

DOCH BESTEHT WIRKLICH GRUND ZUR HOFFNUNG?

■ **Kommentar zum Bundesgerichtsurteil 6B_332/2019 vom 29. Oktober 2019, von Martin Wyler**

Der Freispruch des Fluglotsen durch das Bundesgericht hat in der Luftfahrtbranche zur Erleichterung geführt. Doch bei genauerer Betrachtung trägt der Anschein. Wir können nicht davon ausgehen, dass die gängige Praxis eine Veränderung erfahren hat. Solange die Urteile mit der bisherigen Varianz gefällt werden, besteht kein Grund zur Hoffnung. Die Sicherheitskultur in den Luftfahrtunternehmen bleibt weiterhin unter Druck.

Der Freispruch erfolgte im Zusammenhang mit einem Vorfall auf dem Flughafen Zürich. Ein Lotse von Skyguide erteilte am 15. März 2011 kurz hintereinander zwei Flugzeugen die Starterlaubnis auf zwei sich kreuzenden Pisten. Die Besatzung eines der beiden Flugzeuge erkannte die sich anbahnende Gefahr und brach den Start ab. Die konkrete Gefahr einer Kollision bestand nicht. Gemäss Gutachter sind sich die Flugzeuge „nicht allzu nahe“ gekommen. Die Staatsanwaltschaft Winterthur/Unterland erhob Anklage gegen den Flugverkehrsleiter. Erstinstanzlich wurde er freigesprochen. Nach einem Weiterzug ans Obergericht, verurteilte dieses den Lotsen zu einer bedingten Geldstrafe von 90 Tagessätzen. Das Bundesgericht hat ihn nun mit seinem Urteil vom 29.10.19 freigesprochen.

In seinen Erwägungen setzte sich das Bundesgericht näher mit der «konkreten Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person» auseinander. Es hält dazu fest: «Die Frage, ob es zu einer konkreten Gefahr für Menschen gekommen ist, betrifft weder den Sachverhalt noch eine rein technische Frage, sondern ist eine Rechtsfrage». Damit ist das Bundesgericht legitimiert, unabhängig vom Verlauf der Geschehnisse (Sachverhalt), welche gestützt auf technische Fakten und Daten eine Objektivität ergeben, die

Gefährdung zu beurteilen.

Interessanterweise tut es das aber im vorliegenden Fall gar nicht. Es stellt 'lediglich' fest, dass eine Anklage, die sich auf eine hypothetische Gefahr bezieht, nicht statthaft ist. Somit verletzt, die auf einer hypothetischen Gefahr beruhende Verurteilung des Lotsen durch das Zürcher Obergericht, Bundesgesetz.

Eine Analyse der letzten beiden Urteile des Bundesgerichts, die im Zusammenhang mit Fehlverhalten von Fluglotsen gefällt wurden, veranschaulicht das Problem, mit welchem die Akteure der schweizerischen Luftfahrt nach wie vor konfrontiert sind.

In seiner Erwägung des Vorfalls vom 15. März 2011 setzt sich das Bundesgericht mit einer möglichen Gefährdung der involvierten Personen auseinander, die durch den Startabbruch hätte gegeben sein können. Im Urteil ist u.a. folgendes darüber zu lesen: «Auch im Umstand, dass die Bremsen des Flugzeugs heiss würden und zur Kühlung derselben die Feuerwehr habe aufgebieten werden müssen, liege keine Gefahr für die Besatzung und Passagiere des Flugzeugs SWR 202W. Dies sei normal und gehöre zur Routine; eine Gefahr für Leib und Leben der Flugzeuginsassen sei vernachlässigbar klein». Der Umstand, dass im Luftverkehr bei einem Startabbruch die Bremsen so stark aufgeheizt werden können, dass diese zu brennen beginnen und die Feuerwehr zum Löschen aufgebieten werden muss, wird nicht als Gefährdung betrachtet. Das ist folgerichtig, ist doch der Startabbruch ein zertifiziertes Manöver, für das der Flugzeughersteller den Beweis erbringen muss, dass ein Feuer an den Bremsen den Insassen nicht gefährlich werden kann. So heisst es in der dafür gültigen Zertifizierungsrichtlinie: "Small brake fires are acceptable as long as they do not spread to the airplane

body within five minutes (the maximum likely time for arrival of the airport fire fighters). Im vorliegenden Fall honoriert das Bundesgericht die von den Behörden angeordnete Risikomitigation. (Das ist insofern bemerkenswert, als im Urteil der Vorinstanz nachzulesen ist, dass ein Startabbruch von den kantonalen Richtern als ein sehr gefährliches Manöver eingestuft wurde.)

Zu einem ganz anderen Schluss kommt das Bundesgericht beim Vorfall, welcher von ihm am 27. Juni 2019 beurteilt wurde. In jenem Fall ging es um eine gefährliche Annäherung zweier Flugzeuge in der Luftstrasse, die ein Lotse der Skyguide verursacht hatte. Das Gericht verurteilte ihn.

In diesem Fall stützte sich das Bundesgericht bei der Einschätzung der Gefahr auf die Beurteilung der SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle). Damit wurde die technische Einschätzung der Gefährdung, welche die SUST gemacht hatte, zur Grundlage für das Urteil des Bundesgerichts. Mit dieser Begründung wird die SUST instrumentalisiert. Denn der alleinige Zweck der Untersuchungen von Flugunfällen oder von schweren Vorfällen ist die Verhütung von Unfällen oder von schweren Vorfällen. So geht jedem Untersuchungsbericht auch der Hinweis voraus, «...dass die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und schweren Vorfällen ausdrücklich nicht Gegenstand der Flugunfalluntersuchung ist. Es ist daher auch nicht Zweck der Berichte, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Werden SUST-Berichte zu anderen Zwecken als zur Unfallverhütung verwendet, ist diesem Umstand gebührend Rechnung zu tragen». Es entspricht der gängigen Praxis der SUST, Annäherungen wie jene beim Vorfall in der Luftstrasse, als Kategorie A -Vorfall zu taxieren („Risk of

