sei u.a. (pag. 172):
- Angemessene Betreuung der Flugschüler vor dem Flug mittels eines Briefings, wobei hier ein Fokus auf die zu erwartenden Gefahren und Gegenmassnahmen gelegt werden müsse sowie auf das individuelle Flugprogramm des Flugschülers.
  - Aufsicht im Flug mit Funkunterstützung sei die Regel, wobei Ausnahmen zulässig seien. Flugschüler sollten aber nicht zwingend zurückfunken und in der Lage sein, auch ohne Anweisungen sicher zu landen. Der Fluglehrer könne aber die Flugschüler nicht über die ganze Flugzeit verfolgen (mit Ausnahme von Erstflügen), sondern überprüfe periodisch, ob Position und Flugtaktik stimmen und interveniere bzw. unterstütze durch Feedback. Wichtig sei, kritische Situationen vorausschauend zu vermeiden.
  - Im Briefing werde immer die Landetaktik behandelt. Der Fluglehrer unterstütze und greife bei Fehlern ein. Je näher der Flugschüler dem Boden komme, umso begrenzter seien aber die Korrekturmöglichkeiten. Bei einfachen Bedingungen und fortgeschrittenen Schülern sei eine selbständige Landung zulässig.
  - Der Fluglehrer könne nicht sämtliche Handlungen der Flugschüler überwachen und müsse seine Ressourcen priorisieren.

Im Gutachten wurde zudem festgehalten, dass als anerkannte Praxis nur gelten könne, was auch in einem wirtschaftlichen Rahmen vertretbar sei (pag. 172 zweitletztes Lemma).

10.6.6 Einige Punkte dieser anerkannten Praxis wurden im Gutachten (bzw. im Rahmen der Beantwortung der Ergänzungsfragen) sodann präzisiert:

Zur Frage, wie die Betreuung der Flugschüler im Jahr 2018 vor, während und nach dem Höhenflug auszuüben gewesen sei, hielt der Sachverständige fest, dass Instruktionen vor dem Flug Briefings seien, in denen Gelände, Wetter und Manöver sowie insbesondere spezielle Gefahren und Gegenmassnahmen behandelt würden. Während des Flugs sei eine periodische Beobachtung und in der Regel Funkkontakt zu gewährleisten. Instruktionen seien positives Feedback und Interventionen bei Fehlverhalten oder sogar direkte Flugeinweisungen in einer kritischen Situation. Von einem fortgeschrittenen Flugschüler könne bei einfachen Rahmenbedingungen erwartet werden, dass er selbständig lande. Ausnahmen seien schwierige Landebedingungen oder relevante Defizite in Flugtechnik, Flugtaktik oder mentalem Zustand. Bedingungen seien ein Landebriefing und ein Leistungsausweis des Flugschülers, wo er aufzeigen könne, dass er sich die nötigen Kompetenzen für eine selbständige Landung vorgängig angeeignet habe (pag. 175, Ziff. 4.1).

Fehlender Sichtkontakt sei zulässig, wenn der Fluglehrer zum Beispiel die Flugschüler am Startplatz unterstütze oder sich abwende, um einen anderen Flugschüler zu unterstützen. Auch andere Aufgaben des Fluglehrers seien eine Begründung, wenn diese bezüglich der Aufsichtspflicht des Fluglehrers einer höheren Priorität zugeordnet werden könnten. Unzulässig sei ein bewusstes Wegschauen ohne Begründung, ausser dies wäre unter besonderen Umständen so mit dem Flugschüler vereinbart (pag. 173, Ziff. 2.4). Ferner sei es unzulässig, bei einem fortgeschrittenen Schüler mit der Begründung einer selbstständigen Landung bewusst wegzuschauen, wenn die Möglichkeit für Sichtkontakt bestanden hätte (pag. 176, Ziff. 4.4).

Der Sachverständige hielt auf Frage fest, es sei möglich, dass der Fluglehrer den Flugschüler über die ganze Flugzeit verfolge und dies könne zum Beispiel bei einem Erstflug auch sinnvoll sein. Für die ganze Ausbildung sei dies aber nicht zielführend. Eine permanente Überwachung würde die wirtschaftliche Machbarkeit und den Zweck der Ausbildung in Frage stellen. Viele wertvolle Möglichkeiten der Schulung würden eingeschränkt, die Aufwände und Kosten erhöht und der Übergang in das selbständige Fliegen würde erschwert (pag. 221, Ziff. 7).

«Unmittelbare Aufsicht» gemäss Art. 7 Abs. 3 VKL bedeute aus der Sicht einer sicheren Flugpraxis, dass der Fluglehrer vor Ort (Startplatz, Luftraum, Landeplatz oder an jedem anderen geeigneten Ort des Schulungsgeländes) sowie zeitlich vor, während und nach dem Schulungsflug beobachte und eingreife. Zentraler Teil sei die Vorbesprechung (Briefing), wo der Fluglehrer sich auf die Gegenmassnahmen der zu erwartenden Gefahren fokussieren müsse. «Unmittelbar» heisse aber nicht permanente Überwachung. Der Fluglehrer setze seine Res-

sourcen dort ein, wo er erwarte, dass seine Unterstützung gebraucht werde (pag. 221, Ziff. 8).

Der Fluglehrer müsse seine Ressourcen dort priorisieren, wo sie am meisten benötigt würden. Es sei üblich, dass mehrere Auszubildende in der Luft seien. Oft werde ein einziger Landeplatz verwendet. Es könne aber durchaus der legitime Fall sein, dass ein Fluglehrer das ihm zur Verfügung stehende Gelände ausnütze und so seine Position verändern müsse. Ziel der Gleitschirmausbildung sei es, ohne Fluglehrer sicher fliegen zu können. Daher werde erwartet, dass die Auszubildenden mit zunehmenden Fähigkeiten selbständiger würden. Dazu gehöre auch eine selbständige Landung. Der Fluglehrer müsse die Randbedingungen abschätzen, ob dies ohne Überforderung möglich sei (pag. 223, Ziff. 13).

10.6.7 Den konkreten Vorfall würdigte die Vorinstanz wie folgt (S. 20 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 516):

Gestützt auf die übereinstimmenden Aussagen der Privatklägerin und des Beschuldigten erachtet das Gericht es als erstellt, dass am 24.06.2018 vor dem Start ein Briefing stattgefunden hat. Was im Detail Inhalt des Briefings war, ist nicht bekannt. Aus dem ersten problemlosen Flug der Privatklägerin an diesem Tag lässt sich schliessen, dass der Beschuldigte über alles Notwendige informiert hatte. Zudem handelte es sich unbestritten um einen einfachen Landeplatz und herrschten ideale Wetter- und Windbedingungen. Der Beschuldigte hat überdies glaubhaft dargelegt, dass er nach dem Unfall von G.\_\_\_\_\_ übersensibilisiert war für das Thema des Überbremsens und er diesbezüglich im Briefing «ein Ausrufezeichen» gesetzt hatte.

Der Sachverständige hielt die weiteren Pflichten eines Fluglehrers fest und bestätigte, dass diese vom Beschuldigten grundsätzlich eingehalten worden waren. Das Gericht sieht sich nicht veranlasst von dieser Expertenmeinung abzuweichen. Der Beschuldigte war vor Ort am Landplatz und beaufsichtigte die Flugschüler persönlich. Eine Funkverbindung war vorhanden, sowohl zum Starthelfer als auch zu der Privatklägerin. Dass die Übungsflüge in Gruppen durchgeführt werden und es jeweils mehrere Flugschüler in der Luft hat, ist gängige und anerkannte Praxis. Diese Praxis war überdies auch der Privatklägerin bekannt. Unbestritten ist, dass sich der Beschuldigte, nachdem sich die Privatklägerin für die Landung richtig eingereiht hatte, einem anderen Flugschüler zugewendet hatte. Dieses Vorgehen wird vom Sachverständigen nicht kritisiert, sondern die Risikoabwägung des Beschuldigten unterstützt (schwieriges Manöver über dem See vs. selbständige Landung einer erfahrenen Flugschülerin). Bereits als erstellt festgehalten wurde überdies, dass die Privatklägerin die nötigen Fertigkeiten hatte für eine selbständige Landung. Das Gutachten hält explizit fest, dass eine unmittelbare Beaufsichtigung nicht eine permanente Beaufsichtigung bedeute und dass der Fluglehrer nicht immer sämtliche Handlungen der Flugschüler überwachen müsse, sondern seine Ressourcen priorisieren müsse und als anerkannte Praxis nur gelten könne, was auch in einem wirtschaftlichen Rahmen vertretbar sei (pag. 172, Ziff. 2.3. zweitletztes Alinea). Es kann somit als erstellt erachtet werden, dass der Beschuldigte seiner Pflicht eines Briefings vor dem Start nachgekommen ist und grundsätzlich nicht verpflichtet war, die gesamte Landung der Privatklägerin zu beobachten.

Die Kammer kann sich den Erwägungen der Vorinstanz in den wesentlichen Punkten vollumfänglich anschliessen.

10.6.8 Betreffend das Briefing ist ergänzend festzuhalten, dass die Privatklägerin anlässlich ihrer ersten Einvernahme zu Protokoll gab, die Landung sei wie immer vor dem Flug besprochen worden. Es sei besprochen worden, wie die Landevolte zu fliegen sei, von wo der Wind komme, etc. (pag. 51). Dass die Landevolte im Briefing besprochen wurde, erwähnte die Privatklägerin auch oberinstanzlich (vgl. pag. 651 Z. 5 f.: «[...] so, wie wir es im Briefing gelernt haben [...]»). Der Beschuldigte bestätigte die Angaben der Privatklägerin zum Briefing. Er erklärte,

dass es bei der K. \_\_\_\_\_ ein ausführliches Briefing gegeben habe über Hindernisse [beim Landeplatz], welche Punkte wo seien, Gefahren etc. (pag. 459 Z. 25 ff.). Insofern ist auch der Inhalt dieses Briefings – zumindest die wesentlichen behandelten Themenbereiche – bekannt und allseitig unbestritten.

- 10.6.9 Weiter erklärte der Beschuldigte, dass am Tag des Vorfalls das Bremsen ein Thema gewesen sei. Ein Schüler habe beim ersten Höhenflug weit oben in der Luft einseitig überbremst, dies gleich zweimal. Daher sei er übersensibel gewesen (pag. 72 Z. 362 ff.). Zumal sich bereits drei Wochen vor dem vorliegend zu beurteilenden Vorfall ein Unfall (Unfall der Flugschülerin G. \_\_\_\_\_) während der durch den Beschuldigten angeleiteten Flüge ereignet hatte, ist es nachvollziehbar, dass er bezüglich Bremsen besonders vorsichtig und aufmerksam war. So gab er selbst zu Protokoll, als weitere Massnahme nach dem Unfall G. \_\_\_\_\_ sei vermehrt an der Bremsstellung gearbeitet worden (vgl. pag. 457 Z. 41 ff.). Der Beschuldigte erklärte, dass er mit dem Schüler, welcher am 24. Juni 2018 überbremst habe, ein Debriefing gemacht habe und auf das Bremsen eingegangen sei. Dieser Schüler habe eine Schwimmweste erhalten und habe das Manöver über dem See üben sollen (vgl. pag. 72 Z. 366 ff.; vgl. auch pag. 460 Z. 11 ff.). Auch daraus geht hervor, dass der Beschuldigte seinen Pflichten als Gleitschirmflugehrer nachkam und versuchte, auf die Privatklägerin wie auch generell auf die Schüler einzeln einzugehen und mit ihnen die für sie schwierigen Manöver in einem sicheren Rahmen zu üben. Der Beschuldigte verneinte die Frage, ob es bei der Privatklägerin Anzeichen für falsche Bremsstellungen gegeben habe, und führte aus, dass er ansonsten weiter geschaut hätte (pag. 460 Z. 1 ff.). Oberinstanzlich führte er aus, dass er noch einmal geschaut hätte, wenn er während der Landung [des ersten Fluges] hätte intervenieren müssen (pag. 663 Z. 40 f.). Da er wie bereits erwähnt am selben Tag mit einem anderen Schüler aufgrund dessen falschen Bremsens das Manöver über dem See übte, ist davon auszugehen, dass er die Übung auch mit der Privatklägerin durchgeführt oder mindestens bei der Landung zugesehen hätte, wenn es dazu aufgrund der vorherigen Flüge Anlass gegeben hätte. Dies bekräftigte der Beschuldigte im Übrigen an der Berufungsverhandlung selbst. Namentlich gab er zu Protokoll, er hätte gewartet, wenn er nur das kleinste Indiz dafür gehabt hätte (pag. 664 Z. 14 ff.).
- 10.6.10 Durch den Entscheid, die Privatklägerin selbständig landen zu lassen, versties der Beschuldigte nicht gegen die Prozessvorgaben des SHV, namentlich dessen Dokumentation «Wie werde ich Pilot» (vgl. hierzu auch die vorangehenden Erwägungen zur selbständigen Landung, E. 10.5.3). Er nahm mit seiner Entscheidung entgegen der privatklägerischen Rechtsvertretung auch keine nicht nachvollziehbare Prioritätenordnung vor, sondern entschloss sich unter Berücksichtigung der konkreten Umstände dazu, die Privatklägerin selbständig landen zu lassen, während er mit dem anderen Flugschüler über dem See ein Manöver übte.
- 10.6.11 Soweit der Gutachter punktuell die Pflichten eines Fluglehrers resp. die Praxis im Flugbetrieb hinter wirtschaftliche Interessen zu stellen scheint («als anerkannte Praxis kann nur gelten, was auch in einem wirtschaftlichen Rahmen vertretbar ist [...]»; pag. 172); «wirtschaftliche Machbarkeiten»), ist er nach Ansicht der Kammer nicht zu hören. Im Luftraum steht die Sicherheit des Flugbetriebes und seiner

Teilnehmer an oberster Stelle. Checklisten, Auflagen und Voraussetzungen orientieren sich an Sicherheitsstandards als oberste Priorität. Wirtschaftliche Interessen haben – zumindest wenn es wie hier ausschliesslich um die Frage der Sicherheit geht – in jedem Fall dahinter zurückzutreten. Dass ein Fluglehrer mehrere Flugschüler gleichzeitig in der Luft beaufsichtigen muss, weil es sonst finanziell nicht rentiert, und er *deshalb* die einzelnen Flüge nicht von Anfang bis Schluss direkt beobachten und begleiten kann, kann als valabler Grund für eine bestehende und anerkannte Fluglehrerpraxis deshalb nicht herhalten, jedenfalls nicht, wenn wie hier damit der Rahmen der Sorgfaltspflicht abgesteckt wird. Dies schadet den weiteren gutachterlichen Darlegungen der Pflichten aber nicht, zumal der Gutachter nachvollziehbar und in Übereinstimmung mit den Weisungen des SHV (Ziff. 2.6.4 [pag. 47]) weiter angibt, dass eine permanente Überwachung eines Flugschülers während der gesamten Ausbildung den Zweck dieser Ausbildung (Hinführung zur Selbständigkeit als Pilot) in Frage stellen würde (vgl. pag. 221). Folglich liegt nicht bereits dann eine Pflichtverletzung vor, wenn ein Fluglehrer zwei Flugschüler:innen gleichzeitig fliegen und an verschiedenen Orten landen lässt.

- 10.6.12 In diesem Zusammenhang ist ferner die Bedeutung des Begriffs «unmittelbare Aufsicht» gemäss Art. 7 (bzw. Art. 8) Abs. 3 VLK genauer zu betrachten. Demnach dürfen Ausbildungsflüge nur unter der unmittelbaren Aufsicht einer Person ausgeführt werden, die den amtlichen Fluglehrerausweis besitzt. Was unter «unmittelbarer Aufsicht» zu verstehen ist, ist weder der VLK noch den Materialien dazu zu entnehmen. Mit der Vorinstanz ist festzuhalten, dass die Auslegung eines Gesetzes eine Rechtsfrage und damit Aufgabe des Gerichts und nicht des Sachverständigen ist (vgl. S. 36 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 532). Dessen Einschätzungen sind aber insofern in die gerichtliche Würdigung einzubeziehen, als dem Gericht sachverhaltlich das nötige Fachwissen fehlt. Da diese Rechtsfrage vorliegend mit der Frage einer allfälligen Pflichtverletzung zusammenhängt, ist bereits auf sachverhaltlicher Ebene eine Auslegung vorzunehmen. Die Rechtsvertretung der Privatklägerin argumentierte, unmittelbare Aufsicht bedeute eine direkte Aufsicht, d.h. der ganze Flug inkl. Landung müsse beaufsichtigt und gegebenenfalls Instruktionen gegeben werden. Andernfalls würde der Gesetzgeber festgehalten haben, dass die Flüge «unter der Verantwortung» der Fluglehrer durchzuführen seien (pag. 674). Die Verteidigung hingegen führte aus, mit «unmittelbarer Aufsicht» sei keine permanente Überwachung durch den Fluglehrer gemeint. Die Bestimmung regle, wer überhaupt anwesend sein müsse, und dass die Aufsicht nicht delegiert werden dürfe. Das Ausmass der Aufsicht sei je nach Situation einzuschätzen und zu bestimmen. Vorliegend sei eine unmittelbare Betreuung durch den Beschuldigten erstellt, da vor den Flügen ein Briefing und nach den ersten Flügen der Flugschüler:innen sogar ein Zwischenbriefing durchgeführt worden sei (pag. 674). Die Vorinstanz legte die Bestimmung bzw. die Formulierung «unmittelbare Aufsicht» unter Berücksichtigung der Ausführungen des Sachverständigen dahingehend aus, dass die Aufsicht vor Ort und im direkten Kontakt mit den Flugschülern stattfinden müsse und nicht etwa beispielsweise vom Büro der Flugschule aus. Mit der betreffenden Regelung solle erreicht werden, dass Flugschüler unter Aufsicht eines Fluglehrers üben und nicht etwa allei-

ne (S. 36 der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 532). Dem schliesst sich die Kammer an. Wie bereits in E. 10.2.9 hiavor festgehalten, ist Schutzzweck der VLK in erster Linie die Sicherheit des Flugverkehrs, damit einhergehend auch Leib und Leben der einzelnen Pilot:innen und Flugschüler:innen, was sich offensichtlich nicht ausschliesst. Es würde aber zu kurz greifen, daraus zu folgern, dass eine «unmittelbare Aufsicht» aus Sicherheitsgründen nur totale Kontrolle während der gesamten Ausbildung bedeuten kann. Würde man die «unmittelbare Aufsicht» gemäss VLK nämlich als permanente und lückenlose visuelle Überwachung während mindestens 50 Höhenflügen bis zur Prüfungsreife verstehen, wäre der Zweck der Ausbildung in Frage gestellt und damit weder dem Sicherheitsaspekt im Flugverkehr noch der Sicherheit der Flugschüler:innen Genüge getan. Der schrittweise Übergang in das selbständige Fliegen, nämlich der stufenweise Aufbau von Können und Routine in Kombination mit dem nötigen fliegerischen Selbstvertrauen, würde nicht nur erschwert, einen solchen gäbe es damit faktisch gar nicht. Vielmehr würde so von den Flugschüler:innen erwartet, dass sie nach ständiger und lückenloser Überwachung auf einen Schlag prüfungsreif sein müssten, mit anderen Worten also im Stande, von heute auf morgen gänzlich ohne jegliche Überwachung selbständig fliegen und insbesondere auch landen zu können. Als «unmittelbare Aufsicht» muss somit auch gelten, dass fortgeschrittene Flugschüler:innen die einzelnen Flugphasen auch ohne visuelle Kontrolle durchzuführen lernen und ihre Erfahrungen danach mit dem Fluglehrer auswerten können. Die unmittelbare Aufsicht besteht dabei darin, dass eben auch diese schrittweise Ablösung vom Fluglehrer eng begleitet wird. Ähnlich sieht es auch der gerichtliche Experte (vgl. E. 10.6.6 hiavor). Entgegen der weiteren Argumentation des Rechtsvertreters der Privatklägerin (pag. 674) ist im Übrigen nicht einzusehen, dass und inwiefern selbständiges i.S. von unbeobachtetem Landen bei fortgeschrittenen Flugschüler:innen unvereinbar mit der VLK und den Weisungen des SHV sein sollte. Nach dem Gesagten ist es zur weiteren Abklärung der Pflichten des Beschuldigten in seiner Funktion als Fluglehrer nicht erforderlich, auf Rechtsprechung zu anderen Sportarten oder auf internationale Regelungen zurückzugreifen.

- 10.6.13 Der Beschuldigte gab anlässlich der vorinstanzlichen Hauptverhandlung an, beim SHV selbständig in der Fluglehrer-Ausbildung tätig zu sein (pag. 446 Z. 26 f.). Er arbeitet dort offenbar als Experte für Meteorologie in der Schulung der Fluglehrer, bis Ende November 2023 im Anstellungsverhältnis, heute selbständig (pag. 63 Z. 49 f.; pag. 446 Z. 30 f.; vgl. auch Lohnausweis 2023 pag. 429), wobei er auch Weiterbildungen für Fluglehrer leitet (pag. 447 Z. 18 f.). Diese Anstellung trat er erst nach den beiden Unfällen (von G. \_\_\_\_\_ und der Privatklägerin) an (vgl. pag. 80 Z. 653 ff.). Dem SHV sind beide Unfälle bekannt. Es darf somit davon ausgegangen werden, dass auch der SHV im Verhalten des Beschuldigten im Jahre 2018 keine Pflichtverletzung erkennt, ansonsten er den Beschuldigten vor Klärung bzw. vor Abschluss des Strafverfahrens wohl kaum angestellt und später weiterhin als Selbständigen in seiner Fluglehrausbildung zugelassen hätte. Gemäss den glaubhaften Aussagen des Beschuldigten habe der SHV ihm gegenüber eine Kündigung nie thematisiert, sondern er selbst habe nach den Unfällen im Organigramm nicht mehr exponiert sein wollen. Zudem habe er im Berg-

sport mehr Fuss fassen können. Aus diesen Gründen habe er sein Anstellungsverhältnis mit dem SHV gekündigt, sei aber noch heute in der Fluglehrausbildung für den SHV im Auftragsverhältnis tätig (pag. 660 Z. 18 ff.). Seine Fluglehrerzulassung und seine eigene Fluglizenz seien nie suspendiert worden oder gefährdet gewesen (pag. 661 Z. 5 f. und pag. 662 Z. 8 f.).

#### 10.6.14 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass keine Pflichtverletzung des Beschuldigten vorliegt.

Der guten Ordnung halber sei an dieser Stelle ergänzend erwähnt, dass G.\_\_\_\_\_ nach ihrem Unfall nur gute und lobende Worte für den Beschuldigten als Fluglehrer fand. Der Zeuge und damalige Startleiter N.\_\_\_\_\_ beendete seine Ausbildung trotz den beiden Unfällen bei der Flugschule J.\_\_\_\_\_ (vgl. pag. 108 unten). Letzterer unternahm auch nachher noch Flüge mit dem Beschuldigten (pag. 109 Z. 236 ff.), was von einem nach wie vor intakten Vertrauensverhältnis trotz Unfällen spricht. Wenn sich aus diesen Umständen auch nichts Direktes in Bezug auf die Einhaltung der Fluglehrerpflichten ableiten lässt, runden sie das Gesamtbild doch immerhin ab.

### 10.7 **Absturzursache**

#### 10.7.1 Die Vorinstanz hielt betreffend Absturzursache das Folgende fest (S. 24 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 520 f.):

Der Beschuldigte konnte keine Aussagen aus eigener Wahrnehmung machen, er hatte die Landung und den Unfall der Privatklägerin unbestrittenermassen nicht gesehen. P.\_\_\_\_\_ hielt in seiner Ergänzung zum Gutachten vom 27.09.2022 fest, der Unfall sei auf das Durchziehen der Bremsen bis zum Strömungsabriss zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass der Sachverständige sich dabei insbesondere auf die Angaben von M.\_\_\_\_\_ gestützt hat, der als einziger den Landeanflug und den Absturz beobachtet hatte. Der Beschuldigte erachtete die Schlussfolgerung des Sachverständigen als nachvollziehbar. Gemäss Gutachten gab es keinen Zusammenhang zwischen dem ersten Fehlstart und dem Unfall und gibt es auch keine Hinweise auf technische Probleme mit dem Schirm.

Die Privatklägerin selber konnte sich die Ursache für die verunglückte Landung nicht erklären. Sie führte aus, für sie sei nichts speziell gewesen, sie habe sogar das Gefühl gehabt, sehr gut auf den Punkt zu kommen. Auf Nachfrage bestritt sie zwar, dass sie eine Punktlandung geplant hatte, das zu starke Bremsen, obwohl sie noch viel Platz gehabt hätte zum Landen, deutet aber stark darauf hin, dass sie eben genau dort landen wollte. So hat jedenfalls auch Zeuge M.\_\_\_\_\_ ihr Verhalten interpretiert. Unbestritten ist, dass der Beschuldigte keine Anweisung für eine Punktlandung gegeben hatte. Die Privatklägerin peilte den Landepunkt dennoch an und bremste daher noch zu weit über dem Boden bereits so stark ab, dass es zu einem Strömungsabriss kam, bevor sie mit den Füßen am Boden war. Möglicherweise hatte die Privatklägerin überdies auch die Distanz zum Boden falsch eingeschätzt und zu hoch über dem Boden bereits mit Bremsen angefangen. Schon als die Privatklägerin auf den Zeugen M.\_\_\_\_\_ zugeflogen kam, war ihr Schirm zu weit nach hinten abgebremst. Anstatt nochmals etwas zu lockern, zog die Privatklägerin kontinuierlich stärker an den Bremsen, was den Schirm noch mehr nach hinten kippen liess und schliesslich zum Strömungsabriss und zum Absturz führte. Die Theorie der Privatklägerin, dass sie evtl. von einer Windböe erfasst worden sei, lässt sich nicht mit den insgesamt ruhigen Windbedingungen vereinbaren. Dass es sich für die Privatklägerin indessen wie eine Windböe angefühlt hatte, als der Schirm nach hinten wegbrach, konnte vom Beschuldigten und vom Zeugen nachvollzogen werden. In der (irrigen) Vorstellung, eine Punktlandung machen zu können, zog die Privatklägerin immer mehr an den Bremsen, was eine Fehleinschätzung und eine falsche Reaktion war. Indem die Privatklägerin zu stark abgebremste, hat sie einen Pilotinnenfehler begangen, der zu ihrem Absturz führte. Der Sachverhalt gemäss Anklage, wonach die Privatklägerin im Landeanflug die Bremse durchgezogen bzw. zu fest

gezogen hat, wodurch es in rund fünf Metern Höhe zu einem Strömungsabriss und anschliessendem Absturz gekommen ist, ist somit als erstellt zu erachten.

- 10.7.2 Die Kammer kann sich diesen zutreffenden Ausführungen der Vorinstanz anschliessen. Ergänzend ist festzuhalten, dass bereits der nach dem Unfall aufgebotene Gebirgsspezialist betreffend Absturzursache von einem Strömungsabriss und einem Eigenverschulden der Pilotin ausging, was er entsprechend in seinem Berichtsrapport vom 1. Oktober 2018 festhielt (pag. 37 ff.).
- 10.7.3 Ferner lässt sich diesem Berichtsrapport entnehmen, dass Zeuge M. \_\_\_\_\_ am Unfalltag spontan angab, die Privatklägerin habe zu fest gebremst und es habe ausgesehen, als ob sie auf den Punkt habe landen wollen (pag. 36). Gegenüber der Staatsanwaltschaft wiederholte M. \_\_\_\_\_, die Privatklägerin habe extrem, viel zu viel gebremst. Es habe für ihn so ausgesehen, dass sie unbedingt dort habe landen wollen (pag. 127 Z. 130 ff.). Anlässlich der erstinstanzlichen Hauptverhandlung bestätigte Zeuge M. \_\_\_\_\_ diese Angaben und gab zu Protokoll, dass eine Windböe sicher nicht die Ursache für den Absturz gewesen sei (pag. 465 Z. 34 ff. und pag. 466 Z. 23 f.). Ob für Zeuge M. \_\_\_\_\_ die Feststellung des zu starken Bremsens im Unfallzeitpunkt erkennbar war oder ob er nachträglich zu dieser Erkenntnis gelangte, wird später unter E. 10.9 zu klären sein. Für die Frage der Unfallursache ist der Zeitpunkt der Einschätzung hingegen irrelevant.
- 10.7.4 Die Privatklägerin selbst schien im Nachhinein ebenfalls nicht mehr von einer Windböe ausgegangen zu sein (vgl. pag. 470 ff.), sondern gab an, es sei ihr am Anfang nicht bewusst gewesen, was passiert sei. Es sei ihr vom Handling her nicht klar, was sie falsch gemacht habe (pag. 471 Z. 6 f.). Somit ist festzuhalten, dass auch die Privatklägerin von einem Fehler ihrerseits ausging bzw. ausgeht und ein Strömungsabriss, welcher durch zu starkes Bremsen verursacht wurde, als Absturzursache nicht bestritten wird.
- 10.7.5 Betreffend Höhe dieses Fehlers muss – wie bereits erwähnt – von einer Höhe wie angeklagt ausgegangen werden, was auch nicht mehr ernsthaft bestritten wird. Immerhin kann festgehalten werden, dass die Aussagen der Privatklägerin dem nicht gänzlich diametral gegenüber stehen. Sie spricht von erstem starkem Bremsen auf ca. 4-5 Metern, Weiterbremsen und dann sei sie aus ihrer Sicht vielleicht noch ein bis zwei Meter ab Boden gewesen; es sei ein ganzer Prozess gewesen, man nehme Geschwindigkeit heraus, das zweite Bremsen sei eigentlich das Schlussbremsen gewesen (pag. 98 Z. 257 ff.). Relativiert man dabei einzig ihre Einschätzung der Höhe, passt der von ihr beschriebene Ablauf stimmig ins Gesamtbild. Letztendlich ist gestützt auf die Aussagen von M. \_\_\_\_\_ klar, dass es bereits auf ca. 4-5 m zu einem Strömungsabriss (Fullstall) gekommen ist, wobei die Privatklägerin zuvor einmal stark und dann noch stärker gebremst hatte (pag. 466 Z. 26 ff.; pag. 127 Z. 130 ff.; pag. 128 Z. 170 f.), wobei es möglicherweise letztlich gar kein Durchziehen der Bremsen mehr brauchte (vgl. pag. 466 Z. 31).

## 10.8 Vorhersehbarkeit Pilotinnenfehler

### 10.8.1 Betreffend die Vorhersehbarkeit des Pilotinnenfehlers kann vorab auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (S. 26 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 522 f.):

Bereits als erstellt festgehalten worden ist, dass die Privatklägerin in ihrer Ausbildung so weit fortgeschritten war, dass sie selbständig landen konnte und der Beschuldigte sie dabei grundsätzlich nicht beobachten musste. Beides ist evtl. anders zu beurteilen, wenn damit hätte gerechnet werden müssen, dass die Privatklägerin einen gravierenden Pilotinnenfehler durch Überbremsen begeht. Ebenfalls bereits als erwiesen festgehalten worden ist, dass die Privatklägerin bei ihrem zweiten Flug am 24.06.2018 in guter Verfassung und konzentriert war und dass sie die Information des Beschuldigten während dem Flug, wonach sie selbständig landen solle, nicht gestresst hatte. Die Privatklägerin hatte sich zu einem zweiten Flug entschlossen, überdies hatte sie sich entschieden, nach dem Startabbruch nochmals zu starten. Ihr Flug verlief problemlos, sie war konzentriert und fühlte sich sicher in der Luft. Sie hatte die nötige Ausbildung und die nötige Flugerfahrung, die örtlichen und meteorologischen Bedingungen waren einwandfrei. Unter diesen Umständen bestand für den Beschuldigten keine Veranlassung, bei der Landung mit einem gravierenden Pilotinnenfehler der Privatklägerin zu rechnen. Er hatte insbesondere auch keine Punktlandung der Privatklägerin angewiesen. Dass menschliches Verhalten insgesamt unberechenbar ist und es theoretisch immer zu einem Fehlverhalten kommen kann, ist nicht massgeblich. Die konkreten Gegebenheiten vor Ort und in der Person der Privatklägerin, liessen nicht darauf schliessen, dass sie einen so gravierenden Pilotinnenfehler begehen würde. Zu diesem Schluss kam auch der Sachverständige in seinem Gutachten und hielt fest, dass es sich dabei auf diesem Niveau der Ausbildung auch nicht um einen typischen Fehler handle. Insgesamt ist als erwiesen zu erachten, dass der Beschuldigte nicht damit rechnen musste, dass die Privatklägerin bei der Landung stark überbremsen und daher abstürzen würde.

### 10.8.2 Ferner ist auf die bisherigen Erwägungen der Kammer zu verweisen und insbesondere darauf, dass als «selbständige» Landung vorliegend eine unbeobachtete Landung zu verstehen ist. Ergänzend ist festzuhalten, dass Zeuge und Startleiter N.\_\_\_\_\_, welcher die gleiche Flugschule besuchte, angab, dass bei der Ausbildung immer vor dem Strömungsabriss gewarnt werde und auch, dass man nicht zu stark bremse (pag. 107 Z. 159 ff.). Es sei eine Sache, die so gut und immer wieder erwähnt werde, dass dies jeder mitbekomme (pag. 107 Z. 164 f.). Wie bereits in E. 10.6.9 hiervor erwähnt war das Bremsen insbesondere nach dem Unfall von G.\_\_\_\_\_ in der Flugschule ein sehr aktuelles Thema und der Beschuldigte war bestrebt, seine Schüler diesbezüglich noch besser vorzubereiten. Ferner bestätigte Zeuge M.\_\_\_\_\_, dass Flugschüler nicht unvorbereitet in die Luft gehen würden und man wisse, dass der Schirm nicht abreissen dürfe. Man übe, wie viel es brauche, bis er abreisse (pag. 467 Z. 4 ff.).

### 10.8.3 Der Beschuldigte legte glaubhaft dar, dass der Flug der Privatklägerin ohne Probleme gewesen sei. Das Manöver sei gut und nicht auffällig gewesen (pag. 459 Z. 43 ff.). Dies stimmt auch mit der Einschätzung der Privatklägerin überein, wonach die Manöver gut gegangen seien (pag. 51). Gemäss Aussage des Beschuldigten habe sich die Privatklägerin richtig für die Landevolte eingereicht. Für ihn sei klar gewesen, dass wenn dies sauber sei, es auch sauber gehe, bis die Landung fertig sei (pag. 459 Z. 46 f.). Sowohl der Beschuldigte als auch die Privatklägerin gaben an, dass sie sicher gegen den Wind habe landen sollen. Eine Punktlandung war unbestrittenermassen nicht diskutiert und vereinbart worden (E. 7 hiervor). Die Privatklägerin streitet ein eigenes Fehlverhalten ab bzw. gab mehrfach an, es sei für sie nichts Spezielles gewesen und sie sei sich nicht bewusst, was

sie anders gemacht habe bzw. mehr oder weniger gebremst zu haben (vgl. pag. 51; pag. 98 Z. 248 f. und 252; pag. 471 Z. 5 ff.; pag. 652 Z. 1 f). Dennoch erwähnte sie ebenfalls mehrfach, den Punkt im Blick gehabt zu haben. Dies geht auch aus den konstanten Aussagen des Zeugen M. \_\_\_\_\_ hervor («Für mich hat es so ausgesehen, dass sie unbedingt dort landen wollte» [pag. 127 Z. 131 f.], «Es sah aus, dass sie unbedingt dort landen wollte, wo die anderen sind – ich weiss nicht mehr, ob es einen Punkt hatte – und daher sehr stark abgebremst hat» [pag. 465 Z. 32 ff.]). Die Privatklägerin selber führte dazu konkret aus: «Ich hatte das Gefühl, dass ich sogar sehr gut auf den Punkt komme» (pag. 51), auch wenn sie dies später etwas anders sah «Ich hatte den Punkt im Fokus, das war klar, aber mein Ziel war einfach eine gute Landung. Ich kann nicht sagen, wo der Punkt lag, wie weit weg er war. Ich hatte den Punkt als Orientierung, aber ich hatte nicht den Anspruch, wirklich auf dem Punkt zu landen» (pag. 471 Z. 9 ff.) bzw. anlässlich der Berufungsverhandlung verneint hat (vgl. pag. 652 Z. 10 ff.). Für eine Punktlandung war die Privatklägerin in der Volte im Endanflug aber wohl zu hoch, was sie wohl eher am Schluss der Volte mit starkem Bremsen ausgleichen wollte. Nur so lässt sich erklären, dass sie nach den zahlreichen bisherigen erfolgreichen Landungen, insbesondere auch der sauberen Landung von ebendiesem Tag, so stark abbremste, dass es zu einem Strömungsabriss kam. Da sie sich am Punkt zumindest stark orientiert zu haben schien, ist davon auszugehen, dass sie zumindest unbewusst auf den Punkt landen wollte, sich aber in der Höhe verschätzte und zu stark bremste, was schliesslich zum Strömungsabriss und zum Absturz führte.

- 10.8.4 Gemäss der Rechtsvertretung der Privatklägerin sei die Vorhersehbarkeit des Pilotinnenfehlers namentlich aufgrund der Einträge im Flugbuch der Privatklägerin gegeben und, da das Überbremsen ein typischer Fehler sei (pag. 674). Betreffend die Einträge im Flugbuch der Privatklägerin ist auf die Erwägungen der Kammer zur selbständigen Landung (E. 10.5.5 hiervor) zu verweisen und festzuhalten, dass sich aus den Einträgen im Flugbuch keine Vorhersehbarkeit des Pilotinnenfehlers ableiten lässt. Im Gegenteil zeigt das Flugbuch auf, dass die trainierten Landungen bei der Privatklägerin letztendlich «i.O.» waren.
- 10.8.5 Ergänzend ist die folgende Aussage der Privatklägerin heranzuziehen. Im Vorverfahren antwortete sie auf Frage, welche Justierungen bei ihren Landungen vor dem unfallträchtigen Flug gemacht wurden: «Stärker Abbremsen bei der Landevolte. Noch ein Kreis mehr fliegen. Sie [die Fluglehrer] gaben bekannt, wann die Richtungswechsel beim Gegen-, Quer- und Endanflug, vorzunehmen waren. Dies war anfangs sehr schwer einzuschätzen.» (pag. 97 Z. 233 ff). Folglich musste bei der Privatklägerin gemäss ihren eigenen Aussagen bei ihren vergangenen Flügen nicht ein Überbremsen korrigiert bzw. verhindert werden und der Beschuldigte musste erst recht bei einem ansonsten guten Flug nicht mit einem solchen Fehler seiner Flugschülerin rechnen bzw. diesen vorhersehen. Der Gutachter führte sodann zur Vorhersehbarkeit des Pilotinnenfehlers aus, Durchziehen der Bremse in grosser Höhe sei nicht mehr typisch bei Flugschülern, welche Höhenflüge absolvieren (pag. 223, Ziff. 12).

10.8.6 Zusammenfassend gilt als erstellt, dass der Beschuldigte nicht damit rechnen bzw. vorhersehen musste, dass die Privatklägerin einen gravierenden Fehler beim Bremsen machen würde.

## 10.9 **Wirksamkeit von Anweisungen / Vermeidbarkeit**

10.9.1 Die Vorinstanz erwog betreffend die Frage, ob eine rechtzeitige Intervention des Beschuldigten vor Ort überhaupt hätte zielführend sein können das Folgende (S. 29 f. der erstinstanzlichen Urteilsbegründung, pag. 525 f.):

Gestützt auf die Aussagen des Zeugen M.\_\_\_\_\_ erachtet das Gericht als erwiesen, dass die Privatklägerin die Bremsen nicht ruckartig durchgezogen, sondern kontinuierlich immer mehr abgebremst hatte. Dies obwohl sie noch zu weit vom Boden entfernt war, um den Schirm für die Landung abreißen zu lassen. Als der Zeuge M.\_\_\_\_\_ die Privatklägerin erblickte, fiel ihm sogleich ihr «komischer» Schirm auf. Sie war folglich bereits in dem Moment, als M.\_\_\_\_\_ sie erblickte, in einer zu starken Bremsposition. Für M.\_\_\_\_\_ war beim Anblick der Privatklägerin unmittelbar klar, dass der Schirm abreißen würde, da sie viel zu stark bremste. Daraus lässt sich schliessen, dass die Privatklägerin schon bevor sie ins Blickfeld des Zeugen kam am Bremsen war. Für einen Fluglehrer ist erkennbar, wo die Flugschüler ihre Hände halten und wie stark sie bremsen. Wäre die Privatklägerin dauerhaft unter Beobachtung gestanden, hätte der Beschuldigte ihr schon frühzeitig die Anweisung geben können, die Bremsen sanft zu lösen bzw. (noch) nicht so stark zu bremsen. In dem Moment als der Zeuge M.\_\_\_\_\_ die Privatklägerin sah, war sie nur noch wenige Meter über dem Boden und es ist fraglich, ob Anweisungen noch rechtzeitig hätten umgesetzt werden können, da die Verzögerung durch den Funk und die menschliche Reaktionszeit miteinzurechnen sind. Hingegen ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte der Privatklägerin rechtzeitig hätte Anweisungen geben können, hätte er sie kontinuierlich beobachtet und begleitet bei der Landung. Das Gericht kommt daher zum Schluss, dass der Abriss des Schirms und damit der Unfall der Privatklägerin wahrscheinlich hätte verhindert werden können, wenn der Beschuldigte ihre Landung durchgehend begleitet und rechtzeitig die Anweisungen gegeben hätte, sie solle weniger stark bremsen.

10.9.2 Diese Einschätzung der Vorinstanz ist zu relativieren. Vorab ist wiederholend anzumerken, dass die Privatklägerin, wenn auch unbewusst, wohl eine Punktlandung ansteuerte (vgl. E. 10.8.3).

10.9.3 Was die weiteren Aussagen des Zeugen M.\_\_\_\_\_ in Bezug auf die Vermeidbarkeit anbelangt, ist Folgendes zu bemerken: Der Beschuldigte war nicht vor Ort, so dass schwierig einzuschätzen ist, wie er im Individualfall hätte reagieren können und sollen, insbesondere aber auch, was er effektiv gesehen hätte. Immerhin aber war mit Zeuge M.\_\_\_\_\_ ein anderer Fluglehrer vor Ort. Wenn er selber auch nicht im Dienst war, hat er dennoch die Privatklägerin in der massgeblichen Landephase mindestens am Schluss des Endanflugs stetig beobachtet. Seine inneren Überlegungen und Gefühle über diese Beobachtungen während dieser Zeit hat er zu Protokoll gegeben, Aussagen, welche – mit den erwähnten Vorbehalten (vgl. E. 10.2.3 hiervoor) – grundsätzlich als glaubhaft eingestuft werden. So fällt insbesondere bei seinen Erstaussagen gegenüber der Staatsanwaltschaft auf, dass ihm zuallererst offenbar nicht ein Überbremsen durch die Privatklägerin aufgefallen ist, sondern ihr Schirm. Er habe sie nur im Endanflug gesehen. Dabei erklärte er auf Nachfrage, was am Schirm komisch gewesen sei, nun aber ausdrücklich, es sei ein komischer Schirm gewesen, er habe sich nach Typ, Marke und so gefragt. Es sei so schnell gegangen und schon sei sie abgestürzt (pag. 125 Z. 57 ff.). Auf Frage, ob er noch Steuer- oder Bremsbewegungen gesehen habe, gab er an, nicht bewusst, nein, er sei einfach nur geschockt dagestanden (pag. 125 Z. 61 f.). Beim Abriss sei sie ca. 5 m oben gewesen, als er sie zum

ersten Mal gesehen habe, sei sie nicht viel höher oben gewesen (pag. 125 Z. 64 ff.). Es kann also festgehalten werden, dass der «komische Schirm» in der damaligen Wahrnehmung des Fluglehrers nicht auf ein stetiges und starkes Überbremsen zurückging, sondern auf einen aus seiner Warte «komischen» Schirmtyp. Dass die Optik des «komischen» Schirms in Tat und Wahrheit einem Überbremsen hätte geschuldet sein sollen, und er dies nicht nur nachträglich so rekonstruierte, sondern im Moment selber auch so gesehen hätte, lässt sich nicht erstellen. In diesem Fall wäre zu erwarten gewesen, dass ihm nicht der «komische Schirm», sondern vor allem ein klassisches Überbremsen aufgefallen wäre, was auch der Gutachter so ausführte (pag. 227: «Ein Fluglehrer sieht die Bremsstellung des Schirms bereits von Weitem»). Der Beschuldigte äusserte oberinstanzlich ebenfalls, die Aussagen von Zeuge M. \_\_\_\_\_ würden ihn irritieren, weil er [M. \_\_\_\_\_] sich einen gebremsten Schirm als Fluglehrer ebenfalls gewohnt sei (pag. 666 Z. 15 f.). Wenn Zeuge M. \_\_\_\_\_ später vor der Vorinstanz geltend machte, er habe das stetige Überbremsen bereits an der Form des Schirmes vom Anflug gesehen (pag. 465 Z. 18 ff.) und die Privatklägerin habe so stark abgebremst, dass er nicht mehr habe wegschauen können (pag. 465 Z. 39 f.), so muss diese «Erinnerung» späteren Rekonstruktionen zugeschrieben werden, nicht aber einer eigenen Beobachtung im damaligen Moment. Er hatte ja erstmals selber ausgesagt, er habe sich Fragen zum Schirmtyp (nicht zum Überbremsen) gestellt und dann sei alles sehr schnell gegangen und es sei bereits zum Abriss gekommen. Wenn einem anderen erfahrenen Fluglehrer bei Sichtung der Flugschülerin im Endanflug der «komische Schirm» nicht klar als überbremsender Schirm auffiel, kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass dies dem Beschuldigten aufgefallen wäre, wäre er vor Ort gewesen. Ebenfalls nicht erstellen lässt sich aus Sicht der Kammer, dass Zeuge M. \_\_\_\_\_ die Privatklägerin bereits früher auf der Volte aktiv wahrgenommen hatte, auch wenn dies im Berichtsrapport als Spontanaussage so gelesen werden könnte (pag. 36 «sicher gegen den Wind in den Endanflug geflogen, ca. 3-4 m über Boden habe sie zu fest gebremst, was zu einem Strömungsabriss geführt habe»). Aber auch dort steht nichts von aktiver eigener Wahrnehmung. Es kann genauso gut bedeuten, dass Zeuge M. \_\_\_\_\_ sie auf der Volte (er beobachtete ja generell den Flugverkehr) jedenfalls nicht als auffällig wahrgenommen hatte. In seinen formellen Aussagen sagte er stets konsequent aus, er habe sie erst im Endanflug gesehen, nicht auch bereits in der Kurve vom Queranflug zum Endanflug (pag. 125 Z. 54; pag. 465 Z. 18 und 30). Somit verblieb für eigene Beobachtungen nur eine relativ kurze Flugstrecke während kurzer Zeit. Ob die Privatklägerin bereits früher im Endanflug überbremsete und dies dem Beschuldigten hätte auffallen müssen, lässt sich aus diesen Aussagen deshalb nicht erstellen. Auch sonst gibt es keine Hinweise zu einem bereits früheren Überbremsen in der Volte. Bezeichnend ist, dass Zeuge M. \_\_\_\_\_ auch bereits in seiner Spontanaussage nichts von zu stark gebremstem Endanflug deponiert hatte, was er sicherlich getan hätte, wenn ihm dies aufgefallen wäre. Gemäss ihm habe sie (erst) ca. 3-4 m über Boden zu fest gebremst, wobei diese Einschätzung – wie bereits erwähnt – nicht seinen eigenen Beobachtungen entspringen kann, sondern viel mehr eine (nachträgliche) Erklärung für den Unfall darstellt (pag. 36). Fakt ist nun aber, dass sich die gutach-

terliche Einschätzung zur Vermeidbarkeit auf ebendiese falschinterpretierte Aussage des Zeugen M.\_\_\_\_\_ und damit auf ein bereits viel früher initiiertes kontinuierliches Überbremsen stützt (pag. 227, Ziff. 23: «[...] Er beschreibt mit den Worten «...es sieht komisch aus...» den anfliegenden Schirm. Das heisst, er bemerkt den Schirm, als dieser schon stark abgebremst war und kurz darauf die Strömung verlor. [...])»). Immerhin hält der Gutachter einleitend dazu auch fest, dass keine Möglichkeit für eine gezielte (erfolgreiche) Funkanleitung bestanden hätte, wenn die Flugschülerin die Bremse unvermittelt schnell durchgezogen hätte (pag. 227). Die Privatklägerin sagte zum Endanflug aus, es sei nichts speziell gewesen, sie sei auf die letzten Meter gekommen und habe sich im Gurt aufgerichtet. Sie habe mit den Beinen in der Luft zu laufen begonnen. Sie habe angefangen, stärker zu bremsen. Kurz vor dem Boden habe sie dann noch stärker gebremst. In diesem Moment habe es ihr den Schirm nach hinten gerissen, so dass sie mit den Beinen gar nicht zu Boden gekommen sei (pag. 98 Z. 251 ff.). Verortet man diese Aussage nun zwei Meter höher, so ist sie mit den Beobachtungen M.\_\_\_\_\_ gemäss Erstaussage gut zu vereinbaren: Nichts Auffälliges im Endanflug (ausser einem «komischen» Schirmtyp), dann am Schluss einmal oder zweimal zu starkes Bremsen. Auf diese Aussagen ist abzustellen. Dass der Beschuldigte in dieser Phase noch mildernd hätte eingreifen können, ist damit nicht erwiesen, im Gegenteil: Zeuge Q.\_\_\_\_\_ sagte als Beobachter der Landung von G.\_\_\_\_\_ aus, ca. 10-12 m über Boden gehe es noch 5-6 Sekunden bis zur Landung (pag. 463 Z. 19 ff.). Hätte die Privatklägerin ihre ersten zu starken und in ihrer Konsequenz erkennbaren Bremsbemühungen dort eingeleitet, wäre kaum mehr Zeit zur Befolgung von Anweisungen geblieben. Der Abriss kam ja dann bereits auf den letzten 4-5 Höhemetern, da war es bereits zu spät und eine Gegenmassnahme war von vornherein gar nicht mehr möglich. In diesem Sinne spricht auch Zeuge M.\_\_\_\_\_, welcher selber aussagte, es sei ein «Bruchteil von Sekunden» gegangen und sie sei abgestürzt, es sei zum Strömungsabriss gekommen (pag. 124 Z. 48 ff.) und es sei so schnell gegangen und schon sei sie abgestürzt (pag. 125 Z. 58 f.), als er sie das erste Mal gesehen habe, sei sie nicht viel höher gewesen als die 5 m des Abrisses (pag. 125 Z. 64 ff.). Was vorher auf der Volte geschah, auf welche Höhe die Privatklägerin abgekreist und in die Volte eingefädelt war, wie sie in den Queranflug eingebogen war und wann sie wie genau übermässig abzubremsen begann, lässt sich nachträglich nicht mehr erstellen. Fakt ist aber, dass auch der erste Gedanke des Fluglehrers M.\_\_\_\_\_ bei ihrer Sichtung im Endanflug *nicht* war «die stürzt ab, die bremsst zu stark». Dass der Beschuldigte an seiner Stelle die Lage anders hätte einschätzen und entsprechend verhindernd eingreifen können, ist vor diesem Hintergrund Spekulation. Vielmehr hätte eine Intervention in Bodennähe die Situation allenfalls noch gefährlicher machen können (vgl. Aussagen des Beschuldigten pag. 453 Z. 34 ff.). Auch Zeuge M.\_\_\_\_\_ sagte auf Frage, ob zu diesem Zeitpunkt eine Anweisung noch nütze, dass es immer relativ schnell gehe und schwierig zu beurteilen sei (pag. 466 Z. 47 und pag. 467 Z. 1 sowie auch seine Aussage pag. 468 Z. 2 ff.), was der Gutachter bestätigte (pag. 227, Ziff. 24 Abs. 3). Es ist entsprechend davon auszugehen, dass der Unfall auch bei Anwesenheit des Beschuldigten vor Ort nicht hätte verhindert werden können. Etwas Gegenteiliges lässt sich nicht er-

stellen. Ob der Unfall hätte verhindert werden können, wenn der Beschuldigte die Privatklägerin ununterbrochen beobachtet und somit ihre ganze Landevolte gesehen und ihr per Funk hätte Anweisungen geben können, ist möglich, jedoch ebenfalls nicht erstellt. Das genaue Bremsmanöver der Privatklägerin lässt sich nicht erstellen. Der Beschuldigte durfte – wie bereits mehrfach festgehalten – die Privatklägerin bei besagter Landung selbständig landen lassen und hat keine Pflichtverletzung begangen. Folglich ist auch die Vermeidbarkeit zu verneinen, da insbesondere bei ruckartigem Bremsen auch eine Anweisung des Beschuldigten mit grosser Wahrscheinlichkeit den Unfall nicht hätte verhindern können – schlimmstenfalls hätten bei einer Überreaktion der Privatklägerin der Absturz noch heftiger und die Verletzungen noch schlimmer werden können.

#### 11. **Beweisergebnis der Kammer**

Aus dem Ausgeführten folgt, dass der angeklagte Sachverhalt betreffend den äusseren Hergang (vgl. Anklageschrift Ziff. 2 erster Abschnitt, pag. 342 f.) erstellt ist. Weiter ist aber weder erstellt, dass für den Beschuldigten eine Pflicht bestanden hätte, den Landeanflug der Privatklägerin vor Ort zu beobachten noch, dass eine zeitgerechte Anweisung über Funk, die Bremse zu lösen, den Unfall und die Verletzungen der Privatklägerin mit hoher Wahrscheinlichkeit hätte verhindern können. Dem erstellten Sachverhalt fehlt es damit an der entscheidenden sachverhaltlichen Grundlage eines rechtswidrigen Verhaltens, so dass der Beschuldigte bereits auf Sachverhaltsebene freizusprechen ist. Eine rechtliche Subsumtion erübrigt sich somit.

### III. **Zivilpunkt**

12. Die Privatklägerin verlangte in ihrer Zivilklage und im Plädoyer anlässlich der erst- sowie der oberinstanzlichen Hauptverhandlung – ohne sich zu den Kostenfolgen zu äussern – die grundsätzliche Feststellung, dass der Beschuldigte ihr gegenüber schadenersatz- und genugtuungspflichtig sei, wobei sie zur genauen Feststellung dieser Ansprüche auf den Zivilweg zu verweisen sei (pag. 414 und 482 sowie pag. 546 und pag. 674). Der Beschuldigte verlangte demgegenüber die kostenfällige Abweisung der Zivilforderung (pag. 477).
13. Der Beschuldigte wird – wie schon von der Vorinstanz – freigesprochen. Die Angelegenheit ist spruchreif und die Kammer entscheidet auch über die Zivilklage (Art. 126 Abs. 1 Bst. b StPO). Der angeklagte Sachverhalt liess sich nicht erstellen. Die Kammer kam im Rahmen der Beweiswürdigung zum Schluss, dass der Beschuldigte keine Pflichtverletzung begangen hat. Der Pilotinnenfehler war für ihn nicht vorhersehbar. Es fehlt der Zivilklage damit in mehrfacher Hinsicht am erforderlichen Klagefundament (Art. 41 und 47 OR), so dass sie abzuweisen ist.
14. Die Vorinstanz hat für die Beurteilung des Zivilpunkts keine Kosten ausgeschieden. Auch oberinstanzlich wird auf die Ausscheidung von Kosten verzichtet.

#### **IV. Kosten und Entschädigung**

##### **15. Verfahrenskosten**

###### **15.1 Theoretische Grundlagen**

Fällt die Rechtsmittelinstanz selber einen neuen Entscheid, so befindet sie darin auch über die von der Vorinstanz getroffene Kostenregelung (Art. 428 Abs. 3 StPO). Die beschuldigte Person trägt die Verfahrenskosten, wenn sie verurteilt wird (Art. 426 Abs. 1 StPO).

Die Kosten des Rechtsmittelverfahrens tragen die Parteien nach Massgabe ihres Obsiegens oder Unterliegens (Art. 428 Abs. 1 StPO). Ob bzw. inwieweit eine Partei im Sinne dieser Bestimmung obsiegt oder unterliegt, hängt davon ab, in welchem Ausmass ihre vor der zweiten Instanz gestellten Anträge gutgeheissen werden (BGer 6B\_999/2021 vom 10. Oktober 2022 E. 5.2.2 mit Hinweis).

###### **15.2 Subsumtion**

Angesichts des (erneuten) Freispruchs durch die Kammer ist die erstinstanzliche Kostenliquidation zu bestätigen. Die erstinstanzlichen Verfahrenskosten, insgesamt ausmachend CHF 18'380.50, trägt der Kanton Bern.

Als unterliegende Partei im Rechtsmittelverfahren trägt die Privatklägerin, welche vorliegend die Abänderung des vorinstanzlichen Urteils angestrebt hat, ohne von der Staatsanwaltschaft darin unterstützt zu werden, die oberinstanzlichen Verfahrenskosten, bestimmt auf CHF 3'000.00 (Art. 24 Bst. a des Verfahrenskostendekrets [VKD; BSG 161.12]).

##### **16. Entschädigung**

###### **16.1 Theoretische Grundlagen**

Wird die beschuldigte Person ganz oder teilweise freigesprochen oder wird das Verfahren gegen sie eingestellt, so hat sie Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte (Art. 429 Abs. 1 Bst. a StPO).

Dieser Grundsatz gilt kraft Art. 436 Abs. 1 StPO auch im Rechtsmittelverfahren. Obsiegt die beschuldigte Person bei Antragsdelikten im Schuldpunkt, so können die antragstellende Person, sofern diese mutwillig oder grobfahrlässig die Einleitung des Verfahrens bewirkt oder dessen Durchführung erschwert hat, oder die Privatklägerschaft verpflichtet werden, der beschuldigten Person die Verteidigerkosten zu ersetzen (Art. 432 Abs. 2 i.V.m. Art. 436 Abs. 1 StPO).

In BGE 139 IV 45 betont das Bundesgericht, die Privatklägerschaft trage die Verteidigungskosten im Rechtsmittelverfahren bei einem Freispruch, wenn einzig sie Berufung erhoben habe und somit sie allein für die Fortsetzung des Verfahrens vor Rechtsmittelinstanz verantwortlich zeichne und zwar auch dann, wenn es um Offizialdelikte gehe (vgl. dazu auch BGE 147 IV 47 E. 4.1 ff.).

## 16.2 **Subsumtion**

Nach dem erneuten Freispruch ist die vorinstanzlich ausgesprochene Entschädigung durch den Kanton zu Gunsten des Beschuldigten von CHF 28'243.40 für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte vor erster Instanz zu bestätigen.

Das oberinstanzliche Verfahren ist einzig auf Berufung der Privatklägerin hin durchgeführt worden. Die Generalstaatsanwaltschaft hat auf die Teilnahme am Verfahren verzichtet. Die Privatklägerin ist mit ihren Anträgen vollständig unterlegen. Sie hat dem Beschuldigten infolgedessen die oberinstanzlichen Verteidigungskosten zu ersetzen. Rechtsanwalt Dr. B. \_\_\_\_\_ macht mit Kostennote vom 2. Juli 2025 eine Entschädigung in Höhe von CHF 8'826.70 für die Verteidigung des Beschuldigten im oberinstanzlichen Verfahren geltend (pag. 709 f.). Die Kammer erachtet das geltend gemachte Honorar, welches sich innerhalb des gesetzlichen Tarifrähmens (vgl. Art. 17 Abs. 1 Bst. f i.V.m. Bst. b der Verordnung über die Bemessung des Parteikostenersatzes [PKV; BSG 168.811]) bewegt, als angemessen. Folglich hat die Privatklägerin dem Beschuldigten für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte im oberinstanzlichen Verfahren eine Entschädigung von CHF 8'826.70 (inkl. Auslagen und MwSt.) zu bezahlen.

## V. **Verfügungen**

17. Betreffend die Verfügungen wird auf das Dispositiv verwiesen.

## VI. Dispositiv

### Die 1. Strafkammer erkennt:

#### I.

Es wird festgestellt, dass das Urteil des Regionalgerichts Oberland vom 27. Februar 2024 insoweit **in Rechtskraft** erwachsen ist, als:

A.\_\_\_\_\_ von der Anschuldigung der **fahrlässigen schweren Körperverletzung**, angeblich begangen am 3. Juni 2018 in E.\_\_\_\_\_(Ort), Landeplatz F.\_\_\_\_\_, z.N. von G.\_\_\_\_\_ **freigesprochen** wurde.

#### II.

A.\_\_\_\_\_ wird **freigesprochen**

von der Anschuldigung der **fahrlässigen schweren Körperverletzung**, angeblich begangen am 24. Juni 2018 in H.\_\_\_\_\_(Ort), Landeplatz I.\_\_\_\_\_, z.N. von C.\_\_\_\_\_.

#### III.

1. Die **erstinstanzlichen Verfahrenskosten** (betreffend beide Anklagepunkte) von total **CHF 18'380.50** gehen zu Lasten des Kantons Bern.
2. A.\_\_\_\_\_ wird durch den Kanton Bern eine **Entschädigung** von **CHF 28'243.40** (inkl. Auslagen und MwSt.) für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte im **erstinstanzlichen Verfahren** (betreffend beide Anklagepunkte) ausgerichtet.
3. Die **oberinstanzlichen Verfahrenskosten**, bestimmt auf **CHF 3'000.00**, werden C.\_\_\_\_\_ zur Bezahlung auferlegt.
4. C.\_\_\_\_\_ hat A.\_\_\_\_\_ für die angemessene Ausübung seiner Verfahrensrechte im **oberinstanzlichen Verfahren** eine **Entschädigung** von **CHF 8'826.70** (inkl. Auslagen und MwSt.) zu bezahlen.

#### IV.

Im **Zivilpunkt** wird in Anwendung von Art. 126 Abs. 1 Bst. b StPO **erkannt**:

1. Die Zivilklage von C.\_\_\_\_\_ wird **abgewiesen**.
2. Für die Beurteilung der Zivilklage werden weder erst- noch oberinstanzlich Kosten ausgeschieden.

V.

**Weiter wird verfügt:**

1. Folgende Unterlagen werden C.\_\_\_\_\_ nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückgegeben:
  - Flugbuch
  - Ausbildungsprotokoll SHV
  - Rettungskarte Air Zermatt AG
  - Karte Versicherungsnachweis SHV

2. Zu eröffnen:
  - dem Beschuldigten, v.d. Rechtsanwalt Dr. B.\_\_\_\_\_
  - der Straf- und Zivilklägerin/Berufungsführerin, v.d. Rechtsanwalt D.\_\_\_\_\_
  - der Generalstaatsanwaltschaft

Mitzuteilen:

- der Vorinstanz
- der Koordinationsstelle Strafregister (KOST; Urteil mit Begründung nach unbenutztem Ablauf der Rechtsmittelfrist bzw. nach Entscheid der Rechtsmittelbehörde)

Bern, 3. Juli 2025  
(Ausfertigung: 24. Februar 2026)

Im Namen der 1. Strafkammer

Die Präsidentin i.V.:

Oberrichterin Schwendener

Die Gerichtsschreiberin:

Hänni

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung der schriftlichen Begründung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Strafsachen gemäss Art. 39 ff., 78 ff. und 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen.