

# Freispruch für den Piloten

Eine Robin DR 400/180R mit dem Piloten und drei Passagieren an Bord startete am Flughafen Schaffhausen und stürzte kurze Zeit danach in ein Sonnenblumenfeld. Eine Passagierin kam dabei ums Leben. Nun wurde der Pilot in dritter Instanz von der Anklage freigesprochen. Die Begründung der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts lässt aufhorchen. Sie widerspricht einer Feststellung im Unfall-Schlussbericht der SUST.

Text: Jürg Wyss

Flugfeld Schaffhausen (LSPF), 26. August 2016, kurz nach 19 Uhr: Ein Pilot startet auf der Graspiste 07 mit einer Robin DR400/180R bei leichtem Gegenwind zu einem Rundflug mit drei Passagieren an Bord. Die Temperatur beträgt noch immer warme 30 Grad. Die Beschleunigung verläuft normal und das Flugzeug hebt nach einer Startrollstrecke von rund 375 m ab. Doch es gewinnt kaum an Höhe und stürzt nach rund einer Minute Flugzeit aus geringer Höhe ab. Der Pilot und die Passagiere werden beim Aufprall erheblich verletzt. Eine Passagierin erliegt am 6. September 2016 ihren schweren Verletzungen.

## Die Berechnung der Startrollstrecke

Die Ergebnisse der Unfalluntersuchung liessen die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST im Schlussbericht von Ende 2017 zum Fazit kommen, der Unfall sei darauf zurückzuführen, dass das Flugzeug nach dem Abheben infolge einer unzureichenden Starttechnik kaum an Höhe gewann und aufgrund eines Kontrollverlustes zu Boden stürzte. Zum Unfall beigetragen hätten eine hecklastige Schwerpunktage – das Startgewicht lag fünf Kilogramm über dem MTOM von 1000 kg – und mangelhaft dokumentierte Leistungsdaten des Propellers. Der Unfallbericht hielt weiter auch fest: Ausgehend von einer Temperatur von 28 Grad Celsius, einem QNH von 1022 hPa sowie einem Gegenwind von 5 kt ergab die vom Piloten im Vorfeld zu den Passagierrundflügen durchgeführte Berechnung der benötigten Startrollstrecke einen Wert von 368 m, was in der Grössenordnung des Werts für die Startrollstrecke (Take-Off Run – TOR) gemäss den AFM-Leistungsangaben auf Basis des Zweiblatt-Propellers lag. Nur: Das Unfallflugzeug war mit einem Vierblatt-Propeller ausgerüstet, welcher in der Beschleunigung am Boden deutlich weniger effizient ist und laut Schlussbericht der SUST eine Startrollstrecke von rund 455 m erforderlich gemacht hätte. Dem Piloten standen diese Daten indes nicht zur Verfügung, so dass er sich in einer falschen Sicherheit wog, wie der mittlerweile zurückgezogene Schlussbericht festhält. Das Fehlen dieser wesentlichen Angaben wurde deshalb als beitragender Faktor in der Entstehung des Unfalls ermittelt.

## Anklage durch die Bundesanwaltschaft

Der Flugunfall hatte juristische Konsequenzen. Der Pilot wurde von der Bundesanwaltschaft per Strafbefehl verurteilt. Dagegen ging er vor Bundesstrafgericht. Ihm wurden dort mehrere Sorgfaltspflichtverletzungen im Rahmen der Flugvorbereitung, des Startvorgangs und während der Flugphase unmittelbar nach dem Abheben zur Last gelegt. So soll der Beschuldigte eine falsche Startrollstrecke von nur 368 Meter berechnet haben, weil er die Tatsache der unterschiedlichen Leistungsdaten des Zweiblattpropellers im Vergleich zum benutzten Vierblatt-Propeller unberücksichtigt gelassen habe. Das habe eine ver-

längerte Startrollstrecke notwendig gemacht, weshalb der Beschuldigte zur Berechnung der Startrollstrecke die im verbindlichen Anhang zum Flughandbuch enthaltenen Ausgangswerte hätte verwenden müssen, wobei die entsprechend korrekte Berechnung eine Startrollstrecke von 455 Metern ergeben hätte. Bezüglich Startvorgang wurde dem Beschuldigten weiter vorgeworfen, das Flugzeug bereits nach 375 Metern und damit vor Erreichen der Abhebegeschwindigkeit von 100 km/h rotiert und nach dem Abheben überrotiert zu haben, was zu einem zu hohen Anstellwinkel des Flugzeuges geführt habe.

Bezüglich der Flugvorbereitung wurde dem Piloten vorgeworfen, die zu hohe Abflugmasse des Flugzeugs nicht erkannt zu haben, indem er sich bei der Ermittlung der Passagiergewichte ohne nähere Überprüfung auf deren mündliche Angaben sowie bezüglich des eigenen Gewichts und der Treibstoffmenge auf blossen Schätzungen verlassen habe, hiess es in der Anklage. Die Anklagepunkte stützten sich im Wesentlichen auf den Schlussbericht der SUST.

## Freispruch in dritter Instanz

Die Strafkammer des Bundesstrafgerichts hielt den 54-jährigen Piloten für schuldig und verurteilte ihn wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs zu einer Geldstrafe und einer Busse. Gegen das Urteil legte der Beklagte Berufung ein. Der Pilot habe seit Juni 2017 darauf hingewiesen, dass der SUST ein Berechnungsfehler unterlaufen sei und dass seine Startstreckenberechnung richtig gewesen sei, sagt Rechtsanwalt Philip Bärtschi, der den Angeklagten vor Gericht verteidigte. Auch seien private Gutachten seitens der beklagten Partei vom Bundesstrafgericht nicht zugelassen worden. Nach der ersten Verurteilung durch das Bundesstrafgericht zog die SUST den Unfallbericht noch vor der Urteilsbegründung zurück.

Am Ende war der Berufung Erfolg beschieden: Die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts korrigierte das letzte Urteil der Strafkammer des Bundesstrafgerichts von 2019 und sprach den Piloten von den Vorwürfen der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs frei. Ein neues, vom Gericht eingefordertes Gutachten habe gezeigt, dass der Pilot die Startrollstrecke richtig berechnet habe. Die Berufungskammer kam auch zum Schluss, dass dem Piloten keine strafrechtlich relevante Sorgfaltspflichtverletzung vorzuwerfen sei. Er habe auch nicht fahrlässig gehandelt, als er sich bei der Berechnung des maximalen Startgewichts auf die Angaben der Passagiere verlassen habe. Der Gutachter betonte, es gebe für den Piloten kein verpflichtendes Verfahren, wie das Gewicht von Passagieren zu bestimmen sei. Es sei üblich, auf die Angaben der jeweiligen Personen zu vertrauen. Dies habe der Pilot getan. Das Gerichts- und das Privatgutachten ergaben weiter, dass dem Piloten kein Flugfehler nachgewiesen werden könne und er die Startrollstrecke von 368 Metern mit den ihm zur Verfügung stehenden Angaben korrekt berechnet

habe. Die SUST war von einer Rollstrecke von 455 Metern ausgegangen, was laut Gutachter falsch ist.

### Mehrere Fehler passiert

Für Bärtschi ist klar: «Das Gericht hatte zu entscheiden, ob dem Piloten eine Verletzung der fliegerischen Sorgfaltspflicht vorzuwerfen sei.» Dies habe das Gericht verneint: «Es war nicht ersichtlich, dass der Pilot etwas hätte anders machen müssen bei der Flugvorbereitung oder auf dem Flug selber.»

Der Anwalt des Piloten hält fest, dass in diesem Gerichtsfall mehrere Fehler passiert seien. «Man hat sich erstinstanzlich auf einen Unfallbericht mit falschen Berechnungen gestützt, Beweisanträge wurden abgewiesen und der Sachverhalt nicht genügend abgeklärt.» Erst jetzt habe das Gericht die Kritik am Unfallbericht ernst genommen und den Sachverhalt mit einem neuen Gutachten überprüfen lassen. Dieses kam zum Schluss, dass der Pilot bei seiner Berechnung der Startrollstrecke nichts falsch gemacht habe.

Das Urteil der Berufungskammer ist mittlerweile rechtskräftig. «Der Pilot ist ob des Freispruchs in dritter Instanz sehr erleichtert»,

betont Bärtschi. Indes ändere der Freispruch nichts am Leid aller Betroffenen. «Die Tragödie wird ihn, seine Familie und die Angehörigen des Opfers wohl ein Leben lang begleiten.» ◀



Bild: Schweizerische Eidgenossenschaft / BBL

## «Wir bedauern, diesen Fehler nicht schon bei der abschliessenden Prüfung erkannt zu haben»

Was sagt der Leiter Aviatik der SUST zum Urteil der Berufungskammer des Bundesstrafgerichts? Die «AeroRevue» hat bei Daniel W. Knecht nachgefragt.

**«AeroRevue»:** Daniel Knecht, der Flugunfall im August 2016 einer Robin DR400/180 in Schaffhausen führte zu einer Anklage des Piloten. Gewisse von der SUST im Unfallbericht gezogene Schlussfolgerungen wurden von der Bundesanwaltschaft für die Anklage übernommen. Ist sich die SUST der möglichen strafrechtlichen Folgen ihrer Unfallberichte bewusst?

**Daniel Knecht:** Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle untersucht Unfälle und schwere Vorfälle einzig unter dem Aspekt der Sicherheit, d.h. mit dem Ziel, aus den Zwischenfällen lernen und solche Ereignisse in der Zukunft verhindern zu können. Die Sicherheitsuntersuchung ist unabhängig von allen anderen Untersuchungen, seien sie nun administrativ, straf- oder zivilrechtlich. Es ist in letzter Zeit für andere Behörden aus Bequemlichkeit und weil offenbar eigenes Fachwissen fehlt zur Gewohnheit geworden, die Berichte der SUST für ihre Zwecke zu verwenden, obwohl diese Berichte ausdrücklich nicht zur Klärung von Schuld- und Haftungsfragen bestimmt sind. Die SUST ist sich dieser Problematik bewusst. Aber wenn sie ihre unabhängige Funktion zur Verbesserung der Sicherheit wahrnehmen will, so darf sie sich beim Abfassen der Berichte nicht von diesem zweckentfremdenden Gebrauch ihrer Berichte beeinflussen lassen.

*Die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts kam zum Schluss, dass dem Unfallbericht ein Berechnungsfehler der Startrollstrecke zugrunde liegt. Hat die SUST einen fehlerhaften Unfallbericht erstellt?*

Im Sommer 2019 haben wir aufgrund einer Rückmeldung zum Schlussbericht festgestellt, dass der Berechnung der Startrollstrecke eine Messung des Herstellers zugrunde lag, die auf Grundlagen beruhte, welche im Unfallflug nicht anwendbar waren. Wir bedauern, dass wir diesen Fehler nicht schon bei der abschliessenden Prüfung des Berichts erkannt haben; aber dies wird nun korrigiert.

*Der Unfallbericht wurde von Ihnen nach dem ersten Urteil zurückgezogen. Warum?*

Sobald klar war, dass wir einen Fehler gemacht hatten, habe ich im August 2019 unverzüglich die Wiederaufnahme der Untersuchung angeordnet. Eine solche Wiederaufnahme einer Untersuchung ist gesetzlich vorgesehen, wenn neue wesentliche Tatsachen bekannt werden, die das Untersuchungsergebnis beeinflussen können. In diesem Fall geschah dies unabhängig und einzig gestützt auf unsere Beurteilung der uns neu zur Verfügung gestellten Fakten. Die Begründung des ersten Urteils des BSGer war zu diesem Zeitpunkt nämlich noch nicht einmal bekannt.

*Befürchten Sie nach diesem Urteil einen Imageschaden bzw. Vertrauensverlust für die SUST und deren Flugunfalluntersuchungen?*

Die SUST hat seit ihrer Gründung im Jahr 2011 Hunderte von Zwischenfällen untersucht und mit einem auf die Sicherheit ausgerichteten Bericht abgeschlossen. Nur ganz selten war es notwendig, eine Untersuchung wegen neuer wesentlicher Tatsachen nochmals anhand zu nehmen. Der vorliegende Fall ist einer dieser wenigen Fälle. Nobody is perfect – das gilt auch für die SUST. Aber wie bei allen Fehlern gilt: Nicht der Fehler ist entscheidend, sondern der Umgang damit: Wir haben ihn

selber bereits zwei Jahre früher erkannt, als ihn nun die Berufungskammer bemerkt hat. Wir stehen dazu und wir korrigieren ihn. Wenn dieser Fall im Übrigen dazu führen sollte, dass sich die justiziellen Behörden selber eine Meinung bilden, statt einfach nur die Ergebnisse der SUST zu verwenden, so wäre dies aus unserer Sicht eine durchaus zweckdienliche Entwicklung.

*Wird die Flugunfalluntersuchung zum fraglichen Unfall neu aufgenommen und ein neuer Bericht erstellt?*

Wie bereits dargelegt, wurde die Sicherheitsuntersuchung durch die SUST in diesem Fall bereits im Sommer 2019 unabhängig von den Strafverfolgungsbehörden wieder aufgenommen. Dabei werden nun nicht nur die korrekten Grundlagen für die Startrollstrecke verwendet, sondern auch weitere für die Prävention wichtige Aspekte berücksichtigt, die sich in der Zwischenzeit ergeben haben. Aufgrund der hohen Arbeitslast im Zusammenhang mit der Untersuchung des Ju 52-Unfalls und der zahlreichen Untersuchungen, die deshalb noch nicht abgeschlossen werden konnten, wird leider auch dieser überarbeitete Schlussbericht noch etwas Zeit in Anspruch nehmen, bis er veröffentlicht werden kann. wy



**Daniel Knecht,**  
Leiter Aviatik der  
Sicherheitsuntersuchungsstelle  
SUST.