

8. Auszug aus dem Urteil der Strafkammer in Sachen Bundesanwaltschaft und B., C., D. gegen A. vom 29. Januar 2016 (SK.2015.39)

*Sorgfaltspflichtverletzung. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs.*

**Art. 12 Abs. 3, 237 Ziff. 2 StGB**

**Verletzung der Sorgfaltspflichten eines Gasballonfahrers bejaht (E. 2.5).**

**Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs beim Absturz eines Gasballons bejaht (E. 3.1-3.4).**

*Violation du devoir de prudence. Entrave à la circulation publique par négligence.*

**Art. 12 al. 3, 237 ch. 2 CP**

**Violation du devoir de prudence d'un pilote d'un aérostat admise (consid. 2.5).**

**Entrave à la circulation publique par négligence admise en lien avec la chute d'un aérostat (consid. 3.1-3.4).**

*Violazione dei doveri di diligenza. Perturbamento colposo della circolazione pubblica.*

**Art. 12 cpv. 3, 237 n. 2 CP**

**Violazione dei doveri di diligenza ammessa nel caso di un pilota di aereo (consid. 2.5).**

**Perturbamento colposo della circolazione ammesso in caso di caduta di un aereo (consid. 3.1-3.4).**

**Zusammenfassung des Sachverhalts:**

A. wurde vorgeworfen, als Pilot den Absturz eines Gasballons verursacht zu haben, aufgrund dessen ein Passagier ums Leben kam, ein anderer verletzt wurde und Leib und Leben weiterer Personen sowie Gut Dritter auf der Erdoberfläche in Gefahr gebracht wurden.

Der Einzelrichter sprach A. der fahrlässigen Tötung, der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs sowie der fahrlässigen Gefährdung durch die Luftfahrt schuldig.

**Aus den Erwägungen:**

2.5 [...] Der Beschuldigte war als Kommandant eines Luftfahrzeuges für dessen Führung nach den gesetzlichen Bestimmungen, den Vorschriften der Luftfahrthandbücher (AIP), den anerkannten Regeln der Luftfahrt und den Weisungen des Halters verantwortlich (Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 7 der Verordnung vom 22. Januar 1960 über die Rechte und Pflichten des Kommandanten eines Luftfahrzeuges [SR 748.225.1]).

Das vom Hersteller, Ballonbau Wörner GmbH, verfasste «Fahrt- und Betriebshandbuch», dessen Inhalt durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt 1993 genehmigt und in der Folge mehrfach geändert wurde, enthält Anweisungen für die Handhabung des Ballons. Solche Anweisungen sind Quellen von Sorgfaltspflichten (Urteil des Bundesgerichts 6B\_175/2009 vom 12. Juni 2009, E. 3). Das Fahrt- und Betriebshandbuch statuiert in Ziff. 4.4, dass nur gestartet werden dürfe, wenn die «Füllansatzzuzievorrichtung funktioniert und der Füllansatz offen ist». Dies muss der Pilot sofort nach dem Start kontrollieren, wie Ziff. 4.5.1 zusätzlich festhält. Ziff. 3.1 sieht vor, dass beim Anstieg dann, wenn beim Start sich der Füllansatz nicht geöffnet hat, sofort die Notöffnung aktiviert wird oder ersatzweise das Parachute-Ventil kurz geöffnet wird, und dass in solchen Fällen bei nächster Möglichkeit zu landen ist.

Diesen Obliegenheiten ist der Beschuldigte nicht nachgekommen. Er räumt ein, beim Start den Füllansatz mittels der Zuziehleine teilweise geschlossen zu haben, und begründet dies damit, dass bei Alpenüberquerungen die Hülle nur teilweise mit Traggas gefüllt werde, um schnell in grosse Höhe zu gelangen. Dadurch bestehe die Gefahr, dass in die Hülle Luft angesaugt werde, wenn der Füllansatz ganz offen sei und demzufolge ein Knallgasgemisch entstehe, mit entsprechendem Risiko. Die fraglichen Vorschriften des Fahrt- und Betriebshandbuchs würden nur für Tages- und Nachtfahrten gelten, nicht aber für Alpenfahrten.

Zum Knallgasrisiko führt der Gutachter in nachvollziehbarer Weise aus, dass dieses immer entstehe, wenn der Füllansatz nicht vollständig geschlossen sei. Der Gefahr einer Entzündung des Wasserstoff-Sauerstoff-

Gemischts sei erfolgreich mit der Vermeidung von elektrostatischer Aufladung begegnet worden und zwar mit dem Bau von leitfähigen Ballonhüllen, wie dies seit anfangs der 1970er-Jahre vorgeschrieben sei. Er fügt hinzu, dass bei Horizontal- oder Steigflug nur minimale Druckunterschiede zwischen dem Inneren der Ballonhülle und der äusseren Atmosphäre entstehen können. Zum Vorbringen des Beschuldigten, wonach in den Sicherheitsseminaren des Schweizerischen Ballonverbands (SBAV) immer wieder vor dem Knallgasrisiko gewarnt worden sei, bemerkt der Gutachter, dies sei zwar richtig, jedoch sei nie empfohlen worden, deswegen mit einem geschlossenen Füllansatz zu starten. Im Gegenteil sei immer wieder darauf hingewiesen worden, dass unbedingt mit offenem Füllansatz zu starten und darauf zu achten sei, dass dieser während der Fahrt offen bleibe. In den vom Gutachter zitierten zwei Referaten über Alpenfahrten resp. Fahrten über 4'000 m, die beim Sicherheitsseminar des SBAV von 1990 abgehalten wurden und zugleich als Beiträge im Handbuch für Freiballonführer des Deutschen Freiballonsport-Verbands e.V. abgedruckt sind, wird denn auch explizit ausgeführt, dass der Apendix (Füllansatz) während des ganzen Aufstiegs «vollständig» respektive «konstant gut» offen zu halten sei.

Aus alledem ergibt sich, dass die Übung des Beschuldigten, bei teilweise gefüllter Hülle den Füllansatz beim Aufstieg zu einer Alpenfahrt teilweise geschlossen zu halten, nicht nur dem Fahrt- und Betriebshandbuch, sondern den aus der allgemeinen Praxis geschöpften Empfehlungen widerspricht.

Ausserdem unterliess es der Beschuldigte, eine wenigstens teilweise Öffnung beizubehalten. Ein teilweise gefüllter Ballon verliert beim Aufstieg die ursprüngliche (einer Birne ähnliche) Form, wodurch sich der Füllansatz vom Korb entfernt; dadurch streckt sich eine bei offenem Ansatz lose fixierte Zuziehleine des Pöschelrings. Sie hatte wegen der Teilschliessung des Ansatzes im konkreten Fall jedoch keinen Durchhang, so dass der Füllansatz sich automatisch stetig schloss. Offenbar war dieser Effekt dem Beschuldigten bekannt, gab er doch an, bei ca. 2'000 m den Pöschelring (gemeint die Zuziehleine) etwas gelöst und anschliessend wieder fixiert zu haben. In jenem Moment hatte der Ballon aber erst rund 2/3 der Höhe erreicht, auf der er über 5 Minuten später platzte. Zu diesem Zeitpunkt war der Füllansatz bereits vollständig geschlossen.

Als Ergebnis steht demnach fest, dass der Beschuldigte, indem er den Ballon mit teilweise geschlossenem Füllansatz aufsteigen liess, das hohe Risiko schuf, über die Prallhöhe hinaus zu gelangen, ohne den Pöschelring

an diesem Punkt zu öffnen. Dieses Risiko hat sich in casu realisiert. Der Beschuldigte hat somit pflichtwidrig unvorsichtig das Platzen der Hülle verursacht. Dies hat zum Absturz des Ballons mit hartem Aufschlag des Korbes am Boden geführt.

### **3. Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs**

**3.1** Nach Art. 237 Ziff. 2 StGB ist strafbar, wer fahrlässig den öffentlichen Verkehr hindert, stört oder gefährdet und dadurch Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt.

Der Tatbestand von Art. 237 StGB schützt das Leben und die körperliche Unversehrtheit der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen (BGE 106 IV 370 E. 2a; 100 IV 54 E. 5 S. 55). Öffentlich ist der Verkehr, wenn er an einem jedermann bzw. einem unbestimmten Personenkreis zugänglichen Ort stattfindet, welcher nicht nur dem privaten Gebrauch dient (BGE 134 IV 255 E. 4.1 S. 259 m.w.H.). Tatbestandsmässig ist jedes Verhalten, welches eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat (TRECHSEL/FINGERHUTH, Praxiskommentar, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2013, Art. 237 StGB N. 10; FOLKA, Basler Kommentar, 3. Aufl., Basel 2013, Art. 237 StGB N. 18). Die bundesgerichtliche Rechtsprechung verlangt, dass die Gefährdung nicht bloss abstrakt besteht; vielmehr muss eine nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts vorliegen. Ob eine solche konkrete Gefährdung zu bejahen ist, beurteilt sich dabei nicht allein nach dem, was schliesslich eingetreten ist, sondern es kommt darauf an, ob das fragliche Vorkommnis nach dem normalen Gang der Dinge die Verletzung eines Menschen ernstlich wahrscheinlich gemacht hat. Art. 237 StGB ist deshalb auch anwendbar, wenn der Eintritt eines schädigenden Erfolgs durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhütet wird (BGE 134 IV 255 E. 4.1 S. 259; 106 IV 121 E. 3c; Urteile des Bundesgerichts 6B\_779/2009 vom 12. April 2010, E. 2.2.1; 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003, E. 2.2).

**3.2** Die Bundesanwaltschaft wirft dem Beschuldigten vor, durch die oben thematisierte Verletzung anerkannter Regeln der Ballonführung fahrlässig den öffentlichen Verkehr gestört und dadurch bewirkt zu haben, dass der Passagier F. beim Absturz des Ballons mehrere Verletzungen mittleren Grades erlitten habe und Leib und Leben weiterer Personen in Gefahr gebracht worden sei.

**3.3** Der Ballon befand sich, als die Hülle riss und das Traggas entwich, im dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Luftraum (vgl. Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt [Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0]; BGE 105 IV 41 E. 2a). Bei den Korbinsassen handelte es sich somit um Verkehrsteilnehmer. Dass der Passagier F. durch den Absturz des Ballons aus einer Höhe von über 3'000 m an Leib und Leben konkret gefährdet wurde, ist offenkundig.

**3.4** Soweit die Anklageschrift dem Beschuldigten die Gefährdung von weiteren Personen zur Last legt, ergibt sich Folgendes:

Der Ermittlungsbericht der Kantonspolizei Aargau zeigt die exakte Stelle, wo der Ballon zu Boden kam: Sie liegt in Fisibach, beim Hof der Familie M. mit der Adresse Z., bei der Kreuzung mit der Y.-strasse. Diese Stelle ist rund 150 m von der Kantonsstrasse entfernt, welche ab Bad Zurzach dem Rhein entlang verläuft und dann über Kaiserstuhl nach Glattfelden führt; mit dieser ist sie durch eine weitere Strasse, «X.», verbunden. Es handelt sich folglich um Verkehrswege, die von Fahrzeugen und Fussgängern benutzt werden können. Selbst wären diese Strassen nicht dem allgemeinen Verkehr zugänglich, so stehen sie doch für den Zugang zum Hof M. per Fahrzeug und allgemein den Fussgängern zur Benutzung offen. Der Fussgängerverkehr wird durch den Tatbestand gleichermassen geschützt (FIOLKA, a.a.O., Art. 237 StGB N. 12). Die Benutzer der Strasse wurden der konkreten Gefahr ausgesetzt, dass sie der niedergehende Korb treffe, der nur wenige Meter vom Strassenrand entfernt aufschlug und durch die Wucht erheblich deformiert wurde. Eine solche Kollision hätte mindestens zu erheblichen Verletzungen führen können.

Der Beschuldigte hat diese Gefahr pflichtwidrig unsorgfältig herbeigeführt, indem er bei der Führung des Ballons die der Sicherheit dienenden Regeln verletzte und dadurch dessen Absturz verursachte (E. 2.5). Damit störte er fahrlässig den öffentlichen Verkehr.