



REPUBLIK ÖSTERREICH
LANDESGERICHT KLAGENFURT

16 Hv 143/17y
(Bitte in allen Eingaben anführen)

Josef Wolfgang Dobernigstraße 2
9020 Klagenfurt

Tel: +43 463 5840 373230

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesgericht Klagenfurt hat durch den Einzelrichter Mag. Polak in der Strafsache gegen 1.) Mag. [REDACTED] und 2.) [REDACTED] wegen des Vergehens der grob fahrlässigen Tötung nach § 81 Abs 1 und 2 StGB und weiterer strafbarer Handlungen über den Strafantrag der Staatsanwaltschaft Klagenfurt vom 19. Oktober 2017 zu 3 St 101/17y in Anwesenheit des Staatsanwaltes Mag. [REDACTED], des Privatbeteiligtenvertreters Mag. [REDACTED], des Erstangeklagten Mag. [REDACTED] und seines Verteidigers Mag. [REDACTED] und des Zweitangeklagten [REDACTED] und seines Verteidigers [REDACTED], nach öffentlich durchgeführter Hauptverhandlung

zu Recht erkannt:

Die Angeklagten

1) Mag. [REDACTED] geboren 21. Jänner 1973 in St. Pölten, österreichischer Staatsbürger, Untermehmer,

und

2) [REDACTED] geboren am 30. Dezember 1984 in Klagenfurt am Wörthersee, österreichischer Staatsbürger, Unternehmer,

sind

schuldig,

es haben am 02. Juni 2017 am Wörthersee im Bereich zwischen Maria Wörth und der Kapuzinerinsel im Zuge einer Fahrt mit dem Motorboot der Marke Renegade Malibu mit einer motorischen Antriebsleistung von 335 PS von Klagenfurt zur Schlangensinsel durch Außerachtlassen der beim Betrieb eines den schiffahrtsrechtlichen Bestimmungen (insbesondere dem Schifffahrtsgesetz und der Seen- und Flussverkehrsordnung) unterliegenden Bootes erforderlichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit

I.) Mag. [REDACTED] dadurch, dass er als Lenker des mit Manfred SCHROLL, [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] als weiteren Insassen besetzten Motorbootes nach der Durchführung zumindest eines sogenannten Eindreh-Manövers (Powerturn), bei dem eine starke Einlenkbewegung unter gleichzeitiger Rück-/Wegnahme der Motorleistung zu einer Schleuderbewegung des Bootes um die eigene Achse führt, mit höchster Motorleistung (Vollgas) ohne entsprechende Vorwarnung gegenüber den Insassen und in Kenntnis des Umstandes, dass der alkoholisierte Insasse Manfred SCHROLL (1,05 Promille Blutalkoholgehalt) auf der gegenüber dem seitlichen Bootsrand erhöhten Motorraumabdeckung saß, neuerlich eine abrupte Lenkbewegung nach rechts vornahm, sodass Manfred SCHROLL über den linken Bootsrand ins Wasser geschleudert wurde sowie dadurch, dass er im Zuge des Fahrmanövers den Retourgang einlegte, sodass das Boot mit erhöhter Motorleistung rückwärts fuhr und mit der rotierenden Schiffsschraube den im Wasser befindlichen Körper von Manfred SCHROLL erfasste, der dadurch neben Hautweichteil- und Bruchverletzungen am rechten Hand- und Unterarmbereich, Hautweichteilverletzungen an der rechten Schulter und an der linken Hand eine tödliche subtotale Dekapitation erlitt, mithin grob fahrlässig (§ 6 Abs 3 StGB) und nachdem er sich vor der Tat, wenn auch nur fahrlässig, durch den Genuss von Alkohol in einen die Zurechnungsfähigkeit nicht ausschließenden Rauschzustand (Blutalkoholgehalt von 0,882 Promille) versetzt hatte, obwohl er vorhergesehen hatte oder vorhersehen hätte können, dass ihm die Lenkung des angeführten Motorboots, sohin eine Tätigkeit bevorstand, deren Vornahme in diesem Zustand eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit eines anderen herbeizuführen oder zu vergrößern geeignet war,

1.) den Tod von Manfred SCHROLL herbeigeführt,

2.) eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit von [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] herbeigeführt;

II.) [REDACTED] dadurch, dass er es unterließ, die ihn als Schiffsführer Verpflichtungen, insbesondere zur Vermeidung der Gefährdung von Menschenleben, einzuhalten, indem er Mag. [REDACTED] in Kenntnis dessen durch die Konsumation von Alkohol bedingten Beeinträchtigung von mehr als 0,5 Promille Blutalkoholgehalt, der riskanten Fahrmanöver, der mit einer für eine sichere Fahrweise zu hohen Geschwindigkeit und der erhöhten Sitzposition des Manfred SCHROLL (Punkt I.) die Weiterfahrt nicht untersagte bzw. ihn nicht von der Weiterfahrt abhielt, fahrlässig den Tod von Manfred SCHROLL herbeigeführt.

Es haben hiedurch **Mag. [REDACTED]** zu I.) 1.) das Vergehen der grob fahrlässigen Tötung nach § 81 Abs 1 und 2 StGB und zu I.) 2.) die Vergehen der Gefährdung der körperlichen Sicherheit nach § 89 StGB, **[REDACTED]** zu II.) das Vergehen der fahrlässigen Tötung durch Unterlassung nach §§ 2, 80 Abs 1 StGB begangen.

Mag. [REDACTED] wird hierfür unter Anwendung des § 28 Abs 1 StGB nach § 81 Abs 1 StGB zu einer **Freiheitsstrafe** in der Dauer von

10 (zehn) Monaten,

[REDACTED] nach § 80 Abs 1 StGB zu einer **Freiheitsstrafe** in der Dauer von

3 (drei) Monaten

sowie beide Angeklagte gemäß § 389 Abs 1 StPO zum Ersatz der Kosten des Strafverfahrens

verurteilt.

Gemäß § 43 Abs 1 StGB wird der Vollzug der über **[REDACTED]** verhängten Freiheitsstrafe unter Bestimmung einer Probezeit von drei Jahren bedingt nachgesehen.

Gemäß § 369 Abs 1 StPO sind die Angeklagten **Mag. [REDACTED]** und **[REDACTED]** **[REDACTED]** zur ungeteilten Hand schuldig, den Privatbeteiligten Alexander Schroll, Marlene Schroll und Maria Katharina Thiery-Schroll jeweils EUR 1.000,00 an Teilschmerzensgeld binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Gemäß § 366 Abs 2 StPO werden die Privatbeteiligten Alexander Schroll, Marlene Schroll und Maria Katharina Thiery-Schroll mit den darüber hinausgehenden Mehrbegehren auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

Feststellungen:

Zu den Personen:

Der am 21. Jänner 1973 geborene **Erstangeklagte Mag. [REDACTED]** ist österreichischer Staatsbürger und als Unternehmer tätig, aus welcher Tätigkeit er ein monatliches Nettoeinkommen von EUR 5.000,00 bis EUR 6.000,00 lukriert. Demgegenüber stehen Kreditschulden in der Höhe von EUR 250.000,00. Der Erstangeklagte ist Eigentümer einer

Liegenschaft in Wien (Eigentumswohnung), verheiratet und sorgepflichtig für zwei Kinder. Die Strafregistrauskunft des Erstangeklagten weist keinen Eintrag auf.

Der am 30. Dezember 1984 geborene **Zweitangeklagte** [REDACTED] ist österreichischer Staatsbürger und bringt als selbstständiger Händler monatlich EUR 1.000,00 netto ins Verdienen. Demgegenüber steht eine Gesamtverpflichtung aus Privatdarlehen in der Höhe zwischen EUR 40.000,00 und EUR 50.000,00. Der Zweitangeklagte verfügt an Vermögen über eine Eigentumswohnung, ist ledig, ihn treffen keine Sorgepflichten. Die Strafregistrauskunft des Zweitangeklagten weist keinen Eintrag auf.

Zur Sache:

Der Erstangeklagte Mag. [REDACTED] erlangte 2011 auf der Donau die Befähigung zur Führung eines Motorbootes. Nach Erlangung des Schiffsführerpatentes im Jahr 2011 lenkte er etwa acht bis zehn Mal ein Motorboot, und zwar immer im Zuge von Besuchen am Wörthersee. Bei den verschiedenen Bootsfahrten am Wörthersee in den Jahren vor 2017 bat der Angeklagte bei Überlassung eines Motorbootes darum, dass sich ein professioneller Bootsführer an Bord befindet. Bei sämtlicher dieser Bootslenkungen durch den Erstangeklagten war deshalb ein professioneller Bootsführer mit an Bord. Der Erstangeklagte schätzt sich selbst als nicht „ganz sicher“ in Bezug auf die Steuerung eines Motorbootes ein, etwa hinsichtlich des An- und Ablegens als auch in Bezug auf an Bord aufkommende unerwartete Situationen. Die gesetzlichen Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes und der Seen- und Flussverkehrsordnung sind dem Erstangeklagten aus seiner Ausbildung bekannt. Dem Erstangeklagten sind darüber hinaus auch die Bestimmungen in Bezug auf besondere Sicherungsmaßnahmen wegen Beeinträchtigung durch Alkohol nach dem Schifffahrtsgesetz und der Seen- und Flussverkehrsordnung geläufig.

Der Zweitangeklagte [REDACTED] besitzt seit 12. Juni 2009 den Motorbootführerschein, welcher ihm vom Amt der Kärntner Landesregierung ausgestellt wurde. Seit etwa 2012 verdient er über die Sommermonate sein Geld hauptsächlich damit, dass er die Wasserskischule des Zeugen [REDACTED] leitet. Unter anderem fungiert der Zweitangeklagte dabei auch auf Wunsch von diversen Kunden des [REDACTED] als „Motorboot-Taxi-Fahrer“ am Wörthersee. Dabei benutzte der Zweitangeklagte wie auch im Jahr 2017 ein Boot der Marke Malibu Response TXI mit einer Länge von 6,28 m, einer Breite von 2,37 m, einem Trockengewicht von etwas 1.300 kg und einer motorischen Antriebsleistung von 335 PS, was 246 kW entspricht. Der Zweitangeklagte weist in Bezug auf seine Tätigkeit als Motorbootführer an Fahrpraxis etwa 350 Stunden pro Jahr auf, diese resultiert aus seiner gewerblichen Tätigkeit als Bootslenker.

Dem Zweitangeklagten ist der Erstangeklagte persönlich bekannt. Etwa ab dem Jahr 2012 oder 2013 kam der Erstangeklagte während der Sommermonate zumindest ein oder zwei Mal an den Wörthersee, um sich das Motorboot des [REDACTED] auszuleihen, um mit seinen Freunden am Wörthersee umherzufahren. Dabei war durchwegs der Zweitangeklagte als Bootsführer anwesend. Bei der ersten Ausfahrt teilte der Erstangeklagte dem Zweitangeklagten mit, dass er eine Befähigung zum Lenken eines Motorbootes besitze und er gern das Steuer des Bootes übernehmen würde. Ab diesem Zeitpunkt war es üblich, dass der Erstangeklagte - wann immer er wollte - das Steuer des Motorbootes übernahm. Die Ausfahrten gestalteten sich derart, dass der Zweitangeklagte in Absprache mit dem Erstangeklagten diesen mit Freunden des Erstangeklagten bei einem vereinbarten Treffpunkt abholte. Danach kam es zu Motorbootfahrten am Wörthersee mit Essens - und Badeaufenthalten. Bei diesen Ausfahrten teilte der Erstangeklagte dem Zweitangeklagten stets mit, wenn er das Steuer übernehmen wolle. Der Erstangeklagte übernahm bei solchen Ausfahrten jedoch nur für gewisse Teilstrecken das Steuer.

Wie in den Jahren zuvor beabsichtigte der Erstangeklagte auch im Jahr 2017 bei [REDACTED] ein Motorboot zu mieten, wobei der Erstangeklagte so wie in den Jahren zuvor mit [REDACTED] vereinbarte, dass ein Schiffsführer während der Dauer der Überlassung des Bootes an Bord anwesend ist. Ein paar Tage vor dem 02. Juni 2017 kontaktierte der Erstangeklagte [REDACTED] und fragte ihn, ob die Anmietung eines Motorbootes für den Nachmittag des 02. Juni 2017 möglich sei. [REDACTED] bejahte dies und vereinbarte mit dem Erstangeklagten die - entgeltliche - Überlassung des anklagegegenständlichen Motorbootes mit Beistellung eines Schiffsführers; diese Rolle sollte wiederum dem Zweitangeklagten zukommen. [REDACTED] informierte den Zweitangeklagten und fragte, ob er Zeit hätte, dem Erstangeklagten mit weiteren Personen als Schiffsführer am Nachmittag des 02. Juni 2017 mit dem anklagegegenständlichen Motorboot zur Verfügung zu stehen. Nachdem der Zweitangeklagte dazu bereit war, bekam er von [REDACTED] den Auftrag, den Erstangeklagten am 02. Juni 2017 abzuholen und mit ihm und seinen Freunden stundenweise am See umherzufahren. Es war auch vereinbart, dass es in Ordnung sei, wenn der Erstangeklagte teilweise selbst mit dem Motorboot fährt. Aufgrund dieser Vereinbarung mit [REDACTED] - im Rahmen des Arbeitsverhältnisses des Zweitangeklagten - übernahm der Zweitangeklagte für den 02. Juni 2017 die Verpflichtung, mit dem anklagegegenständlichen Motorboot dem Erstangeklagten und seinen Freunden für Bootsfahrten auf dem Wörthersee als Schiffsführer zur Verfügung zu stehen, womit der Zweitangeklagte bewusst und freiwillig auch die Aufgabe übernahm, während der gesamten Bootsfahrt an Bord anwesend zu sein und als Schiffsführer entsprechend die im Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz) und in der Seen- und Flussverkehrsordnung (SFVO) enthaltenen Verpflichtungen hinsichtlich der Ausfahrt am 02. Juni 2017 einzuhalten.

Insbesondere übernahm der Zweitangeklagte die Verpflichtung, als Schiffsführer jene Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, eine Gefährdung von Menschenleben zu vermeiden.

Am 02. Juni 2017 war der Erstangeklagte mit den mit ihm befreundeten [REDACTED] und Manfred Schroll am Vormittag zusammen und spielte mit ihnen Tennis. Um die Mittagszeit wartete er mit [REDACTED] und Schroll auf [REDACTED] zumal – wie oben angeführt - vereinbart war, dass dieser sie mit dem Motorboot in Pörschach abholt. Im Zuge des Zuwartens konsumierte der Erstangeklagte ein „großes Bier“. Der Zweitangeklagte holte den Erstangeklagten und [REDACTED] sowie Schroll in Pörschach ab und fuhr mit ihnen mit dem anklagegegenständlichen Motorboot in das Lokal „Lakeside“ in Reifnitz. Dort konsumierten der Erstangeklagte sowie [REDACTED] und Schroll gemeinsam zum Essen mehrere Flaschen - zumindest vier - an Roséwein, wobei der Erstangeklagte während des Aufenthaltes im „Lakeside“, welcher bis etwa 16.00 bzw. 16.15 Uhr dauerte, einige Zeit an einem anderen Tisch verbrachte, um eine Telefonkonferenz zu verrichten, im Zuge der Telefonkonferenz konsumierte er überdies noch ein Glas Gin Tonic. Der Zweitangeklagte war während des Essens und der Konsumation des Weines durch die vorgenannten Personen und den Erstangeklagten anwesend und nahm wahr, dass die Personen in unterschiedlichen Ausmaß Roséwein tranken. Ebenfalls nahm der Zweitangeklagte wahr, dass der Erstangeklagte im Zuge seiner Telefonkonferenz zudem ein Glas Gin Tonic konsumierte.

Der Erstangeklagte hatte für den späten Nachmittag des 02. Juni 2017 ein Treffen mit [REDACTED] in dessen Werft in Klagenfurt vereinbart. Weil er wegen der abgeführten Telefonkonferenz zeitlich etwas in Verzug geraten war, teilte der Erstangeklagte [REDACTED] und Schroll mit, dass die Freundesrunde nun rasch Richtung Klagenfurt aufbrechen möge. Daraufhin legten die Angeklagten sowie [REDACTED] und Schroll mit dem gegenständlichen Motorboot vom „Lakeside“ Richtung Klagenfurt ab. Auf der Fahrt vom Lokal „Lakeside“ bis nach Klagenfurt zur Werft des [REDACTED] wechselten sich der Erstangeklagte und Manfred Schroll beim Steuern des Motorbootes ab. Auf der Fahrt vom „Lakeside“ nach Klagenfurt führten sowohl der Erstangeklagte als auch Manfred Schroll verschiedene Manöver mit dem Motorboot durch, und zwar sowohl „Achter“ und „Ringe“, als auch Kurvenfahrten mit engem Wendekreis, derart, dass mit relativ hoher Geschwindigkeit stark nach links oder rechts eingelenkt wurde und dabei gleichzeitig der Gashebel in die Neutralstellung gebracht wurde. Das Boot wurde dadurch in eine entsprechende Kurve gezwungen, worauf sich das Heck vom Wasser abhob, und Wasser in das Boot spritzte. Wenn auf dem Weg nach Klagenfurt Manfred Schroll solche Manöver fuhr, saß der Erstangeklagte auf der Rückbank. Wenn Schroll dem Erstangeklagten oder umgekehrt das

Steuer übergab, befand sich das Boot im Stillstand. Als die Angeklagten mit [REDACTED] und Schroll in Klagenfurt bei [REDACTED] ankamen, begaben sie sich zusammen mit [REDACTED] in die Lounge der Schiffwerft von [REDACTED] und unterhielten sich. Dabei tranken der Erstangeklagte sowie [REDACTED], [REDACTED], Schroll, [REDACTED] und zwei weitere Personen zusammen eine halbe bis dreiviertele Flasche Rum mit 40 Volumsprozent an Alkohol. Bei diesem Treffen war der Zweitangeklagte nicht anwesend. Der Erstangeklagte konsumierte ein Glas Rum, wobei [REDACTED] dem Erstangeklagten noch ein Mal Rum nachschenkte und der Erstangeklagte zuletzt das nachgeschenkte Glas Rum in einem Zug leerte, weil [REDACTED] den Anwesenden mitteilte, dass diese weiterfahren müssten, weil [REDACTED] um 18 Uhr das Motorboot für jemand anderen vorbereitet hatte. Beabsichtigt war dann, mit dem Motorboot wieder Richtung Pörtschach zu fahren. Dazu teilte der Erstangeklagte dem Zweitangeklagten mit, dass der Erstangeklagte selber fahren und seine Fahrpraxis auffrischen wolle. Das Steuer bei der Abfahrt Richtung Pörtschach übernahm sohin der Erstangeklagte. Das Motorboot setzte sich sodann von Klagenfurt in Richtung Pörtschach in Bewegung. Dabei saß der Erstangeklagte am Steuer, der Zweitangeklagte saß im hinteren Bereich des Bootes rechts, etwa hinter dem Erstangeklagten, und zwar in Fahrtrichtung gesehen hinter dem Wakeboard-Bügel, an dem sich der Zweitangeklagte anhielt. Auf der Motorabdeckung in der Mitte des Bootes angelehnt saß Manfred Schroll. Am Beifahrerplatz auf der linken Seite auf Höhe des Erstangeklagten saßen die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED]. Der Erstangeklagte lenkte das Boot mit zügiger Geschwindigkeit Richtung Pörtschach, wobei unter den Beteiligten noch besprochen wurde, ob es möglich wäre, im Hinblick auf die terminisierte Rückgabe des Bootes in Pörtschach eine kurze Pause einzulegen, um im Wörthersee zu baden. Allmählich steigerte der Erstangeklagte seine Geschwindigkeit auf 50 bis 60 km/h, was bei dem gegenständlichen Bootsmodell annähernd „Vollgas“ entspricht. In weiterer Folge führte der Erstangeklagte wiederum verschiedene Manöver mit dem Boot durch, zum Beispiel auch Achter, etwa fünf bis acht solcher Achtermanöver. Auch sogenannte „Eindrehmanöver“, welche auch als „Powerturn“ bezeichnet werden, wurden von ihm gefahren, derart, dass – wie oben beschrieben - Züge mit engem Wendekreis gewählt wurden. Die Kurven wurden durchwegs mit hohem Tempo gefahren, zudem lenkte der Erstangeklagte bei hoher Geschwindigkeit (50 km/h oder mehr) abrupt nach rechts oder links ein, ging dabei vom Gas, worauf sich das Boot in einem Schleudereffekt nach links oder rechts eindrehte, dies fast vollständig um die eigene Achse. Solche Manöver wurden vom Erstangeklagten mehrmals durchgeführt.

Bei Absolvierung des Bootsführerscheines werden diese Manöver nicht gelehrt oder geübt, es handelt sich dabei nicht um ein übliches Manöver mit einem Motorboot wie dem anklagegegenständlichen.

Im Bereich zwischen Maria Wörth und der Kapuzinerinsel setzte der Erstangeklagte schließlich unvermittelt und ohne die übrigen Insassen des Bootes, nämlich den hinter ihm rechts befindlichen Zweitangeklagten, den auf dem Motorblock lehrenden Manfred Schroll und die im vorderen linken Bereich sitzenden [REDACTED] und [REDACTED] vorzuwarnen oder diese wenigstens darauf hinzuweisen, dass diese sich festhalten mögen, bei hoher Geschwindigkeit zu einer abrupten und massiven Rechtslenkung an und führte einen sogenannten „Powerturn“ durch. Durch das schlagartige Einlenken nach rechts bei hoher Geschwindigkeit und dem noch im Zuge des Einlenkens und der darauf folgenden Drehung des Bootes nach rechts vorgenommenen Einlegen des Rückwärtsganges kam es zu einem derart massiven Fahrmanöver, dass durch die im Zuge dieses plötzlichen massiven Eindrehens aufgetretenen Querbeschleunigungskräfte der Zweitangeklagte in Fahrtrichtung gesehen von rechts nach links durch das Boot geschleudert wurde und zwischen Motorblock und linker Bordwand zu liegen kam, die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] wurden durch die nach links außen wirkenden massiven Kräfte in diese Richtung nach außen zu Boden gedrückt, sodass diese im Bereich des Motorbootbodens links vorne zu sitzen bzw. liegen kamen. Der sich bloß an der Motorraumabdeckung anlehrende bzw. lose darauf sitzende Manfred Schroll wurde durch diese nach links außen wirkende Querbeschleunigung in Fahrtrichtung gesehen nach links über die Bordwand hinaus ins Wasser geschleudert. Der Erstangeklagte wurde durch die auftretenden Kräfte nicht aus seinem Sitz geschleudert, sondern sprang – nachdem sich das Boot nicht mehr drehte – im rechten vorderen Bereich des Bootes in das Wasser. Weil der Erstangeklagte im Zuge des Powerturns den Rückwärtsgang eingelegt hatte, kam es dazu, dass sich das Boot in Kombination mit der auf Grund des Powerturns erfolgten Drehbewegung und der höheren Drehzahl bei eingelegtem Rückwärtsschub zuerst langsam und dann immer schneller nach rückwärts bewegte. Damit einhergehend kam es zu einem leichten Auftauchen des Propellers und/oder zu Kavitation – nämlich einer Unterschreitung des Dampfdruckes im Bereich des den Propeller lokal umgebenden Wassers, wodurch es zur Blasenbildung kam – welche Effekte in Kombination mit der hohen Motordrehzahl ein deutliches und markantes Geräusch, ähnlich dem „Aufheulen des Motors“ nach sich zogen. Im Zuge dieser Rückwärtsbewegung des Bootes kam es auch zu einem Schöpfen von Wasser durch das Boot, wodurch es zu einem beträchtlichen Wassereintritt über das Heck des Bootes kam. Nachdem Manfred Schroll ins Wasser geschleudert worden war, machte er ein paar wenige tiefe Atemzüge und kam es so zu einer Einatmung von Wasser bis in die peripheren Luftwege. Nach einer nicht exakt feststellbaren Zeitspanne, jedenfalls mehrere Sekunden nach dem Eintauchen des Manfred Schroll in das Wasser, kam es aufgrund der in Folge des Einlegens des Rückwärtsganges durch den Erstangeklagten folgenden Rückwärtsbewegung des Bootes dazu, dass der sich im Wasser befindliche Manfred Schroll von der rotierenden Schiffsschraube des Motorbootes erfasst wurde und dadurch tödliche

Verletzungen erlitt. Todesursache war eine Schädelzertrümmerung im Sinne einer Teilenthauptung mit gewaltsamem Ausschleudern des Gehirns aus der Schädelhöhle im Sinne einer nahezu vollständigen Enthirnung. Diese Zertrümmerung des Schädels erfolgte aufgrund der mehrfachen Hiebeinwirkungen mit der kantigen Einwirkungsstruktur der Schiffsschraube. Darüber hinaus kam es noch zu Haut-, Weichteil- und Knochenzertrümmerung des rechten Handgelenks und Unterarmbereiches. Weiters trat eine solitäre Quetsch-Riss-Verletzung im Bereich des linken Zeigefingers streckseitig auf. Auch diese Verletzungen waren Folge der mehrfachen hiebartigen Einwirkungen durch die Schiffsschraube. Kurz bevor die Schiffsschraube Manfred Schroll erfasste, war dieser noch bei Bewusstsein und handlungsfähig und hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit überlebt, wenn er nicht von der Schiffsschraube – wie zuvor beschrieben – erfasst worden wäre.

Die mehrfachen Hiebeinwirkungen der Schiffsschraube auf den Körper bzw. den Kopf des Manfred Schroll waren an Bord des Motorbootes als lautes „Rumpeln“ bzw. „Krachen“ wahrnehmbar. Der Zweitangeklagte konnte dieses Geräusch wahrnehmen, richtete sich kurz danach auf und versuchte sofort auf die andere Seite im Innenraum des Bootes zu kommen, weil sich der Zweitangeklagte zu diesem Zeitpunkt bereits bewusst war, dass eine Person oder ein Gegenstand in die Schiffsschraube geraten sein musste. Als sich der Zweitangeklagte aufrichtete, konnte er einen Blutfleck im Wasser sehen und eilte zum Gashebel des Motorbootes, welcher sich naturgemäß aufgrund der noch anhaltenden Rückwärtsfahrt des Bootes in rückwärtiger Position befand. Der Zweitangeklagte stellte den Gashebel des Motorbootes sodann in die neutrale Stellung. Der Erstangeklagte wurde vom Zweitangeklagten im Wasser befindlich wahrgenommen. Kurz danach gab der Zweitangeklagte die Anweisung, sofort nach dem vermissten Manfred Schroll zu tauchen, woraufhin auch die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] ins Wasser sprangen und nach Manfred Schroll tauchten. Auch der Erstangeklagte tauchte nach Manfred Schroll nach der Anweisung durch den Zweitangeklagten. Der Zweitangeklagte verständigte in weiterer Folge die Rettungskräfte, welche schon von anderen Personen, die sich im Bereich der Wasserskischule des [REDACTED] aufhielten, informiert worden waren. [REDACTED] fuhr mit seinem Boot zur Unfallstelle, nahm Kontakt mit den Angeklagten sowie [REDACTED] und [REDACTED] auf und verständigte die Polizei. In weiterer Folge wurde von der Wasserrettung und der Feuerwehr nach dem vermissten Manfred Schroll getaucht, der Zweitangeklagte legte zwischenzeitlich mit dem Motorboot bei der Wasserskischule des [REDACTED] an. Im Bereich dieser Wasserskischule begann dann auch der Zweitangeklagte das Wasser, welches in das Boot eingedrungen war, auszupumpen. Zum Unfallszeitpunkt wies Manfred Schroll eine Blutalkoholkonzentration von 1,05 Promille auf.

Das gegenständliche Motorboot mit dem behördlichen Kennzeichen K-1011 wurde am 5. April 2017 als einjähriges Vorführboot um EUR 48.000,00 von [REDACTED] erworben und am 19. Mai 2017 behördlich zugelassen. Zuvor wurde es am 18. Mai 2017 durch das Amt der Kärntner Landesregierung gemäß den schiffahrtsrechtlichen Vorschriften überprüft und nach dieser Prüfung erfolgte die Zulassung bis zum 31. Oktober 2021. Zum Zeitpunkt des Unfalles befand sich das Motorboot in einem technisch einwandfreien Zustand. Technische Mängel, welche als Ursache für das Unfallgeschehen in Frage kommen könnten, waren zum Unfallszeitpunkt beim Motorboot nicht vorhanden. Als der Erstangeklagte das Boot zu jenem Powerturn einlenkte, im Zuge dessen Manfred Schroll tödlich verunglückte, wies der Erstangeklagte eine Blutalkoholkonzentration von 0,882 Promille auf.

Als Folge der Einwirkung der Kräfte, welche durch das vom Erstangeklagten herbeigeführte Fahrmanöver auftraten, zog sich der Zweitangeklagte dadurch, dass er durch das Motorboot geschleudert wurde, Abschürfungen am rechten Ellenbogen zu. [REDACTED] zog sich im Zuge des vorgenannten Fahrmanövers Blutergüsse am linken Knie und an der rechten Hüfte zu. Auch [REDACTED] wurde durch das Fahrmanöver des Erstangeklagten der konkreten Gefahr einer Verletzung ausgesetzt, dass eine solche unterblieb, beruhte nur auf Zufall.

Bereits am Mittag des 2. Juni 2017 und damit zu einem Zeitpunkt, als der Erstangeklagte begann, alkoholische Getränke zu konsumieren (großes Bier), war der Erstangeklagte gewillt, tagsüber zumindest ein Mal selbst das Steuer des Motorbootes zu übernehmen und das Motorboot auch auf dem Wörthersee zu lenken, wobei er auch im Zuge der weiteren Konsumationen alkoholischer Getränke im „Lakeside“ als auch bei der Konsumation von Rum bei [REDACTED] beabsichtigte, abwechselnd mit Manfred Schroll und [REDACTED] selbst das Steuer des Motorbootes zu übernehmen. Der Erstangeklagte sah aus diesem Grund bereits vor und auch während der Konsumation der alkoholischen Getränke vorher, dass ihm die Lenkung eines Motorbootes mit mehreren an Bord befindlichen Personen und damit eine Tätigkeit bevorsteht, deren Vornahme im alkoholisierten Zustand eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder die körperliche Sicherheit der Bootsinsassen herbeizuführen und zu vergrößern geeignet war. Überdies waren für den Erstangeklagten wie für jeden anderen besonnenen durchschnittlich befähigten Motorbootlenker das gesamte oben angeführte Unfallgeschehen und auch die im Zuge dieses Unfallgeschehens Manfred Schroll zugefügten tödlichen Verletzungen vorhersehbar. Hätte sich der Erstangeklagte wie ein besonnener Motorbootlenker verhalten, die Geschwindigkeit des Bootes und die Fahrweise angepasst und insbesondere keinen „Powerturn“ ohne Vorwarnung der Bootsinsassen ausgeführt, wären Manfred Schroll die tödlichen Schädelverletzungen nicht zugefügt und der Zweitangeklagte und [REDACTED] auch nicht – wie oben beschrieben – am Körper verletzt und [REDACTED] nicht der konkreten Gefahr einer Verletzung ausgesetzt worden.

Trotz Kenntnis der Alkoholkonsumation des Erstangeklagten und unter dem Eindruck der durch den Erstangeklagten mehrfach durchgeführten riskanten Fahrmanöver, nämlich der oben beschriebenen Eindrehanöver und „Powerturns“ mit einer für eine sichere Fahrweise zu hohen Geschwindigkeit sowie in Kenntnis der erhöhten Sitzposition des Manfred Schroll unterließ es der Zweitangeklagte, dem Erstangeklagten die Weiterfahrt mit dem Motorboot zu untersagen bzw. hielt den Erstangeklagten nicht von der Weiterfahrt ab, obwohl dies ohne Weiteres möglich gewesen wäre. Hätte der Zweitangeklagte entsprechend seiner freiwillig übernommenen Verpflichtung, als Schiffsführer Maßnahmen zur Vermeidung der Gefährdung von Menschenleben zu treffen, den Erstangeklagten von der Weiterfahrt rechtzeitig abgehalten, wäre es nicht zu dem letzten massiven „Powerturn“ gekommen und damit nicht zu den tödlichen Verletzungen des Manfred Schroll. Auch für den Zweitangeklagten waren der oben beschriebene Unfallablauf in seiner Gesamtheit als auch die im Zuge des Unfallgeschehens Manfred Schroll zugefügten tödlichen Verletzungen wie für jeden anderen besonnenen Motorbootlenker vorhersehbar.

Manfred Schroll hinterlässt seine Ehegattin, Maria Katharina Thiery-Schroll, sowie den minderjährigen Sohn Alexander Schroll und die minderjährige Tochter Marlene Schroll.

Beweiswürdigung

Die Angeklagten bekannten sich nicht schuldig. Der Erstangeklagte verantwortete sich zusammengefasst dahingehend, er habe zwar nach Konsum von Alkohol am 2. Juni 2017 das Steuer des Motorbootes übernommen (Erstangeklagter, AS 5 im Protokoll ON 77: „... dass ich es als Fehler erachte, dass ich mich am 2. Juni 2017 ans Steuer des Motorbootes gesetzt habe...“), er habe jedoch kein sorgfaltswidriges Verhalten gesetzt, zumal es nur durch einen unerwarteten Eingriff des Manfred Schroll in das Steuer des Motorbootes zum Unfall gekommen sei, überdies sei der Erstangeklagte selbst durch diese massive Kraftentwicklung im Zuge der Eindrehung des Bootes über Bord geschleudert worden. Nach Auffassung des Zweitangeklagten sei es zur Übernahme der Schiffsführereigenschaft durch den Erstangeklagten im Zuge der Übernahme des Steuers des Motorbootes in Klagenfurt mit Fahrtrichtung Pörschach gekommen, aus seiner Sicht habe keine besondere Pflichtensituation im Sinne einer ihn treffenden Erfolgsabwendungspflicht vorgelegen. **Der Verantwortung des Erstangeklagten, welche offensichtlich vom Ziel getragen war, dem getöteten Manfred Schroll die Verantwortung für das Unfallgeschehen zuzuweisen, konnte nicht gefolgt werden.** Nach den getroffenen Feststellungen war auch die strafrechtliche Verantwortung des Zweitangeklagten zu bejahen

Die Angaben des Erstangeklagten hinsichtlich des Tagesablaufes, des Treffens der Beteiligten vor Abfahrt mit dem Motorboot in Richtung des Lokales Lakeside und der Fahrt mit dem Zweitangeklagten zum Lokal Lakeside lassen sich mit den Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] in Einklang bringen. Überdies schilderte auch der Zweitangeklagte den Ablauf im Lokal Lakeside übereinstimmend mit dem Erstangeklagten und den vorgenannten Zeugen. Sowohl Zeugen als auch Angeklagte schildern im Wesentlichen ebenfalls übereinstimmend und detailliert den Ablauf hinsichtlich der Fahrt vom Lokal Lakeside nach Klagenfurt, den Aufenthalt in Klagenfurt bei [REDACTED] und den daran anschließenden Fahrtantritt von Klagenfurt Richtung Pörschach, im Zuge dessen der Erstangeklagte das Steuer des Motorbootes zum letzten Mal an diesem Tag übernahm.

Zu den Fragen, ob der Erstangeklagte schon vor jenem gefährlichen Manöver, welches zum Tod des Manfred Schroll führte, sogenannte „Eindrehmanöver“ bzw. „Powerturns“ fuhr und ob zumindest einmal – oder nach der Verantwortung des Erstangeklagten ein zweites Mal - Manfred Schroll versuchte, im Zuge der Fahrt von Klagenfurt Richtung Pörschach dem Erstangeklagten, welcher sich am Steuer des Motorbootes befand, in das Lenkrad zu greifen, liegen divergierende Aussagen vor. Nicht im Einklang mit den Angaben der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] sowie jener des Zweitangeklagten steht auch die Schilderung des Erstangeklagten, wonach er selbst durch einen - nach seiner Verantwortung durch Manfred Schroll herbeigeführten - „Powerturn“ unvermittelt von Bord geschleudert worden sei.

Die Feststellungen zur tatsächlichen Pflichtenübernahme durch den Zweitangeklagten ergeben sich aus dem äußeren Geschehensablauf, nämlich daraus, dass der Zweitangeklagte die Beteiligten, wie schon Jahre zuvor, mit dem gegenständlichen Motorboot abholte und einen ganzen Tag lang als Fahrer zur Verfügung stand bzw. selbst das Boot steuerte, und zwar durch freiwillige tatsächliche Verantwortungsübernahme im Rahmen seines Anstellungsverhältnisses. Der Zweitangeklagte sei nach seinen eigenen Angaben ein durchaus erfahrener Lenker eines solchen Motorbootes, welcher auch einer gewerblichen Tätigkeit diesbezüglich nachgehe. Nach den Angaben des Erstangeklagten und der Schilderung des [REDACTED] ersuchte der Erstangeklagte sowohl in Bezug auf die gegenständliche Unfallfahrt als auch hinsichtlich der in den Jahren zuvor stattgehabten Bootsfahrten um die Beistellung eines professionellen Motorbootfahrers bzw. Fahrers, konkret in der Person des Zweitangeklagten. Aufgrund der insoweit übereinstimmenden und nachvollziehbaren Angaben des Erstangeklagten sowie des [REDACTED] ist auch von einer vertraglichen – nämlich entgeltlichen – Überlassung des Motorbootes für den 2. Juni 2017 auszugehen. Die Sicherstellung der Betankung, der technische Zustand des Bootes und Vorhandensein der Rettungsmittel (Zweitangeklagter AS 16 im Protokoll ON 77) lagen im Verantwortungsbereich des Zweitangeklagten.

Der Erstangeklagte - konfrontiert mit dem Ergebnis der kurze Zeit nach dem Unfall bei ihm durchgeführten Atemalkoholmessung durch Beamte der PI Reifnitz am Wörthersee (relevanter Messwert 0,59 mg/l hinsichtlich durchgeführter Messungen um 18.20 Uhr und 18.21 Uhr) – gestand im Ermittlungsverfahren als auch in der Hauptverhandlung zu, am 2. Juni 2017 alkoholische Getränke konsumiert zu haben. Einerseits habe der Erstangeklagte ein großes Bier etwa zu Mittag konsumiert und „drei oder vier Achtel Wein“ (Erstangeklagter, AS 6 in ON 77). Darüber hinaus habe der Erstangeklagte einen Gin Tonic und bei [REDACTED] schließlich in Klagenfurt ein Glas Rum getrunken, wobei ihm auch nachgeschenkt worden sei, er habe das nachgeschenkte Glas Rum sodann geleert. Der gerichtserfahrene Sachverständige Ass.-Prof. Dr. Peter Grabuschnigg weist schon in seinem schriftlichen Gutachten vom 29.8.2017 (ON 44) unter detailliert nachvollziehbarer Darlegung der Beurteilungsgrundlagen und Berechnungsmethoden hinsichtlich der Blutalkoholkonzentration im Verhältnis zu einer Atemalkoholkonzentration darauf hin, dass eine deutliche Diskrepanz zwischen den Trinkangaben des Erstangeklagten und den Messungen der Atemalkoholkonzentration um 18.20 Uhr bzw. 18.21 Uhr des 2. Juni 2017 bestehe. In der Hauptverhandlung am 17. April 2018 ergänzte der Sachverständige Prof. Grabuschnigg seine Expertise dahingehend, dass bei einer Rückrechnung aus der Atemalkoholkonzentration auf die Blutalkoholkonzentration – woraus sich auch sichere Ergebnisse schließen ließen – eine gewisse Streubreite zu berücksichtigen sei und zur Gewährleistung eines möglichst sicheren Ergebnisses mehrere Faktoren beim Rechenvorgang Berücksichtigung zu finden hätten. Unter Berücksichtigung der nicht widerlegbaren Angaben des Erstangeklagten, wonach er bei [REDACTED] zumindest mehr als ein Glas Rum konsumierte, war der Expertise des Sachverständigen Prof. Grabuschnigg folgend im Zweifel von einer nicht vollständigen Resorption der angenommenen Trinkmenge von 4 cl Rum bei einer Rückrechnung von der Atemalkoholkonzentration auf die Blutalkoholkonzentration zumindest von einer Blutalkoholkonzentration des Erstangeklagten zum Unfallszeitpunkt von 0,882 Promille auszugehen. Dieses Ergebnis konnte als gesichert den Feststellungen zugrunde gelegt werden.

Nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen Ing. Mag. Huber waren vor dem Unfallgeschehen möglicherweise vorliegende Beschädigungen am Motorboot bzw. technische Mängel am Boot auszuschließen (Sachverständigengutachten ON 13, Sachverständiger Mag. Huber, AS 49 im Protokoll ON 77).

Die Feststellungen zur Verletzungsentstehung und Todesursache bei Manfred Schroll beruhen auf den gutachterlichen Ausführungen des gerichtserfahrenen Sachverständigen Dr. Wolfgang Tributsch. An dessen herausragender Fachkompetenz besteht kein Zweifel, diese trat etwa im Zuge der Hauptverhandlung zutage, in welcher der Sachverständige am 19. April 2018 –

unter Aufrechterhaltung seines schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachtens vom 31. Juli 2017 (ON 34) - seine Einschätzungen darlegte, insbesondere im Hinblick auf den Umstand, dass Manfred Schroll nach dem Eintauchen in das Wasser bereits wenige kurze Atemzüge durchführte und es somit zu ersten Anzeichen eines Ertrinkens in der Lunge gekommen war. Die diesbezügliche Erläuterung durch den Sachverständigen Dr. Tributsch ist primär bedeutsam für die im Beweisverfahren durchgeführte Unfallrekonstruktion durch den Sachverständigen Univ.-Prof. Dr. Dr. Steffan, dessen Expertise im Zentrum des Beweisverfahrens steht. Die seitens des gerichtsmedizinischen Sachverständigen beurteilte jedenfalls anzunehmende Verweildauer des Manfred Schroll im Wasser lässt sich mit der Beurteilung des zeitlichen Ablaufes des Unfallgeschehens hinsichtlich der Rückwärtsbewegung des Bootes in Richtung des sich im Wasser befindlichen Schroll durch den Sachverständigen Prof. Steffan in Einklang bringen. Diesbezüglich wird auf die weiter unten stehenden Ausführungen verwiesen. Klar wird nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Dr. Tributsch, dass aufgrund verschiedener Faktoren, zum Beispiel dem Vorfinden von kleineren Blutungen unter dem Lungenfell und etwa dem Fehlen der sogenannten „Paltauf-Flecken“ in Zusammenschau mit der gerichtsmedizinischen Erfahrung, sich der Zeitraum in dem sich Manfred Schroll im Wasser befunden hatte, zwar eingrenzen lasse, jedoch nicht im Sinne einer exakten Ermittlung einer sekundengenauen Beurteilung. Aufschlussreich sind auch die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Tributsch, welcher jede an ihn gestellte Frage stringent beantwortete, wonach Manfred Schroll trotz unvermitteltem Sturz über Bord mit hoher Wahrscheinlichkeit überlebt hätte, wäre dieser nicht in die Schiffsschraube geraten. Für die Rekonstruktion des Unfallablaufes ebenfalls wesentlich waren die Ausführungen des Sachverständigen dahingehend, dass mit größter Wahrscheinlichkeit in Bezug auf die Verletzung des linken Zeigefingers des Schroll von einem „Anschlagen“ auszugehen sei. Die Quetsch-Riss-Verletzung am linken Zeigefinger sei streckseitig gelegen, bei einem Anhalten wäre es zu einer beugeseitigen Verletzung gekommen.

Der Zweitangeklagte wirkte bei seinen Schilderungen des Sachverhaltes integer, seine Darlegungen sind insgesamt überzeugend. Zur Frage der Durchführung von sogenannten „Eindreh-“ bzw. „Einlenkmanöver“ („Powerturns“) ist deshalb Zweitangeklagten zu folgen, welcher schon im Zuge seiner ersten polizeilichen Einvernahme (Anlassbericht ON 5) die extreme Fahrweise des Erstangeklagten, nämlich das mehrfache Fahren von Kurven mit hohem Tempo detailliert schilderte und auch in der Hauptverhandlung und nach mehrmaligem Befragen durch die Verteidiger bei seinen Angaben blieb, wonach sowohl vom Lakeside nach Klagenfurt als auch von Klagenfurt zurück vom Erstangeklagten Eindrehmanöver, wie er sie geschildert hatte, gefahren worden seien. Nicht nur Manfred Schroll sondern auch der Erstangeklagte habe eben solche Manöver gefahren. **Diese Angaben stehen im Widerspruch**

zu den Depositionen der Zeugen [REDACTED] und [REDACTED], welchen in diesem Punkt nicht zu folgen war, diesbezüglich wirkten die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] eher distanziert und nicht um Wahrheitsfindung bemüht. Ob es sich hierbei um bewusste Falschangaben zu Gunsten des Erstangeklagten handelte oder die Zeugen im Nachhinein auf Grund eines Erinnerungsmangels davon ausgingen, dass bloß Manfred Schroll die oben angeführten Eindrehmanöver mit dem Boot gefahren sei, kann dahingestellt bleiben.

Mit der Unfallrekonstruktion wurde der Sachverständige Univ.-Prof. DI Dr. Hermann Steffan beauftragt. Prof. Steffan wird seitens der Gerichte in Österreich regelmäßig mit Gutachten zur Analyse von Unfallursachen/Unfallabläufen herangezogen, der Sachverständige leitet das Institut für Fahrzeugsicherheit an der Technischen Universität Graz und verfügt überdies über die Lehrbefugnis im Fachbereich Mechanik, nämlich der Lehre von der Bewegung von Körper sowie den dabei wirkenden Kräften. Im Zuge des umfangreichen Beweisverfahrens, der Erstattung von zwei schriftlichen gutachterlichen Stellungnahmen und unter Darlegung der Sachverständigenausführungen mittels einer PowerPoint-Präsentation und Vorführung einer animierten Simulation der Bewegungsabläufe der Insassen im beurteilten Bootsmodell sowie nach mehr als 10-stündiger Gutachtenserörterung im Zuge der Hauptverhandlung am 16. Mai 2018, im Zuge derer der Sachverständige Prof. Steffan jede seitens der „Privatsachverständigen“ DI Helma und DI Anzböck bzw. der Verteidiger an ihn gerichteten Fragen konsistent, überzeugend und auch für einen Laien nachvollziehbar beantwortete, bleiben keine Zweifel an der Sachkompetenz des Sachverständigen Prof. Steffan, seine gutachterlichen Schlüsse sind in allen Punkten überzeugend.

Vorzustellen ist, dass die Kritik der Verteidigung an der Herangehensweise des Sachverständigen Prof. Steffan zur Erfüllung seines Gutachtensauftrages, wonach dieser in Bezug auf einzelne Faktoren bzw. Parameter im Zuge seiner Berechnungen zu wenig Rücksicht genommen und kein eigens aufgebautes Simulationsmodell für seine Berechnungen verwendet habe, nicht nachvollzogen werden kann. Unter Berücksichtigung der durch die lückenlosen Ermittlungen der Kriminalpolizei gewonnenen Beweisergebnisse, welche in den vorgetragenen Abschlussberichten bzw. Anlassberichten ON 2, ON 5 und ON 11 dargestellt sind, vor allem unter Einbeziehung der akribischen Spurensicherung des Landeskriminalamtes, welche in der Lichtbildbeilage ON 12 dokumentiert ist, sowie unter Einbeziehung sämtlicher Angaben der Beteiligten, sowohl der Angeklagten als auch der vernommenen Zeugen, erstellte der Sachverständige Prof. Steffan ein erstes schriftliches Gutachten (ON 48) und nahm darin zu zentralen, den Unfallhergang betreffende Fragen Stellung. Bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Erstgutachtens ging der Sachverständige nachvollziehbar davon aus, dass während des Durchfahrens einer starken Kurve Manfred Schroll aus dem Boot geschleudert worden sei und jedenfalls noch am Motorboot in weiterer

Folge der Rückwärtsgang eingelegt wurde. Bei der Rückwärtsfahrt sei das Boot auf Manfred Schroll zugefahren und es sei weiterhin zum Kontakt mit der Schiffsschraube mit dem Kopf des tödlich Verunglückten gekommen. Ergänzt wird die gutachterliche Expertise Prof. Steffan durch seine weitere schriftliche gutachterliche Stellungnahme, auf welche sich der Sachverständige in der Hauptverhandlung ausdrücklich berief, der schriftliche Bericht über die ergänzende Befundaufnahme vom 7. Mai 2018 und die Gutachtensergänzung (ON 86). Im Zuge dieser ergänzenden Befundaufnahme und Gutachtensergänzung geht der Sachverständige Prof. Steffan auf den zentralen Aspekt der Verantwortung des Erstangeklagten ein, wonach Manfred Schroll diesem in das Steuer des Motorbootes gegriffen habe und deshalb dem Erstangeklagten kein Fehlverhalten vorwerfbar sei. Die in seinen schriftlichen Gutachten dokumentierten Beweisergebnisse legte der Sachverständige im Zuge der Gutachtenserörterung am 16. Mai 2018 in der Hauptverhandlung eingehend dar, überdies bezog der Sachverständige zu neu vorgebrachten Umständen und explizit auch zu den Zeugenangaben und einzelnen Fragestellungen eingehend Stellung. Fragen nach einer Erklärung für den festgestellten Wassereintritt im Motorboot, die Frage des Einflusses des Wellenganges, die Frage, in welchem Ausmaß eine Kippstellung des Motorbootes im Zuge der Kurvenfahrt eingetreten ist (unter Bezugnahme auf in diese Richtung weisende Zeugenangaben) sowie jene, ob die vom Erstangeklagten im Zuge der letzten Hauptverhandlung erwähnte - aus seiner Sicht vorliegende - erhöhte Sitzposition während des Unfallgeschehens von Einfluss sein konnte und schließlich die zentrale Frage, ob der Unfall auch durch ein unvermitteltes Hineingreifen des Manfred Schroll in das Steuer, an dem der Erstangeklagte saß, verursacht werden konnte, wurden seitens des Sachverständigen Prof. Steffan mehrfach und umfassend beantwortet. Nachvollziehbar ist, dass die Verteidigung des Erstangeklagten – offenbar beruhend auf einer Expertise der beigezogenen Personen mit besonderem Fachwissen – die aus ihrer Sicht vorliegenden „Verfehlungen“ des Sachverständigen Prof. Steffan mit Blick auf eine vollkommen anders gelagerte – vom Sachverständigen Prof. Steffan begründet nicht angewandte - Methode der Befunderhebung und Gutachtenserstattung behauptet. Ob die seitens der Verteidigung des Erstangeklagten beigezogenen DI Anzböck und DI Helma bei ihren Fragestellungen den Umstand berücksichtigten, dass der Sachverständige gar kein eigenes Simulationsmodell aufbaute, sondern es sich bei sämtlichen von Prof. Steffan seiner Beurteilung zugrunde gelegten Werten um in der Natur erhobene Messwerte handelt und damit dem Stand der Technik entsprechend die verlässlichste naturwissenschaftliche Verfahrensweise zur Unfallrekonstruktion verwendete, bewusst ignoriert wurde oder die diesbezügliche Fachkenntnis fehlte, bleibt unerfindlich. Auf diesen Umstand der grundsätzlich verschiedenartigen Auffassung hinsichtlich der Befunderhebung und Gutachtenserstattung der Methode nach hat der Sachverständige Prof. Steffan mehrfach im Zuge des Verfahrens

hingewiesen. Dazu sei auch bemerkt, dass gerade die Vorgangsweise des Sachverständigen Prof. Steffan die Möglichkeit zur Unfallrekonstruktion bei Weitem jene in vergleichbaren Verfahren hinsichtlich Unfälle im Straßenverkehr übertrifft, ist dort zwar eine Rekonstruktion mittels Heranziehung eines „Unfallsfahrzeuges“ im Sinne eines „Crashtests“ grundsätzlich möglich, wird aber aufgrund des damit verbundenen hohen Aufwandes seitens der Sachverständigen überwiegend nicht angewendet. Fallkonkret jedoch bestand die Möglichkeit, tatsächliche Messfahrten mit dem anklagegegenständlichen Motorboot durchzuführen und damit das Verhalten des Motorbootes bei Kurvenfahrten bzw. Eindrehrmanövern exakt zu erheben. Warum der Sachverständige Prof. Steffan keine seriöse Simulation der Bewegung eines „in Fahrt befindlichen Gleitfahrzeuges“ vorgenommen haben soll, bleibt mit Blick auf diese Umstände ebenfalls unerfindlich. In seiner Gutachtenserörterung am 16. Mai 2018 nimmt der Sachverständige Prof. Steffan grundlegend zu den Eigenschaften des Motorbootes und auch dessen Bauart Stellung (S 5 im Protokoll vom 16. Mai 2018) und verweist ein weiteres Mal eingehend darauf, dass er selbst Spezialist für Simulationsmodelle und den Aufbau von Simulationsmodellen sei, jedoch für Boote wie dem gegenständlichen tatsächlich „keine guten Simulationsmodelle existierten“. Vielmehr seien die Bewegungen des Bootes vermessen worden. Die Vermessung habe so stattgefunden, dass eine Trägheitsplattform im Boot - zwar nicht exakt im Schwerpunkt jedoch umrechenbar - derart montiert wurde, dass die Beschleunigung des Bootes in Längsrichtung, Querrichtung als auch die Winkelgeschwindigkeiten erfasst werden konnten, somit die Drehbewegungen des Motorbootes um die drei Hauptachsen. Zusätzlich sei mittels GPS noch die Fahrbewegung im Detail dokumentiert worden. Dies bedeute somit, dass alle Annahmen bzw. alle Berechnungen des Sachverständigen hinsichtlich der Bootsbewegungen tatsächlich in der Natur vorgenommene Messungen der Bewegungen darstellten. Nachvollziehbar führt der Sachverständige auch aus, dass eine Vielzahl an verschiedenartigen Fahrmanövern mit verschiedenen Geschwindigkeiten, auch massivste Einlenkmanöver und Powerturns seitens des Sachverständigen vermessen wurden und diese Fahrten durch professionelle Motorbootführer vorgenommen wurden. Schlüssig führte der Sachverständige auch aus, dass entsprechend den Ermittlungsergebnissen, diesbezüglich wird auch auf die Lichtbildbeilage ON 12, Bild Nr. 2, verwiesen, die Wetterverhältnisse hinsichtlich Windentwicklung und dergleichen durch die Einholung eines Gutachtens der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, objektiviert werden konnten, wonach zum Unfallszeitpunkt aufgrund der geringen Windentwicklung nur geringe Wellen vorlagen und sich somit das Auftreten einer massiven Welle ausschließen lasse. Im Zuge der Erörterung des Gutachtens und der vorangestellten PowerPoint-Präsentation fasste der Sachverständige seine Ausführungen in einer verständlichen Art und Weise zusammen. Durch eigens durch den Sachverständigen vorgenommene Messfahrten konnte der Sachverständige auch erheben, dass der

Wassereintritt, welcher nach dem Unfall im Motorboot vorgefunden wurde, letztlich nicht mit dem Eintritt durch bloßes Spritzwasser im Zuge der Kurvenfahrten erklärt werden kann. Die vom Sachverständigen Prof. Steffan gewonnenen Messergebnisse wurden sodann zur Erhebung der Insassenbewegungen mithilfe der Methode der Mehrkörpersysteme nachsimuliert. Nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen ist eine solche Methode anerkannt, es handle sich um eine Standardberechnungsmethode hinsichtlich der Bewegung von Insassen bei Unfällen jeder Art. Dabei werde der Körper einer Person nachmodelliert, insofern aus einzelnen Teilkörpern, wobei jeder Teilkörper die typische Art oder die typische Masse und die Trägheitsverhältnisse aufweise wie eine typische Person mit der jeweiligen Masse. Messungen an den einzelnen Beteiligten seien nicht durchgeführt worden, es sei auf anthropometrische Daten zurückgegriffen worden, was auch eine lege artis angewandte Methode dieser Befundung darstelle. Mit den tatsächlich in der Natur vorgenommenen Messungen und diesbezüglichen Ergebnisse werde quasi die Bewegung der Insassen kombiniert, somit die Bewegung des Bootes aus den Messungen vorgegeben, im Zuge der dann weiters stattfindenden Simulation würden mit den in der Natur gewonnenen Daten die Mehrkörpersysteme positioniert und die Bewegungen der Personen entsprechend den Bewegungsabläufen des Bootes simuliert. Die konkrete Bauart des Bootes, nämlich das Vorhandenseins eines Wakeboard-Bügels am Motorboot (vgl dazu die Lichtbilder nach Sicherstellung des Bootes, Bilder Nr. 4 ff in ON 12) wurde ebenfalls mitberücksichtigt. Zusammengefasst legte der Sachverständige nachvollziehbar und schlüssig den Unfallhergang dar, auf welchen Ausführungen basierend die oben angeführten Feststellungen zu treffen waren. Dass Manfred Schroll unmittelbar nach dem Hinausschleudern bei der Drehbewegung des Bootes überfahren worden sei, konnte der Sachverständige ausschließen, weil naturgemäß es Manfred Schroll dann nicht mehr möglich gewesen wäre, einzuatmen. Diesbezüglich ist auf die Analyse des Sachverständigen Dr. Tributsch zu verweisen, welcher ausführte, dass aufgrund der beginnenden ersten Ertrinkungsanzeichen in der Lunge des Manfred Schroll sich dieser jedenfalls eine gewisse Zeitspanne im Wasser befunden habe müssen. Daraus lässt sich auch ableiten und hat der Sachverständige Prof. Steffan auch dargetan, dass ein Szenario, wonach direkt nach dem Eintauchen des Manfred Schroll in das Wasser es zu einem Überfahren im Zuge der Kurvenfahrt durch das Motorboot gekommen wäre, auszuschließen sei, zumal zwischen dem Eintauchen in das Wasser und dem Kontakt mit dem Propeller nur maximal 1 bis 2 Sekunden gelegen wären (Sachverständiger Prof. Steffan, S 10 im Protokoll vom 10. Mai 2018). Zusammengefasst ist auf die mehrmals dargetanen Schlüsse des Sachverständigen Prof. Steffan zu verweisen, und zwar zum zentralen Punkt, ob der Unfall durch ein Eingreifen des Manfred Schroll in das Lenkrad des Motorbootes stattgefunden haben könnte. Unstrittig ist, dass sich der Erstangeklagte vor und auch während des Unfallgeschehens am Steuer des Motorbootes

befand. Die Ausführungen des Sachverständigen in diesem Punkt sind derart zwingend und überzeugend, dass ein unfallskausaler Eingriff des Schroll ausgeschlossen werden kann. Wesentlich ist diesbezüglich, dass aufgrund der vom Sachverständigen berechneten Zeit für den Lenkeinschlag und der im Zuge des Einschlages und der gesamten Bootsbevewegung auftretenden Kräfte bei einem angenommenen Lenkeinschlag durch Manfred Schroll und gedachtem Abschluss dieses hypothetischen Lenkeinschlages an dessen Ende die Querbesehleunigung bereits massiv abgenommen hätte und damit ein Ausschleudern aufgrund der dann nicht mehr einwirkenden Querbesehleunigung gar nicht möglich gewesen wäre. Überdies ist auch lebensnah nachvollziehbar, dass es eine gewisse Krafteinwirkung auf das Lenkrad im Sinne eines Einschlages benötigt, um bei entsprechender Vollgasfahrt oder Fahrt von zumindest 50 km/h den vom Sachverständigen Prof. Steffan geforderten Lenkeinschlag zu erreichen und sich damit Manfred Schroll auch entsprechend am Lenkrad festhalten hätte müssen bzw. auf dieses Lenkrad derart einwirken, dass er den vollen Lenkeinschlag überhaupt durchführen kann. Am Ende dieses gedachten Lenkeinschlages hätte es aber nach den oben dargelegten Ausführungen keine für ein Ausschleudern des Schroll notwendige Querbesehleunigung mehr gegeben. Der zweite Aspekt, warum für das Gericht vollkommen klar ist, dass Manfred Schroll dem Erstangeklagten nicht ins Lenkrad gegriffen hat, ist, dass Manfred Schroll nach den mehrfach detaillierten Ausführungen des Sachverständigen sowohl in seinen schriftlichen Gutachten als auch im Rahmen der Erörterung am 16. Mai 2018 aufgrund der Notwendigkeit des Nach-Vorne-Bewegens bei einem Lenkeinschlag seine Körperposition derart verändern hätte müssen, dass bei einer allenfalls noch auftretenden Querbesehleunigung dieser gegen den Wakeboard-Tower geprallt wäre und bei diesem Ablauf kein Ausschleudern aus dem Boot in der Art, dass Manfred Schroll nach hinten links weggeschleudert worden wäre, möglich ist (vgl etwa die Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan, S 13 f im Protokoll vom 16. Mai 2018). An dieser Stelle seien die Angaben des Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] erwähnt, welche sich soweit in Einklang bringen lassen mit den Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan, wonach die Zeugen angaben, nicht aus dem Boot geschleudert worden zu sein, sondern in Fahrtrichtung gesehen im linken vorderen Bereich aufgrund der massiven Krafteinwirkung zu liegen gekommen seien. Die Zeugen schilderten aber keine derartige Variante, die von der Verteidigung ins Treffen geführt wurde, wonach allenfalls der Erstangeklagte auf die Zeugen oder über die Zeugen darüber gefallen wäre. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass aufgrund des Eindremanövers nach rechts ein Ausschleudern aus dem Boot nur nach links erfolgen kann, somit folgte man dem Vorbringen des Erstangeklagten, dieser nach links über die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] geschleudert werden hätte müssen. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang, dass weder die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] noch der Zweitangeklagte ein Eingreifen des Manfred Schroll unmittelbar vor Zustandekommen des

Unfalls, sohin ein - von der Verteidigung vorgebrachtes - kausales Eingreifen des Manfred Schroll in das Steuer schilderten. Warum die Zeugen [REDACTED] und [REDACTED] einen früheren Eingriffsversuch schildern, welcher nach den Angaben auch des Erstangeklagten von diesem mit einer Handbewegung gegen Schroll abgewehrt worden sein soll, jedoch das zweite Eingriffsmanöver, welchem der Erstangeklagte ausgesetzt gewesen sein will, nicht wahrnehmen konnten, überdies mit Blick auf die Depositionen des Zweitangeklagten, der weder einen ersten Eingriff durch Manfred Schroll noch einen allenfalls für den Unfallablauf kausalen Eingriff des Manfred Schroll in das Steuer wahrnehmen konnte, bleibt unerfindlich.

Was die in der Hauptverhandlung vernommenen Zeugen [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] und die im Hauptverfahren einverständlich vorgetragenen Angaben des Zeugen [REDACTED] anlangt, ist Folgendes auszuführen: Deren Angaben – sowohl jene im Ermittlungs – als auch im Hauptverfahren - wurden vom Sachverständigen Prof. Steffan – soweit für die Gutachtenserstattung relevant – sehr wohl berücksichtigt, es handelt sich bei den angeführten Zeugen aber um nicht unmittelbar Beteiligte, zumal die Zeugen die Bootsahrt aus einiger Entfernung durchschnittlich von 200 bis 300 Meter beobachteten und erst nach dem Unfall sich dem Boot näherten und diesbezüglich Wahrnehmungen schilderten, nämlich überwiegend Umstände betreffend, die sich nach dem Unfallgeschehen ereigneten. Was die Wahrnehmung der Zeugen hinsichtlich einer Kippstellung bzw. einer Krängung, also einer Neigung des Motorbootes nach links oder rechts, betrifft, ist auszuführen, dass etwa der Zeuge [REDACTED] seine Angaben relativierte, wenn dieser angibt: „Ich weiß, dass ich ausgesagt habe, dass die Steuerbordkante unter der Wasserlinie war, aber wenn ich jetzt nachdenke, kann ich wirklich nicht sagen, in welche Richtung das Boot gekippt war.“ (Zeuge [REDACTED] AS 42 im Protokoll ON 77). Auf eine „extreme“ Kippstellung des Bootes nach links oder rechts kann auch mit Blick auf die Angaben der vorgenannten Zeugen auf Grund der Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan nicht geschlossen werden. Zusammenfassen lässt sich nach deren Schilderungen, dass das Motorboot eine entsprechend heftige Drehbewegung ausführte und sich nach rückwärts bewegte. Auch seitens der Zeugen wurde ein „Aufheulen“ des Motors beschrieben. Diese Gegebenheiten, nämlich die Frage einer Krängung und die Bedeutung des Aufheulens des Motors wurden als eigens zu beurteilende Umstände seitens des Sachverständigen Prof. Steffan in seiner gutachterlichen Beurteilung eingehend und mehrmals miteinbezogen und seine diesbezüglichen Schlüsse dargelegt. So ist für das Gericht überzeugend, dass anhand der Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan – entgegen der Auffassung der Verteidigung des Erstangeklagten – bei einem entsprechenden Powerturn-Manöver als auch einer massiven Einlenkbewegung bei hoher Geschwindigkeit sich niemals eine Krängung von mehr als 20 Grad nach links oder rechts ergeben kann, dies aufgrund der Eigenart des Bootes und der Fahrdynamik dieses Wasserfahrzeuges, was der Sachverständige Prof.

Steffan auch ebenfalls eingehend darlegte. Kippstellungen von 60 Grad oder mehr ließen sich im Beweisverfahren nicht objektivieren, zumal auch an dieser Stelle darauf hinzuweisen ist, dass nach Angaben des Sachverständigen ab einer gewissen Kippstellung das Boot überhaupt gekentert wäre. Dies war jedoch nicht der Fall. Die Krängung ist insofern im gegenständlichen Fall relevant, zumal diese Bootsbewegung Einfluss hat für die Beurteilung der Frage, ob es zu einem Ausschleudern des Erstangeklagten – wie von ihm behauptet – gekommen sein kann. Der Sachverständige Prof. Steffan legte in diesem Zusammenhang jedoch auch für Laien plausibel und greifbar dar, dass Einzelfaktoren in Bezug auf Krafteinwirkung bzw. Bewegungsabläufe nicht isoliert betrachtet werden können, sondern die einzelnen Faktoren hinsichtlich der physikalischen Abläufe zueinander in Verhältnis zu setzen sind und somit eine Krängung eines Bootes keinen alleinstehenden Faktor darstelle, sondern sich die Gravitationskraft mit der Querschleunigung, nämlich der Fliehbeschleunigung insofern überlagere, als dass die Fliehbeschleunigung maximal 15 m/s^2 betragen habe. Daraus ergebe sich, dass eine allfällige Wankbewegung bei Weitem überlagert werde, da bei einer Wankbewegung ja nur maximal die Gravitation, also 1 g an Kraft wirken könne, dies sei ein Wert von $9,81 \text{ m/s}^2$, daraus ergebe sich, dass die Fliehbeschleunigung, wie sie bei den Manövern seitens des Sachverständigen vermessen worden sei, gegenüber der Querneigung dominant sei, also um mindestens 50% größer, dies im Spitzenbereich (Sachverständiger Prof. Steffan, Seiten 21 ff im Protokoll vom 16. Mai 2018). Für das Gericht ist der Bewegungsablauf hier insofern klar, dass wegen des Powerturns auf den Erstangeklagten eine Beschleunigungswirkung bzw. eine Kraft nach links außen wirkte, gleichzeitig jedoch auch die Erdanziehungskraft hier relevant ist und insofern nach Ausführungen des Sachverständigen technisch in keiner Weise die Schilderungen des Erstangeklagten nachvollzogen werden können, welcher angibt, er sei „nach links hinten aus dem Boot geschleudert worden“ (Erstangeklagter, AS 9 in ON 77). Der Erstangeklagte führte weiters aus, er „würde schon sagen, dass er in einem Bogen aus dem Boot gefallen sei“. Der Sachverständige Prof. Steffan führte auch aus, dass in diesem Punkt jedenfalls die gute Sicherung in der Sitzposition des Erstangeklagten zu berücksichtigen sei, eben dass aufgrund der Sitzhaltung des Erstangeklagten bei „normalem“ Sitzen beim Fahrersitz und Festhalten am Lenkrad unter diesem Aspekt jeweils die Beurteilung vorzunehmen ist, ob und wenn ja, ab welcher Art und Weise der Bootsbewegung überhaupt ein Auswerfen bzw. Ausschleudern des Erstangeklagten möglich erscheint. Diesbezüglich führte der Sachverständige (Seite 22 im Protokoll vom 16. Mai 2018) aus, dass selbst bei einer Krängung von 60 Grad noch fast keine Möglichkeit bestehe, aus dem Fahrersitz seitlich ausgeworfen zu werden. Ein Auswerfen sei nur dann möglich, wenn praktisch eine „Sprungbewegung“ durchgeführt werde, also eine Abstoßbewegung. Eine solche schilderte der Erstangeklagte jedoch nicht. Schon jene Angaben, welche der Erstangeklagte selbst in Bezug auf den behaupteten Eingriff des

Manfred Schroll in das Steuer des Motorbootes machte, lassen sich mit den plausiblen Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan nicht in Einklang bringen, wonach Manfred Schroll bei dem zweiten Eingriff beide Hände am Lenkrad gehabt habe, insbesondere hinsichtlich der vom Erstangeklagten angegebenen Zeitdauer: „... *Es ist sehr schnell gegangen. Das hat nicht einmal eine halbe Sekunde gedauert und plötzlich bin ich durch die Luft geflogen und war im Wasser ...*“ (Erstangeklagter, AS 8 und 9 im Protokoll ON 77). Bei einer Lenkbewegung bzw. Drehbewegung von nicht einmal einer halben Sekunde ist jedoch auszuschließen, dass sich ein solcher Powerturn, nämlich ein Eindrehmanöver mit derartiger Heftigkeit ergibt, wie er im Zuge des Beweisverfahrens objektiviert werden konnte.

Hinsichtlich der oben angeführten Zeugenangaben [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] ist zu ergänzen, dass keiner der Zeugen Angaben zu massiven Windaufkommen oder Wellenentwicklung machte, von einer besonderen Wellenentwicklung, die der Sachverständige Prof. Steffan berücksichtigen müsste, ist insofern nicht auszugehen, ebenfalls nicht nach dem Lichtbild Nr. 2 in der Lichtbildbeilage ON 12 und gerade auch nicht aufgrund des vom Sachverständigen Prof. Steffan eingeholten Gutachtens der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, welches in der Hauptverhandlung am 16. Mai 2018 verlesen wurde. Nach diesem Gutachten seien an der nächstgelegenen Wetterstation der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Pörschach zwischen 17 Uhr und 18 Uhr lediglich eine maximale Windspitze von 20,5 km/h registriert worden. Erst zwischen 18 Uhr und 19 Uhr habe der Wind aufgefrischt. Daraus schloss der Sachverständige Prof. Steffan nachvollziehbar, dass eine gemäßigte Windentwicklung bzw. Windgeschwindigkeit vorlag. Weiters erhellte aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen, dass die bloße Windgeschwindigkeit an sich als Wert nicht direkt ohne weitere Faktoren die Wellenhöhe beeinflusst, sondern auch der Anlaufstrecke, welche der Wind zur Verfügung hat, wenn er über das Wasser streicht, Bedeutung beizumessen ist. Größere Anlaufstrecken würden im Unfallsbereich nicht vorliegen. Nochmals weist der Sachverständige darauf hin (S 38 im Protokoll vom 16. Mai 2018), dass er seine Messungen bei einer Wellenhöhe von zirka 10 Zentimeter durchführte, nämlich sohin bei jenen Wellenverhältnissen, die zum Unfallszeitpunkt als vorherrschend objektiviert werden konnten. Schließlich gibt der Erstangeklagte selbst an (AS 10 im Protokoll ON 77): „... *Jedoch hat es schon einige Wellen gegeben, aber ich glaube, es waren weniger als 20 Zentimeter hohe Wellen, vielleicht 10 Zentimeter hohe Wellen ...*“. Ergänzend ist zur Frage, von welcher maximalen Querneigung bzw. Krängung des Motorbootes im Zuge des Powerturns auszugehen ist, nochmals auszuführen, dass Zeugenangaben, die auf eine stärkere Kippstellung des Bootes als 20 Grad hinweisen könnten einerseits aufgrund der schlüssigen Angaben des Sachverständigen Prof. Steffan zu bezweifeln sind, wonach tatsächlich bei den durchgeführten Messfahrten auch bei höchsten Geschwindigkeiten und stärkstem Einlenken keine Krängungen von mehr

als 20 Grad gemessen werden konnten, andererseits die nachvollziehbaren Angaben des Sachverständigen Prof. Steffan zu berücksichtigen sind, wonach hinsichtlich der Wahrnehmung von Insassen eines Motorbootes bei einer Kurvenfahrt zur Frage eines „Aufstellen des Bootes“ zu berücksichtigen sei einerseits die Neigung des Bootes, andererseits die auftretende Fliehbeschleunigung. Schwierig sei es für Insassen allgemein festzustellen, in einer Situation in der ein Kontrollverlust aufgrund hoher Krafterwirkung vorherrsche, ob eine auf die Person einwirkende Kraft, nämlich die Querkraft auf die Fliehbeschleunigung zurückzuführen ist oder durch die Bootsneigung verursacht wird. Vom Empfinden her seien eine Fliehbeschleunigung und Bootsneigungen hinsichtlich der Insassenbewegungen sehr ähnlich. Man werde etwa auf die linke Seite geschleudert ohne Querneigung, rein durch die Fliehbeschleunigung. Der gleiche Eindruck würde erzeugt werden auch bei einer starken Neigung des Bootes. Für den Sachverständigen sei aus technischer Sicht nachvollziehbar, dass die starke Fliehbeschleunigung nicht auf die Rotation des Bootes zurückgeführt werden kann.

Aufgrund der Sachverständigenexpertise Prof. Steffan, welche alle relevanten Beweisergebnisse, sowohl jene des Ermittlungsverfahrens als auch Neuerungen des Hauptverfahrens berücksichtige, etwa auch die im Zuge der weiteren ergänzenden Beweisaufnahme im Rahmen der Hauptverhandlung gewonnene Erkenntnis der Ursache des massiven Wassereintrittes in das Motorboot (Rückwärtsfahrt als Ursache), ist letztlich auszuschließen, dass der Erstangeklagte aufgrund des von ihm eingeleiteten massiven Eindrehmanövers, welches letztlich in der tödlichen Verletzung des Manfred Schroll resultierte, aus dem Boot geschleudert wurde. Nicht ersichtlich ist, inwiefern die seitens der Verteidigung des Erstangeklagten vorgelegten Aufzeichnungen hinsichtlich einer behaupteten technischen und faktischen Möglichkeit einer in weniger als 1,5 Sekunden vorzunehmenden Intervention durch eine in das Lenkrad hineingreifende Person geeignet sein soll, die Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan in Frage zu stellen, ist doch deutlich erkennbar, dass die Einlenkversuche im Stillstand des Bootes vorgenommen wurden. Auch für einen Laien ist nachvollziehbar, dass bei höheren Bootsgeschwindigkeiten der notwendige Kraftergriff naturgemäß höher ist als im Stillstand und insofern sich dies auch auf die Einlenkzeit direkt auswirkt.

Zur seitens des Angeklagten in der Hauptverhandlung am 16. Mai 2018 erstmals vorgebrachten „erhöhten Sitzposition“, welche er wegen eines aufgeklappten Fahrersitzes des Motorbootes eingenommen haben will, ist Folgendes auszuführen:

Der Zweitangeklagte gab dazu an, dass es bei dem gegenständlichen Boot die Möglichkeit einer Sitzerrhöhung gegeben habe. Auf dem Bild ./3 sei der Zweitangeklagte ersichtlich und sei diese Sitzerrhöhung offenbar hochgeklappt, der Zweitangeklagte handhabe dies so, dass

wenn im vorderen Bereich jemand sitzen würde, er die Sitzerrhöhung aufklappe, damit man über eine bessere Sicht verfüge. „Selbstverständlich“ sei der Erstangeklagte auf der Sitzerrhöhung von Klagenfurt weg (Unfallfahrt) gesessen (Erstangeklagter, S 30 im Protokoll vom 16. Mai 2018). Der Sachverständige Prof. Steffan bestätigte, dass es bei solchen Motorbooten Klappsitzflächen geben würde, für den Sachverständige hätte sich aber kein Indiz ergeben, dass eine Sitzerrhöhung verwendet worden sei. In diesem Zusammenhang ist auf die lückenlose Spurensicherung des Landeskriminalamtes zu verweisen, nämlich die Lichtbilder vom gegenständlichen Unfallboot, welche nach Zurückbringen des Motorbootes durch den Zweitangeklagten am Unfalltag in der Nacht vom 2. Juni auf den 3. Juni 2017 (00.37 Uhr bis 00.44 Uhr) angefertigt wurden (vgl Lichtbilder 3 und 4 bzw. die weiteren Lichtbilder in Lichtbildbeilage ON 12). Auf diesen Lichtbildern ist eine Sitzerrhöhung nicht ersichtlich. Der Zweitangeklagte gab dazu weiters an, dass er sich nicht erinnern könne, ob er einen Sitz allenfalls heruntergeklappt habe, als er nach dem Unfall nach Klagenfurt mit dem Boot gefahren sei.

Dass es nach der Überstellung des Motorbootes am Tag des Unfalles durch den Zweitangeklagten nach Klagenfurt noch zu einer Manipulation des Motorbootes oder einer weiteren Ausfahrt gekommen wäre, käme mangels diesbezüglicher Hinweise im abgeführten Beweisverfahren reiner Spekulation gleich. Unter Berücksichtigung der gesamten Beweisergebnisse kann auch nicht darauf geschlossen werden, dass sich im vorderen Bereich, nämlich vor dem Motorbootlenker und somit dem Erstangeklagten eine Person während der Unfallfahrt befunden hätte. Warum dann überhaupt eine Sitzerrhöhung hochgestellt werden hätte sollen, wenn die Bootsinsassen im Zuge der Wegfahrt von Klagenfurt Richtung Pörschach, somit hinsichtlich der konkreten Unfallfahrt, ihre – oben festgestellte - Platzwahl bis zum unfallauslösenden Wendemanöver durch den Erstangeklagten beibehalten haben, kann nicht nachvollzogen werden. Schon aufgrund dieser Umstände ist die erst in der Hauptverhandlung am 16. Mai 2018 vorgebrachte Variante einer erhöhten Sitzposition, auf der sich der Erstangeklagte befunden haben will, als reine Schutzbehauptung zu werten. Überdies gab der Erstangeklagte noch in der Hauptverhandlung am 17. April 2018 (AS 10 in ON 77) an: *„Ich würde sagen, ich bin ganz normal am Platz des Fahrers gesessen, keine besondere Haltung habe ich eingenommen ... Ich bin grundsätzlich gesessen, ich bin nicht aufgestanden oder so etwas, es kann sein, dass ich beim zweiten Mal, als ich abwehren wollte, als mir Schroll ins Lenkrad gegriffen hat, dass ich mich etwas erhoben habe“*. Trotz eingehender Befragung hinsichtlich der Sitzposition und der Körperhaltung des Erstangeklagten durch den Sachverständigen am 17. April 2018 erwähnte der Erstangeklagte mit keinem Wort, dass er auf einer Sitzerrhöhung gesessen sei. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Angaben des Zeugen [REDACTED] (AS 6, ON 21) zu verweisen, welcher angab: *„Für mein Erachten saß [REDACTED] entweder gleich hoch oder tiefer*

als ich. Sicherlich hatte er keine höhere Sitzposition als ich". Bei in Augenscheinnahme der Lichtbilder vom gegenständlichen Unfallboot lassen sich auch diese Angaben des Zeugen [REDACTED] nicht mit der Schilderung des Erstangeklagten in diesem Punkt in Einklang bringen. Der Sachverständige Prof. Steffan nahm zu diesem Vorbringen Stellung und gab an, dass selbst wenn man von einer erhöhten Sitzposition des Erstangeklagten ausginge, sich hinsichtlich der Eingriffsmöglichkeit für den tödlich verunglückten Manfred Schroll ins Lenkrad kein besonderer Einfluss ergebe, es sei von einer höheren Sitzposition auszugehen und von einer etwas weniger vorliegenden seitlichen Abstützungswirkung im Bereich des Erstangeklagten, jedoch sei nicht davon auszugehen, dass auf Grund einer möglicherweise vorliegenden erhöhten Sitzposition die Möglichkeit eines Auswurfes des Erstangeklagten durch sein von ihm selbst eingeleitetes Fahrmanöver bestanden hätte. Im Ergebnis konnte bei vernetzter Betrachtung der vorliegenden Beweisergebnisse, insbesondere der ausführlichen und in jedem Punkt nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan ausgeschlossen werden, dass Manfred Schroll dem Erstangeklagten in das Steuer gegriffen und dadurch den Unfall verursacht hätte. Die Annahme einer solchen Variante ließe im Übrigen vollkommen ungeklärt, wodurch es zum Einlegen des Rückwärtsganges kam und müsste man lebensfremd annehmen, dass quasi der getötete Manfred Schroll noch im Zuge des Eindrehmanövers unter Einwirkung der Querbeschleunigung bei gleichzeitiger Manipulation des Lenkrades gezielt den Rückwärtsgang zusätzlich einlegen hätte müssen. Nach Schilderung des Erstangeklagten hätte sich dies alles aber in weniger als einer halben Sekunde abspielen sollen.

Dass Manfred Schroll nach links hinten vom Boot weg ins Wasser geschleudert wurde, war nur deshalb möglich, weil er sich – ohne sich nach vorn zu lehnen - auf der Motorraumabdeckung hinter dem Wakeboard-Bügel befunden hatte. Dass Manfred Schroll die tödlichen Verletzungen durch die Schiffsschraube des Motorbootes im Zuge der Rückwärtsfahrt erlitten hat, erhellt auch aus den Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan, wonach sich das Boot wegen der konkreten Art der - in Folge der Einwirkung auf den Schädel des Schroll - eingetretenen Verformung der Schiffsschraube in Rückwärtsfahrt befunden haben muss. Auch konnte im Zuge der Hauptverhandlung erhoben werden, dass ein Wassereintritt über die seitlichen Bordwände des Bootes auszuschließen ist, vielmehr aufgrund der hohen Motordrehzahl und dem unvermittelten Einlegen des Rückwärtsganges durch den Erstangeklagten im Zuge des Powerturns zuerst Kavitation auftrat, was das Aufheulen des Motors erklärte und in weiterer Folge aufgrund der Rückwärtsfahrt bis zum Einlegen der Neutralstellung durch den Zweitangeklagten es zu einem Wasserschöpfen im hinteren Bereich des Bootes kam. Anschaulich in Einklang mit dieser Einschätzung des Sachverständigen stehen die Angaben des Zeugen [REDACTED] welcher bildhaft beschrieb, dass ihn ein massiver Schwall an Wasser getroffen habe bzw. über ihn darüber geschwappt sei, als

er im Boot am Boden gelegen sei, „es waren nicht nur ein paar Spritzer Wasser“ (Zeuge ██████ AS 36 und 38 im Protokoll ON 77). Nach der Beweislage ist davon auszugehen, dass dieser Wasserschwall eben durch dieses vom Sachverständigen beschriebene Wasserschöpfen im Heckbereich des Bootes verursacht wurde. Hinsichtlich der übrigen in Kritik gezogenen Punkte des Sachverständigengutachtens Prof. Steffan ist auszuführen, dass sich die diesbezüglichen Ausführungen der Verteidigung des Erstangeklagten auf Behauptungen reduzieren lassen, der Sachverständige habe gewisse Faktoren bei seiner Simulationsrechnung nicht berücksichtigt. Der Sachverständige legte aber mehrmals eingehend und auch für Laien verständlich dar, dass diese Faktoren und auch die seitens der Verteidigung begehrte Simulationsrechnung hinsichtlich eines numerischen Simulationsmodelles eine Variante der Unfallrekonstruktion betrifft, die hinter der seitens des Sachverständigen Prof. Steffan gewählten Methode in der Qualität zurücksteht. Dazu wird auch auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen. So führte der Sachverständige aus (S 55 im Protokoll vom 16. Mai 2018), dass die Bootsbewegungen nicht simuliert, sondern vermessen wurden. Eine bessere Ermittlung der Bewegungsdaten des Bootes sei nicht möglich. Das Feld der Eingriffe sei weitgehend variiert worden, eine Relevanz hinsichtlich Parameter der Lage des Schwerpunktes oder sonstiger charakteristischer Punkte sei nicht relevant, zumal es sich um tatsächliche Messungen am Boot handeln würde, welcher der Sachverständige verwendet habe, auch die Massen mit Ausnahme vielleicht geringer Schwankungen durch die Beladung höchstmöglich berücksichtigt seien. Daraus ergebe sich, dass sich die seitens der Verteidigung ins Treffen geführten Parameter als nicht relevant beurteilen lassen, weil die am zielführendste Möglichkeit der Ermittlung von Bewegungsdaten immer in einer Vermessung der realen Daten bestehe.

Für das Gericht sind sämtliche Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan in jeder Hinsicht überzeugend.

Das Sachverständigengutachten hinsichtlich spurenkundlicher DNA-Untersuchungen ON 30 und der dazugehörige Prüfbericht ON 29 bieten keine für die Schuldfrage relevanten Erkenntnisse. Das Sachverständigengutachten Dris. Rabl ON 36 und der Prüfbericht ON 36a sind schlüssig begründet.

Zu ON 41, der angeschlossenen Videoaufzeichnung, ist auszuführen, dass diese anschaulich die grundsätzliche Bewegungsart und Beschleunigungsfähigkeit des unfallgegenständlichen Motorbootes dokumentiert. Sämtliche seitens des Erstangeklagten vorgelegten Lichtbilder wurden im Zuge der Hauptverhandlung in Augenschein genommen, bieten bei Gesamtbetrachtung der Beweisergebnisse aber keinen Anlass dafür, an der Richtigkeit der Ausführungen des Sachverständigen Prof. Steffan zu zweifeln.

Die Angaben des Polizeibeamten GI Nuster, wonach er im Zuge der Erstbefragung nach dem Unfall unter anderem beim Erstangeklagten Alkoholgeruch in der Atemluft wahrnehmen konnte, untermauern die – ohnehin durch eine Atemalkoholmessung und Beurteilung durch den gerichtsmedizinischen Sachverständigen objektivierete – Feststellung der Alkoholisierung des Erstangeklagten zum Unfallszeitpunkt.

Rechtliche Beurteilung:

Nach den getroffenen Feststellungen verwirklichte der Erstangeklagte Mag. [REDACTED] sowohl in objektiver als auch subjektiver Hinsicht zu Faktum I.) 1.) das Vergehen der grob fahrlässigen Tötung nach § 81 Abs 1 und 2 StGB und zu Faktum I.) 2.) die Vergehen der Gefährdung der körperlichen Sicherheit nach § 89 StGB. Der Zweitangeklagte [REDACTED] [REDACTED] verwirklichte sowohl objektiv als auch subjektiv zu Faktum II.) das Vergehen der fahrlässigen Tötung durch Unterlassung nach §§ 2, 80 Abs 1 StGB.

Das festgestellte Verhalten des Erstangeklagten war sowohl dem § 81 Abs 1 als auch Abs 2 StGB zu unterstellen. Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille oder darüber ist nach der Rechtsprechung stets von einem „Minderrausch“ im Sinn des § 81 Abs 2 auszugehen, die unwiderlegliche Vermutung des § 5 Abs 1 StVO mit der damit verbundenen Fiktion der absoluten Fahruntauglichkeit gilt uneingeschränkt auch für § 81 Abs 2 StGB (*Nimmervoll in Leukauf/Steininger, StGB, 4. Auflage [2017], § 81 Rz 22*). Nach § 6 Abs 1 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz - SchFG) gilt zur Führung eines Fahrzeuges, Schwimmkörpers oder Verbandes, sohin auch zur Führung eines Fahrzeuges wie dem gegenständlichen Motorboot, geistig und körperlich nicht geeignet, wer sich in einem durch Alkohol oder sonstige psychotrope Substanzen oder durch außergewöhnliche Erregung oder Ermüdung beeinträchtigten Zustand befindet. Bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 Promille oder darüber oder bei einem Alkoholgehalt der Atemluft von 0,25 mg/l oder darüber gilt der Zustand einer Person nach der zitierten Bestimmung jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der oben zitierten Judikatur mit Blick auf die angeführte einschlägige Bestimmung des Schiffahrtsgesetz ist vorliegend von der absoluten Fahruntauglichkeit des Erstangeklagten im Sinn des § 81 Abs 2 StGB zum Unfallszeitpunkt auszugehen. Weil er sohin im alkoholisierten Zustand eine erhöht gefährliche Tätigkeit, nämlich die Lenkung eines Motorbootes übernahm und ihm in diesem Zustand ein spezifischer Sorgfaltsverstoß unterlief, welcher in Gesamtbetrachtung der Tatumstände einem auffallend ungewöhnlich und beträchtlich sorglosen Verhalten entspricht, ist neben der Verwirklichung des § 81 Abs 2 StGB auch von einer grob fahrlässigen Tatbegehung im Sinn des § 81 Abs 1 StGB auszugehen.

Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Zweitangeklagten ergibt sich aus der festgestellten spezifischen Unterlassung, welche eine Verletzung der von ihm freiwillig übernommenen Pflichten als Schiffsführer im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes und der Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO) darstellte. Ihn traf doch eine spezifische Erfolgsabwendungspflicht entsprechend der Verpflichtung, notwendige Maßnahmen zu ergreifen, welche die Gefährdung von Menschenleben an Bord vermeiden. Diesbezüglich ist auf die Bestimmung des § 7 Abs 1 Schifffahrtsgesetz zu verweisen, wonach Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen haben, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebieten, um die Gefährdung von Menschenleben zu vermeiden. Nach den festgestellten Tatumständen kam es gerade nicht zu einer Überwälzung der Verantwortung des Zweitangeklagten als Schiffsführer auf den Erstangeklagten durch Überlassen des Steuers an diesen, ist doch Regelungszweck der schifffahrtsrechtlichen Bestimmungen auch und gerade die Vermeidung der Gefährdung von an Bord befindlichen Personen durch in Folge von Alkohol beeinträchtigter Personen. Nach den Feststellungen lag eine gefährliche Situation vor, die eine Erfolgsabwendungsverpflichtung des Zweitangeklagten begründete, der Zweitangeklagte hatte auch die tatsächliche Möglichkeit zur Vornahme der gebotenen Handlung, nämlich die Untersagung der Weiterfahrt bzw. die tatsächlich – faktische - Verhinderung der Weiterfahrt des Erstangeklagten in dessen alkoholisiertem Zustand. Ein atypischer Kausalverlauf liegt nicht vor. Hinweise darauf, dass die Angeklagten die objektiven Sorgfaltspflichten subjektiv nicht prästieren hätten können, haben sich im Verfahren nicht ergeben.

Hinsichtlich des Erstangeklagten Mag. [REDACTED] ist von der Strafdrohung des § 81 Abs 1 StGB auszugehen, welche eine Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren vorsieht. Hinsichtlich des Zweitangeklagten ist von der Strafdrohung des § 80 Abs 1 StGB auszugehen, welche eine Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder eine Geldstrafe bis zu 720 Tagessätzen vorsieht. Mildernd war bei beiden Angeklagten der ordentliche Lebenswandel zu werten, erschwerend belastet den Erstangeklagten das Zusammentreffen von 3 Vergehen sowie die Verwirklichung der Qualifikation sowohl des § 81 Abs 1 StGB als auch des Abs 2 leg cit. Bei Abwägung dieser Strafzumessungstatsachen war spezialpräventiv bei beiden Angeklagten jeweils eine Freiheitsstrafe zu verhängen. Die im Spruch ersichtlichen Freiheitsstrafen sind jeweils ausreichend, um die Angeklagten von der Begehung weiterer strafbarer Handlungen abzuhalten und der Begehung durch andere entgegenzuwirken.

Generalpräventiv ist beim Erstangeklagten die Invollzugsetzung der gesamten Freiheitsstrafe geboten.

Nach den Verfahrensergebnissen ist der Zuspruch eines Teiltrauerschmerzensgeldes an die Privatbeteiligten gerechtfertigt. Der zugesprochene Betrag hat nur symbolischen Charakter und bedurfte es diesbezüglich keiner weiteren Erhebungen.

Die Verpflichtung der Angeklagten zum Verfahrenskostenersatz ist eine Folge des Schuldspruches.

Landesgericht Klagenfurt, Abteilung 16
Klagenfurt am WS, 16. Mai 2018
Mag. Matthias Polak, Richter

Elektronische Ausfertigung
gemäß § 79 GOG