

Bundesstrafgericht

Tribunal pénal fédéral

Tribunale penale federale

Tribunal penal federal



Geschäftsnummer: SK.2008.4

Entscheid vom 23. September 2008 Strafkammer

Besetzung

Bundesstrafrichterin Miriam Forni, Einzelrichterin,
Gerichtsschreiber Hanspeter Lukács

Parteien

BUNDESANWALTSCHAFT, vertreten durch
Carlo Bulletti, Staatsanwalt des Bundes,

gegen

A., erbeten verteidigt durch Rechtsanwalt Urs Rudolf,

Gegenstand

Fahrlässige Tötung

Anträge der Bundesanwaltschaft (cl. 4 pag. 4.910.7):

1. A. sei wegen fahrlässiger Tötung schuldig zu sprechen (Art. 117 StGB) und zu einer bedingten Freiheitsstrafe von 10 Monaten zu verurteilen (Art. 27, 40, 42 und 47 StGB).
2. A. seien 90% der Kosten des Verfahrens gemäss beiliegender Liste aufzuerlegen. Die restlichen 10% sind für die Verfahrenskosten in Sachen B. auszuscheiden, sie wurden im Rahmen der Einstellung des Verfahrens dem Staat auferlegt.
3. Die Bundesanwaltschaft beantragt zudem, es seien die Kosten und Gebühren des Verfahrens gemäss beiliegendem Antrag festzulegen.

Anträge der Verteidigung (cl. 4 pag. 4.910.9):

1. A. sei vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung nach Art. 117 StGB freizusprechen.
2. Die Kosten für das Ermittlungsverfahren, für die Voruntersuchung, für die Ausübung der Parteirechte durch die Bundesanwaltschaft in der Voruntersuchung, die Kosten der Anklageerhebung und Anklagevertretung sowie die Kosten des Bundesstrafgerichts seien dem Staat aufzuerlegen.
3. Für die anwaltliche Vertretung sei A. eine angemessene Parteientschädigung zuzusprechen.

Sachverhalt:

- A.** Am 23. Juli 2004 um ca. 14.30 Uhr stieg A. als fahrender Pilot mit einer indischen Reisegruppe im Verkehrshaus Luzern mit einem Fesselballon, genannt Hiflyer, zu einer Fahrt auf. Während des Aufstiegs stellte er in ca. 40 m Höhe stärkeren Wind fest, stoppte den Aufstieg und wies C., welche die Bodenstation bediente, per Funk an, den Ballon einzuziehen. Der Ballon wurde von starken Windböen erfasst, geriet ausser Kontrolle und wurde gegen umliegende Gebäude und einen Baum geschleudert. Durch die Abdrift des Fesselballons und das wiederholte abrupte Straffen des Halteseils beim nachfolgenden Aufstieg durchtrennte dieses einen tragenden Teil der Passagiergondel. Dies hatte zur Folge, dass sich eine Bodenplatte im Passagiergang löste und abfiel. Durch die so entstandene Bodenöffnung stürzte eine Passagierin in die Tiefe, zog sich schwerste Verletzungen zu und verstarb noch auf der Unfallstelle; mehrere weitere Passagiere erlitten Verletzungen. Unter Mithilfe des herbeigerufenen Teamchefs B. gelang es schliesslich, mit der Hauptseilwinde den Fesselballon zu landen und am Boden zu sichern.

- B.** Obschon bei Unfällen mit Fesselballonen nicht zwingend (Art. 2 lit. b VFU), eröffnete das Büro für Flugunfalluntersuchungen (nachfolgend „BFU“) noch am gleichen Tag gemäss Art. 24 Abs. 1 LFG eine Unfalluntersuchung (pag. 10.00.1 S. 7)
- C.** Am 27. Juli 2004 bzw. 14. September 2004 übernahm die Bundesanwaltschaft das Verfahren vom Amtsstatthalteramt Luzern (pag. 2.00.1) und eröffnete ein gerichtspolizeiliches Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt wegen fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB) sowie fahrlässiger schwerer Körperverletzung (Art. 125 Abs. 2 StGB; pag. 01.00.1), welches sie am 21. März 2005 auf A. und B. ausdehnte (pag. 01.00.2 und 01.00.4). Auf Antrag der Bundesanwaltschaft eröffnete der Eidgenössische Untersuchungsrichter am 12. Juni 2006 eine Voruntersuchung gegen A. und B. (pag. 01.00.12), welche er am 7. September 2007 schloss (pag. 24.00.1). In seinem Schlussbericht beantragte der Eidgenössische Untersuchungsrichter Anklageerhebung gegen A. wegen fahrlässiger Tötung; im Übrigen beantragte er Einstellung des Strafverfahrens gegen A. wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung sowie gegen B. wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung (pag. 24.00.3 f.). Mit separaten Verfügungen vom 4. April 2008 stellte die Bundesanwaltschaft das Strafverfahren gegen A. wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung sowie jenes gegen B. wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung ein (cl. 4 pag. 4.100.6 und 4.100.9).
- D.** Mit Anklageschrift vom 4. April 2007 (recte 2008) erhob die Bundesanwaltschaft beim Bundesstrafgericht Anklage gegen A. wegen fahrlässiger Tötung (cl. 4 pag. 4.100.1). Mit Präsidialverfügung vom 9. Mai 2008 wurde die Bundesanwaltschaft aufgefordert, die Vertretungsverhältnisse des Angeklagten sowie jener der Geschädigten bzw. Opfer zu klären sowie zu prüfen, ob im vorliegenden Strafverfahren privatrechtliche Ansprüche geltend gemacht würden (cl. 4 pag. 4.410.1). Mit Präsidialverfügung vom 5. Juni 2008 wurde die Anklageschrift zur Verbesserung zurückgewiesen, namentlich zur Klärung der Vertretungsverhältnisse des Angeklagten und des Opfers bzw. zur Notifikation der Anklageschrift an das Opfer bzw. die Opfervertretung (cl. 4 pag. 4.410.5). Die Bundesanwaltschaft liess die Anklageschrift rechtshilfweise ins Ausland zustellen und klärte die Vertretungsverhältnisse ab (cl. 4 pag. 4.510.10). Die Bestätigung des Empfangs der Anklageschrift durch die Angehörigen des Opfers steht bis zum heutigen Zeitpunkt aus.
- E.** Am 23. September 2008 fand die Hauptverhandlung vor Bundesstrafgericht statt. Es wurde ein beschränktes Beweisverfahren durchgeführt; sämtliche Untersuchungsakten (inklusive die beim BFU beschlagnahmten Unterlagen) wurden als Beweismittel beigezogen und nebst dem Angeklagten wurden die Zeugen B., C. und D. einvernommen.

Die Einzelrichterin erwägt:

1. Prozessuales

1.1. Zuständigkeit

Das Gericht prüft seine Zuständigkeit von Amtes wegen. Fesselballone zählen gemäss Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 VLK zu den Luftfahrzeugen. Gemäss Art. 340 Ziff. 3 aStGB (Fassung vom 4. Oktober 2002 [AS 2003 2133, 2145], heute Art. 336 Abs. 3 StGB) i.V.m. Art. 98 Abs. 1 LFG unterstehen die an Bord eines Luftfahrzeugs begangenen strafbaren Handlungen der Bundesstrafgerichtsbarkeit. In Bezug auf den Piloten an Bord des fraglichen Fesselballons ist Bundesgerichtsbarkeit somit gegeben.

Gemäss Art. 27 lit. a SGG werden Geschäfte, die in die Zuständigkeit der Strafkammer fallen, durch den Kammerpräsidenten oder einen von ihm bezeichneten Richter beurteilt, wenn als Sanktion Busse, Haft, Gefängnis von bis zu einem Jahr oder eine Massnahme ohne Freiheitsentzug in Betracht kommt, während gemäss lit. b dieser Bestimmung eine Besetzung mit drei Richtern vorgesehen ist, wenn eine Freiheitsstrafe von bis zu zehn Jahren oder eine Massnahme mit Freiheitsentzug in Betracht fällt. In der Anklageschrift verlangte der Staatsanwalt des Bundes eine Beurteilung durch drei Richter; er begründete dies – auf Nachfrage des Strafkammerpräsidenten – mit Schreiben vom 23. April 2008 mit der abstrakten Strafandrohung von Art. 117 StGB, widersetzte sich jedoch einer Zuständigkeit des Einzelrichters nicht (cl. 4 pag. 4.510.1). Nachdem sich auch der Verteidiger des Angeklagten damit einverstanden erklärt hatte (cl. 4 pag. 4.521.1), bezeichnete der Präsident der Strafkammer mit Verfügung 30. April 2008 die Einzelrichterin für das Verfahren als zuständig (cl. 4 pag. 4.160.3).

1.2. Opfer / privatrechtliche Ansprüche

Privatrechtliche Ansprüche aus strafbaren Handlungen können im Bundesstrafverfahren geltend gemacht werden. Sie werden von den eidgenössischen Strafgerichten beurteilt, sofern nicht der Täter freigesprochen oder das Verfahren eingestellt wird (Art. 210 Abs. 1 BStP). Die privatrechtlichen Ansprüche müssen spätestens bei Beginn der Hauptverhandlung geltend gemacht werden (Art. 211 BStP). Der Geschädigte kann sich am Verfahren vor Bundesstrafgericht nur zur Wahrung dieser Ansprüche beteiligen (BGE 82 IV 60). Damit die Geschädigten ihre Rechte wahrnehmen können, müssen sie über eine allfällige Anklageerhebung informiert werden. Art. 127 Abs. 1 Ziff. 2 und 3 BStP verpflichtet den Bundesanwalt, die Anklageschrift dem Geschädigten bzw. dem Opfer im Sinne von Art. 2 OHG zuzustel-

len. Mit Schreiben vom 23. Juni 2008 liess die Bundesanwaltschaft die Anklageschrift vom 4. April 2008 rechtshilfweise an 23 Personen im Ausland (Indien und Arabische Emirate) zustellen (cl. 4 pag. 4.510.12). Ob diese auch einem Angehörigen des Opfers +E. übermittelt wurde und – wenn ja – wem genau, geht aus den eingereichten Unterlagen nicht hervor. Eine allfällige Übermittlung der Anklageschrift an andere Personen ist im vorliegenden Strafverfahren betreffend fahrlässiger Tötung zum Nachteil von +E. weder geboten noch von Belang. Indessen wurde die Anklageschrift vorgängig auch Rechtsanwalt Marc Russenberger als Geschädigtenvertreter zugestellt. Welcher Opferangehörige ihn für die Interessenwahrung im Strafverfahren wegen fahrlässiger Tötung bevollmächtigt hatte, ging indessen im Zeitpunkt der Anklageerhebung aus den Strafakten nicht hervor. Auf spätere Nachfrage der Bundesanwaltschaft teilte Rechtsanwalt Marc Russenberger mit, er sei von einem gewissen F., einem Neffen des Ehemannes der Verstorbenen, zur Interessenwahrung des Opfers bevollmächtigt worden (cl. 4 pag. 4.510.5). Weiter erklärte Rechtsanwalt Marc Russenberger, für den Ehemann der Verstorbenen sei eine Entschädigungsvereinbarung mit der Versicherung des Ballonbetreibers erzielt worden (cl. 4 pag. 4.510.7) und er sei mit dem Vollmachtgeber übereingekommen, dass die zivilrechtlichen Ansprüche damit abgegolten seien und keine weiteren Bemühungen gestützt auf andere rechtliche Grundlage unternommen würden (cl. 4 pag. 4.510.14). Im übrigen habe er seinem Klienten die Anklageschrift weitergeleitet (cl. 4 pag. 4.510.15). Der Name F. tritt in den Strafakten nicht in Erscheinung, hingegen ist eine Vollmacht eines gewissen G. an Rechtsanwalt Marc Russenberger in Kopie vorhanden. Sie bezieht sich auf die Angelegenheit „Verkehrshaus Luzern etc.“ (pag. 15.00.3). Aufgrund der Übereinstimmung von Nachname und Initialen darf angenommen werden, dass es sich dabei um F. handelt. In Bezug auf die Angehörigenstellung im Sinne des OHG ist – mangels weiterer aktenkundiger Unterlagen – auf die Bestätigung von Rechtsanwalt Marc Russenberger abzustellen. Es liegen somit keine Zivilansprüche im Strafverfahren vor.

1.3. Anklageprinzip

Der Verteidiger rügt, die Anklageschrift genüge nicht den Anforderungen des Anklagegrundsatzes. Sie habe dem Angeklagten kaum die Möglichkeit gegeben zu erkennen, aufgrund welcher Aussagen und Unterlagen die Bundesanwaltschaft zur Überzeugung gelangt sei, dass der Angeklagte objektiv und subjektiv den Tatbestand der fahrlässigen Tötung erfüllt habe. Die Anklageschrift umfasse lediglich zweieinhalb Seiten, sei äusserst kurz gehalten, sei ein Sammelsurium von Vorwürfen und Behauptungen und komme beinahe ohne Verweise auf die Akten aus. So dann macht der Verteidiger eine geringe Beweiskraft und inhaltliche Mängel des BFU-Berichts, auf den sich die Anklageschrift massgeblich stütze, geltend.

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“ (Urteil des Bundesgerichts 6P.122/2004 vom 8. März 2004 E. 4.1; BGE 120 IV 348 E. 2b S. 353 f.). Damit beweckt er „zugleich den Schutz der Verteidigungsrechte des Angeklagten und dient dem Anspruch auf rechtliches Gehör“ (BGE 126 I 19 E. 2a; 120 IV 348 E. 2b S. 354). Konkretisiert wird der Anklagegrundsatz hauptsächlich durch die Anforderungen, welche an die Anklageschrift gestellt werden. Der Anklageschrift kommt dabei eine doppelte Bedeutung zu: Einerseits dient sie der Bestimmung des Prozessgegenstandes (Umgrenzungsfunktion) – „Gegenstand des gerichtlichen Verfahrens können nur Sachverhalte sein, die dem Angeklagten in der Anklageschrift vorgeworfen werden“ (Urteil des Bundesgerichts 6P.122/2004 vom 8. März 2004 E. 4.1) – ; andererseits vermittelt sie dem Angeklagten die für die Durchführung des Verfahrens und die Verteidigung notwendigen Informationen (Informationsfunktion; BGE 120 IV 348 E. 2c S. 354). Die Anklageschrift hat den Sachverhalt zwar kurz, aber vollständig, objektiv, sachlich, genau aktenmässig darzustellen. Die Tat ist zu individualisieren, das heisst „ihre tatsächlichen Verumständlungen oder Tatbestandsmerkmale“ sind anzugeben, und es sind „die einzelnen rechtlichen Elemente des Delikts hervorzuheben“ (BGE 120 IV 348 E. 3c S. 355, vgl. auch Art. 126 Abs. 1 Ziff. 2 BStP). Bei Fahrlässigkeitsdelikten müssen sämtliche tatsächlichen Umstände aufgeführt werden, aus denen sich die Pflichtwidrigkeit des vorgeworfenen Verhaltens sowie die Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit des eingetretenen Erfolges ergeben sollen. Dazu muss insbesondere möglichst genau dargelegt werden, inwiefern es der Angeklagte an der Beachtung der gebotenen Sorgfalt oder Vorsicht habe fehlen lassen (BGE 120 IV 348 E. 3c S. 356 m.w.H.). Der Anklagegrundsatz gewährleistet damit die aus Art. 6 Ziff. 3 lit. a EMRK und Art. 32 Abs. 2 BV fliessenden Ansprüche eines Angeklagten, welche ihn vor Überraschung und Überrumpelung schützen und ihm eine effektive Verteidigung ermöglichen sollen (BGE 120 IV 348 E. 3g S. 357).

Die vorliegende Anklageschrift genügt den Voraussetzungen von Art. 126 BStP, Art. 32 Abs. 2 BV und Art. 6 Ziff. 3 lit. a EMRK und den diesbezüglich von Lehre und Rechtsprechung entwickelten Anforderungen. Sie bezeichnet das gemäss Art. 126 Abs. 1 Ziff. 2 BStP geforderte strafbare Verhalten, dessen der Angeklagte beschuldigt wird, nach seinen tatsächlichen und gesetzlichen Merkmalen. Die dem Angeklagten zur Last gelegte Tat wird genügend klar dargestellt, so dass der Vorwurf in objektiver und subjektiver Hinsicht genügend konkretisiert ist. So beschreibt die Anklageschrift den äusseren Sachverhalt bzw. den Ablauf des Geschehens präzise, führt örtliche und zeitliche Hinweise auf, bezeichnet, worin Stellung (Pilot, Tagesverantwortlicher, Supervisor), Aufgaben (z.B. Wetterabklärung, Flugscheidung) und Handlungen des Angeklagten (z.B. in Bezug auf Vorabklärungen und

Flugdurchführung) bestanden hätten, legt dar, über welche Kenntnisse (so betreffend Flugkunde aber auch in Bezug auf die konkrete Wetterlage am Unfalltag) der Angeklagte verfügt habe, inwiefern sein Tun pflichtwidrig (in Bezug auf Ladegewicht und Berücksichtigung der Wetterverhältnisse sowie des Operations-Manuals) und für den Erfolg kausal (Lösung der Bodenplatte durch das Halteseil aufgrund des beladenen Flugs bei Windböen und darauf folgender Sturz bzw. Tod des Opfers) gewesen sei, inwiefern dieser voraussehbar (nicht indizierte Wetterlage und zu hohe Passagierzahl), eine alternative Handlungsweise zumutbar (Einstellung bzw. Nichtdurchführung des Fluges) und der Erfolg damit vermeidbar gewesen seien.

Der Rüge der Verletzung des Anklagegrundsatzes ist demnach unbegründet.

Die Frage der Beweiskraft des Berichts und der Akten des BFU beschlägt sodann nicht den Anklagegrundsatz, sondern die richterliche Beweiswürdigung (Art. 169 Abs. 3 BStP).

2. Anwendbares Recht

Die dem Angeklagten vorgeworfene Straftat wurde vor dem 1. Januar 2007, mithin vor Inkrafttreten des revidierten Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches, begangen. Demnach wäre aufgrund des strafrechtlichen Rückwirkungsverbots grundsätzlich das alte Recht anzuwenden (Art. 2 Abs. 1 StGB). Art. 2 Abs. 2 StGB sieht jedoch vor, dass das neue Recht anwendbar ist, wenn es das mildere ist als das zum Zeitpunkt der Tat geltende (sog. *lex mitior*). Massgebend hierbei ist die konkrete Betrachtungsweise; es kommt also darauf an, nach welchem der beiden Rechte der Täter besser wegkommt (BGE 134 IV 82 E. 6.2.1 S. 87; 126 IV 5 E. 2c S. 8). Welche Sanktion milder ist, ergibt sich aus der mit ihr verbundenen Einschränkung in den persönlichen Freiheiten (RIKLIN, Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches: Fragen des Übergangsrechts, AJP 2006, S. 1471 ff., S. 1473). Dabei ist auch die Vollzugsform zu berücksichtigen (BGE 134 IV 82 E. 7.1 S. 89). Die Strafdrohungen des Besonderen Teils des Strafgesetzbuches wurden – von einer Ausnahme abgesehen – lediglich an das neue Sanktionensystem angepasst, ohne dass der damit verbundene Vorwurf erschwert bzw. der Strafraum erweitert worden wäre (vgl. BGE 132 IV 82 E. 5). Die Umschreibung des Tatbestands der fahrlässigen Tötung hat keine inhaltliche Änderung erfahren (Art. 117 i.V.m. Art. 12 Abs. 3 StGB, Art. 117 i.V.m. Art. 18 Abs. 3 aStGB). In Bezug auf die Sanktion blieb die Obergrenze des Freiheitsentzuges bei drei Jahren, während dessen untere Grenze neu ein statt drei Tage beträgt (Art. 40 StGB, Art. 36 aStGB; TRECHSEL et al., Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Zürich/St. Gallen 2008, Art. 40 N. 1). Im Gegensatz zur altrechtlichen, stets

unbedingten Busse von maximal Fr. 40'000.– (Art. 117 i.V.m. Art. 48 Ziff. 1 aStGB) ist neu eine bedingte, teilbedingte oder unbedingte Geldstrafe bis zu nominal Fr. 1'080'000.– möglich (Art. 117 i.V.m. Art. 34 Abs. 1 und 2, Art. 42 Abs. 1, Art. 43 Abs. 1 StGB). Nach neuem Recht ist der bedingte Vollzug einer Freiheitsstrafe von einer Dauer bis zu zwei Jahren möglich (Art. 42 Abs. 1 StGB), während diese Grenze bisher bei 18 Monaten lag (Art. 41 Ziff. 1 aStGB). Neu ist zudem der teilbedingte Vollzug von Freiheitsstrafen bis zu drei Jahren möglich (Art. 43 Abs. 1 StGB). Unter Berücksichtigung, dass eine bedingte Strafe gegenüber einer gleichartigen unbedingten Strafe immer die mildere Sanktion ist (BGE 134 IV 82 E. 7.2.4 S. 91), Freiheitsstrafen unter sechs Monaten gemäss neuem Recht nur ausnahmsweise auszusprechen sind (Art. 40 und 41 Abs. 1 StGB; TRECHSEL et. al., a.a.O., Art. 40 N. 1, Art. 41 N. 1 ff.) und eine Geldstrafe generell milder ist als eine Freiheitsstrafe (BGE 134 IV 82 E. 7.2.2 S. 90), erweist sich vorliegend das neue Recht als das mildere und ist demnach anzuwenden.

3. Fahrlässige Tötung

- 3.1. Wer fahrlässig den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft (Art. 117 StGB). Eine Straftat begeht fahrlässig, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB).
- 3.1.1 Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Tötung setzt voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verursacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Dabei müssen die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar gewesen sein. Erkennbar beziehungsweise voraussehbar ist die Gefahr des Erfolgseintritts für den Täter, wenn sein Verhalten geeignet ist, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Vorhersehbarkeit der zu beurteilenden Ursache für den Erfolg ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Ver-

halten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen. Es genügt, wenn der Täter überhaupt die Möglichkeit des entsprechenden Erfolges voraussehen konnte; unerheblich ist hingegen, ob der Täter hätte bedenken können und sollen, dass sich die Ereignisse gerade so abspielen würden, wie sie sich zugetragen haben (BGE 130 IV 7 E. 3.2 S. 10; 126 IV 13 E. 7a/bb S. 16 f.; Urteil des Bundesgerichts 6S.529/2001 vom 18. Februar 2002 E. 2a m.w.H.). Damit der Eintritt des Erfolgs auf das pflichtwidrige Verhalten des Täters zurückzuführen ist, genügt seine blossse Vorausehbarkeit nicht. Vielmehr stellt sich die weitere Frage, ob der Erfolg auch vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemässigem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Dabei genügt es für die Zurechnung des Erfolgs, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit oder mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolges bildete (Urteil des Bundesgerichts 6S.142/2007 vom 11. Februar 2008 E. 5.1; BGE 131 IV 145 E 5.2 S. 148; 130 IV 7 E 3.2 S. 10 f. m.w.H.). Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften. Fehlen solche, kann auf analoge Regeln privater oder halbprivater Vereinigungen abgestellt werden, sofern diese allgemein anerkannt sind. Das schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann (BGE 127 IV 62 E. 2d).

- 3.1.2 In concreto ergibt sich das Mass der gebotenen Sorgfalt, die bei einer Fahrt mit dem Fesselballon aufgewendet werden musste, aus den gesetzlichen Bestimmungen über die Luftfahrt, dem vom Ballonhersteller herausgegebenen Operations-Manual, den internen Vorschriften des Verkehrshauses Luzern als Halter des Fesselballons sowie den persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten des Piloten.

Da Fesselballone gemäss Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 VLK zu den Luftfahrzeugen zählen, gelten für die Piloten eines Fesselballons unter anderem die Vorschriften der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges vom 22. Januar 1960 (nachfolgend „Verordnung Kommandant“, SR 748.225.1). Befindet sich nur ein Luftfahrzeugführer an Bord, so gilt dieser als Kommandant (Art. 3 Abs. 1 Verordnung Kommandant). Der Kommandant ist für die Führung des Luftfahrzeuges nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich (Art. 7 Verordnung Kommandant). Er hat im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der Weisungen des Halters eines Luftfahrzeuges und der anerkannten Regeln der Luftfahrt alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Interessen der Fluggäste, der Besatzung, der an der Ladung Berechtigten und des Luftfahrzeughalters zu wahren (Art. 6 Abs. 1 Verordnung Kommandant). Er ist dafür verantwortlich, dass die Vorbereitung der Be-

satzung auf den Flug und die Übernahme des Luftfahrzeuges durch die Besatzung den bestehenden Vorschriften entsprechen (Art. 4 Verordnung Kommandant).

Die gestützt auf Art. 11 VLK erteilte Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) vom 9. Oktober 2000 enthält unter anderem folgende Auflagen: „Der Fesselballon darf nicht in nachlässiger oder unvorsichtiger Weise betrieben werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährdet. (...) Das Luftfahrzeug ist gemäss den Unterlagen (Operations-Manual) des Herstellers zu betreiben (...)“ (BFU-Akten cl. 1 act. 59). Das vom Hersteller verfasste Operations-Manual (pag. 8.00.6 ff.) bestimmt unter der Rubrik „Operational Limitations“, dass der Ballon von einer aus mindestens zwei Personen bestehenden Besatzung betrieben werden muss, wovon die eine Person als „balloon operator“ (fahrender Pilot) und die andere Person als „ground winch operator“ (Bedienung der Bodenstation) (pag. 8.00.40 Ziff. 2.3). Es hält fest, dass der Ballon nicht in der Nähe von Gewittern oder bei unstabilem Wetter betrieben werden darf (pag. 8.00.40 Ziff. 2.1). Sodann bestimmt es, dass zur Reduktion des seitlichen Abtriebs des Ballons um so mehr Auftrieb (Operating Free Lift) notwendig ist, je grösser die Windgeschwindigkeit ist. Der minimale Auftrieb ist nach Massgabe der Windgeschwindigkeit und der Passagierladung sicherzustellen; bei höherer Windgeschwindigkeit reduziert sich die zulässige Passagierladung. Zu diesem Zweck stellte der Hersteller Berechnungstabellen zur Verfügung (pag. 8.00.41 Ziff. 2.19.1 und pag. 8.00.75 Appendix 3). Unter der Rubrik „Normal Procedures“ ist festgehalten, dass vor Aufnahme des Tagesbetriebs eine Wettervorhersage besorgt werden muss, welche über Windgeschwindigkeit, Windrichtung, erwarteten Niederschlag und allfällige Gewitteraktivitäten Auskunft gibt (pag. 8.00.54 Ziff. 3.4.2.3 lit. d); sodann ist vor der ersten Passagierfahrt eine Testfahrt durch den Piloten allein durchzuführen, um alle Systeme zu kontrollieren und die Betriebsgrenzen („operational limitations“) aufgrund der herrschenden Wetterbedingungen zu bestimmen (pag. 8.00.48 Ziff. 3.2).

Das Verkehrshaus Luzern als Halter des Fesselballons hielt in einem „Pflichten/Aufgabenheft“ vom 30. Mai 2002 die Aufgaben eines Piloten in Supervisor-Funktion fest (BFU-Akten cl. 1 act. 35). Der Supervisor hat nach diesen Vorgaben vor (Tages-)Betriebsbeginn mit der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt (SMA) per Telefax und zusätzlich per Telefon Kontakt aufzunehmen, falls die Wetterlage für den Betrieb nicht eindeutig ersichtlich ist, und er hat die Wetterdaten über das Internet abzurufen. Er trifft allfällige Absprachen mit dem Einsatzleiter über den Betrieb und Extrafahrten und entscheidet über die Betriebsaufnahme. Nimmt er den Ballon in Betrieb, so hat er vorerst eine Testfahrt durchzuführen und aufgrund der Windgeschwindigkeit die maximale Passagierzahl zu berechnen.

- 3.2. Dass die fragliche Ballonfahrt durch den Angeklagten pilotiert wurde und sich dabei aufgrund aufgetretener Windböen ein Unfall ereignete (mehrfaches Aufschla-

gen des Ballons an Gebäuden und Lösen einer Bodenplatte der Gondel), welcher zum Tod der Passagierin *E. führte (Sturz durch die entstandene Bodenlücke), ist unbestritten und erstellt (Bericht BFU ab pag. 10.00.1). Damit besteht ein natürlicher Kausalzusammenhang zwischen der Handlung des Angeklagten und dem Tod des Opfers.

- 3.3.1 Unbestritten ist auch, dass der Angeklagte am 23. Juli 2004 als Pilot und Supervisor für den Betrieb des Fesselballons verantwortlich war und als Tagesverantwortlicher Entscheidungskompetenz hatte (pag. 13.01.02; 13.01.12). An jenem Tag enthielt die Wetterprognose von MeteoSchweiz „Wind für Ballon, Delta, Gleitschirm“, Ausgabe von 5.50 Uhr, die Windmesswerte verschiedener Stationen von 5.20 Uhr, die Windvorhersage für 11 Uhr für bestimmte Regionen und die Aussichten für die Wetter- und Windentwicklung (pag. 5.00.72). Unter der Rubrik „Windentwicklung Mittelland in der Grundsicht“ wurde variabler Wind von 2-5 kt. angekündigt, der im Laufe des Vormittags auf WSW mit 5-10 kt. drehen würde, und es wurde vor möglichen Sturmböen in Schauer- und Gewitternähe gewarnt. Unter der Rubrik „Gefahren“ wurden für den Nachmittag Schauer und Gewitter prognostiziert. Der Angeklagte erklärte, diesen Bericht nach Arbeitsbeginn abgerufen zu haben (pag. 13.01.04; 13.01.12). Er sei auf das Hochhaus des Verkehrshauses gestiegen, um mit dem Feldstecher zu prüfen, ob sich die Wasseroberfläche des Vierwaldstättersees kräusle (pag. 13.01.02). Aufgrund der so gesammelten Wetterinformationen und nach Absprache mit dem Einsatzleiter D. habe er entschieden, dass bis auf unbestimmte Zeit mit dem Fesselballon gefahren werden könne (pag. 13.01.02; 13.01.12). Die Testfahrt wurde vom Angeklagten um 10.30 Uhr ordnungsgemäss durchgeführt (pag. 5.00.73 ff.). Um 11.10 Uhr wurde der Passagierflugbetrieb aufgenommen, wobei sich C. und der Angeklagte bis zur Fahrt vor dem Unfallflug als fahrende Piloten jeweils abwechselten (pag. 5.00.76; Einvernahmeprotokoll C. vom 23. September 2008 S. 2 [EV C. HV]). Auf diesen Fahrten wurden bis vor dem Unfallflug Windgeschwindigkeiten von 0 bis 9 kt. gemessen (pag. 5.00.76). Bei der siebten Fahrt um 14.00 Uhr – die zweitletzte Fahrt vor dem Unfallflug, welche von C. pilotiert wurde und ohne Probleme verlief – war offenbar bereits eine erste Veränderung der Wetterlage feststellbar. C. sagte aus, der Himmel sei noch blau gewesen, wobei vom Pilatus her graue Wolken herangezogen seien (pag. 12.04.02; 12.04.09 und 12.04.15). Da man gewusst habe, dass Windstärken bis 30 kt. vorausgesagt worden seien, habe sie auf die Sturmwarnleuchte beim Vierwaldstättersee geschaut, diese habe aber nicht geblinkt (pag. 12.04.09; 12.04.15). Der Angeklagte erklärte, er habe festgestellt, dass Wolken aufgezogen seien und es auf der Seite von Emmen ein wenig schwarz gewesen sei. Er habe sich in die Einsatzzentrale begeben, um sich über den allfälligen Eingang einer Sturmwarnung zu informieren (pag. 13.01.04; 13.01.13). Er habe sich bei den anwesenden Personen, namentlich bei D., erkundigt und auch selber beim Faxgerät erfolglos nach einer allfälligen Meldung gesucht (pag. 13.01.13). Weil

wenige Tage vorher das alte Faxgerät durch ein kombiniertes Fax-/Druckgerät ersetzt worden war, blieb offenbar die um 13.51 Uhr von MeteoSchweiz eingegangene Vorsichtsmeldung im Papierstapel des Druckers unbemerkt liegen; jedenfalls konnte sie der Angeklagte nicht finden (BFU-Akten cl. 1 act. 2 S. 1; Einvernahmeprotokoll D. vom 23. September 2008 [EV D. HV] S. 2). Der Angeklagte meinte auch, er habe D. angewiesen, im Internet die aktuelle Wetterlage nachzusehen, wobei dieses Vorhaben am vorübergehend blockierten Internetzugang gescheitert sei (pag. 13.1.04; 13.01.13; 13.01.26; 13.01.37). Er habe die in der Einsatzzentrale Anwesenden aufgefordert, eine allfällig per Fax eingehende Sturmwarnung sofort an ihn weiterzuleiten (pag. 13.01.13), was D. als Zeuge bestätigte (EV D. HV S. 2). Der Angeklagte erklärte zudem, er habe um Bereitstellung von genügend Personal ersucht, falls bei aufkommendem Wind der Ballon hätte festgebunden werden müssen (pag. 13.01.51; 13.01.61). Danach habe er sich wieder nach draussen begeben und habe einen Flug mit dem ersten Teil einer indischen Reisegruppe, welche ihrer Grösse wegen in zwei Gruppen aufgeteilt werden musste, durchgeführt (pag. 13.01.04). Zum Zeitpunkt dieses (am fraglichen Tag achten) Fluges sei es zum Teil bedeckt, die Wolken grau und teilweise dunkel gewesen (pag. 13.01.28); auf der Seite von Emmen sei es etwas schwarz gewesen und der Pilatus bedeckt (pag. 13.01.04). Gemäss dem Eintrag im Tageslogblatt für Piloten blies bei der Landung ein Wind von 4 bis 8 kt. (pag. 05.00.76). In der Folge entschied sich der Angeklagte – entgegen dem üblichen Vorgehen, welches C. als Pilotin für die nächste Fahrt vorgesehen hätte – auch die neunte Fahrt mit dem zweiten Teil der indischen Reisegruppe zu pilotieren. Er begründete dies mit seiner grösseren Erfahrung bei aufkommendem Wind, einer gewissen Ängstlichkeit von C. und seiner Befürchtung, dass sich seine Kollegin bei aufkommendem Wind nicht richtig verhalten würde (pag. 13.01.05; 13.01.38). Der Angeklagte erklärte C., dass er fahren wolle bis Wind aufkomme, und wies sie an, den Ballon in diesem Fall von der Bodenstation aus einzuziehen. Zu diesem Zeitpunkt sei das Wetter ruhig und es sei windstill gewesen; das habe er „etwas komisch“ gefunden, es sei für ihn jedoch nicht beunruhigend gewesen, da sich die Wetterlage nicht geändert und er diese gleich wie beim Aufstieg mit dem ersten Teil der Reisegruppe eingeschätzt habe. Er habe aber damit gerechnet, dass der Flug abgebrochen werden müsse (pag. 13.01.04 f.; 13.01.38). C. sagte aus, sie habe vor dem letzten Flug des Angeklagten ein mulmiges Gefühl gehabt; es habe schwarze Wolken gehabt und man habe gesehen, dass sich etwas anbahne; es sei gewesen wie die Ruhe vor dem Sturm, kurz bevor ein Gewitter ausbreche (pag. 12.04.15; 12.04.18). Mehrere am Unfalltag polizeilich befragte Personen – Angestellte des Verkehrshauses bzw. Anwesende – sagten zudem aus, sie hätten bemerkt, dass sich das Wetter kurz vor dem Aufstieg des Ballons zur Unfallfahrt verschlechtert und sich ein Gewitter angekündigt habe (H., pag. 12.07.04; I., pag. 12.10.02; J., pag. 12.15.02).

3.3.2 Angesichts dieser Umstände entlastet es den Angeklagten nicht, dass er keine Kenntnis der von MeteoSchweiz am 23. Juli 2004 um 13.51 Uhr ausgegebenen Windwarnung für die Region Luzern, welche Windstärken von 25 bis 33 kt. im Bereich Vierwaldstätter-, Sarner- und Alpnachersee prognostizierte und vor Gewitterböen warnte, hatte (pag. 5.00.69), zumal MeteoSchweiz bereits am frühen Morgen vor nachmittäglichen Schauern und Gewittern sowie Sturmböen in Schauer- und Gewitternähe gewarnt hatte, was dem Angeklagten bekannt war. Nur eine diesbezügliche Entwarnung der Wetterstation hätte ihn annehmen lassen dürfen, dass sich die Gefahrenlage seither geändert hätte. Eine solche Entwarnung lag ihm aber nicht vor. Nach seinem Wissensstand war mit einem Gewitter zu rechnen und somit auch – gemäss der ihm letztbekannten Meldung von MeteoSchweiz – mit möglichen Sturmböen. Aufgrund seiner vor dem letzten Flug gemachten Beobachtungen und den am Morgen eingeholten Wetterinformationen hätte er erkennen müssen und können, dass sich zur fraglichen Zeit ein Gewitter aufbaute und deshalb mit dem Fesselballon nicht mehr geflogen werden durfte. Soweit sich der Angeklagte auf eine mangelhafte Ausbildung beruft, aufgrund derer er nicht in der Lage gewesen sei, die Wettersituation richtig einzuschätzen, ist zu bemerken, dass für den Entscheid, ob in der gegebenen Situation ein Flug gefahrlos hätte durchgeführt werden können, kein Expertenwissen notwendig war. Zudem wies der Angeklagte eine mehr als dreieinhalbjährige Flugerfahrung mit einer Vielzahl an Flugstunden bzw. Ballonfahrten aus (pag. 13.01.23 f.; 13.01.53). Es durfte daher von ihm erwartet werden, dass er in der gegebenen Situation aufgrund der ihm bekannten Informationen nicht mehr zu einer Passagierfahrt aufsteigt. Der Angeklagte hat daher durch den Antritt der Ballonfahrt bei nahendem Gewitter und instabiler Wetterlage nicht die erforderliche objektive und subjektive Vorsicht walten lassen. Er hat pflichtwidrig im Sinne von Art. 4 und 6 Abs. 1 der Verordnung über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges sowie entgegen den Anweisungen des Operations-Manuals gehandelt.

Hinzu kommt, dass der Angeklagte gemäss seinen Aussagen den Ballon mit 21 Passagieren belud, so dass er, sich selber eingerechnet, 22 Personen beförderte. Die Anzahl Passagiere ist umstritten. Der Angeklagte vermerkte bei Antritt der Unfallfahrt auf dem Tageslogblatt eine Passagierzahl von 21 (pag. 05.00.76) und nannte anlässlich seiner Einvernahmen stets diese Zahl (pag. 13.01.5; 13.01.13; 13.01.22; 13.01.37 f.; 13.01.61, 66; Einvernahmeprotokoll vom 23. September 2008 S. 3 ff. [EV Angeklagter HV]). Auch C. erklärte bei ihrer ersten Einvernahme bei der Kantonspolizei Luzern, die entsprechende Gruppe habe aus 21 Personen bestanden (pag. 12.04.2). Anders lauten hingegen die Angaben des Reiseveranstalters (24 Passagiere; pag. 19.00.15, 17), die Aussagen von B. (25 Passagiere, pag. 13.01.15 f.) und der Bericht der Kantonspolizei Luzern, gemäss welchem 25 Personen (inklusive Pilot) befördert wurden (pag. 5.00.9 ff.; 5.00.148.ff.). Die genaue Anzahl Passagiere ist heute nicht mehr eruierbar. Dass

der Angeklagte mehr als 21 Personen transportiert hatte, ist jedoch nicht erwiesen. Es ist davon auszugehen, dass die Annahme der Beförderung von 24 Passagieren zuzüglich einem Piloten (total 25 Personen) auf den Aussagen des Reiseleiters K. vom 23. Juli 2004 beruhen (pag. 12.02.2). Dieser erstellte auch die Namensliste für den Tourmanager des Reisebüros L. (pag. 12.01.02), welche schliesslich in den Ermittlungsbericht der Kantonspolizei Luzern vom 29. Juli 2004 (pag. 5.00.09 ff., inbes. 5.00.28 und 5.00.79) und auch in den Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen vom 24. Februar 2005 (pag. 10.00.01 S. 15 f.) Eingang fand. Damit stehen den Aussagen des Angeklagten und von C. wie auch dem Eintrag im Tageslogblatt letztlich die Angaben von K. gegenüber. Ein triftiger Grund, den einen Beweisen grössere Glaubwürdigkeit beizumessen als den anderen, besteht nicht. Immerhin ist aber zu beachten, dass drei unabhängige Quellen einer einzigen gegenüberstehen und der Unfall bei Eintragung der Passagierzahl im Logblatt noch nicht erfolgt war, was eine erhöhte Glaubwürdigkeit des Logblattvermerks zur Folge hat. Zu Gunsten des Angeklagten und mangels triftiger Zweifel ist daher davon auszugehen, dass der Fesselballon auf der fraglichen Fahrt 21 Passagiere zuzüglich den Angeklagten als Piloten beförderte.

Trotzdem ist von einer Überladung des Ballons auszugehen. Der Angeklagte hatte bei der pflichtgemässen Testfahrt um 10.30 Uhr eine Windgeschwindigkeit von 0 bis 2 Knoten und einen Aufstiegs-Auftrieb („Elevated Free Lift“) von 2.56 Tonnen gemessen (pag. 5.00.76) und gestützt darauf eine maximale Passagierzahl von 22 Personen berechnet (pag. 5.00.73; vgl. Operations-Manual pag. 08.00.48, Ziff. 3.2; 08.00.50, Ziff. 3.3 lit. d; 08.00.53, Ziff. 3.4.2.3 lit. c). Zu bemerken ist, dass schon diese Berechnung eher als grosszügig anzusehen ist, denn folgt man den Kalkulationstabellen in Appendix 3 des Operations-Manuals, hätten bei den gemessenen Bedingungen nur 21 Passagiere geladen werden dürfen (pag. 08.00.75). Allerdings ist zu Gunsten des Angeklagten festzuhalten, dass das Anwendungsbeispiel des Herstellers offenbar auf- statt abrundet, indem es die zulässige Passagierzahl, ausgehend vom berechneten Auftrieb, anhand der nächst höheren statt der nächst tieferen „passenger payload“ in Tabelle 2 eruiert (pag. 08.00.76). Für den Flugbetrieb im Verlauf des Tages verpflichtet das Operations-Manual den Piloten, vor jedem Flug die maximal zulässige Passagierzahl entsprechend der maximalen Windgeschwindigkeit („the peak wind speed“), welche am höchsten Punkt des vorangegangenen Fluges gemessen wurde, zu berechnen (pag. 08.00.49, Ziff. 3.2.2; 08.00.50 Ziff. 3.3 lit. a; 08.00.51, Ziff. 3.4; 08.00.53, Ziff. 3.4.2.3 lit. c; 08.00.54, Ziff. 3.4.2.3 lit. d; 08.00.75 ff.). Am Morgen des Unfalltages war der Himmel offenbar wolkenlos, die Sonne schien und es war praktisch windstill (pag. 13.01.12; EV D. HV S. 2). Da sich die Bedingungen seit der Messung bei der Testfahrt von 10.30 Uhr – wie von MeteoSchweiz vorangekündigt – wesentlich geändert hatten, durfte sich der Angeklagte nicht auf die am Morgen kalkulierte Passagierzahl von 22 Personen verlassen. Er wäre verpflichtet

gewesen, die maximale Passagierzahl entsprechend der veränderten Wettersituation anzupassen (pag. 08.00.53, Ziff. 3.4.2.3, lit. c, d; vgl. auch pag. 13.1.15). Bei der achten Fahrt, jener vor dem Unfallflug, wurde am höchsten Punkt eine Windgeschwindigkeit von minimal 3 und maximal 6 Knoten gemessen, am tiefsten Punkt eine solche von 4 bzw. 8 Knoten (pag. 5.00.76). Selbst wenn der Aufstiegsauftrieb („Elevated Free Lift“, pag. 8.00.50) bei einer erneuten Testfahrt (ohne Passagiere) immer noch so hoch gewesen wäre wie bei der Berechnung von 10.30 Uhr, nämlich 2.56 Tonnen (pag. 5.00.76), hätte für die Passagierberechnung bei Windgeschwindigkeiten zwischen 5 und 10 Knoten ein Operations-Auftrieb („Operating Free Lift“, pag. 8.00.50) von mindestens 1.2 Tonnen beachtet werden müssen (pag. 5.00.75). Die Berechnung der Maximalbeladung in Tonnen hätte daher 1.36 ergeben ($2.56 \div 1.2$), was einer Anzahl von 17 Passagieren entsprochen hätte (Appendix 3 des Operations-Manuals, pag. 8.00.75-76). Selbst wenn man auf den nächst höheren Tabellenwert aufrunden würde (1.39 Tonnen Maximalbeladung bzw. 18 Passagiere), war der mit 22 Personen beladene Ballon erheblich überladen. Die Tabellen beruhen zudem auf einem durchschnittlichen Gewicht von 77 kg pro Passagier; eine Anpassung der berechneten maximalen Passagierzahl nach unten oder oben wäre gemäss Herstellerangaben allenfalls erforderlich bzw. zulässig, wenn die ganze Passagiergruppe offensichtlich über- bzw. untergewichtig ist, beispielsweise bei einer Gruppe von Kindern (pag. 08.00.76). Keine Rolle spielt hingegen, dass es sich bei einem Passagier um ein Kind im Grundschulalter gehandelt haben dürfte (pag. 13.01.66), gab es doch unter den erwachsenen Passagieren des Unfallfluges auch durchaus stämmige Personen, wie den Bildaufnahmen von Augenzeugen zu entnehmen ist (pag. 5.00.161 MOV08149.mpg, MOV08150.mpg und MOV08151.mpg).

3.3.3 Aufgrund des Gesagten ist festzuhalten, dass der Angeklagte mit der Durchführung des fraglichen Ballonaufstiegs seine Sorgfaltspflichten missachtete. Sodann war für ihn voraussehbar, dass der Ballon, sofern durch Windböen erfasst, umher-schwenken, gegen umstehende Gebäude und Hindernisse aufschlagen und Beschädigungen davon tragen könnte oder in eine gefährliche Schiefelage geraten könnte. Dass dies dazu führen kann, dass ein Passagier aus dem Ballon stürzt oder ein Passant von einem Gegenstand getroffen wird und dadurch tödliche Verletzungen erleidet, ist ein durchaus nahe liegender Kausalverlauf. Durch Nichtantreten des Fluges wäre der Tod von *E. vermeidbar gewesen.

3.4 Diesen Erwägungen entsprechend hat der Angeklagte die objektiven und subjektiven Tatbestandselemente von Art. 117 StGB i.V.m. Art. 12 Abs. 3 StGB erfüllt. Rechtfertigungsgründe sowie Schuldausschliessungsgründe sind keine ersichtlich und wurden im Übrigen auch nicht geltend gemacht. Der Angeklagte ist demzufolge der fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB schuldig zu sprechen.

4. Strafzumessung

- 4.1. Der Richter misst die Strafe nach dem Verschulden des Täters zu; er berücksichtigt dabei das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse sowie die Wirkung der Strafe auf das Leben des Täters (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). Nach der Praxis des Bundesgerichts zum altrechtlichen Allgemeinen Teil des Strafgesetzbuches (BGE 117 IV 112 E. 1, bestätigt in BGE 129 IV 6 E. 6.1; 123 IV 150 E. 2a; 121 IV 193 E. 2a; 120 IV 136 E. 3a; vgl. STRATENWERTH, Schweizerisches Strafrecht, Allgemeiner Teil II: Strafen und Massnahmen, Bern 1989, § 7 N. 57) bezog sich der Begriff des Verschuldens im Sinne von Art. 63 aStGB auf den gesamten Unrechts- und Schuldgehalt der konkreten Straftat. Im Rahmen der so genannten Tatkomponente sind insbesondere folgende Faktoren zu beachten: Das Ausmass des verschuldeten Erfolges, die Art und Weise der Herbeiführung dieses Erfolges, die Willensrichtung, mit welcher der Täter gehandelt hat, und die Beweggründe des Schuldigen, die Art. 63 aStGB ausdrücklich erwähnte. Bei Fahrlässigkeitsdelikten ist in erster Linie massgebend, wie krass der Täter gegen die ihm obliegende Sorgfaltspflicht verstossen hat: Gleichgültiges, leichtfertiges oder rücksichtsloses Verhalten wiegt schwerer als blosser Unachtsamkeit oder eine Fehlreaktion, wie sie jedermann gelegentlich unterläuft. Der Grad der Sorgfaltspflichtverletzung hängt dabei nicht nur von den äusseren Umständen ab, sondern auch von den persönlichen Fähigkeiten des Täters. Das Verschulden ist umso grösser, je leichter es für ihn gewesen wäre, die Rechtsgutverletzung zu vermeiden, und umgekehrt (STRATENWERTH, a.a.O., § 7, N. 26; WIPRÄCHTIGER, Basler Kommentar, 2. Aufl., Art. 47 StGB N. 91). Die Täterkomponente umfasst das Vorleben, die persönlichen Verhältnisse sowie das Verhalten nach der Tat und im Strafverfahren, beispielsweise Reue oder Einsicht, die Strafempfindlichkeit, sowie das Verhalten des Staates. Das neue, auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzte Recht bringt demgegenüber materiell keine wesentlichen Neuerungen. Es ist davon auszugehen, dass es nach dem Willen des Gesetzgebers ausdrücken soll, was bisher bereits gemäss Rechtsprechung bei der Verschuldensfeststellung und der Strafzumessung zu berücksichtigen war. Insoweit nennt Art. 47 Abs. 2 StGB die Verschuldenskriterien der bisherigen Praxis ausdrücklich und Abs. 1 bestimmt explizit, dass für die Zumessung der Strafe auch deren Auswirkung auf das Leben des Täters (Strafempfindlichkeit und Spezialprävention) zu berücksichtigen ist (vgl. TRECHSEL et al., a.a.O., Art. 47 Bemerkungen vor N. 1). Bei Ausfällung einer Geldstrafe bestimmt das Gericht die Zahl der Tagessätze nach dem Verschulden des Täters. Die Geldstrafe beträgt höchstens 360 Tagessätze, soweit es das Gesetz nicht anders bestimmt (Art. 34 Abs. 1 StGB). Die Höhe des Tagessatzes bestimmt sich nach den persön-

lichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Täters im Zeitpunkt des Urteils, namentlich nach Einkommen und Vermögen, Lebensaufwand, allfälligen Familien- und Unterstützungspflichten sowie nach dem Existenzminimum. Er beträgt höchstens 3'000 Franken (Art. 34 Abs. 2 StGB).

- 4.2. Der Angeklagte hat sich der fahrlässigen Tötung im Sinne von Art. 117 StGB schuldig gemacht. Die obere Grenze des Strafrahmens beträgt somit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahre oder Geldstrafe bis zu 360 Tagessätze. Es bestehen weder Strafschärfungs- (Art. 49 StGB) noch Strafmilderungsgründe (Art. 48 StGB).

Das Verschulden kann im Rahmen des Fahrlässigkeitsdeliktes insgesamt noch als leicht eingestuft werden. Hinsichtlich der Tatkomponenten muss zwar berücksichtigt werden, dass das Ausmass des verschuldeten Erfolges gross ist; mit seiner Handlung bewirkte der Angeklagte den Tod einer Person. Auch versties der Angeklagte mit seiner Entscheidung, trotz aufkommenden Gewitters mit dem Fesselballon des Verkehrshauses eine Passagierfahrt durchzuführen, in erheblicher Weise gegen die ihm als Supervisor und Piloten obliegenden Sorgfaltspflichten. Es kann jedoch nicht gesagt werden, dass er das Risiko in gleichgültiger, leichtfertiger oder gar rücksichtsloser Art und Weise eingegangen wäre. Für den Angeklagten war es offensichtlich nicht leicht, den Entscheid zwischen der Beförderung des zweiten Teils der indischen Reisegruppe und damit auch der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen seines damaligen Arbeitgebers und dem Schutz der ihm anvertrauten Passagiere zu treffen (vgl. z.B. pag. 13.1.15 und EV B. HV S. 3). Bezüglich der Täterkomponenten ist im mittleren Masse strafmildernd zu berücksichtigen, dass der Angeklagte nicht vorbestraft ist (cl. 4 pag. 4.231.001), sich nach der Tat sowie während des Strafverfahrens klaglos verhalten hat und sich in der Strafuntersuchung kooperativ zeigte. Seit der Tat ist eine längere Zeit verstrichen, in der der Angeklagte mit der Ungewissheit einer Verurteilung leben musste, was sich stark strafmildernd auswirkt. Eine Strafeempfindlichkeit über das normale Mass hinaus ist nicht ersichtlich. In Berücksichtigung dieser Strafzumessungsfaktoren erscheint eine Geldstrafe von 90 Tagessätzen als angemessen.

Der Angeklagte erzielt gemäss Erhebungsbericht der Polizei des Kantons Solothurn vom 16. Juli 2008 ein jährliches Renteneinkommen von Fr. 49'200.– (cl. 4 pag. 4.251.02 f.). Gemäss Steuerveranlagung für das Jahr 2006 betrug damals seine Einkünfte Fr. 43'450.– und sein Reinvermögen Fr. 66'687.– (cl. 4 pag. 4.271.04 f.). In der Steuererklärung 2007 deklarierte er Einkünfte von Fr. 43'828.– und ein Vermögen von Fr. 28'771.– (cl. 4 pag. 4.271.21 ff.); eine Veranlagung erfolgte noch nicht. Gemäss Auszug aus dem Betreibungsregister vom 4. Juli 2008 bestehen keine Beteiligungen, Pfändungen oder Verlustscheine (cl. 4 pag. 4.271.07). Die Staatssteuer betrug im Jahr 2006 Fr. 2'377.80 (cl. 4 pag. 4.271.04). Die Wohnungsmiete beläuft sich pro Jahr auf Fr. 19'200.– (cl. 4

pag. 4.251.02 f.). Als Krankenkassenprämie kann ein Betrag von Fr. 3'600.– veranschlagt werden. Familien- oder Unterstützungspflichten hat der Angeklagte nicht. Angesichts dieser finanziellen Verhältnisse erweist sich ein Tagessatz von Fr. 85.– als angemessen.

- 4.3. Gemäss Art. 42 Abs. 1 StGB schiebt das Gericht den Vollzug einer Geldstrafe auf, wenn eine unbedingte Strafe nicht notwendig erscheint, um den Täter von der Begehung weiterer Verbrechen oder Vergehen abzuhalten. Schiebt das Gericht den Vollzug einer Strafe auf, so bestimmt es dem Verurteilten eine Probezeit von zwei bis fünf Jahren (Art. 44 Abs. 1 StGB). Hat sich der Verurteilte bis zum Ablauf der Probezeit bewährt, so wird die aufgeschobene Strafe nicht mehr vollzogen (Art. 45 StGB).

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, die darauf schliessen lassen, der Angeklagte würde sich künftig nicht wohl verhalten. Der bedingte Vollzug der Geldstrafe kann somit gewährt werden. Es rechtfertigt sich eine Probezeit von zwei Jahren.

5. Beschlagnahmte Gegenstände

Die Bundesanwaltschaft beschlagnahmte mit Verfügung vom 26. April 2005 die gesamten Akten des BFU, welche dieses im Zusammenhang mit der Unfalluntersuchung angelegt hatte (pag. 08.00.01). Es handelt sich um eine Beweismittelbeschlagnahme im Sinne von Art. 65 BStP. Die Akten sind demnach dem BFU als Berechtigtem nach rechtskräftigem Abschluss des Strafverfahrens zurückzugeben.

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 kann ihn aus besonderen Gründen ganz oder teilweise von der Kostentragung befreien (Art. 172 Abs. 1 BStP). Der Ersatz der bei der Bundesanwaltschaft, bei der Bundeskriminalpolizei und beim Untersuchungsrichteramt entstandenen Verfahrenskosten (Gebühren und Auslagen) bestimmt sich nach der Verordnung vom 22. Oktober 2003 über die Kosten der Bundesstrafrechtspflege (SR 312.025). Diese gibt für die einzelnen Verfahrensschritte je einen Gebührenrahmen vor (Art. 4); bei der Festlegung der Gebühren sind die Bedeutung des Falls sowie der Zeit- und Arbeitsaufwand zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 1). Die Auslagen sind je so festzulegen, wie sie bezüglich des einzelnen Angeklagten anfielen (Art. 5). Die Gebühr für das gerichtliche

Verfahren bemisst sich nach dem Reglement vom 11. Februar 2004 über die Gerichtsgebühren vor dem Bundesstrafgericht (SR 173.711.32).

- 6.1.1 Die Bundesanwaltschaft macht Gebühren für das Ermittlungsverfahren von Fr. 5'000.–, für die Voruntersuchung von Fr. 3'000.– und für die Anklagevertretung von Fr. 5'000 – geltend (cl. 4 pag. 4.710.002). Aufgrund der Schwierigkeit des Falles, die im Rahmen einer Unfallabklärung im strafrechtlichen Sinne im gängigen Bereich lag, sind die beantragten Gebühren für den Aufwand im Ermittlungs- und Anklageverfahren unangemessen; sie werden auf Fr. 1'000.– bzw. Fr. 2'000.– festgesetzt. Die Gebühr für die Voruntersuchung erscheint angemessen und ist daher auf Fr. 3'000. – festzusetzen.

Die Gerichtsgebühr ist in Beachtung von Art. 2 Abs. 1 lit. a des Reglements über die Gerichtsgebühren vor dem Bundesstrafgericht auf Fr. 1'500. – festzusetzen.

- 6.1.2 Die Bundesanwaltschaft macht Kosten von Fr. 4'445.85 für das Ermittlungsverfahren und solche von Fr. 238.00 für die Voruntersuchung geltend (cl. 4 pag. 4.710.2). Von den ersten zu subtrahieren sind die Übersetzungskosten in der Höhe von Fr. 535.–, die durch mangelnde Abklärung und Dokumentierung der Geschädigtenvertretung entstanden sind, vermutlich auch nicht das Verfahren zum Nachteil von *E. betreffen (Übersetzung ins Arabische) und daher nicht vom Angeklagten zu tragen sind. Von den zweiten sind sodann die berechneten Porti im Betrag von Fr. 150.– in Abzug zu bringen, da diese durch die Erhebung der Gebühr abgegolten sind. Somit sind die Auslagen für das Ermittlungsverfahren auf Fr. 3'910.85 und für die Voruntersuchung auf Fr. 88.– festzusetzen.

Die Auslagen des Gerichts betragen Fr. 428.–; sie setzen sich aus den Entschädigungen für die an der Hauptverhandlung einvernommenen Zeugen zusammen.

- 6.2. Ausgangsgemäss sind die Gebühren und Auslagen des vorliegenden Strafverfahrens vollumfänglich dem Angeklagten aufzuerlegen (Art. 172 Abs. 1 BStP); für eine ganze oder teilweise Kostenbefreiung besteht kein Anlass. Insbesondere beinhaltet die Kostenaufstellung der Anklagebehörde keine Kosten, die bei Nichteröffnung eines Verfahrens gegen B. nicht entstanden wären.

Die Einzelrichterin erkennt:

I.

1. A. wird schuldig gesprochen der fahrlässigen Tötung gemäss Art. 117 StGB, begangen am 23. Juli 2004.
2. A. wird bestraft mit einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je Fr. 85.–, bedingt vollziehbar bei einer Probezeit von zwei Jahren.
3. Die beschlagnahmten Gegenstände (Akten des Büros für Flugunfalluntersuchungen) werden freigegeben.
4. Die Kosten betragen:

Fr. 3'000.00	Gebühr Bundesanwaltschaft
Fr. 3'000.00	Gebühr Eidg. Untersuchungsrichteramt
Fr. 3'910.85	Auslagen Bundesanwaltschaft
Fr. 88.00	Auslagen Eidg. Untersuchungsrichteramt
Fr. 428.00	Auslagen Bundesstrafgericht
<u>Fr. 1'500.00</u>	Gerichtsgebühr
Fr. 11'926.85	Total

Diese werden vollumfänglich A. auferlegt, zahlbar an die Kasse des Bundesstrafgerichts.

II.

Eine vollständige schriftliche Ausfertigung wird zugestellt an:

- Bundesanwaltschaft, vertreten durch Staatsanwalt des Bundes Carlo Bulletti
- Rechtsanwalt Urs Rudolf

Im Namen der Strafkammer
des Bundesstrafgerichts

Die Einzelrichterin

Der Gerichtsschreiber

i.V. Walter Wüthrich

Nach Eintritt der Rechtskraft mitzuteilen an:

- Bundesanwaltschaft als Vollzugsbehörde (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).