

Bundesstrafgericht

Tribunal pénal fédéral

Tribunale penale federale

Tribunal penal federal



Geschäftsnummer: SK.2008.25

Entscheid vom 8. Juni 2009

Strafkammer

Besetzung

Bundesstrafrichter Peter Popp, Einzelrichter,
Gerichtsschreiber Thomas Held

Parteien

BUNDESANWALTSCHAFT, vertreten durch
Hansjörg Stadler, Staatsanwalt des Bundes,

gegen

1. **A.**, erbeten verteidigt durch Fürsprecher
Peter Häberli,
2. **B.**, erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt
Stefan Flachsmann,

Gegenstand

Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs
(Art. 237 Ziff.1, 2 StGB)

Anträge der Bundesanwaltschaft:

1. A. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) schuldig zu sprechen.
2. B. sei wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB) schuldig zu sprechen.
3. A. sei zu verurteilen
 - zu 180 Tagessätzen Geldstrafe in vom Gericht zu bestimmender Höhe; der Vollzug sei bedingt aufzuschieben, unter Auferlegung einer Probezeit von zwei Jahren.
 - zur Bezahlung der hälftigen Verfahrenskosten, ausmachend Franken 7 092.87, zuzüglich der Gerichtskosten.
4. B. sei zu verurteilen
 - zu 120 Tagessätzen Geldstrafe in vom Gericht zu bestimmender Höhe; der Vollzug sei bedingt aufzuschieben, unter Auferlegung einer Probezeit von zwei Jahren.
 - zur Bezahlung der hälftigen Verfahrenskosten, ausmachend Franken 7 092.87, zuzüglich der Gerichtskosten.

Anträge der Verteidigung von A.:

1. Der Angeklagte sei wegen angeblicher Erfüllung des Straftatbestandes von Artikel 237 Ziffer 2 StGB von Schuld und Strafe freizusprechen.
2. Die Verfahrenskosten seien dem Staat aufzuerlegen.
3. Dem Angeklagten sei eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.

Anträge der Verteidigung von B.:

1. Es sei Herr B. freizusprechen.
2. Es seien die Verfahrenskosten auf die Staatskasse zu nehmen.
3. Es sei Herr B. für die ihm aus dem Verfahren erwachsenen Kosten und Umtriebe angemessen zu entschädigen.

Sachverhalt:

- A.** Am 21. Oktober 2004 pilotierten A. als Kommandant und B. als Copilot das Passagierflugzeug McDonnell Douglas DC-9-83, Immatrikulationsnummer 1, der D. AG von Zürich nach Pristina (Kosovo). An Bord der Maschine befanden sich neben den Piloten vier weitere Besatzungsmitglieder sowie 165 Passagiere. Die bei Erreichen des Zielflughafens herrschenden schlechten Wetterverhältnisse liessen vorerst eine Landung nicht zu. Die Besatzung führte das Flugzeug daher in einen Warteraum nördlich des Flughafens. Als nach gut 20 Minuten eine Landung aus Norden immer noch nicht möglich war, zogen die Piloten einen Anflug aus südlicher Richtung in Betracht und erhielten von der Leitstelle die Erlaubnis, den Flughafen zu überfliegen, um die Sichtverhältnisse zu prüfen. Sie meldeten Sichtkontakt mit der südlichen Pistenchwelle und erbaten von der Leitstelle die Erlaubnis für eine Landung nach Sichtflugregeln. Nach deren Erhalt flogen sie in südöstlicher Richtung bis zu einer Distanz von rund 8 Meilen zum Radarfunkfeuer. Dieses befindet sich aus Süden gesehen, rund 1 100 m hinter der Pistenchwelle und 350 m links neben der Pistenmitte. Sie vollzogen mit der Maschine eine Rechtskurve und flogen in einem annähernd direkten Kurs auf die Pistenchwelle zu. Um einem vor und unter ihnen liegenden Wolkenteil am Anfang der Piste auszuweichen, führten sie das Flugzeug im Anflug auf einem westlicheren Kurs als dem vorgegebenen Annäherungskurs zum Funkfeuer und, ohne dass sie dies vorerst bemerkten, in Richtung eines auf dem Rollweg neben der Piste auf die Starterlaubnis wartenden Verkehrsflugzeugs des Typs Boeing 737 mit deutscher Immatrikulation. Als sie dieser Maschine gewahr wurden, kam es beim Bestreben, die DC-9 auf die Pistenachse zu bringen, zu starken Bewegungen um die Längsachse in zunehmend geringer Höhe. Schliesslich wurde ein Durchstart eingeleitet. Das Flugzeug sank dabei bis auf eine Höhe von 6 ft (1.80 m) ab und touchierte mit der linken Tragflächenspitze die Landepiste, bevor es wieder an Höhe gewann. Hierbei wurde die Tragfläche beschädigt.

Die deutsche Boeing erhielt die Starterlaubnis durch die Flugleitstelle und startete ohne weitere Vorkommnisse von der Piste, auf der sich Teile der beschädigten Tragfläche befanden. A. und B. landeten kurze Zeit nach dem Durchstart bei deutlich verbesserten Sichtbedingungen sicher mit einem Nordanflug auf dem Flughafen Pristina.

- B.** Das Büro für Flugunfalluntersuchungen (im Folgenden „BfU“) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (im Folgenden „UVEK“) untersuchte den Vorfall und erstattete am 3. August 2005 seinen Bericht.

- C.** Die Bundesanwaltschaft eröffnete am 9. September 2005 ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts auf Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 StGB), Sachbeschädigung (Art. 144 Abs. 3 StGB) sowie Widerhandlungen gegen Art. 90 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0). Mit Vereinigungsverfügung des UVEK vom 8. November 2005 wurde die Strafverfolgung hinsichtlich allfälliger Übertretung im Sinne von Art. 91 LFG an die Bundesanwaltschaft delegiert. Nach Abschluss des gerichtspolizeilichen Ermittlungsverfahrens stellte die Bundesanwaltschaft beim Eidgenössischen Untersuchungsrichteramt den Antrag auf Einleitung einer Voruntersuchung wegen des Verdachts der Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2, evtl. Ziff. 1 StGB) sowie weiterer Widerhandlungen gegen die Luftfahrtgesetzgebung und eventualvorsätzlicher Sachbeschädigung (Art. 144 Abs. 3 StGB).
- D.** Mit Verfügung vom 22. Dezember 2006 eröffnete das Eidgenössische Untersuchungsrichteramt gegen A. und B. die Voruntersuchung, beschränkt auf den Verdacht der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs und von Widerhandlungen gemäss Art. 91 LFG. Am 27. Oktober 2008 legte das Untersuchungsrichteramt den Schlussbericht vor und stellte der Bundesanwaltschaft Antrag auf Erhebung der Anklage wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs nach Art. 237 Ziff. 2 StGB.
- E.** Die Bundesanwaltschaft erhob am 22. Dezember 2008 beim Bundesstrafgericht Anklage gegen A. und B. wegen fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff.1 StGB).
- F.** Im Rahmen der Prozessvorbereitung holte das Gericht ein flugtechnisches Gutachten ein und veranlasste die Transkription sowie Übersetzung der Aufzeichnungen des Funkverkehrs zwischen der Flugzeugbesatzung und der Anflugleitstelle. Daneben wurden Steuerunterlagen und aktuelle Strafregisterauszüge beigezogen.
- G.** Die Hauptverhandlung vor dem Einzelrichter des Bundesstrafgerichts fand am 27. und 28. Mai sowie am 8. Juni 2009 am Sitz des Gerichts statt.

Der Einzelrichter erwägt:

1. Prozessuales

1.1 Zuständigkeit

Gemäss Art. 336 Abs. 3 StGB i.V.m. Art. 98 Abs. 1 LFG unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeuges begangenen strafbaren Handlungen – unter Vorbehalt des hier nicht anwendbaren Absatzes 2 – der Bundesgerichtsbarkeit.

Die Bundesanwaltschaft wirft den Angeklagten vor, durch Verletzung anerkannter Regeln der Luftfahrt gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB fahrlässig den öffentlichen Flugverkehr gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr gebracht zu haben. Gemäss Anklageschrift ist ein Fehlverhalten der Angeklagten beim Landeanflug auf den Flughafen Pristina Ursache des Zwischenfalls vom 21. Oktober 2004. Das von den Angeklagten pilotierte Flugzeug wurde zum damaligen Zeitpunkt durch die D. AG betrieben und war unter dem Zeichen 1. im schweizerischen Luftfahrtregister eingetragen, weshalb es gemäss Art. 55 LFG als schweizerisches Luftfahrzeug gilt. Die Angeklagten begingen die ihnen als Tathandlung vorgeworfenen Flugmanöver als Piloten im Cockpit der Maschine und damit an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeugs, so dass gemäss Art. 26 lit. a SGG i.V.m. Art. 336 Abs. 3 und Art. 98 Abs. 1 LFG die Strafkammer des Bundesstrafgerichts zur Entscheidung im vorliegenden Fall zuständig ist. Gegen die dem Antrag der Bundesanwaltschaft entsprechende Beurteilung durch den Einzelrichter haben die Angeklagten nicht remonstriert (Art. 27 Abs. 1, 3 SGG).

1.2 Anklagegrundsatz

1.2.1 Der Angeklagte B. rügt, die Anklageschrift vom 22. Dezember 2008 genüge nicht den Anforderungen des Anklagegrundsatzes. Sie sei mangelhaft und verletze das Anklageprinzip. Dem Angeklagten sei kaum die Möglichkeit gegeben zu erkennen, aufgrund welcher Fakten die Bundesanwaltschaft zur Überzeugung gelangt sei, er habe den Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 StGB) erfüllt. Die Vorwürfe in der Anklage seien insoweit lückenhaft und unpräzise. Die enthaltenen Ausführungen, namentlich zur Voraussehbarkeit und Vermeidbarkeit des angeklagten Verhaltens, beschränkten sich auf pauschale Behauptungen und die Bundesanwaltschaft habe nicht dargelegt, inwiefern es bei pflichtgemässem Verhalten der beiden Angeklagten nicht zum Vorfall vom 21. Oktober 2004 gekommen wäre.

- 1.2.2** Gemäss Art. 126 Abs. 1 BStP bezeichnet die Anklageschrift unter anderem das strafbare Verhalten, dessen der Angeklagte beschuldigt wird, nach seinen tatsächlichen und gesetzlichen Merkmalen (Ziff. 2). Das Gericht hat nur die Tat zu beurteilen, auf die sich die Anklage bezieht (Art. 169 Abs. 1 BStP).

Der Anklagegrundsatz bestimmt, dass die Anklageschrift die dem Angeklagten zur Last gelegten strafbaren Handlungen in ihrem Sachverhalt so präzise zu umschreiben hat, dass die Vorwürfe im objektiven und subjektiven Bereich genügend konkretisiert sind (BGE 120 IV 348 E. 2b; 126 I 19 E. 2a). Konkretisiert wird der Anklagegrundsatz im Wesentlichen durch die formellen Anforderungen, welche das anwendbare Verfahrensrecht an die Anklageschrift stellt (Urteil des Bundesgerichts 6B_8/2008 vom 28. August 2008 E. 3.1). Die Anklageschrift hat eine doppelte Bedeutung: Sie dient einerseits der Bestimmung des Prozessgegenstandes (Umgrenzungsfunktion), andererseits vermittelt sie dem Angeklagten die für die Durchführung des Verfahrens und die Verteidigung notwendigen Informationen (Informationsfunktion) und fixiert somit das Verfahrens- und Urteils-thema (HAUSER/SCHWERI/HARTMANN, Schweizerisches Strafprozessrecht, 6. Aufl., Basel/Genf/München 2005, § 50 N. 6 und 8). Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung muss sich aus der Anklageschrift ergeben, welches historische Ereignis, welcher Lebensvorgang, welche Handlung oder Unterlassung des Angeklagten den Gegenstand der Beurteilung bilden soll, und welcher strafrechtliche Tatbestand in dieser Handlung zu finden ist. Die Tat ist zu individualisieren, das heisst „ihre tatsächlichen Verumständungen oder Tatbestandsmerkmale“ sind anzugeben und es sind „die einzelnen rechtlichen Elemente des Delikts hervorzuheben“ (BGE 120 IV 348 E. 3c; vgl. auch Art. 126 Abs. 1 Ziff. 2 BStP). Bei mehreren Angeklagten muss sich aus der Anklageschrift klar ergeben, welche Tatbeiträge jedem einzelnen Angeklagten in welcher Beteiligungsform zur Last gelegt werden. Zu den gesetzlichen Merkmalen der strafbaren Handlung gehört neben den Tatbestandsmerkmalen die Schuldform, sofern vorsätzliches und fahrlässiges Verhalten strafbar ist. Bei Fahrlässigkeitsdelikten sind sämtliche tatsächlichen Umstände anzuführen, aus denen sich die Pflichtwidrigkeit des vorgeworfenen Verhaltens sowie die Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit des eingetretenen Erfolges ergeben sollen (BGE 116 Ia 455 E. 3a cc; 120 IV 38 E. 3c). Der eigentliche Beweis des dargestellten Sachverhalts ist indessen in der Hauptverhandlung und nicht in der Anklageschrift zu führen (BGE 120 IV 348 E. 3e).

Die vorliegende Anklageschrift genügt diesen Voraussetzungen. Die den Angeklagten zur Last gelegte Tat wird genügend klar dargestellt und der Vorwurf in tatbestandlicher Hinsicht ausreichend konkretisiert. So beschreibt die Anklageschrift den Ablauf des Landeanflugs präzise, führt örtliche und zeitliche Hinweise auf, bezeichnet für jeden der beiden Angeklagten, worin seine Stellung (Kommandant, Copilot), Aufgaben (z.B. Instrumentenüberwachung, Überwachung der

Aussenreferenzen, Flugentscheide) und Handlungen (z.B. Pilotieren der Maschine, Befehlserteilung, Einleitung eines Durchstarts) bestanden hätten; sie legt dar, über welche Kenntnisse (so betreffend Flugkunde, Orts- und Wetterkenntnisse) die Angeklagten verfügten, inwiefern ihr Tun pflichtwidrig (in Bezug auf Wahl und Durchführung des Landeanflugs unter Berücksichtigung der Vorschriften des Flughandbuchs sowie der Wetterverhältnisse) und für den Erfolg kausal (Fortsetzung des nicht stabilisierten Landeanflugs unter Mindesthöhe und zu spät eingeleiteter Durchstart) gewesen sei, inwiefern die Gefährdung der Passagiere und übrigen Besatzungsmitglieder voraussehbar (Flugausbildung und -erfahrung sowie Orts- und Wetterkenntnisse), eine alternative Handlungsweise zumutbar (Zuwarten mit bzw. Abbruch des Landeanflugs in einem früheren Stadium) und der Erfolg damit vermeidbar gewesen seien. Die Rüge der Verletzung des Anklagegrundsatzes ist demnach unbegründet.

1.3 Anwendbares Recht

- 1.3.1** Gemäss Art. 97 Abs. 1 LFG gilt das schweizerische Strafrecht auch für Taten, die an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeugs ausserhalb der Schweiz verübt werden. Das betrifft alle Straftatbestände, namentlich auch Art. 237 StGB (Urteil des Bundesgerichts 1B_267/2008 vom 5. Februar 2009). Das den Angeklagten laut Anklageschrift zur Last fallende Fehlverhalten wurde an Bord eines schweizerischen Flugzeugs (E. 1.1) begangen. Die Voraussetzungen zur Anwendung des schweizerischen Strafrechts sind demnach vorliegend erfüllt. Das ausländische Recht ist, anders als bei sonstigen Auslandstaten von Inländern (Art. 7 Abs. 3 StGB [Art. 6 Ziff. 1 aStGB]), nicht zu berücksichtigen.
- 1.3.2** Die den Angeklagten vorgeworfenen Straftaten wurden vor dem 1. Januar 2007, mithin vor Inkrafttreten des revidierten Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches begangen. Somit würde unter Berücksichtigung des strafrechtlichen Rückwirkungsverbots grundsätzlich das alte Recht gelten. Art. 2 Abs. 2 StGB sieht jedoch vor, dass das neue Recht anwendbar ist, wenn es das mildere als das zum Zeitpunkt der Tat geltende (lex mitior) ist. Die Umschreibung des Tatbestands der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs hat keine inhaltliche Änderung erfahren (Art. 237 Ziff. 2, 1 i.V.m. Art. 12 Abs. 3 StGB; Art. 237 Ziff. 2, 1 i.V.m. Art. 18 Abs. 3 aStGB). Es wurden lediglich die Strafandrohungen an das neue Sanktionssystem angepasst, ohne dass der damit verbundene Vorwurf erschwert beziehungsweise der Strafrahmen erweitert worden wäre (vgl. BGE 134 IV 82 E. 5). Die Entscheidung des anwendbaren Rechts stellt sich demnach erst im Rahmen der Strafzumessung (E. 3).

2. Störung des öffentlichen Verkehrs

- 2.1** Gemäss Art. 237 StGB macht sich strafbar, wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Ziff. 2). Dementsprechend müssen für eine fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs folgende drei Voraussetzungen kumulativ gegeben sein: (1) ein pflichtwidrig unsorgfältiges Handeln (in Form einer Störung des öffentlichen Verkehrs), (2) eine Gefährdung an Leib oder Leben von Menschen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, und (3) ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen Unsorgfalt und Gefahr (BGE 134 IV 255 E. 4.1).
- 2.1.1** Öffentlich ist der Verkehr, wenn er in einem – jedermann beziehungsweise einem unbestimmten Personenkreis – zugänglichem Bereich stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 101 IV 173 S. 175; 105 IV 41 E. 2a).
- 2.1.2** Das tatbestandsmässige Handeln besteht im Hindern, Stören oder Gefährden des öffentlichen Verkehrs. Unter Hinderung ist die zeitweilige Verunmöglichung des normalen Verkehrsablaufs, unter Störung dessen Beeinträchtigung und unter Gefährdung die Herbeiführung eines Zustandes, der eine solche Auswirkung auf den Verkehr haben könnte, zu verstehen (STRATENWERTH/WOHLERS, Strafgesetzbuch – Handkommentar, 2. Aufl., Bern 2009, Art. 237 StGB N. 3). Das dazu führende Verhalten kann beliebiger Art sein (SCHWAIBOLD, Basler Kommentar, 2. Aufl., Art. 237 StGB N. 15). Es genügt jede Einwirkung, die eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/FINGERHUTH, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Zürich/St. Gallen 2008, Art. 237 StGB N. 10). Ob und wie weit Art. 237 StGB den öffentlichen Verkehr als solchen schützt, ist umstritten. Einigkeit besteht jedoch darüber, dass die persönlichen Güter der am Verkehr teilnehmenden Personen geschützt sind (BGE 134 IV 255 E. 4.1; Urteil des Bundesgerichts 1B_267/2008 vom 5. Februar 2009 E. 2.4.1; STRATENWERTH/WOHLERS, a.a.O., Art. 237 StGB N. 1; TRECHSEL/FINGERHUTH, a.a.O., Art. 237 StGB N. 2). Dementsprechend bildet die Verkehrsstörung nicht den tatbestandsmässigen Erfolg, sondern umschreibt eine in ihrer Erscheinungsform beschränkte Verursachung von Gefahr für Leib und Leben dieser Personen. Innerhalb desselben erfasst der Tatbestand jedes menschliche Verhalten, das das Leben oder die körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer gefährdet (so auch BGE 134 IV 255 E. 4.1).

2.1.3 Der Erfolg besteht in der Gefährdung von Leib und Leben mindestens eines Menschen. Konkrete Gefährdung bedeutet eine nahe und ernsthafte Wahrscheinlichkeit, dass es zur Tötung oder Verletzung von Personen kommt (BGE 134 IV 255 E. 4.1; STRATENWERTH/BOMMER, Strafrecht BT II, 6. Aufl., Bern 2008, § 32 N. 8). Demgegenüber versteht man unter abstrakter Gefahr die theoretische Wahrscheinlichkeit für den Eintritt einer solchen Wahrscheinlichkeit oder gar eines solchen Erfolges (BGE 123 IV 88 E. 3a). Das Bundesgericht hat bisher als Tatbestandsmerkmal von Art. 237 StGB nur eine konkrete Gefahr gelten lassen (zuletzt etwa Urteil 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003, E. 2.2; wohl auch BGE 134 IV 255 E. 4.1). Ob diese Einschränkung aufrecht erhalten werden muss, kann solange offen bleiben, als sich der Unterschied praktisch daran misst, ob sich im Wirkungsbereich einer theoretischen Gefahrenlage ein potentiell Opfer befindet oder nicht (JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière, Bern 2007, Art. 90 SVG N. 26). Diesen Bereich fasst die Rechtsprechung sehr weit: So wurden in BGE 106 IV 121 E. 3c als Gefahr im Sinne von Art. 237 StGB auch „zusätzliche Risiken für alle Menschen in Flugzeugen“ erachtet, „die wegen dieser Störung nicht planmässig in Klotten landen konnten“. Was die tatbestandsmässige Wahrscheinlichkeit von Tötung oder Verletzung angeht, verlangt das Bundesgericht in diesem Entscheid kein Höchstmass an Gefährdung, also das Ausbleiben des Erfolgs wegen eines „ausserordentlichen Glücksfalls“, sondern lässt es genügen, dass das durch die Störung entstandene Risiko gemeistert werden konnte „und hinterher nicht eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit der Katastrophe festgestellt werden kann“. In einem anderen Urteil bejaht es die Gefahr auch dort, wo der Erfolg durch Zufall oder „besonnenes Handeln von Beteiligten“ abgewendet werden konnte (6S.312/2003, a.a.O.).

Die objektive Zurechnung des Gefährdungserfolgs geschieht nach dem Massstab der adäquaten Kausalität, das heisst, das angeklagte Verhalten muss geeignet gewesen sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände als Mitursachen hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolges erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren – namentlich das Verhalten anderer Täter oder Dritter – in den Hintergrund drängen (zum Ganzen BGE 121 IV 10 E. 3).

- 2.1.4** Fahrlässig handelt, wer die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht genommen hat (Art. 12 Abs. 3 S. 1 StGB). Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 S. 2 StGB). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Das schliesst jedoch nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 129 IV 282 E. 2.1; 121 IV 10 E. 3, jeweils mit Hinweisen).
- 2.2** Den von der Bundesanwaltschaft den Angeklagten zur Last gelegten Sachverhalt, so wie in der Anklageschrift vom 22. Dezember 2008 geschildert, anerkennen die Angeklagten im Wesentlichen und bestreiten ihn nur in Einzelheiten; sie halten sich aber für nicht strafbar. Sie räumen ein, Regeln des Flugverkehrs missachtet zu haben (Angeklagter A.: cl. 3, pag. 13.2.001, Z. 19 ff.; pag. 13.2.008, Z.14 ff.; Angeklagter B.: cl. 3, pag. 13.1.006, Z. 9 ff. und 40-42; Hauptverhandlungsprotokoll (im Folgenden „HV-Protokoll“), cl. 9, pag. 9.910.004), jedoch hätten sie dadurch weder eine Gefahr für die Insassen der vom ihnen geführten DC-9 noch der am Haltepunkt wartenden Boeing verursacht. Für die strafrechtliche Beurteilung der den Angeklagten zur Last gelegten Handlungen ist nach dem Anklagevorwurf ausschliesslich auf den Landeanflug abzustellen.
- 2.3** Der Landeanflug am 21. Oktober 2004 wurde von den Angeklagten auf dem Flughafen von Pristina durchgeführt. Dieser steht sämtlichen Flugzeugen, die dort starten und landen wollen und somit einem unbestimmten Personenkreis zur Verfügung. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung gilt der An- und Wegflug zu öffentlichen Flugplätzen als öffentlicher Verkehr im Sinne von Art. 237 StGB (BGE 102 IV 26 S. 28). Das von den Angeklagten eingeleitete und abgebrochene Anflugverfahren stellt demnach eine Teilnahme am öffentlichen Verkehr dar.
- 2.4** Im Folgenden ist zunächst zu prüfen, ob die Angeklagten pflichtwidrig unsorgfältig gehandelt haben.
- 2.4.1** Was die Handlung betrifft, so wird der normale Ablauf des Flugverkehrs bestimmt durch staatliche Normen des Luftrechts, internationale Normen mit innerstaatlicher Verbindlichkeit, betriebsinterne Regeln sowie die in Art. 6 und 7 der Verordnung der Rechte und Pflichten eines Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960 (SR 748.225.1) genannten „anerkannten Regeln der Luftfahrt“. Für den gewerbsmässigen Lufttransport waren zur Tatzeit internationale Normen, die VJAR-OPS 1 (Verordnung über den Betrieb von Flugzeugen

im gewerbsmässigen Lufttransport vom 8. September 1997, VJAR-OPS 1; SR 748.127.8, ausser Kraft getreten am 1. Oktober 2008), als Betriebsgrundlage vorgeschrieben. In diesem Regelwerk finden sich Regeln über das Pilotieren der Flugzeuge, namentlich im Abschnitt D (JAR-OPS 1.195 ff.), darunter auch für das Anflugverfahren (JAR-OPS 1.400 ff.). Zur Hauptsache sind die von den Piloten zu beobachtenden Regeln jedoch in dem Betriebshandbuch enthalten, welches unter damaligem Recht für die Erteilung des Betriebszeugnisses vorgeschrieben war (JAR-OPS 1.200 und 1.1045 samt Anhang). Die D. hatte ein derartiges Reglement, das „Operation Manual-A (OM-A)“ (cl. 2, pag. 7.1.021–7.1.310). In diesem sind unter anderem die Landeanflüge in einzelnen Verfahren in Abhängigkeit von der technischen Ausrüstung, den Wetterbedingungen und der Flugzeugklasse standardisiert sowie die Voraussetzungen und Abläufe der Landeverfahren definiert.

Im konkreten Fall ist wesentlich, dass die Angeklagten bei der Flugleitstelle um Erlaubnis ersuchten, nach einem bestimmten Verfahren zu landen, nämlich mit einem „visuellen rechts Anflug“, auf welchem sie auf „VOR/DME primär drei fünf zu stabilisieren“ vorhatten (cl. 9, pag. 9.450.109). Die Erlaubnis hierzu wurde ihnen erteilt, nachdem sich die Flugleitstelle vergewissert hatte, dass die Besatzung Sicht zum Boden hatte; gleichzeitig wurde die Freigabe erteilt, im passenden Moment auf den „Queranflug (zu) drehen“ (cl. 9, pag. 9.450.109). Der VOR/DME-Anflug ist kein Präzisionsanflug, sondern ein instrumentengestütztes Landeverfahren, in welchem die anfliegende Besatzung sich lateral sowie in der Distanz nach den Signalen eines in Pistennähe befindlichen Funkdrehfeuers ausrichtet; bezüglich der Höhe orientieren sich die Piloten an den eigenen Messinstrumenten. Dies erlaubt ihnen, das Flugzeug auf einem in der Anflugkarte näher definierten Flugweg zu halten (cl. 5, pag. 7.3.086). Zu den Charakteristika des im konkreten Fall erfragten und bewilligten Anfluges gehört eine minimale Wolkenuntergrenze von 700 ft („ceiling 700“) und eine minimale Sicht auf die Piste von 2 000 m (RVR, für die entsprechende Flugzeugkategorie; vgl. dazu auch Gutachten des Experten Eder vom 19. April 2009 [nachstehend „Gutachten Eder“] S. 3; cl. 9, pag. 9.450.127). Der vorgezeichnete Flugweg entfernt sich zunächst 15 nautische Meilen (NM) in südöstlicher Richtung vom Flugplatz und führt dann in zwei Rechtskurven auf einem Kurs von 345° zum Funkfeuer, auf welchem kontinuierlich bis in Pistennähe abgesunken wird. Dieser Weg ist zur Pistenachse um ein sogenanntes „offset“ von 8° versetzt („Note: FAT offset 8° from RCL“, cl. 5, pag. 7.3.086). Dies bedeutet, dass der Endanflugkurs um diesen Wert von der Pistenmittelachse abweicht und in diesem Ausmass in der Endphase nach rechts geändert werden muss, um das Flugzeug auf die Piste auszurichten. Das Funkfeuer befindet sich gut 1 100 m hinter der Pistenschwelle und rund 350 m links der Pistenmitte, das heisst in einem Winkel von rund 18° zur Pistenachse an der Pistenschwelle (= $\text{arc tg } 350/1100$): Wird das Flugzeug

folglich auf den vorgesehenen Kurs von 345° geführt, der zur Pistenachse den kleineren „offset“-Wert von 8° aufweist, so erreicht es die die Verlängerung der Pistenachse bereits in einer Distanz von rund 1 400 m zur Schwelle (cl. 2, pag. 7.3.083). Das ist in einer Höhe von 350 bis 400 ft über Grund (Aussage des Experten Eder, Protokoll der Konfrontationseinvernahme vom 27. Mai 2009 [nachstehend „KE-Protokoll“] S. 18; cl. 9, pag. 9.910.037). Damit bleibt genügend Raum und Zeit, die Maschine durch Kurskorrektur auf die Pistenachse auszurichten, bevor aufgesetzt wird.

- 2.4.2** Die Anklageschrift behauptet nicht, die Angeklagten hätten sich über die meteorologischen Voraussetzungen für das ausgewählte Landeverfahren hinweggesetzt. Im Übrigen lassen sich die bei Einleitung des Landeanflugs vorherrschenden Wetterbedingungen auch nicht rekonstruieren. Die Voraussetzungen für einen Instrumentenanflug waren um 7:55.16 Uhr nicht gegeben (cl. 9, pag. 9.450.108; BfU-Bericht, cl. 9, pag. 9.450.027 f.; vgl. auch Gutachten Eder, cl. 9, pag. 9.450.128). Was sich daran bis zur Erlaubniserteilung um 08:00.48 Uhr beziehungsweise bis zum Beginn des ersten Landeanflugs um 08:10.48 Uhr änderte, ist gemäss dem Gutachten des Sachverständigen Eder offen (cl. 9, pag. 9.450.128). Die Besatzung meldete laut Transkript unmittelbare Sicht auf die Pistenschwelle und die Flugleitstelle erteilte die Landeerlaubnis (cl. 9, pag. 9.450.109); dies deutet nach Ansicht des Sachverständigen Eder darauf hin, dass die Bedingungen für einen VOR/DME-Anflug bei dessen Einleitung gegeben waren (cl. 9, pag. 9.450.128). Zugunsten der Angeklagten ist davon auszugehen, dass bei Einleitung des Landeanflugs die diesbezüglich erforderlichen Wetterbedingungen herrschten, so dass das Landemanöver nach den geltenden Flugregeln begonnen werden durfte. Ein regelwidriges Verhalten liegt diesbezüglich nicht vor.
- 2.4.3** Die Bundesanwaltschaft macht den Angeklagten keinen Vorwurf daraus, dass sie den bewilligten Anflug nicht über die volle Distanz ausführten und früher auf den Annäherungskurs zur Piste einschwenkten. Das war ihnen nach den Ausführungen des Experten Eder auch erlaubt. Es entspreche zwar nicht der üblichen Vorgehensweise, sei jedoch nichts Ungewöhnliches und gemäss OM-A der D. zulässig. Voraussetzung für ein frühzeitiges Einschwenken und die Positionierung auf dem VOR/DME-Anflug sei Sichtkontakt zum Boden, um so die Bodenfreiheit nach Sichtreferenzen zu gewährleisten (KE-Protokoll S. 3; cl. 9, pag. 9.910.022). Die Angeklagten äusserten in der Hauptverhandlung und in ihren vorherigen Einvernahmen, dass bei Einleitung des Landeanflugs Sichtverhältnisse geherrscht hätten (KE-Protokoll S. 3; cl. 9, pag. 9.910.022). Da sich die herrschenden Sichtverhältnisse nicht mehr rekonstruieren lassen (E. 2.4.2) und für das Gericht insoweit keine gegenteiligen Anhaltspunkte bestehen, ist zu Gunsten der Angeklagten davon auszugehen, dass Sichtflugbedingungen

herrschten. Die Abkürzung der offiziellen Anflugroute stellte keine Verkehrsstörung im Sinne von Art. 237 StGB dar.

- 2.4.4** Die Bundesanwaltschaft legt den Angeklagten vorschriftswidriges Verhalten beim Absinken unter die Mindesthöhe vor, welche für das durchgeführte Landeverfahren mit 700 ft über Grund definiert ist. An diesem Punkt hätte der Angeklagte A. die Steuerung der Maschine übernehmen und der Angeklagte B., nachdem dies nicht geschehen sei, einen Durchstart einleiten müssen (Anklageschrift S. 2–3; cl. 9, pag. 9.100.002 f.); auf diese Weise sei Ziff. 8.3.2.41 OM-A von beiden Piloten missachtet worden (Anklageschrift S. 5–6; cl. 9, pag. 9.100.005 f.).

Die Angeklagten räumen sowohl den ihnen von der Bundsanwaltschaft zur Last gelegten Sachverhalt, sprich das Fortsetzen des Landeanflugs durch den Angeklagten B. unter die Entscheidungshöhe von 700 ft, als auch den damit verbundenen Verstoss gegen OM-A-Vorschriften ein (Angeklagter A.: cl. 3, pag. 13.2.008, Z. 14 ff.; pag. 13.2.001, Z. 19 ff.; Angeklagter B.: cl. 3, pag. 13.1.006, Z. 9 ff. und 40-42; HV-Protokoll S. 4; cl. 9, pag. 9.910.004).

Gemäss Ziff. 8.3.2.41 OM-A der D. AG handelt es sich beim „split approach“ um ein Instrumentenanflugverfahren, welches zur Anwendung kommt, wenn die Wetterbedingungen am Minimum für eine Landung liegen. Der Copilot steuert als „pilot flying“ die Maschine ausschliesslich nach Instrumenten. Der Kommandant hält als „pilot not flying“ nach Sichtreferenzen im Aussenbereich Ausschau und überwacht von Zeit zu Zeit die Fluginstrumente. Sobald genügend Sichtreferenzen gegeben sind, übernimmt der Kommandant das Flugzeug mit dem Ausspruch „my control“ – jedoch nur, wenn ein stabilisierter Sicht-Endanflug und eine kontrollierte Landung gewährleistet sind. Solange der Ausruf „my control“ durch den Kommandanten nicht erfolgt, bleibt der Copilot fliegender Pilot. Der Experte Eder präzisierte, dass der Copilot den Sinkflug nur bis zum Erreichen der Mindesthöhe fortführen darf; diese lag für einen Instrumentenflug laut Anflugkarte bei 2 460 ft über Meer (cl. 5, pag. 7.3.086), was einer Höhe von knapp 700 ft über Grund entspricht (bei einer Höhenlage der Landebahn von rund 1 790 ft über Meer [BfU-Bericht, cl. 9, pag. 9.450.029; KE-Protokoll S. 4; pag. 9.910.023]). Übernimmt der Kommandant die Steuerung auf dieser Flughöhe nicht, kann der Copilot unter Beibehaltung der Mindesthöhe bis maximal zum „missed approach point (MAP)“ weiterfliegen. Übernimmt der Kommandant auch an diesem Punkt das Flugzeug nicht, muss der Copilot selbständig einen Durchstart („go around“) vollziehen (Aussage des Experten Eder, KE-Protokoll S. 7 und 8; cl.9, pag. 9.910.026 und 9.910.027).

Der Anflug erfolgte nicht nach diesen Vorgaben: Der Angeklagte A. erteilte vielmehr auf 700 ft dem das Flugzeug pilotierenden Angeklagten B. den Befehl „con-

tinue, tuesch mer än no uf d'Centerline“, woraufhin dieser den Sinkflug unter die Mindesthöhe fortsetzte und vom Instrumenten- auf Sichtflug wechselte. Dies stellt einen Verstoss gegen Ziff. 8.3.2.41 OM-A dar, wie auch der Experte Eder schliesst (KV-Einvernahme, S. 19; cl. 9, pag. 9.910.038).

- 2.4.5** Weiterhin soll den Angeklagten zum Vorwurf gereichen, dass sie auf Kurs 345° (gemeint ist zum Funkfeuer) weiter sanken und in einer Höhe von 120 ft links der verlängerten Pistenachse flogen, um einen rechts zwischen Flugzeug und Pistenachse befindlichen Wolkenfetzen zu umfliegen (Anklageschrift S. 4; cl. 9, pag. 9.100.004). Der Angeklagte B. sei dafür als fliegender Pilot verantwortlich, der Angeklagte A., weil er dies als Kommandant geduldet und keinen Durchstart befohlen habe (Anklageschrift S. 6–7; cl. 9, pag. 9.100.006 f.).

Beide Angeklagten sprachen im Vorverfahren davon, dass ein Wolkenfetzen umflogen worden sei. Das Ausweichen beziehungsweise Umfliegen der Wolke wurde von den Angeklagten jedoch nicht deckungsgleich geschildert. Der Angeklagte A. erklärte gegenüber dem BfU, die Besatzung sei beim Anflug in diese Wolke geraten (cl. 5, pag. 7.3.189), obwohl man bestrebt gewesen sei, ihr (gemeint ist wohl nach links) auszuweichen (cl. 5, pag. 7.3.187). In seiner Einvernahme vor dem Untersuchungsrichter äusserte er sich dahingehend, dass zu einem Ausweichen kein Grund bestanden habe. Der Copilot (der Angeklagte B.) sei der Wolke jedoch „reflexartig“ ausgewichen, ohne dass er (der Angeklagte A.) hierzu den Befehl erteilt hätte (cl. 3, pag. 13.2.009, Z. 21 ff.; 13.2.010, Z. 42 ff.). In der Hauptverhandlung sagte der Angeklagte A., dass wegen des unerwarteten Verschiebens der Wolkenfetzen ein Ausweichmanöver erforderlich gewesen sei (KE-Protokoll S. 7; cl. 9, pag. 9.910.026). Hierdurch sei das Flugzeug nicht mehr exakt auf die Pistenachse ausgerichtet gewesen, sondern habe nach links der Pistenachse in Richtung der am Haltepunkt stehenden Boeing gezeigt (KE-Protokoll S. 9 und 22; cl. 9, pag. 9.910.028 und 9.910.041). Der Angeklagte B. erklärte gegenüber dem BfU, er sei dem Wolkenfetzen ausgewichen, um auf die Pistenachse zu gelangen und bei einem Aufsetzen mit dem Hauptfahrwerk auf der Piste zu bleiben (cl. 5, pag. 7.3.192). In der Hauptverhandlung äusserte er sich dahin gehend, dass er vom vorgegebenen Anflugkurs mit einer Linkskurve abgewichen sei, um die Rechtskurve, die erforderlich ist, um das „offset“ von 8° auszugleichen und auf die Pistenachse einzuschwenken, möglichst früh ausführen zu können. Hierdurch habe er sich das kurzfristige Einschwenken nahe der Pistenschwelle ersparen wollen, für welches aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse nur wenig Zeit zur Verfügung gestanden habe (KE-Protokoll S. 21; cl. 9, pag. 9.910.040). Die Wolke habe auf einer Höhe von ungefähr 220 ft rechts am Pistenanfang gelegen und 2-3 % der sichtbaren Piste verdeckt. Die Wolke habe sich unerwartet verschoben, weshalb ein Ausweichmanöver erforderlich gewesen sei (KE-Protokoll S. 7 und 19 f.; cl. 9, pag. 9.910.026 und 9.910.038 f.).

Die Aussagen des Angeklagten A. sind hinsichtlich des Anlasses für das Ausweichmanöver nicht kohärent, stimmen aber überein und decken sich mit denen des Angeklagten B. im Umstand, dass vom direkten Anflug gemäss Flugverfahren abgewichen wurde, um der Wolke auszuweichen.

So wie der konkrete Anflug definiert ist, befindet sich ein Flugzeug während der ganzen Annäherung rechts der verlängerten Pistenachse unter einem Winkel von 345° zum Funkfeuer und wird erst in einiger Distanz zur Pistenschwelle auf diese eingedreht (cl. 5, pag. 7.3.083-7.3.086; vgl. auch E. 2.4.1). Die Werte des Flugdatenschreibers (nachstehend „FDR“) weisen aus, dass die Maschine auf einer Höhe zwischen 1 000 ft bis 150 ft über Grund ein „heading“ (das heisst die Ausrichtung der Flugzeuglängsachse, Richtung Cockpit) zwischen 341° und 327° aufwies (cl. 5, pag. 7.3.079 ff.). Zwar zeichnet der FDR nicht den wahren Kurs der Maschine über Grund auf, jedoch herrschte zur fraglichen Zeit praktisch Windstille (BfU-Bericht, cl. 5, pag. 9.450.028), so dass angenommen werden muss, „heading“ und wahrer Kurs hätten übereingestimmt. Andererseits ist der wahre Kurs ein absoluter Wert und sagt nichts darüber aus, unter welchem Winkel das Flugzeug sich dem Funkfeuer nähert, in Bezug auf welches das Anflugverfahren hier einen Annäherungskurs von 345° definiert. So ist denkbar, dass es mit einem wahren Kurs von beispielsweise 330° direkt auf das Funkfeuer zufliegt, nämlich wenn es bei der Annäherung zur Piste enger eingedreht worden wäre, als es das Design des Verfahrens vorsieht. Es ist aber auch möglich, dass es nach dem Eindrehen am vorgesehenen Ort mit wahren Kurs 330° auf einen Punkt links des Funkfeuers ausgerichtet wird, um die Verlängerung der Pistenachse früher zu erreichen. Jedenfalls zeigt der FDR – wie der Kompass – an, auf welchem Kurs die Maschine liegt, während das Anflugdesign den Kurs der Maschine zum Funkfeuer vorgibt, der im Cockpit gesondert angezeigt, aber vom FDR nicht aufgezeichnet wird. So besagt das „heading“ (tatsächlich geflogener Kurs) nichts darüber, auf welcher Höhe und in welcher Entfernung das Flugzeug die Verlängerung der Pistenachse erreicht und ob es sich auf dem nach dem Anflugdesign vorgeschriebenen Anflugpfad befindet. Aus dem Gesagten ergibt sich aufgrund der FDR-Daten nicht mit hinlänglicher Sicherheit, ob und inwieweit die Angeklagten von dem für das gewählte Verfahren vorgeschriebenen Flugweg lateral abgewichen sind, um sich von einer Dunst- oder Wolkenbank zur ihrer Rechten frei zu halten. Darüber hinaus ist auch keine Flugvorschrift ersichtlich, welche den Flugweg in dieser Phase der Annäherung verbindlich vorschreibt, da der im Verfahrensprofil eingezeichnete Kurs von 345° zum Funkfeuer nur eine Navigationshilfe ist, um rechtzeitig auf die Verlängerung der Pistenachse zu gelangen und einen gradlinigen Kurs zur Pistenschwelle einzuschlagen. Das frühe Ausflinieren der Angeklagten bei Wahl eines von der offiziellen Anflugroute leicht nach links versetzten Anflugweges stellte keine Verkehrsstörung im Sinne des Art. 237 StGB dar. Hiervon zu unterscheiden ist die Frage, ob die Maschine

rechtzeitig für die beabsichtigte Landung stabilisiert wurde oder in eine nicht stabilisierte Lage während des Endanflugs geriet (dazu nachfolgend E. 2.4.6).

- 2.4.6** Den Angeklagten wird schliesslich angelastet, sie hätten auf einer Höhe von rund 100 ft eine Rechtskurve geflogen, um auf die Pistenachse zu kommen, seien aber über diese hinaus geraten und hätten deshalb nach links korrigieren müssen und hätten währenddessen auf einer Höhe von nur 10 ft einen Durchstart eingeleitet (Anklageschrift S. 4; cl. 9, pag. 9.100.004). Dabei sei das Flugzeug spätestens ab der Rechtskurve in eine übermässige Querlage und deshalb gefährliche Situation geraten (Anklageschrift S. 6; cl. 9, pag. 9.100.006). Dem Angeklagten B. wird vorgeworfen, er habe reflexartig nach rechts gesteuert, weil er durch die am Haltepunkt des Rollwegs stehende Boeing überrascht worden sei; er habe die Stabilisierung der Maschine verloren und erst verspätet den Durchstart eingeleitet (Anklageschrift S. 7; cl. 9, pag. 9.100.007). Dem Angeklagten A. wird zur Last gelegt, er habe die Querlage nicht realisiert, das Steuer nicht übernommen und den Durchstart zu spät befohlen (Anklageschrift S. 6; cl. 9, pag. 9.100.006).

Die Angeklagten gaben in der Hauptverhandlung an, das Ausweichmanöver nach rechts sei durch das plötzliche Auftauchen der am Haltepunkt stehenden Boeing erforderlich gewesen. Diese sei bei einer Flughöhe von ca. 120 ft über Grund völlig überraschend in Sicht gekommen (KE-Protokoll, S. 9; cl. 9, pag. 9.910.028). Der Angeklagte A. erklärte, dass ihr Funkverkehr mit dem Flugplatz nicht auf der Frequenz des Towers abgewickelt worden sei, auf welcher die Boeing verkehrte; auch seien sie von der Anflugleitstelle nicht auf die Maschine hingewiesen worden. Die Pistenbeleuchtung habe nur eine bessere Sicht auf die Landebahn ermöglicht; hingegen seien die nicht beleuchteten Bereiche erst nach und nach in Sicht gekommen, so auch die Boeing. Diese sei insbesondere wegen ihrer weissen Farbe und der schwachen Positionslichter im Bodendunst lange Zeit nicht sichtbar gewesen. Aufgrund des Überraschungsmoments habe keine Zeit für eine Analyse der neuen Situation bestanden (KE-Protokoll S. 11; cl. 9, pag. 9.910.030). Das von den Angeklagten pilotierte Flugzeug habe bei einer Geschwindigkeit von 152 Knoten in der für das Erfassen der neuen Situation erforderlichen Zeit von ca. 5 Sekunden rund 360 m Weg zurückgelegt, weshalb der Angeklagte B. die Rechtskurve reflexartig ausgeführt habe (KE-Protokoll S. 9 und 20 ff.; cl. 9, pag. 9.910.028 und 9.910.039 ff.). Der Angeklagte B. gab zu Protokoll, dass er aufgrund der unerwartet auftauchenden Maschine reflexartig ausgewichen sei und dass die Gegenbewegung aus den kurzen Reaktionszeiten resultiert habe (KE-Protokoll S. 11 f. und 20 ff.; cl. 9, pag. 9.910.030 f. und 9.910.039 ff.). Beide Angeklagten führten aus, das Ausweichmanöver sei durch den Angeklagten B. korrekt und kontrolliert ausgeführt worden (KE-Protokoll, S. 11 und 12; pag. 9.910.030 und 9.910.031).

Im Gutachten Eder wird als Zweck der Endphase des Anfluges bezeichnet, „das Flugzeug mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln in eine für die Landung günstige Position zu bringen (...). Muss von diesem Unterfangen abgewichen werden (z.B. um nicht die nötigen Sichtreferenzen zu verlieren), ist ein Durchstart einzuleiten“ (cl. 9, pag. 9.450.130). Ausdruck dieser Anforderungen ist das Obligatorium eines sogenannten stabilisierten Anfluges. Diesbezüglich bestimmt Ziff. 8.3.2.34 OM-A für die Nichtpräzisionsanflüge Grenzwerte der horizontalen Ausrichtung des Flugzeuges zur Pistenachse („lateral line-up“), zum Gleitweg (glide path“) und zur Sollgeschwindigkeit („speed“); kann das Flugzeug nicht innerhalb dieser Grenzen gebracht oder darin gehalten werden, so ist durchzustarten (Ziff. 8.3.2.44 OM-A).

Der FDR zeichnete während des Absinkens von 120 ft auf 70 ft über Grund eine markante Änderung im „heading“ der Maschine von 17° nach rechts auf; damit ging eine Querlage von bis zu 18,5° nach rechts einher (cl. 5, pag. 7.3.081 f.; siehe auch die Zeilenerklärung in cl. 9, pag. 9.450.011). Anschliessend wurde ein Linkskurs eingeschlagen, wiederum mit sehr starken Querneigungen von bis zu -18.8°. Dabei sank das Flugzeug bis auf 6 ft über Boden ab, um dann kontinuierlich an Höhe zu gewinnen und sich wieder um die Längsachse zu stabilisieren. Weiter ist anhand der FDR-Aufzeichnungen ersichtlich, dass die Schubhebel der beiden Triebwerke bei einer Höhe von 7 ft auf Leistung gebracht wurden und sich deren Drehzahl rasch bis zum Maximum erhöhte (cl. 5, pag. 7.3.079). Es lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, ob die Besatzung das Flugzeug durch diese Manöver zunächst aus einer zur Pistenmittelachse leicht nach links versetzten Position auf diese zurückführen wollte oder ob es um das Eindrehen aus dem Annäherungskurs auf die Pistenachse ging, welches das „offset“ von 8° erfordert (E. 2.4.5). Auch lässt sich nicht rechtsgenügend erstellen, ob die in Ziff. 8.3.2.44 OM-A genannten Grenzen überschritten wurden, weil die Flugzeuginstrumente der Besatzung zwar die erforderlichen Werte liefern, diese aber nicht mittels FDR aufgezeichnet werden (vgl. die Auskunft des Experten Eder, KE-Protokoll S. 5; cl. 9, pag. 9.910.021); auch die Angeklagten haben sich hinsichtlich (etwaiger) Abweichungen von den Anflugtoleranzen nicht festgelegt. Zwar muss nach Ziff. 8.3.2.34 OM-A der Flug spätestens bei einer relativen Flughöhe von 500 ft innerhalb der genannten Grenzen liegen, jedoch ist zu beachten, dass der Anflug nach seinem Design ein „offset“ von 8° enthält (E. 2.4.1) und damit eine grössere Abweichung von der Pistenachse aufweist, als die in Ziff. 8.3.2.32 OM-A maximal tolerierten +/- 5°. Dieses „offset“ ist nach Aussage des Experten Eder in einer Höhe von 350 bis 400 ft über Grund auszugleichen (KE-Protokoll S. 18; cl. 9, pag. 9.910.037), die in einer Entfernung von etwa 2,2 NM oder knapp 4,1 km vom Funkfeuer beziehungsweise knapp 3 km von der Pistenchwelle erreicht wird (cl. 5, pag. 7.3.86). Das Anflugdesign der Flugkarte sieht vor, dass das Eindrehen aus dem „offset“ bei einer Distanz von weniger als 2 km

vor der Pistenschwelle erfolgen soll (E. 2.4.1). Aus dem Gesagten ergibt sich, dass bei einer Landung nach den Vorgaben der Flugkarte zu diesem Verfahren der Endanflug kaum, jedenfalls nicht permanent, ab einer Höhe von 500 ft über Grund nach den in Ziff. 8.3.2.34 OM-A vorgeschriebenen Werten stabilisiert ist. Anders verhält es sich hingegen mit der einzuhaltenden Anfluggeschwindigkeit für das Landeverfahren. Die Sollgeschwindigkeit beträgt nach Aussagen des Experten Pfister 139 Knoten (KE-Protokoll S. 18; cl. 9, pag. 9.910.037). Der FDR weist für eine absolute Flughöhe zwischen 250 und 120 ft eine Überschreitung des Grenzwertes von etwas mehr als 10 Knoten aus (151–152 Knoten; cl. 5, pag. 7.3.079 ff.). Diese Abweichung wurde in der Anklageschrift nicht thematisiert und dürfte darüber hinaus zu gering sein, um einen Durchstart zwingend zu gebieten. Eine Verletzung der spezifischen Vorschrift des Handbuchs über den stabilisierten Endanflug ist daher nicht hinlänglich erstellt.

Allerdings wurden die Piloten beim Landeanflug durch die in der Nähe der Pistenschwelle wartende Boeing, über die sie von der Flugleitstelle Pristina nicht informiert worden waren, überrascht. Sie hatten von der Boeing im Funkverkehr nichts gehört, weil sie auf der Frequenz der Flugleitstelle und nicht des Tower waren. Aufgrund der gegebenen reduzierten Sichtverhältnisse und der weissen Rumpffarbe kam die Maschine für die Angeklagten spät in Sicht, nämlich erst auf einer Höhe von rund 120 ft (KE-Protokoll, S. 9; cl. 9, pag. 9.910.028). Die Boeing befand sich in korrekter Halteposition rund 75 m links der Pistenmitte, wenige Meter hinter der Pistenschwelle (cl. 4, pag. 18.1.027; BfU-Bericht, cl. 9, pag. 9.450.021) und demnach ausserhalb der Gefahrenzone für eine auf dem vorgeschriebenen Anflugpfad aus Süden landende Maschine. Indessen ist für die Angeklagten durch dieses überraschende Element auf der linken Seite ihres Flugwegs eine unvorbereitete Situation entstanden, die noch dadurch erschwert wurde, dass sich zu ihrer Rechten eine sichtbehindernde Wolke befand. Wie der Angeklagte A. einräumte, blieb bei dem gegebenen Tempo keine Zeit, um die neuen räumlichen Gegebenheiten zu erfassen und zu analysieren (KE-Protokoll S. 11; cl. 9, pag. 9.910.030). Die Flugmanöver, die der Angeklagte B. vollzog, um die Maschine zwischen diesen Elementen hindurch auf die Pistenmitte zu steuern, fielen denn auch abrupt aus, wie sich aus den hohen und schnell wechselnden Querlagen ergibt (cl. 5, pag. 7.3.079 ff.). Nach Auskunft des Experten Eder sind, rein technisch gesehen, Querlagen bis 15° tolerabel. Deren einmaliges Überschreiten stellt keinen Anflugfehler dar, der dazu führt, dass die Landevoraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Freilich erachtet der Experte Eder sie als Indikator für die Notwendigkeit eines Abbruchs des Landeanflugs (KE-Protokoll S. 5 und 18; cl. 9, pag. 9.910.024 und 9.910.038). Auch wenn die erheblichen Querlagen von über 18° nach Aussage des Experten Pfister durch eine erhöhte Geschwindigkeit ausgeglichen wurden (KE-Protokoll S. 18; cl. 9, pag. 9.910.037), so bilden sie doch das äussere Abbild davon, dass die Maschi-

ne nicht mehr im Einklang mit der geometrischen Beziehung zur Landebahn war und deshalb nicht mehr vorausschauend und ruhig geführt werden konnte. Tatsächlich wurde sie denn auch durch eine Kurskorrektur vom fremden Flugzeug weg nach rechts zur Pistenmitte geführt. Diese Korrektur fiel aber derart stark aus, dass anschliessend eine Gegenkorrektur nach links erforderlich wurde. Dieses Gegenmanöver erfolgte nicht durch einen Schwenker der Flugzeugnase, sondern durch einen mittels Querlage erzeugten seitlichen Versatz über Grund nach links (cl. 5, pag. 7.3.081). Die Einlassung des Angeklagten B. in der Hauptverhandlung, es habe sich um kontrollierte Bewegungen gehandelt, ist in diesem Sinne zu relativieren: Die im Voraus nicht geplanten und im Mass nicht präzisen Flugbewegungen bei sehr geringer Flughöhe sowie das hohe Anfluggewicht des Flugzeuges (BfU-Bericht, cl. 9, pag. 9.450.026), ferner die frühere Entscheidung der Angeklagten, eine pflichtwidrige Aufgabenteilung beizubehalten (E. 2.4.4), welche der Kommandant erst in einer Höhe von 50 ft, also 15 m über dem Boden, aufzulösen gedachte (KE-Protokoll S. 9; pag. 9.910.028) und die nach Aussagen des Experten Eder eine deutliche Erschwernis in der Führung der Maschine für den Angeklagten B. bedeutete (KE-Protokoll S. 8; cl. 9, pag. 9.910.027), was dieser bestätigte (cl. 3, pag. 13.1.006 f.), all dies schuf nach dem unerwarteten Auftauchen der Boeing das signifikante Risiko, das eigene Flugzeug nicht mehr sicher auf der Piste aufsetzen und abbremsen zu können. In dieser Lage war es geboten, den weiteren Landeanflug sofort abubrechen und durchzustarten. Die Pflichtwidrigkeit beruht also nicht darauf, dass die vordefinierten Grenzwerte für einen stabilen Anflug überschritten wurden, sondern dass mit dem überraschenden Auftauchen der anderen Maschine die für einen solchen Landeanflug, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen, essentielle Planungs- und Aktionsfreiheit wegfiel und die hohe, unvorhergesehene Nervenanspannung – „Adrenalin pur“ nach den Worten des Angeklagten A. (cl. 3, pag. 13.2.007) – die gebotene vorausschauende und ruhige Führung des Flugzeuges im unmittelbar bevorstehenden heiklen Moment der Landung nicht mehr erlaubte. Beide Sachverständigen haben denn auch übereinstimmend erklärt, man hätte durchstarten müssen, als die fremde Maschine ein Ausweichmanöver provoziert habe, respektive als es eingeleitet worden sei (KE-Protokoll S. 24; cl. 9, pag. 9.910.043). Der Experte Eder gab zusätzlich zu verstehen, die erhöhte Querlage bilde einen „Indikator dafür, dass die Fluglage einen Abbruch geboten hätte“ (KE-Protokoll S. 5; cl. 9, pag. 9.910.021).

Mit dem Durchstart, einem standardisierten Manöver, hätte die Situation sofort vollständig entschärft werden können. Dazu war der Angeklagte B. als fliegender Pilot unmittelbar verpflichtet, während der Angeklagte A. als Kommandant verpflichtet war, den Durchstart zu befehlen. Freilich ist B. später effektiv durchgestartet und hat A. den Befehl dazu erteilt. Dies geschah aber erst in einem Moment, da die Maschine weiter bis unmittelbar vor Bodenkontakt abgesunken war

und dadurch sowie durch die bei diesem Absinken durchgeführten Manöver die Gefahr stark gestiegen war, dass das Flugzeug beim Aufsetzen beschädigt würde und/oder nicht völlig abgebremst werden könnte.

- 2.4.7** Zusammenfassend lassen sich demnach zwei pflichtwidrige Verkehrsverstöße der Angeklagten während des Landeanflugs festhalten: (1) die regelwidrige Aufgabenverteilung (Angeklagter B. als „pilot flying“) bei Unterschreiten der Entscheidungshöhe und (2) die Flugmanöver anstatt des sofortigen Durchstarts nach dem unerwarteten Auftauchen der Boeing.
- 2.5** Weiter ist zu prüfen, ob durch dieses pflichtwidrige Handeln Menschen an Leib oder Leben konkret gefährdet worden sind. Im konkreten Fall hat keine Person Schaden genommen, weshalb sich die Angeklagten nur strafbar gemacht haben, wenn eine ernst zu nehmende Wahrscheinlichkeit der Verletzung oder Tötung der Flugzeuginsassen bestand (E. 2.1.3). Dabei ist es eine Tatfrage, in welcher Situation sich die Maschine und damit ihre Passagiere sowie Besatzung befanden, während die massgebliche Intensität des Risikos eine vom Richter zu beurteilende Rechtsfrage darstellt.
- 2.5.1** Für die erste Phase, das heisst die nach Unterschreitung der Mindestanflughöhe regelwidrig beibehaltene Aufgabenteilung (E. 2.4.4), erklärte der Experte Eder in der Hauptverhandlung, es sei ungewiss, ob durch diese Regelverletzung eine konkrete Gefahr für die Flugzeuginsassen entstanden sei. Es habe sich aber zumindest ein gewisses Risiko und eine deutliche Erschwernis für die Weiterführung des Fluges ergeben, weil der Copilot auf die weitere Steuerung mental nicht vorbereitet gewesen sei (KE-Protokoll S. 8; cl. 9, pag. 9.910.027), was durch die Aussage des Angeklagten B. in der Einvernahme vor der Bundesanwaltschaft bestätigt wird (cl. 3, pag. 13.1.006 f.). Die Maschine befand sich laut Aufzeichnungen des FDR beim Erreichen der Entscheidungshöhe von 700 ft noch auf einem kontrollierten Landeweg und in ausreichender Distanz zum Boden (cl. 5, pag. 7.3.079–7.3.082). Zwar waren die Sichtverhältnisse durch eine Dunstschicht und Wolken eingeschränkt (KE-Protokoll S. 19; cl. 9, pag. 9.910.038), jedoch war die räumliche Orientierung aufgrund der Anflug- und Pistenbefeuerung in dieser Höhe gegeben. Anormale Steuerbewegungen sind ebenfalls nicht zu verzeichnen (cl. 5, pag. 7.3.079 ff.). Nach dem Gesagten hat die Tatsache, dass der Angeklagte B. und nicht der Angeklagte A. den Landeanflug unter die Mindesthöhe nach Sichtflugregeln fortführte, für sich alleine keine (konkrete) Gefährdung der Insassen nach sich gezogen.
- 2.5.2** Bezüglich des gewählten Anflugpfads zur Piste fehlt es jedenfalls bis auf eine relative Höhe von ca. 120 ft nicht nur an einem Regelverstoss (E.2.4.5), sondern auch an einer konkreten Gefahr für die Insassen, denn in dieser Flughöhe hätten

die Angeklagten noch problemlos einen Durchstart einleiten können. Die Daten des FDR zeigen nämlich, dass beim später vorgenommenen Durchstart die Maschine höchstens noch um ein paar ft sank, nachdem die Leistungshebel der Triebwerke verschoben worden waren (cl. 5, pag. 7.3.079-7.3.082). Es wäre daher auch bei einem auf 120 ft über Grund eingeleiteten Durchstart zu einem raschen Wiederanstieg gekommen, selbst wenn man berücksichtigt, dass die Flugzeugnase dort etwas weniger steil über die Waagerechte hinaus zeigte, als in jenem späteren Moment des effektiven Durchstarts (+3.5° gegenüber +4.4° [cl. 5, pag. 7.3.079, Spalte 3]). Auch wies das Flugzeug in dieser Phase Querlagen von weniger als 15° auf, welche nach Darstellung des Experten Eder die Manövrierfähigkeit nicht beeinträchtigten (KE-Protokoll S. 5; cl. 9, pag. 9.910.021).

Die Bundesanwaltschaft wirft den Angeklagten zusätzlich vor, die Insassen der eigenen und wartenden Boeing gefährdet zu haben, weil sie zu dieser Maschine auf Kollisionskurs geraten und ihr nahe gekommen seien (Anklageschrift S. 5; cl. 9, pag. 9.100.05). Zwar ist erstellt, dass die Angeklagten aufgrund des von ihnen gewählten Anflugpfades der Boeing mit einer abrupten Rechtskurve auswichen; ob hierdurch jedoch eine konkrete Gefahr der Flugzeuginsassen im Sinne von Art. 237 StGB eingetreten war, lässt sich nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellen, da sich aufgrund der Daten des FDR weder die genaue Bewegung, noch der exakte Flugweg des von den Angeklagten pilotierten Flugzeugs, noch dessen Relation zu Boeing rekonstruieren lassen.

- 2.5.3** Was die Manöver nach dem Auftauchen der wartenden Boeing betrifft, hatte sich ein tatbestandsmässiges Risiko nur dann aktualisiert, wenn das Flugzeug mit signifikant höherer Vertikalgeschwindigkeit als für das Fahrwerk ausgelegt zu Boden gekommen wäre und/oder in einer Lage, welche keine gleichmässige und vollständige Verzögerung des Flugkörpers bis zum Stillstand respektive zur Rollgeschwindigkeit auf der Piste erlaubt hätte.

Im gegebenen Fall sind keine Anzeichen dafür ersichtlich, dass sich die Maschine der Piste mit einer übermässigen Sinkgeschwindigkeit näherte. Der FDR zeichnet dieses Element nur in grösseren Abständen auf und gibt als letzten Wert rund 900 ft pro Minute auf einer Höhe von 100 ft oder rund 30 Meter über Grund an (cl. 5, pag. 7.3.079). Anschliessend blieben die Leistungshebel bis auf eine relative Höhe von 30 ft respektive rund 10 m konstant, und der Anstellwinkel der Maschine war, bis auf eine kurze Zwischenphase, stets leicht positiv. Daraus ist unschwer abzulesen, dass die Maschine sich mit etwa konstanter Sinkgeschwindigkeit von ca. einem halben Meter pro Sekunde dem Boden näherte. Ein anderes Bild zeigen die Bewegungen um die Längs- und Hochachsen sowie die Ausrichtung der Maschine im Verhältnis zur Pistenachse: zwar hat nach Feststel-

lung des Experten Eder im schriftlichen Gutachten (cl. 9, pag. 9.450.132) die Beschädigung der linken Flügelspitze – Folge der starken Querneigung in geringster Höhe – keine Gefährdung impliziert, da der Bodenkontakt auf der harten Piste und nicht im angrenzenden weichen Terrain stattfand. Auch der Experte Pfister verneinte eine Funktionsstörung durch diese Beschädigung (KE-Protokoll, S. 16; cl. 9, pag. 9.910.035), weshalb davon ausgegangen werden kann, dass aufgrund der Beschädigungen am Flugzeug keine strukturelle Gefahr für die Passagiere eintrat. Hiervon zu unterscheiden ist die Gefahr, die durch die Flugmanöver geschaffen wurde. Bei einem weiteren Absinken hätte das Hauptfahrwerk, welches die senkrechten Kräfte auffangen muss, einseitig aufgesetzt und wäre dadurch übermässig beansprucht worden, was zu einem heftigen Schlag auf den Rumpf hätte führen können. Ausserdem war der Flugkörper unter einer relativen Höhe von 70 ft (rund 23 m) nicht auf die Pistenachse ausgerichtet (cl. 5, pag. 7.3.081 und 7.3.082); auf dieser Höhe sind ebenfalls starke Ausschläge des Seitenruders aufgezeichnet. Die Maschine befand sich auch nicht auf Pistenmitte, sondern erheblich rechts davon (BfU-Bericht, cl. 9, pag. 9.450.22 und 9.450.042), was durch die Aussage des Angeklagten B. in der Hauptverhandlung bestätigt wurde (KE-Protokoll S. 22; cl. 9, pag. 9.910.041). Das Flugzeug war also nicht in einer Lage, die es erlaubte, es auf der Piste zu behalten und gleichmässig auf Rollgeschwindigkeit abzubremesen. Stellt man in Rechnung, dass eine über 60 Tonnen schwere Maschine mit einer erhöhten Geschwindigkeit – 152 Knoten (rund 290 km/h) statt der für die Landung vorgeschriebenen Sollgeschwindigkeit von 139 Knoten (KE-Protokoll S. 18; cl. 9, pag. 9.910.037; cl. 5, pag. 7.3.079 ff.) – auf den Boden gekommen wäre, so hätte es entschiedener Lenkmanöver bedurft, um sie auf der Piste zu behalten. Durch diese selbst, und erst recht bei ihrem Scheitern – dafür bestand wegen der Fluglage ein nicht geringes Risiko –, hätten sich naheliegenderweise starke Kräfte des Rumpfes bemächtigt. Das hätte erfahrungsgemäss im Innenraum heftige Fliehkräfte und Stösse hervorgerufen, die zwar nicht zwingend das Leben der Insassen in Gefahr gebracht, aber eine ernst zu nehmende Wahrscheinlichkeit geschaffen hätten, dass sich diese verletzen. Dies zu verhindern sind die Passagiere an festen Sitzen angegurtet – aber schon die allgemeine Lebenserfahrung aufgrund von Unfällen im Strassenverkehr zeigt, dass Hüftgurte die Körper nur ungenügend zurückhalten und ein Aufschlagen des Körpers, besonders des Kopfes, auf festen Teilen des Fahrzeuges nicht ausschliessen. Das Verletzungsrisiko ist umso grösser, solange sich ein Flugzeug mit Aufsetzgeschwindigkeit bewegt, denn die Möglichkeiten gegenzusteuern sind geringer, und wegen der im Quadrat höheren kinetischen Energie werden die dämpfenden Flugzeugelemente mehr beansprucht.

Hier ist es zu solchen naheliegenden Folgen nicht gekommen, weil die Angeklagten tatsächlich einen Durchstart einleiteten und einwandfrei zu Ende führten. Es war letztlich nur dem glücklichen Zufall zuzuschreiben, dass der Durchstart

auf einer in Flugzeugmitte gemessenen Höhe von gerade noch rund 2 m über Grund erfolgte, denn die Angeklagten hatten eine völlig falsche Einschätzung von Höhe, Position und Geschwindigkeit des Flugzeug: So gab der Angeklagte A. in seinem Rapport vom 23. Oktober 2005 (cl. 5, pag. 7.3.023) und vor dem BfU (cl. 5, pag. 7.3.188) zu Protokoll, er habe den Befehl zum Durchstart auf 80 ft erteilt. Er habe die (tatsächliche) Position des Flugzeugs nicht als so tief empfunden und nicht daran gedacht, es in diesem Zeitpunkt zu übernehmen. Der Angeklagte B. gab vor dem BfU die Höhe der Maschine beim Durchstart mit 40 ft an; ihm sei nicht bewusst gewesen, wie nahe die Piste tatsächlich war, Masse und Annäherungsgeschwindigkeit an den Boden hätten ihn überrascht (cl. 5, pag. 7.3.192). Für ein Aufsetzen war folglich eine hohe Wahrscheinlichkeit eingetreten, zumal aufgrund des nicht vorgesehenen „continue“-Befehls eine Kommunikationsunsicherheit im Cockpit entstanden war, die zu einer deutlichen Erschwernis für die Weiterführung des Fluges für den Copiloten führte (cl. 3, pag. 13.1.006 f.; KE-Protokoll S. 8; cl. 9, pag. 9.910.027). Bei einem Aufsetzen der Maschine wären die dargelegten ernstlichen Risiken für die Insassen eingetreten. Die tatbestandsmässige Gefahr hat sich damit verwirklicht.

- 2.5.4** Die Bundesanwaltschaft hält eine Gefährdung auch der Insassen der Boeing für gegeben und zwar nicht infolge Kollision mit der anfliegenden, von den Angeklagten pilotierten Maschine, sondern weil durch deren Bodenkontakt Teile abgerissen wurden, die auf der Piste liegen blieben und damit einen Gefahrenherd beim späteren Abflug der Boeing dargestellt hätten.

Der Zeuge G. war während der Landung des von den Angeklagten pilotierten Flugzeugs als Lotse des Flughafens eingesetzt. Er erklärte bei seiner Einvernahme durch die kosovarische Untersuchungsrichterin, dass das deutsche Flugzeug gestartet sei, nachdem die DC-9 mit dem Flügel die Piste touchiert hatte und die Angeklagten den Anflug abgebrochen hatten. Beim Start hätten von der Schweizer Maschine abgesplitterte Teile auf der Piste gelegen. Fotografische Aufnahmen zeigen diese auf der Fahrbahn (cl. 8, pag. 18.1.053a, Fotos Nr. 1–3); sie wurden zu den Akten genommen (cl. 4, pag. 18.1.053; cl. 8). Bei dieser Sachlage ist erstellt, dass die vom Flügel abgetrennten Teile auf der Piste lagen, wodurch der Flugverkehr beeinträchtigt wurde. Die Zeugen G. und H. äusserten die Vermutung, die deutsche Boeing sei durch die auf der Piste liegenden Wrackteile gefährdet gewesen (cl. 4, pag. 18.1.039 und 18.1.046 f.). Hätte die Leitstelle davon gewusst, wäre der Boeing die Starterlaubnis nicht erteilt worden (cl. 4, pag. 18.1.039).

Die Position der herumliegenden Teile auf der Piste sowie der Startweg der Boeing lassen sich nicht rekonstruieren, so dass nicht feststeht, ob überhaupt die Möglichkeit einer Berührung der Wrackteile und somit einer Beschädigung des

Flugzeugs bestand. Zudem äusserte sich der Sachverständige Pfister in der Hauptverhandlung (KE-Protokoll S. 14; cl. 9, pag. 9.910.033) dahingehend, dass ein Kontakt mit den herumliegenden Teilen keine konkrete Gefahr für die startende Boeing bedeutet hätte. Ein funktionaler Schaden, ausgehend von solchen Splitterteilen, sei gering. Das Flugfahrwerk bestehe aus mehreren Rädern, so dass sowohl Start als auch Landung selbst bei einer Beschädigung der Reifen in der Regel problemlos verliefen. Es komme immer wieder vor, dass Reifen während des Fluges oder bei Start- und Landemanövern platzten. Vielfach weise eine Anzeige im Cockpit auf einen Druckabfall im Reifen hin, so dass schlimmstenfalls der Start abgebrochen werden könne. Eine gewisse Bedeutung mass der Experte Pfister allenfalls Teilen zu, welche durch einen Reifenschaden abgelöst werden könnten. Diese gefährdeten aber die Flugsicherheit „in der Regel“ nicht. Er verneinte ausdrücklich Parallelen mit dem verheerenden Unfall einer Concorde auf dem Pariser Flughafen im Jahr 2000, bei dem 113 Menschen starben (KE-Protokoll S. 16; cl. 9, pag. 9.910.035). Ein hinreichend wahrscheinliches Verletzungsrisiko der Insassen der Boeing bestand demnach nicht.

2.6 Strafbarkeit setzt ferner natürliche und adäquate Kausalität zwischen dem pflichtwidrigen Verhalten und der Gefährdung voraus. Der natürliche Zusammenhang ist nach dem in E. 2.5.3 Gesagtem gegeben. Der adäquate Kausalzusammenhang ist ebenfalls zu bejahen: Beim Einleiten der Rechtskurve war die von den Angeklagten geführte Maschine in einer so grossen Nähe zu der wartenden Boeing, zur Wolkenbank und zur Piste, dass mit einem heftigen Aufsetzen und/oder mit einem stark beeinträchtigten Abbremsen zu rechnen war, wenn die Besatzung von einem sofortigen Durchstart absehen und es stattdessen zu einer Landung kommen würde – dies wegen der subjektiven Unmöglichkeit, sicher und von anderen Objekten unbeeinflusst zu fliegen und wegen der objektiven Unmöglichkeit, die Maschine so auf der Piste aufzusetzen, dass ein kontrolliertes Abbremsen möglich gewesen wäre. Die Folgen für die körperliche Integrität der Insassen bei nicht planmässig verlaufenden Landungen gehören zum Ausbildungs- und Erfahrungswissen der Piloten. Hier kam hinzu, dass die Angeklagten bereits eine Vielzahl von gemeinsamen Anflügen auf Pristina im „split approach“-Verfahren durchgeführt hatten und bestens mit den örtlichen Gegebenheiten sowie den Wetterbedingungen vertraut waren. Dass sie von der Flugleitstelle Pristina nicht über die vorschriftsmässig am Haltepunkt links der Piste wartende Boeing informiert wurden, vermag ebenfalls den Kausalverlauf nicht zu unterbrechen. Der Angeklagte B. räumte in der Hauptverhandlung ein, dass er damit hätte rechnen müssen, dass sich am Haltepunkt ein wartendes Flugzeug befindet (KE-Protokoll S. 22; cl. 9, pag. 9.90.041).

2.7 Schliesslich ist auch der Risikozusammenhang zu bejahen. Die Gefährdung von Leib und Leben der Passagiere und übrigen Besatzungsmitglieder ist die Aus-

wirkung des zu spät vollzogenen Durchstarts und vom Schutzzweck des Art. 237 StGB, welcher die Gefährdung von Leib und Leben von Menschen im öffentlichen Verkehr verhindern will, umfasst. Das von den Angeklagten gewählte „split approach“-Verfahren dient dazu, durch Orientierung auf Sicht und an den Instrumenten die Sicherheit des Flugzeugs und seiner Insassen zu gewähren. Der Endanflug und die ihn festlegenden Vorschriften dienen dazu, das Flugzeug mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln in eine für die Landung günstige Position zu bringen, das heisst lateral in die Verlängerung der Pistenachse – möglichst ohne seitliche Abweichungen – sowie vertikal auf den Anflugwinkel von idealerweise 3° Grad (Gutachten Eder S. 6; cl. 9, pag. 9.450.130).

2.7.1 Damit erfüllen beide Angeklagten den Tatbestand von Art. 237 Ziff. 2 StGB.

3. Strafzumessungserwägungen

3.1 Anwendbares Recht

3.1.1 Die Angeklagten haben die von ihnen begangene Störung des öffentlichen Verkehrs vor Inkrafttreten der Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches am 1. Januar 2007 begangen. Das aktuelle Recht ist nur dann anwendbar, wenn es im Vergleich zum bisherigen das mildere ist (Art. 2 Abs. 2 StGB). Dies entscheidet sich nicht aufgrund einer abstrakten Betrachtungsweise, sondern nach objektiven Massstäben in Bezug auf den konkret zu beurteilenden Fall (Grundsatz der konkreten Vergleichsmethode). Massgebend ist allein, welches die nach dem Gesetz gefundene, objektiv günstigere Rechtslage darstellt; subjektive Gesichtspunkte, welche Sanktion dem Täter persönlich als vorteilhafter erscheint, bleiben ausser Betracht (BGE 134 IV 82 E. 6.2.2 S. 88, mit Hinweisen). Entscheidend ist somit die konkret ermittelte Sanktion und der damit verbundene Eingriff in die persönliche Freiheit des Täters. Die Eingriffsintensität wird anhand eines Stufensystems ermittelt und ergibt sich zunächst aus der Qualität der Strafart (1), sodann aus den Strafvollzugsmodalitäten (2), anschliessend aus dem Strassmass (3) und letztlich aus der Berücksichtigung allfälliger Nebenstrafen (4). Die Freiheitsstrafe gilt immer als einschneidender als die Geldstrafe, unabhängig von den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen. Busse und Geldstrafe sind qualitativ gleichwertig, denn beide Sanktionen treffen den Täter im Rechtsgut Vermögen. Sie unterscheiden sich jedoch im System ihrer Bemessung (Geldsummensystem bei der Busse und Tagessatzsystem bei der Geldstrafe) sowie dadurch, dass nur die Geldstrafe, nicht aber die Busse, bedingt oder teilbedingt verhängt werden kann. Die Geldstrafe errechnet sich als Multiplikation von Zahl und Höhe der Tagessätze. Sie kann höchstens Fr. 1 080 000.– betragen (Art. 34 Abs. 1 und 2 StGB), während

früher der Höchstbetrag der Busse für Verbrechen und Vergehen im Regelfall Fr. 40 000.– betrug (Art. 48 Ziff. 1 aStGB). Im direkten Vergleich sind die konkret ermittelte Höhe des Geldbetrags und die Möglichkeit des bedingten Vollzugs für die Frage des milderen Rechts entscheidend (zum Ganzen BGE 134 IV 82 E. 7.1–7.2.4 S. 89–92).

- 3.1.2** Art. 237 StGB hat im Rahmen der Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches lediglich sprachliche Änderungen erhalten, der Strafraum der Norm wurde weder für vorsätzliches noch fahrlässiges Handeln verändert. Nach altem Recht war die Strafe gemäss Art. 237 Ziff. 2 StGB für fahrlässiges Handeln Gefängnis oder Busse. Die Gefängnisstrafe betrug mindestens 3 Tage und längstens 3 Jahre (Art. 36 aStGB). Seit dem 1. Januar 2007 ist die fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bedroht. Die Freiheitsstrafe beträgt in der Regel mindestens sechs Monate (Art. 40 Satz 1 StGB), die Geldstrafe höchstens 360 Tagesätze (Art. 34 Abs. 1 StGB).

Die Strafzumessung durch den Richter erfolgt sowohl nach altem Recht (Art. 63 aStGB) als auch nach neuem Recht (Art. 47 StGB) nach dem Verschulden des Täters. Die zu Art. 63 aStGB entwickelte Praxis kommt auch im Rahmen von Art. 47 StGB zur Anwendung (BGE 134 IV 17 E. 2.1).

Da sich gezeigt hat, dass das neue Strafrecht im unteren und mittleren Bereich für den Täter häufig das mildere darstellt, erscheint es angezeigt, die Strafe für die Angeklagten zunächst nach neuem Recht vorzunehmen und anschliessend mit einer auszufällenden Strafe nach altem Recht zu vergleichen.

3.2

- 3.2.1** Gesetzliche Strafschärfungsgründe liegen nicht vor, insbesondere findet Art. 237 Ziff. 1 Abs. 2 StGB nur bei vorsätzlicher Störung des öffentlichen Verkehrs Anwendung.

- 3.2.2** Gemäss Art. 48 lit. e StGB mildert das Gericht die Strafe, wenn das Strafbedürfnis in Anbetracht der seit der Tat verstrichenen Zeit deutlich vermindert ist und der Täter sich in dieser Zeit wohl verhalten hat. Verhältnismässig lange Zeit im Sinne dieser Vorschrift ist nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auf jeden Fall dann verstrichen, wenn zwei Drittel der Verjährungsfrist erreicht sind. Der Richter kann diese Zeitspanne unterschreiten, um Art und Schwere der Tat Rechnung zu tragen (BGE 132 IV 1 E. 6.2.1). Damit hat sich in Bezug auf den Milderungsgrund des Ablaufs verhältnismässig langer Zeit gemäss Art. 48 lit. e StGB im Vergleich zu Art. 64 Abs. 8 aStGB der Sache nach nichts

verändert (Urteil des Bundesgerichts 6B_521/2008 vom 26. November 2008, E. 6.4).

a) Für Störungen des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Art. 237 StGB beträgt die Verjährungsfrist nach neuem Recht sieben Jahre, was 84 Monaten entspricht (Art. 97 Abs. 1 lit. c i.V.m. 98 lit. a StGB). Im Zeitpunkt der Urteilsverkündung waren bereits 55 Monate und 2 ½ Wochen seit Begehung der Tathandlung verstrichen, das heisst, die nach neuerer Rechtsprechung erforderliche 2/3-Grenze von 56 Monaten noch nicht ganz erreicht. Es stellt sich die Frage, ob diese Grenze absolut zu verstehen ist. Dabei gilt es zu beachten, dass man sich unter früherem, bis September 2002 geltendem Recht an der sogenannten relativen Verjährungsfrist orientierte, welche 5 Jahre (60 Monate) dauerte (Art. 70 Abs. 4 aStGB). Milderung war dann möglich, wenn im Zeitpunkt der Urteilsausfällung 9/10 dieser Frist erreicht waren (BGE 92 IV 201 E. d). Nachdem der Gesetzgeber das System von relativer und absoluter Verjährung, welche maximal das Anderthalbfache der relativen betrug (Art. 72 Ziff. 2 Abs. 2 aStGB), zugunsten einer einzigen Verjährungsfrist aufgegeben hatte, die im Wesentlichen der alten absoluten entsprach, behielt die Praxis die bisherige relative Verjährungsfrist als Bezugspunkt bei und setzte diesen arithmetisch auf 2/3 der neuen Verjährungsfrist fest, ohne auch dies als starre Grenze zu verstehen (Urteil des Bundesgerichts 6P.39/2006 vom 30. August 2006, E. 9.1). Eine günstigere Betrachtung ist insbesondere angezeigt, um die altrechtliche Untergrenze von 9/10 weiter gelten zu lassen. Diese wäre im vorliegenden Fall bereits nach 54 Monaten überschritten worden. Demnach erscheint es angezeigt, bei Ablauf von mehr als 55 Monaten im vorliegenden Fall die zeitliche Voraussetzung der Milderung zu bejahen.

b) Die Angeklagten A. und B. haben sich beide nach der Tat nichts zur Schulden kommen lassen; ihre Strafregisterauszüge (Angeklagter A.: cl. 9, pag. 9.231.003; Angeklagter B.: cl. 9, pag. 9.232.003) weisen keine Einträge auf. Sie haben sich demnach wohl verhalten im Sinne von Art. 48 lit. e StGB, so dass die Voraussetzungen der gesetzlichen Strafmilderung vorliegend erfüllt sind. Es handelt sich um eine gesetzlich obligatorische Strafmilderung nach freiem Ermessen des Richters.

c) Mildert das Gericht die Strafe, so ist es nicht an die angedrohte Mindeststrafe gebunden. Es kann auf eine andere als die angedrohte Strafart erkennen, ist aber an das gesetzliche Höchst- und Mindestmass der Strafart gebunden (Art. 48a StGB). Der Richter kann das für den betreffenden Tatbestand vorgesehene Strafmindestmass bis auf die für die einzelnen Strafarten festgesetzten Minima gemäss Art. 35, 36 und 39 StGB herabsetzen sowie – ebenfalls unter Beachtung der gesetzlichen Grenzen – eine leichtere als die vorgeschriebene Strafart wählen (WIPRÄCHTIGER, Basler Kommentar, 2. Aufl., Art. 48a StGB N.1

mit Hinweisen). Vorliegend kommt somit neben Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren und Geldstrafe auch Busse in Betracht. Da vorliegend die gemäss Art. 48 lit. e StGB erforderliche Zeitspanne nur knapp erreicht ist, kommt nur eine geringe Reduktion in Frage, für welche das ordentliche Minimum der Geldstrafe genügend Spielraum gibt.

- 3.3** Das Gericht bemisst die Strafe nach dem Verschulden des Täters und berücksichtigt dessen Vorleben und persönliche Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf sein Leben (Art. 47 Abs. 1 StGB). Das Verschulden bestimmt sich nach der Schwere der Verletzung oder Gefährdung des betroffenen Rechtsguts, nach der Verwerflichkeit des Handelns, den Beweggründen und Zielen des Täters sowie danach, wie weit der Täter nach den inneren und äusseren Umständen in der Lage war, die Tat zu vermeiden (Art. 47 Abs. 2 StGB).
- 3.3.1** Das Tatverschulden der beiden Angeklagten ist erheblich. Zwar muss innerhalb des für vorsätzliches und fahrlässiges Handeln identischen Strafrahmens den Angeklagten zu Gute gehalten werden, dass sie nur die leichteste Schuldform verwirklichten, auch wenn ihnen bewusst war, dass sie durch ihre Flugweise gegen die für das gewählte Landeverfahren geltenden Vorschriften verstieszen; allerdings gilt eine Landung in Pristina allgemein als fliegerisch anspruchsvoll. Die während des Flugs herrschenden schlechten Wetter- und Sichtverhältnisse erschwerten die Landung zusätzlich. Diese Umstände werden jedoch dadurch aufgewogen, dass die Angeklagten über eine grosse Erfahrung mit gerade dem von ihnen gewählten Landeverfahren für den Flughafen Pristina verfügten und seit langem zusammen flogen. So flog der Angeklagte A. vor dem gegenständlichen Zwischenfall den Flughafen Pristina mehr als 100 mal an (cl. 3, pag. 13.2.006), der Angeklagte B. sogar mehr als 400 mal, wovon alleine 150 Flüge für die D. getätigt wurden (cl. 3, pag. 13.1.005). Der überwiegende Teil der Landungen wurde – wie im vorliegend zu beurteilenden Fall – als Nicht-Präzisionsanflug („non precision approach“) durchgeführt, häufig aus Richtung Süden (cl. 3, pag. 13.1.006 und 13.2.006). Im konkreten Fall haben die Angeklagten beim Landeanflug jedoch in grober Weise essentielle Regeln der Luftfahrt und verbindliche Vorschriften der D. für das gewählte Anflugverfahren missachtet und die Insassen der von ihnen geführten Maschine absolut unnötigerweise in eine unsichere Lage gebracht. Die gesamte Durchführung des Landeanflugs ist nach Einschätzung des Sachverständigen Eder als „eher sportlich“ und „wenig zweckmässig“ zu beurteilen (cl. 9, pag. 9.450.130). Den Angeklagten wäre es auch ohne Weiteres möglich gewesen, mit der Landung noch zuzuwarten: Zum einen verfügten sie über ausreichend Treibstoff, zum anderen wussten sie, dass sich die Wetterverhältnisse in Pristina im Laufe des Vormittags regelmässig deutlich und schnell verbessern und dass nach einer geringen Wartezeit eine gefahrlose Landung unter guten Sichtbedingungen möglich ist. Dies hat sich auch am

21. Oktober 2004 bewahrheitet, denn nach dem Durchstart konnte die Landung wenig später problemlos von Norden her durchgeführt werden. Hinzu kam, dass die von den Angeklagten verursachte Gefahr für die übrigen Besatzungsmitglieder und 165 Passagiere nicht abrupt entstanden ist, sondern sich im Laufe des Landeanflugs immer deutlicher herauskristallisierte und steigerte. Die Angeklagten hatten während des Landeanflugs lange Zeit die Möglichkeit und die individuelle Verpflichtung, einen Durchstart einzuleiten. Dass sie dies nicht taten, zeigt, dass sie die Maschine um jeden Preis auf Anhieb landen wollten. Hierbei wiegt das Verschulden des Angeklagten A. schwerer als das des Angeklagten B., denn er hat den Befehl gegeben, den Landeanflug fortzusetzen. Auch lag die Verantwortung, einen Durchstart einzuleiten oder zu befehlen, sobald die Voraussetzungen für eine sichere Landung nach Sichtreferenzen nicht mehr gegeben waren, in erster Linie beim Angeklagten A. als Kommandanten. In dieser Funktion hatte er eine gesteigerte Sorgfaltspflicht gegenüber den Passagieren und den übrigen Besatzungsmitgliedern. Er übte die Befehlsgewalt aus und hatte die letzte Entscheidungskompetenz (Art. 6–8 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges [SR 748.225.1]). Auch seiner Vorbildfunktion als Flottenchef MD 83 der D. ist er nicht gerecht worden. Dies lässt aber nicht die Möglichkeit und Pflicht des Angeklagten B. entfallen, eigenverantwortlich einen Durchstart einzuleiten: Sie ergibt sich aus seiner Funktion als fliegender Pilot (Ziff. 8.3.2.38 und 8.3.2.41 OM-A). Für die Sicherheitsbelange hatte er eine erhöhte Sensibilität wahrzunehmen, denn er musste als Flugsicherheitsverantwortlicher der D. für die Beachtung der Sicherheitsvorschriften besondere Sorge tragen (cl. 3, pag. 13.1.004). Letztlich trifft ihn ein Verschulden von etwas geringerem Ausmass als den Angeklagten A.

- 3.3.2** Der 33-jährige Angeklagte A. ist schweizerischer Staatsangehöriger und in Chur aufgewachsen. Er hat einen drei Jahre älteren Bruder. Seit frühester Kindheit ist der Angeklagte sehr sportbegeistert und hat lange Zeit semi-professionell Skirennsport betrieben. Im Alter von 12 Jahren verlor er plötzlich und unerwartet seinen Vater, zu dem er ein inniges Verhältnis hatte. Er schloss seine Schulausbildung mit der Matura (Typus E) ab. Nach dem Militärdienst entschied sich der Angeklagte A. für eine Karriere in der Zivilluftfahrt und erwarb mehrere seiner Fluglizenzen in den USA. Er arbeitete anschliessend für die Fluggesellschaften I., die J. und bis zum 30. April 2005 für die D., bei der er aufgrund des Flugzwischenfalls vom 21. Oktober 2004 ausscheiden musste; vom 1. Januar 2004 bis zu seinem Weggang war er dort zusätzlich als Flottenchef MD 83 tätig. Nach seinem Ausscheiden bei der D. arbeitete der Angeklagte A. zunächst rund ein Jahr im Fuhrunternehmen seines Bruders, bevor er im Februar 2006 eine Stelle als Kapitän MD/80 und MD/90 bei der K. antrat. Ab November 2006 arbeitete er für rund zwei Jahre als Kommandant MD/90 für das Unternehmen L. in Basel, wo er ein Netto-Einkommen von rund Fr. 8 000.– im Monat verdiente (cl. 1,

pag. 3.1.004 f.). Seit dem 1. Dezember 2008 ist der Angeklagte A. als Vollzeitpilot für eine private Fluggesellschaft tätig. Sein monatliches Nettoeinkommen beträgt momentan ca. Fr. 9 500.– (EV-Protokoll S. 2; cl. 9, pag. 9.910.015). Der Angeklagte A. ist nicht vorbestraft (cl. 9, pag. 9.231.003). Er hat sich von Anfang an dem Strafverfahren gestellt und den ihm zur Last gelegten Sachverhalt im Wesentlichen eingeräumt, jedoch eine strafrechtliche Verantwortung stets bestritten.

Das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Angeklagten A. wirken sich weder positiv noch negativ auf die Strafzumessung aus. Mit Bezug auf die Täterkomponente ist jedoch strafmindernd zu berücksichtigen, dass der Vorfall den Angeklagten A. getroffen hat: Seine beruflichen Ehre als Pilot wurde tangiert, er verlor seinen Arbeitsplatz und hatte Nachteile bei der Fortsetzung seiner beruflichen Karriere. Die vorstehenden Faktoren wirken sich nicht unerheblich auf die Strafempfindlichkeit des Angeklagten aus. In seinem Schlusswort während der Hauptverhandlung brachte er nochmals glaubhaft sein ernsthaftes Bedauern über den Zwischenfall zum Ausdruck. Insgesamt haben die Täterkomponenten leicht strafmindernden Einfluss.

- 3.3.3** Der Angeklagte B. ist 39 Jahre alt und schweizerischer Staatsbürger. Er ist zunächst im Kanton Zürich und ab seinem elften Lebensjahr im Kanton Schaffhausen aufgewachsen. Er hat eine ältere Schwester. Nach Abschluss der Realschule hat er erfolgreich eine Lehre als Werkzeugmacher absolviert. Diesen Beruf übte er bis Ende 1992 in seiner Lehrfirma aus und absolvierte anschliessend die Rekruten- und Unteroffiziersschule. Von 1992-1996 studierte der Angeklagte B. Maschinenbau am Technikum Winterthur; das Studium schloss er mit dem Ingenieurs-Diplom ab. Anschliessend arbeitete er ein Jahr als Vermessungsingenieur. Seit 1996 fliegt er aktiv. Ein Jahr später gelangte er zur Flugschule M. Seine Berufspilotenausbildung bei der J. schloss er 1998 erfolgreich ab. Daneben flog er noch für die I. und die D., bei der er seit dem 1. September 2003 zusätzlich als Flugsicherheitsverantwortlicher tätig war (zum Ganzen cl. 1, pag. 3.2.004). Aufgrund des Zwischenfalls vom 21. Oktober 2004 kündigte der Angeklagte Mitte Januar 2005 sein Anstellungsverhältnis bei der D. Nach seinem Ausscheiden beim Unternehmen legte er eine Flugpause ein, um zum 15. Februar 2005 bei der K. wieder als Copilot zu beginnen (cl. 3, pag. 13.1.004 f.). Dort verdiente er zunächst € 4 600.– brutto im Monat, wobei er seine Sozialversicherungsbeiträge in der Schweiz leistete. Für die Fahrten zur Arbeit musste er selbst aufkommen. 2007 wurde er zum Kommandanten und Flight Safety Manager befördert und verfügte über ein Bruttoeinkommen von rund € 7 800.– im Monat. Ende Januar 2008 meldete die K. Konkurs an. Seitdem ist der Angeklagte B. arbeitssuchend. Er ist seit 1995 verheiratet und hat zwei Kinder. Seine Frau arbeitet als Lehrerin; ihr Arbeitspensum beträgt 60% und ihr Bruttojahresein-

kommen beläuft sich auf Fr. 56 550.– (13 Monatsgehälter zu Fr. 4 350.–). Die Eheleute B. haben Fr. 65 000.– ausstehende Schulden für Aus- und Weiterbildungen (EV-Protokoll S. 4 f.; cl. 9, pag. 9.910.017). Der Angeklagte B. ist nicht vorbestraft. Im Vorverfahren hat er umfassend von seinem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch gemacht, äusserte sich aber in der Hauptverhandlung zur Sache.

Das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse des Angeklagten B. geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Strafmindernd ist zu berücksichtigen, dass der Vorfall den Angeklagten B. schwer beschäftigt hat: Um den Zwischenfall zu verarbeiten und mit sich ins Reine zukommen, ist er aufgrund seiner Verantwortung freiwillig bei der D. ausgeschieden und legte anschliessend eine Flugpause ein. Die negativen Folgen für seine berufliche Karriere und die damit einhergehende erhöhte Strafempfindlichkeit wirken sich ebenfalls strafmindernd aus. Zusammenfassend sind die Täterkomponenten leicht strafmindernd zu berücksichtigen.

- 3.4** Im Rahmen der Strafzumessung sind ebenfalls die Verfahrensdauer und deren Wirkung auf die Angeklagten zu berücksichtigen. Das in Art. 29 BV, Art. 6 Abs. 1 EMRK und Art. 14 Ziff. 3 lit. c UNO-Pakt II festgeschriebene Beschleunigungsgebot verpflichtet die Behörden, das Strafverfahren zügig voranzutreiben, um den Beschuldigten nicht unnötig über die gegen ihn erhobenen Vorwürfe im Unklaren zu lassen. Dies gilt für die Dauer des gesamten Strafverfahrens. Die Beurteilung der Verfahrensdauer entzieht sich starren Regeln. Welche Zeitspanne angemessen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, die in ihrer Gesamtheit zu würdigen sind. Dabei sind insbesondere die Komplexität des Falles, das Verhalten des Beschuldigten, die Behandlung des Falles durch die Behörden und dessen Bedeutung für den Beschuldigten zu berücksichtigen (BGE 130 IV 54 E. 3.3.3; Urteil des Bundesgerichts 6S.335/2004 vom 23. März 2005, E. 6.4). Während die absolute Verfahrensdauer im Rahmen von Art. 48 lit. e StGB Berücksichtigung findet, wird Verfahrenverzögerungen, die aus einem vorübergehenden Verfahrensstillstand oder mangelnder Verfahrenintensität resultieren, eigenständig Rechnung getragen. Es kann auch eine Häufung einzelner Verfahrensabschnitte, deren jeweilige Dauer isoliert betrachtet noch angemessen ist, insgesamt als unangemessen erscheinen (Urteil des Bundesgerichts 6S.98/2003 vom 22. April 2004, E. 2.3 mit Hinweisen). Der zu beurteilende Zeitraum beginnt mit der Einleitung der Strafuntersuchung gegen den Betroffenen. In der Regel ist dies der Tag der Mitteilung an den Angeschuldigten. Verfahrensverzögerungen oder eine überlange Verfahrensdauer können nicht mehr geheilt werden und führen deshalb nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung in der Regel zu einer Strafreduktion, gegebenenfalls zu einem Verzicht auf Bestrafung oder sogar zu einer Verfahrenseinstellung (BGE 130 IV 54 E. 3.3.1).

- 3.4.1** Der Zwischenfall vom 21. Oktober 2004 wurde umgehend vom BfU untersucht. Nach Auswertung des Untersuchungsberichts überwies das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Verfahren wegen Verdachts des Verstosses gegen Art. 237 StGB mit Schreiben vom 26. August 2005 an die Bundesanwaltschaft, verbunden mit der Bitte, die Widerhandlungen gegen 91 LFG aufgrund des Sachzusammenhangs mitzubeurteilen. Die Angeklagten wurden gleichentags mit Kopie über die ihnen zur Last gelegten Widerhandlungen orientiert. Nach Abschluss des gerichtspolizeilichen Ermittlungsverfahrens eröffnete das Untersuchungsrichteramt am 22. Dezember 2006 (cl. 1, pag. 1.4.004 f.) auf Antrag der Bundesanwaltschaft die Voruntersuchung. Der Schlussbericht des Untersuchungsrichters datiert vom 27. Oktober 2008 (cl. 4, pag. 24.1.001 ff.). Am 22. Dezember 2008 erhob die Bundesanwaltschaft Anklage beim Bundesstrafgericht. Mit Beweisverfügung vom 24. Februar 2009 gab der Einzelrichter mehrere Gutachten in Auftrag und führte weitere Beweiserhebungen durch. Die Hauptverhandlung fand am 27. und 28. Mai sowie am 8. Juni 2009 statt; am letzten Verhandlungstag wurde den Angeklagten das Urteil eröffnet und durch den Einzelrichter mündlich begründet. Das Verfahren dauerte somit von der ersten Orientierung der Angeklagten über die ihnen zur Last gelegten Widerhandlungen bis zur Mitteilung des schriftlichen begründeten Urteils 3 Jahre und 11 ½ Monate.
- 3.4.2** Deutlich zuviel Zeit verstrich zwischen Eröffnung und Abschluss der Voruntersuchung. Zwar ist zu berücksichtigen, dass die Einvernahme der Angeklagten mehrmals verschoben werden musste, jedoch lässt sich den Verfahrensakten entnehmen, dass das „Verfahren wegen anderer Priorität [vom Untersuchungsrichteramt] bis mindestens Ende August/September [2007] zurückgestellt werden musste“ (cl. 4, pag. 16.0.001). Die erste untersuchungsrichterliche Tätigkeit ab Einleitung der Voruntersuchung am 22. Dezember 2006 war die Anfertigung einer Aktennotiz mit Datum vom 21. November 2007 (cl. 4, pag. 16.0.011 und 24.1.004 f.). Auch wenn von den Behörden nicht verlangt werden kann, dass sie sich ständig einem einzigen Fall widmen, ist es mit dem Beschleunigungsgebot unvereinbar, wenn ein Organ der Strafrechtspflege den Fall während 11 Monaten nicht an die Hand nimmt. Dies insbesondere, da die Bundesanwaltschaft im vorliegenden Fall vor Eröffnung der Voruntersuchung in erheblichem Umfang Vorabklärungen getroffen, Zeugen vernommen und sämtliche Ermittlungstätigkeiten im Rahmen der internationalen Rechtshilfe mit dem Kosovo durchgeführt hatte. Das Verfahren wurde vorliegend während mindestens 9 Monate ungenügend vorangetrieben.
- 3.4.3** Die Verletzung des prozessualen Beschleunigungsgebots ist im Rahmen von Art. 47 StGB strafmindernd zu berücksichtigen. Ist sie neben den Voraussetzungen von Art. 48 lit. e StGB erfüllt, so ist bei der Strafzumessung beiden Reduktionsgründen Rechnung zu tragen (Urteile des Bundesgerichts 6S.98/2003 vom

20. April 2004, E. 2.3; 6B_14/2007 vom 17. April 2007, E. 6.8). Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Zeitablauf gleichsam nach beiden Bestimmungen im Sinne einer Addition kumuliert wird. Die Länge der Verfahrensverzögerung ist in ihrer Intensität qualitativ zu würdigen. Vorliegend ist die Verfahrensverzögerung von 9 Monaten in nicht unerheblichem Mass strafmindernd zu berücksichtigen. Ein Verzicht auf Bestrafung oder eine Verfahrenseinstellung sind aufgrund des Gewichts der Tat sowie der Dauer der Verfahrensverzögerung nicht angebracht.

4. Das Ergebnis der vorstehenden Erwägungen zur Sanktionsbestimmung ist ein erhebliches, beim Angeklagten A. leicht überwiegendes Tatverschulden und eine je geringfügige Strafreduktion in Hinsicht auf die Täterkomponenten und die Gesamtdauer des Verfahrens sowie eine etwas stärker ins Gewicht fallende Reduktion wegen zeitweiligen Verfahrensstillstandes. In ihrer Gesamtheit lassen es diese Faktoren nicht als angezeigt erscheinen, auf eine Freiheitsstrafe von sechs Monaten oder mehr zu erkennen, andererseits auch nicht auf eine blosse Busse. Infolgedessen ist eine Geldstrafe angezeigt. In dieser Weise ist das neue Recht den Angeklagten günstiger als das frühere, denn unter diesem hätte eine Gefängnisstrafe ausgesprochen werden müssen; das neue Recht bildet daher die Urteilsgrundlage (vgl. E. 3.1.1–3.1.2).

5. Die Geldstrafe beträgt höchstens 360 Tagessätze bei einem gesetzlichen Maximum von Fr. 3 000 pro Tagessatz (Art. 34 Abs. 1 und 2 StGB). Die Anzahl bestimmt das Gericht nach dem Verschulden, die Höhe des Tagessatzes an Hand der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters nach dem sogenannten Nettoeinkommensprinzip. Ausgangspunkt für die Bemessung bildet das Einkommen, das dem Täter durchschnittlich an einem Tag zufließt, ganz gleich, aus welcher Quelle die Einkünfte stammen. Massgebend ist somit dessen tatsächliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Was vom Täter gesetzlich geschuldet ist oder diesem wirtschaftlich nicht zufließt, ist abzuziehen, so namentlich die laufenden Steuern, die Beiträge an die obligatorische Kranken- und Unfallversicherung, sowie die notwendigen Berufsauslagen bzw. bei Selbständigerwerbenden die branchenüblichen Geschäftsunkosten. Weitergehende Abzüge sind nicht möglich; so können namentlich weder der monatliche Mitzins noch gewöhnliche Schulden bei der Berechnung der Tagessatzhöhe berücksichtigt werden (zum Ganzen BGE 134 IV 60 E. 6.1–6.4 mit Hinweisen).

- 5.1 Das für die Anzahl der Tagessätze wesentliche Verschulden wurde bereits erörtert (E. 3.3). Auf der zur Verfügung stehenden Strafskala von 1 bis 360 Tagessätzen ist die Schwere der Tat im mittleren Bereich anzusiedeln. Der Einzelrichter zieht jedoch in Erwägung, dass er sich mit dem auszusprechenden Strafmass

auch im Rahmen dessen halten muss, was für vergleichbare Taten verhängt worden ist. Die Rechtsprechung zu Art. 237 StGB bezog sich traditionellerweise auf den Strassenverkehr (BGE 106 IV 121 E. 3c). Bei der zur Gefährdung des öffentlichen Verkehrs auf dem Wasser und in der Luft sowie zur Störung des Eisenbahnverkehrs (Art. 238 StGB) ergangenen neueren Rechtsprechung traten regelmässig tateinheitlich neben das jeweilige abstrakte Gefährdungsdelikt die Erfolgsdelikte der fahrlässigen Tötung (Art. 117 StGB) und/oder der fahrlässigen (schweren) Körperverletzung (Art. 125 StGB). Deren Strafraumen ist identisch mit dem des Art. 237 StGB, wodurch der Gesetzgeber zum Ausdruck bringt, dass er den Erfolg der konkreten Verkehrsgefährdung als ebenso strafwürdig erachtet wie fahrlässig begangene Körperverletzungen und fahrlässige Tötungen. Trotz des identischen Strafraumens werden im Rahmen von Art. 237 StGB in aller Regel geringe Strafen verhängt (vgl. Nachweise bei Schwaibold, a.a.O., Art. 237 StGB N. 30). Indessen hat neuerdings in den unteren Instanzen eine Sensibilisierung im Umgang mit Taten nach Art. 237 und 238 StGB stattgefunden, was des Öfteren zur Verhängung bedingter Freiheitsstrafen geführt hat; allerdings wurden sie nicht selten im Berufungsverfahren auf relativ milde pekuniäre Sanktionen oder auf Freiheitsstrafen deutlich unter 6 Monaten reduziert (vgl. die Sachverhalte in BGE 126 IV 13; 134 IV 255 sowie in den Urteilen des Bundesgerichts 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003, 6S.448/2005 vom 5. April 2006 und 6P.40/2006 vom 30. August 2006;).

Diese Gesichtspunkte lassen eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen für den Angeklagten A. und von 65 Tagessätzen für den Angeklagten B. als angemessen erscheinen.

- 5.2** Die Höhe der Tagessatzanzahl wird aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnisse der Angeklagten bestimmt (Art. 34 Abs. 1 StGB). Dazu hat der Staatsanwalt Antrag zu stellen (Ar. 167 Ab. 1 BStP), was auch nach richterlicher Einladung nicht geschehen ist.
- 5.2.1** Die Höhe des Tagessatzes für den Angeklagten A. wird aufgrund des ihm zur Verfügung stehenden Nettoeinkommens berechnet. Er erzielt bei seiner aktuellen Anstellung als Vollzeitpilot für ein privates Unternehmen einen Nettoverdienst von Fr. 9 500.– im Monat, das heisst ein Jahreseinkommen von Fr. 114 000.–. Die Vermögenswerte der Eheleute betragen 2006 rund Fr. 34 700.– und 2007 Fr. 42 000.–; daraus dürften Zinsen von Fr. 100.– anfallen. In Abzug zu bringen sind rund Fr. 8 000.– Berufsauslagen im Jahr (EV-Protokoll S. 2 f.; cl. 9, pag. 9.9110.015 f.). Die Krankenkassenprämien für die ganze Familie fallen jährlich mit Fr. 8 000.– ins Gewicht, wobei lediglich der auf den Angeklagten entfallende Teil von geschätzten Fr. 3 600.– jährlich in Abzug gebracht werden kann. Seine Ehefrau kümmert sich hauptsächlich um die Betreuung der 14 Mo-

nate alten Tochter und arbeitet nur auf Abruf (EV-Protokoll, S. 2; cl. 9, pag. 9.910.015). Sie verfügt gemäss Steuererklärung über ein Jahreseinkommen von rund Fr. 26 000.– (cl. 9, pag. 9.271.014) und ist somit auf finanzielle Unterstützung durch den Angeklagten angewiesen. Die Aufwendungen des Angeklagten A. für den Familienunterhalt können unter Berücksichtigung des Einkommens der Ehefrau mit 1/3 der Nettoeinkünfte festgesetzt werden. Die Steuerbelastung bezifferte der Angeklagte mit jährlich Fr. 8 000.– (EV-Protokoll, S. 3; cl. 9, pag. 9.910.016). Der monatliche Mietzins von Fr. 2 600.– kann nicht in Abzug gebracht werden. Die vorstehenden Einkommensverhältnisse basieren auf den Akten sowie den glaubhaften Aussagen des Angeklagten A. Unter Berücksichtigung der teils ausgewiesenen, teils nur der Schätzung zugänglichen Einkommensfaktoren, stehen dem Angeklagten A. demnach täglich Fr. 175.– zur Verfügung; auf diesen Betrag wird die Tagessatzhöhe festgesetzt.

- 5.2.2** Der Angeklagte B. hat nicht infolge mangelnder Leistung, sondern des Konkurses der K. anfangs dieses Jahres seine Stelle als Pilot verloren (E. 3.3.3). Es ist daher zu erwarten, dass er einen gleichen, wenn nicht sogar besseren Arbeitsvertrag antreten wird. Wie sich der Angeklagte in der Hauptverhandlung äusserte, steht ein Stellenantritt offensichtlich kurz bevor (EV-Protokoll S. 4; cl. 9, pag. 9.910.017). Seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist folglich nach den an der letzten Stelle erreichten Zahlen zu bestimmen. Er verdiente ab 2007 rund € 7 800.– brutto im Monat. Von diesem Betrag wurden ihm monatlich ca. € 1 600.– an Sozialbeiträgen abgezogen, was einem Nettoarbeitseinkommen von Fr. 115 000.– ($[7\ 800 - 1\ 600] \times 12 \times 1.55$) entspricht (EV-Protokoll, S. 4 f.; cl. 9, pag. 9.910.017 f.). Seine weiteren Berufsauslagen können mit Fr. 15 000.– pro Jahr festgesetzt werden. Er bezifferte die monatlichen Kosten für Kinderbetreuung mit Fr. 1 500.–. Unter Berücksichtigung, dass seine Ehefrau ein Bruttomonatseinkommen von Fr. 4 350.– erzielt, was in etwa 50% des Nettoeinkommens des Angeklagten B. entspricht (EV-Protokoll S. 5; cl. 9, pag. 9.910.018), kann sein Beitrag zur Kinderbetreuung mit jährlich Fr. 15 000.– festgesetzt werden. Die Krankenkassenkosten belaufen sich jährlich auf rund Fr. 7 500.– für die ganze Familie (cl. 9, pag. 9.272.102). Der nach dem gleichen Verhältnis der Einkommen zu berücksichtigende Anteil des Angeklagten B. beträgt Fr. 5 000.–. Die Ehefrau des Angeklagten B. ist wegen ihres Eigenverdienstes nicht unterstützungsbedürftig. Die jährliche Steuerlast der Familie B. beträgt Fr. 12 000.–, wobei der auf den Angeklagten B. entfallende Anteil nach den Einkommensproportionen auf Fr. 8 000.– geschätzt werden kann. Aufgrund der durch den Angeklagten B. glaubhaft dargelegten Einkommensverhältnisse sowie der teils ausgewiesenen und teils nur der Schätzung zugänglichen Einkommensfaktoren ergibt sich ein Tagessatz von Fr. 200.–.

- 5.3** Das Gesetz erlaubt, den Vollzug der Geldstrafe bedingt (Art. 42 StGB) oder teilbedingt (Art. 43 StGB) auszusprechen. Bei Geldstrafe ist der bedingte Vollzug der Regelfall (BGE 134 IV 60 E. 6.5.1 S. 72).

Vorliegend bestehen keine Anhaltspunkte für eine negative Bewährungsaussicht der beiden Angeklagten. Sie sind bis jetzt strafrechtlich nicht in Erscheinung getreten. Das deliktische Verhalten stellt in ihrer bisherigen Lebensführung eine einmalige Verfehlung dar. Darüber hinaus waren die durch das Fehlverhalten ausgelösten Konsequenzen (Strafverfahren, Verlust des Arbeitsplatzes, Karriere-rückschlag) einschneidend und haben deutliche Spuren bei den Angeklagten hinterlassen. Es kann davon ausgegangen werden, dass das gegenwärtige Strafverfahren beiden Angeklagten eine nachhaltige Lehre ist und sie sich in Zukunft wohl verhalten werden. Es ist ihnen daher der bedingte Strafvollzug zu gewähren. Von der Möglichkeit, die bedingte Geldstrafe gemäss Art. 42 Abs. 4 StGB mit einer unbedingten Geldstrafe oder einer Busse nach Art. 106 StGB zu verbinden, wird im vorliegenden Fall abgesehen, waren den Angeklagten die erwähnten Tatfolgen doch Warnung genug.

Schiebt das Gericht den Vollzug einer Strafe ganz oder teilweise auf, so bestimmt es dem Angeklagten in Anwendung von Art. 44 Abs. 1 StGB eine Probezeit von zwei bis fünf Jahren. Die Bemessung der Probezeit richtet sich nach der Rückfallgefahr des Verurteilten (BGE 95 IV 121 E. 1). Da bei den Angeklagten aufgrund ihrer bisherigen Lebensführung, ihrer aktuellen familiären und beruflichen Situation sowie der Wirkung des gegenwärtigen Strafverfahrens keine Rückfallgefahr ersichtlich ist, kann die Probezeit auf das gesetzliche Minimum von zwei Jahren beschränkt werden.

6. Kosten

- 6.1** Dem Verurteilten werden in der Regel die Kosten des Strafverfahrens einschliesslich derjenigen des Ermittlungsverfahrens, der Voruntersuchung sowie der Anklageerhebung und -vertretung auferlegt. Das Gericht bestimmt, ob und inwieweit mehrere Verurteilte solidarisch haften. Die Verfahrenskosten bestehen aus Gebühren und Auslagen, die im Zusammenhang mit der Anklageerhebung und -vertretung entstehen (Art. 172 Abs. 1, 2; Art. 245 Abs. 1 BStP). Der Umfang des vom Angeklagten zu leistenden Ersatzes für die der Bundesanwaltschaft, der Bundeskriminalpolizei und dem Untersuchungsrichteramt entstandenen Verfahrenskosten (Gebühren und Auslagen) bestimmt sich nach der Verordnung vom 22. Oktober 2003 über die Kosten der Bundesstrafrechtspflege (SR 312.025). Bei der Kostenfestsetzung sind die Bedeutung des Falles, die be-

troffenen finanziellen Interessen sowie der Zeit- und Arbeitsaufwand zu berücksichtigen (Abs. 3 dieser Verordnung).

- 6.1.1** Art. 4 der Verordnung legt den Gebührenrahmen für die einzelnen Verfahrensschritte fest. Dieser beträgt gemäss lit. b für die Ermittlungen der gerichtlichen Polizei Fr. 500.– bis Fr. 50 000.– und für die Anklageschrift und -vertretung Fr. 2 000.– bis Fr. 20 000.–. Die von der Bundesanwaltschaft beantragte Gebühr für die polizeilichen Ermittlungen in Höhe von Fr. 7 000.– bewegt sich innerhalb des Gebührenrahmens. Sie ist angemessen, insbesondere da die Bundesanwaltschaft und die Bundespolizei in erheblichem Umfang Vorabklärungen (namentlich mit dem BfU) getroffen, Zeugen vernommen und sämtliche Ermittlungstätigkeiten im Rahmen der internationalen Rechtshilfe mit dem Kosovo durchgeführt haben. Die von der Bundesanwaltschaft beantragte Entschädigung für die Anklageschrift und Anklagevertretung von Fr. 1 000.– liegt unterhalb des gesetzlich vorgesehenen Minimums vom Fr. 2 000.– (Art. 4 lit. e der zitierten Verordnung). Der Einzelrichter sieht vorliegend keinen Grund, den vorgeschriebenen Gebührenrahmen zu unterschreiten. Die Bundesanwaltschaft hat während drei Tagen an der Hauptverhandlung am Sitz des Gerichtes teilgenommen und ein mehr als 50 Seiten umfassendes Plädoyer in einer sachlich komplexen Angelegenheit gehalten. Die Gebühr für die Anklageschrift und Anklagevertretung wird demnach auf das Minimum von Fr 2 000.– festgesetzt.

Die vom Untersuchungsrichteramt für die Voruntersuchung geltend gemachte Gebühr von Fr. 3 000.– stellt das gesetzlich vorgeschriebene Minimum gemäss Art. 4 lit. c der zitierten Verordnung dar. Dies erscheint vorliegend unangemessen, da sich die Voruntersuchung auf jeweils eine Einvernahmen der Angeklagten und den – durch den Bericht des BfU weitgehend vorgezeichneten – Schlussbericht beschränkte. Die Gebühr für die Voruntersuchung wird deshalb mit Fr. 2 000.– bemessen. Die Grundlage für eine solche Unterschreitung liegt nicht in der genannten Verordnung, welche auf der gesetzlichen Abgrenzung der Aufgaben der Bundesanwaltschaft und des Untersuchungsrichters (Art. 101, 104, 108 und 113 BStP) beruht, aber nicht der zwischen diesen Instanzen tatsächlich praktizierten Aufgabenteilung Rechnung trägt. Massgeblich ist vielmehr das Verhältnismässigkeitsprinzip für staatliche Eingriffe nach Art. 5 Abs. 2 BV.

- 6.1.2** Die Auslagen der Strafverfolgungsbehörden werden entsprechend den dem Bund verrechneten oder von ihm bezahlten Beträgen festgelegt (Art. 5 der zitierten Verordnung).

a) Die von der Bundesanwaltschaft geltend gemachten Auslagen für Reisekosten von Fr. 2 099.50.– (cl. 4, pag. 20.001–20.006) beinhalten auch den Hin- und Rückflug eines Funktionärs der Bundeskriminalpolizei nach Pristina zur dort

durchgeführten Zeugenvernehmung. Es war nicht erforderlich, dass neben einem Vertreter der Bundesanwaltschaft auch ein Vertreter der Bundeskriminalpolizei während der Zeugenvernehmungen durch die kosovarische Untersuchungsrichterin zugegen war. Die Zeugeneinvernahmen wurden protokolliert und anschliessend übersetzt. Sie befinden sich bei den Akten (cl. 4, pag. 18.1.029–18.1.032; 18.1.037–18.1.040; 18.1.045–18.1.048). Soweit für des gerichtspolizeiliche Ermittlungsverfahren erforderlich, hätte die BKP die Protokolle in den Akten einsehen können. Die Flugkosten von Fr. 2 099.50 sind demnach zu halbieren. In ihrer Spesenrechnung macht die Bundesanwaltschaft daneben Übersetzungskosten von insgesamt Fr. 440.– und von Fr. 48.– für zwei Mittagessen der Übersetzerin geltend. Die Zeugenaussagen wurden nicht in der Verhandlungssprache, sondern in Albanisch gemacht. Sie mussten übersetzt werden, damit sie in das gegenständliche Verfahren eingebracht werden konnten, anderenfalls hätten weder das Gericht noch die Parteien die Aussagen verstanden. Wären die Zeugen zur Hauptverhandlung vorgeladen worden, hätte ebenfalls ein Dolmetscher zugezogen werden müssen, denn die Angeklagten A. und B. haben Anspruch auf Übersetzung aller Schriftstücke und mündlichen Äusserungen, auf deren Verständnis sie angewiesen sind, um in den Genuss eines fairen Verfahrens zu kommen (BGE 133 IV E. 5.1). Dies gilt in allen Stufen und bei allen Schritten des Verfahrens (BGE 106 Ia 214 E. 4b S. 217). Da die Bundesanwaltschaft die den Angeklagten zur Last gelegte Gefährdung der startenden Boeing durch die sich auf der Piste befindlichen Flügelteile namentlich auf die Aussagen der Zeugen G. und H. abstützte, war die Übersetzung von deren Aussagen zur Durchführung eines fairen Verfahrens im Sinne von Art. 6 Abs. 3 lit. e EMRK erforderlich. Die Übersetzungskosten können demnach nicht den Angeklagten auferlegt werden, sondern sind vollumfänglich vom Staat zu tragen. Die Auslagen für zwei Taxifahrten sowie Verpflegung und Unterkunft für 4 Tage über Fr. 478.25 geben keinen Grund zur Beanstandung. Somit belaufen sich die erstattungsfähigen Auslagen der Bundesanwaltschaft auf Fr. 1 528.–.

b) Die Auslagen des Untersuchungsrichteramtes betragen Fr. 120.–. Sie beinhalten je 6 Zustellungen per Gerichtsurkunde zu Fr. 6.– an die Angeklagten und geben keinen Anlass zu Bemerkungen.

6.1.3 Für das gerichtliche Verfahren ist eine Gebühr gemäss Art. 245 Abs. 2 BStP und Art. 2 Abs. 1 lit. a des Reglements vom 11. Februar 2004 über die Gerichtsgebühren vor dem Bundesstrafgericht (SR 173.711.32) festzusetzen. Der Gebührenrahmen für Verfahren vor dem Einzelrichter beträgt Fr. 1 000.– bis Fr. 20 000.–. Die Gerichtsgebühr richtet sich nach Umfang und Schwierigkeit der Sache, Art der Prozessführung, Kanzleiaufwand und finanzieller Lage der Parteien (Art. 1 des zitierten Reglements). Im vorliegenden Fall erscheint eine Ge-

richtsgebühr von Fr. 4 500.– angemessen, namentlich in Anschauung der aufwendigen und umfangreichen Beweiserergänzungen.

Die Auslagen des Gerichts im vorliegenden Verfahren beschränken sich auf die Kosten und Spesen des Sachverständigen Pfister für die Vorbereitung und Teilnahme an der Hauptverhandlung in Höhe von Fr. 1 000.– sowie die Kosten des Sachverständigen Rochat für die Auswertung, Niederschrift und Übersetzung des Funkverkehrs; letztere wurden erst später auf Fr. 6 000.– (zzgl. MWST soweit der Sachverständige Rochat mehrwertsteuerpflichtig ist) festgelegt und sind daher bei der Verkündung des Dispositivs den Angeklagten nur dem Grundsatz nach auferlegt worden. Für den Aufwand des Experten Eder sind keine Kosten angefallen.

- 6.2** Die von den Angeklagten gemäss Art. 172 Abs. 1 BStP zu erstattenden Kosten belaufen sich demnach auf insgesamt Fr. 24 148.– (zzgl. allfälligen MWST auf einen Betrag von Fr. 6 000.– soweit der Sachverständige Rochat mehrwertsteuerpflichtig ist). Die Verfahrenskosten sind allein durch die Sachverhaltsermittlung angefallen, die beide Angeklagten in gleicher Weise betraf. Keiner von ihnen hat ein Mehr an Ermittlungsarbeit verursacht, weshalb die Verfahrenskosten ihnen je zur Hälfte auferlegt werden. Jeder Angeklagte trägt seinen Anteil selbst.

7. Entscheidmitteilung

Dieses Urteil ist nach Eintritt der Rechtskraft dem Bundesamt für Zivilluftfahrt mitzuteilen (Art. 100 LFG).

Der Einzelrichter erkennt:

1. A. und B. werden der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 und Ziff. 2 StGB schuldig erklärt.
2. Es werden A. zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu Fr. 175.– und B. zu einer Geldstrafe von 65 Tagessätzen zu Fr. 200.– verurteilt. Beiden Verurteilten wird der bedingte Strafvollzug bei einer Probezeit von 2 Jahren gewährt.
3. Die amtlichen Kosten von
 - Fr. 11 000.00 Gebühren für gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren, Voruntersuchung und Anklagevertretung
 - Fr. 1 528.00 Auslagen Bundesanwaltschaft
 - Fr. 120.00 Auslagen Eidg. Untersuchungsrichteramt
 - Fr. 4 500.00 Gerichtsgebühr
 - Fr. 7 000.00 Auslagen Bundesstrafgericht
 - Fr. 24 148.00 Total (zzgl. einer allfällig auszurichtenden MWST auf Fr. 6 000.00),
bezahlen die Verurteilten je zur Hälfte.
4. Dieser Entscheid wird in der Hauptverhandlung eröffnet und durch den Einzelrichter mündlich begründet.

Im Namen der Strafkammer
des Bundesstrafgerichts

Der Einzelrichter

Der Gerichtsschreiber

Eine vollständige schriftliche Ausfertigung wird zugestellt an

- Bundesanwaltschaft
- Fürsprecher Peter Häberli
- Rechtsanwalt Stephan Flachsman

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt (vollständig)

Rechtsmittelbelehrung

Gegen verfahrensabschliessende Entscheide der Strafkammer des Bundesstrafgerichts kann beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, **innert 30 Tagen** nach der Zustellung der vollständigen Urteilsausfertigung Beschwerde eingelegt werden (Art. 78, Art. 80 Abs. 1, Art. 90 und Art. 100 Abs. 1 BGG).

Mit der Beschwerde kann die Verletzung von Bundesrecht und Völkerrecht gerügt werden (Art. 95 BGG). Die Feststellung des Sachverhalts kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).