

Pour se déterminer sur l'existence d'un **manquement à un devoir de diligence**, l'autorité d'instruction pénale est tenue, en vertu du principe *in dubio pro durio*, **de se renseigner** auprès de personnes disposant de connaissances approfondies en la matière visée, en l'occurrence le vol en parapente, **sur les standards de sécurité faisant référence**, en l'absence de normes bien arrêtées. **Le ministère public tombe dans l'arbitraire** s'il retient, en présence d'un article paru dans une publication d'une fédération nationale de parapente et traitant des techniques d'élan, que cet article ne reflète pas une opinion généralement partagée parmi les praticiens du parapente, sans avoir cherché à vérifier auprès de connaisseurs si tel est ou non le cas (c. 2.4.2).

S'agissant du choix d'une technique d'élan en tandem, le fait que le passager était un parapentiste expérimenté et ne s'est pas opposé au choix du pilote ne conduit pas nécessairement à la conclusion que le risque découlant de cette technique était conforme à ce qui est généralement tolérable dans la pratique du parapente. Dans cette affaire, il avait été convenu, dans le contexte de l'entraînement auquel se soumettait le pilote, que celui-ci prendrait seul ses décisions et que le passager se comporterait en béotien (c. 2.4.3).

**Auteur : Alexandre Bernel, avocat à Lausanne et à Aigle**

Beschwerde gegen den Beschluss des Obergerichts des Kantons Bern, Beschwerdekammer in Strafsachen, vom 3. Juli 2019 (BK 19 179).

### Sachverhalt:

#### A.

Am 21. Juni 2015 ereignete sich in Frutigen ein Gleitschirmunfall. B. führte im Rahmen seiner Ausbildung zum Tandem-Gleitschirmpilot ab der Mäggisserenegg einen Tandem-Flug durch, bei dem er A. als Passagier mitnahm. Beide sind erfahrene Gleitschirmpiloten. An diesem Tag herrschte optimales Flugwetter mit keinem bis leichtem Wind sowie leichtem thermischen Aufwind. Die Mäggisserenegg gilt als einfacher und geeigneter Startplatz für Gleitschirmflüge. Beim Start bediente sich B. zum Aufziehen des Gleitschirms der Rückwärtsstart-Methode, bei welcher der Schirm von hinten mit überkreuzten Armen und Blick zur Kappe aufgezogen wird. Er trug Handschuhe mit Klettverschluss. Im Laufe des Startvorgangs verlor er einen Bremsgriff aus der Hand. In der Folge brach er den Startvorgang ab; Pilot und Passagier gingen zu Boden. A. erlitt dabei verschiedene Verletzungen, wobei Art sowie Schwere dieser Verletzungen umstritten sind.

#### B.

Mit Verfügung vom 5. April 2019 stellte die Regionale Staatsanwaltschaft Oberland die Strafuntersuchung wegen fahrlässiger Körperverletzung gegen B. ein.

Das Obergericht des Kantons Bern wies die gegen die Einstellungsverfügung erhobene Beschwerde von A. mit Beschluss vom 3. Juli 2019 ab.

**C.**

A. führt Beschwerde in Strafsachen. Er beantragt im Wesentlichen, der Beschluss des Obergerichts des Kantons Bern vom 3. Juli 2019 und die Einstellungsverfügung vom 5. April 2019 seien aufzuheben. Die Regionale Staatsanwaltschaft Oberland sei zu verpflichten, gegen B. Anklage zu erheben. Eventualiter sei sie zu verpflichten, die Strafuntersuchung gegen Letzteren fortzuführen, weitere Beweise zu erheben und zügig abzuschliessen. Eventualiter sei die Sache an die Vorinstanz zurückzuweisen, zur Erhebung weiterer Beweise und/oder Ergänzung des Sachverhalts und zur Neuurteilung.

**D.**

Das Obergericht und die Generalstaatsanwaltschaft des Kantons Bern verzichten auf eine Stellungnahme. B. begründet den Antrag, die Beschwerde sei abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. A. replizierte. B. reichte eine Duplik ein.

**Erwägungen:**

**1.**

**1.1.** Die Beschwerdeberechtigung richtet sich nach Art. 81 Abs. 1 lit. a und b Ziff. 5 BGG. Die Privatkülerschaft ist zur Beschwerde legitimiert, wenn der angefochtene Entscheid sich auf die Beurteilung ihrer Zivilansprüche auswirken kann (Art. 81 Abs. 1 lit. b Ziff. 5 BGG). Der Beschwerdeführer hat sich als Straf- und Zivilkläger konstituiert. Er macht geltend, beim Unfall habe er sich diverse Verletzungen zugezogen, unter anderem eine Kniebinstorsion rechts und eine Bonebruise im Bereich des proximalen Tibiaplateaus links im Sinne einer nicht dislozierten lateralen monokondylären Tibiaplateaufraktur. Letztere verursache bei ihm weiterhin Beschwerden und werde voraussichtlich zu Spätfolgen führen. Aufgrund des Unfalls sei er während mehreren Monaten arbeitsunfähig gewesen. Der Beschwerdeführer begründet ausführlich, inwiefern sich der angefochtene Entscheid auf seine allfälligen Schadenersatz- und Genugtuungsansprüche auswirkt (Beschwerde S. 3-5). Dass dies der Fall ist, ist auch aufgrund der Natur des im Raum stehenden Delikts offensichtlich. Der Beschwerdeführer ist somit zur Erhebung der Beschwerde berechtigt.

**1.2.** Anfechtungsgegenstand im bundesgerichtlichen Verfahren ist einzig der Beschluss des Obergerichts (vgl. Art. 80 Abs. 1 BGG). Auf die Beschwerde kann daher nicht eingetreten werden, soweit die Aufhebung der Einstellungsverfügung vom 5. April 2019 beantragt wird (Beschwerde S. 2).

**2.**

**2.1.** Der Beschwerdeführer wendet sich gegen die Bestätigung der Verfahrenseinstellung. Er rügt eine unvollständige und offensichtlich unrichtige Feststellung des Sachverhalts sowie eine Verletzung des Grundsatzes "in dubio pro duriore". Die Feststellungen seien insbesondere in Bezug auf die am Unfalltag und -ort herrschenden Windverhältnisse, den detaillierten Ablauf des Startvorgangs oder die die Sorgfaltspflicht definierenden allgemeinen sowie besonderen Verhaltensregeln oder Verkehrsnormen unvollständig. Im Wesentlichen macht der Beschwerdeführer weiter geltend, namentlich auch angesichts der sich widersprechenden Aussagen hätte die Vorinstanz die Einstellung des Verfahrens nicht bestätigen dürfen. Dies gelte umso mehr, weil sie einen Pilotenfehler feststelle und die dem Sachgericht obliegende rechtliche Würdigung, ob dieser ein strafbares Verhalten zu begründen vermöge, gleich selber vornehme, womit sie den Grundsatz "in dubio pro duriore" verletze (Beschwerde S. 6 f. und S. 9 ff.).

**2.2.** Die Vorinstanz erwägt, der Beschwerdeführer erblicke die erste Sorgfaltspflichtverletzung des Beschwerdegegners darin, dass jener den Gleitschirm beim Start rückwärts aufgezogen habe. Allerdings sei der Berichtsrapport von einem Gebirgsspezialisten der Kantonspolizei verfasst worden. Wäre dieser der Ansicht gewesen, dass sich der Beschwerdegegner der falschen Startmethode bedient habe, hätte er dies im Rapport sicherlich so festgehalten. Sodann werde in dem vom Beschwerdeführer zitierten Ausbildungshandbuch einzig ausgeführt, beim Rückwärts-Aufziehen könne die Gefahr, bei Windstärken von ca. 15 km/h und mehr rückwärts fortgeschleift zu werden, vermieden werden. Daraus könne aber nicht geschlossen werden, dass diese Methode bei geringeren Windstärken ungeeignet oder gar sorgfaltswidrig sei. Daran ändere auch der Titel des betreffenden Kapitels "Spezielle Startverhältnisse / Starten bei starkem Wind - Rückwärtsstart" nichts, da dieser nicht ausschliesse, die Rückwärtsstart-Technik auch bei anderen Verhältnissen anzuwenden. Gemäss dem von CRÖNIGER in der Zeitschrift des Deutschen Hängegleiterverbands (DHV-Info) veröffentlichten Artikel habe sich der Beschwerdegegner nicht einer besonders risikobehafteten oder übermässig anspruchsvollen Technik bedient. Vielleicht wäre eine andere Startmethode in der damaligen Situation vorteilhafter gewesen. Eine Sorgfaltspflichtverletzung liege aber nicht bereits deshalb vor, weil nicht die geeignetste Variante gewählt werde, sondern erst, wenn das erlaubte Risiko überschritten werde. Dies habe der Beschwerdegegner nicht getan. Insgesamt liege in dem vom Beschwerdegegner gewählten Start mittels Rückwärts-Aufziehen des Gleitschirms keine Sorgfaltspflichtverletzung (Beschluss S. 5 E. 8).

Weiter hält die Vorinstanz fest, es sei nicht bestritten, dass dem Beschwerdegegner beim Start einer der Bremsgriffe des Gleitschirms aus der Hand entglitten sei. Eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit könne ihm aber nicht vorgeworfen werden (Beschluss S. 6 f. E. 9).

Umstritten sei schliesslich, so die Vorinstanz, in welcher Phase der Beschwerdegegner den Start abgebrochen habe. Die diesbezüglichen Aussagen der Beteiligten würden auseinander gehen. In den Aussagen des Beschwerdegegners seien entgegen der Behauptung des Beschwerdeführers keine inneren Widersprüche auszumachen. Widersprüchliche Angaben, die als Lügensignal gewertet werden könnten, würden nicht vorliegen. Die Aussagen des Beschwerdegegners deuteten darauf hin, dass die Beschleunigungsphase im Zeitpunkt des Startabbruchs schon begonnen habe, zumal er das nicht ausschliesse und später von verlangsamen sowie abbremsten spreche, wofür man sich logischerweise erst in Bewegung befinden müsse. Dies bedeute aber auch, dass er den Bremsgriff zu diesem Zeitpunkt sehr wahrscheinlich bereits verloren gehabt habe. Es müsse daher davon ausgegangen werden, dass er den Startlauf in die Wege geleitet habe, obwohl ihm bereits eine Bremse entglitten gewesen sei. Die Unterschiede in den Aussagen des Beschwerdegegners und des Beschwerdeführers lägen somit letztlich einzig bei der Frage, wie lange die Beschleunigungsphase schon gedauert habe, als die beiden zu Fall gekommen seien. Während der Beschwerdeführer behauptete, sie seien "weiter und weiter" auf die Bäume zugerannt und hätten die Abbruchlinie überschritten, reihe der Beschwerdegegner den Abbruch spätestens anfangs der Beschleunigungsphase ein. C., die den Unfall beobachtet habe, habe sich anlässlich ihrer Einvernahme nicht mehr im Detail an das Geschehen erinnern können. Sie habe ausgesagt, der Gleitschirm sei nicht gerade, sondern seitlich schräg in die Luft gekommen. Ob die beiden bereits in der Luft gewesen seien, wisse sie nicht mehr - wenn, dann sei es mit Sicherheit nur kurz und in geringer Höhe gewesen. Der Beschwerdegegner habe den Schirm wieder zu Boden gebracht, um den Start abubrechen. Es sei ein Startabbruch gewesen. In welcher Startphase der Abbruch stattgefunden habe und ob die beiden bereits am Beschleunigen gewesen seien, habe sie nicht mehr sagen können. C. habe somit keine längerdauernde Laufphase beobachtet, ansonsten sie das sicher bemerkt und so ausgesagt hätte. Ihre Angaben würden sich damit mehr mit denjenigen des

Beschwerdegegners decken, wonach der Start kurz nach Einsetzen der Beschleunigung abgebrochen worden und kontrolliert erfolgt sei. Etwas anderes lasse sich mangels weiterer Beweismittel auch nicht mehr nachweisen. Der Vorwurf, der dem Beschwerdegegner gemacht werden könne, bestehe folglich darin, während des Startvorgangs überhastet reagiert zu haben. Sehr wahrscheinlich habe er die einzelnen Phasen, wie sie von CRÖNIGER beschrieben würden, nicht sauber voneinander getrennt, weshalb Pilot und Passagier unmittelbar nach der Dreh- in die Laufbewegung übergegangen seien und der Beschwerdegegner erst dann bemerkt habe, während des Drehens einen Bremsgriff verloren zu haben, woraufhin er den Startvorgang beendet habe. Den von CRÖNIGER und vom Ausbildungshandbuch beschriebenen Ablauf nicht exakt zu befolgen, begründe nicht per se eine Sorgfaltspflichtverletzung. Es handle sich vielmehr um ein Risiko, das beim Gleitschirmsport dazu gehöre, zumal diese Sportart von ihrer Natur her gewisse nicht zu unterschätzende Restrisiken mit sich bringe und nie völlig gefahrenfrei sei. Nicht jedem Gleitschirmpiloten, der beim Fliegen nicht lehrbuchmässig perfekt vorgehe, könne ein strafrechtlich relevanter Vorwurf gemacht werden. Hierfür brauche es eine gravierende Pflichtverletzung, die nicht mehr von den Grundrisiken der Sportart gedeckt werde. Ein Pilotenfehler sei mit anderen Worten nicht automatisch mit einer Sorgfaltspflichtverletzung gleichzusetzen. Dies habe gerade dann zu gelten, wenn sich ein Pilot noch in der Ausbildung befinde. Eine solch gravierende Pflichtverletzung sei vorliegend nicht auszumachen. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass der Beschwerdegegner den Start kurz nach Einleitung der Laufphase, nachdem er den Verlust des Bremsgriffs realisiert habe, wieder abgebrochen habe. Das Verhalten des Beschwerdegegners könne zwar nicht als fehlerlos bezeichnet werden, dennoch würden die Geschehnisse, die unglücklicherweise zu den Verletzungen des Beschwerdeführers geführt hätten, im Rahmen des sportspezifischen Grundrisikos liegen. Damit könne offen bleiben, ob der Beschwerdegegner den Abbruch des Startvorgangs mit einem Stopp-Ruf angekündigt habe. Das Unterlassen des Stopp-Rufs könne höchstens als Teilaspekt des überhasteten Startablaufs erscheinen, jedoch keine selbständige Sorgfaltspflichtverletzung darstellen (Beschluss S. 7 ff. E. 10).

## **2.3.**

**2.3.1.** Eine Verfahrenseinstellung hat nach Art. 319 Abs. 1 lit. a und b StPO unter anderem zu erfolgen, wenn kein Tatverdacht erhärtet ist, der eine Anklage rechtfertigt, oder wenn kein Straftatbestand erfüllt ist.

Der Entscheid über die Einstellung eines Verfahrens hat sich nach dem Grundsatz "in dubio pro duriore" zu richten. Danach darf eine Einstellung durch die Staatsanwaltschaft grundsätzlich nur bei klarer Straflosigkeit oder offensichtlich fehlenden Prozessvoraussetzungen angeordnet werden. Hingegen ist, sofern die Erledigung mit einem Strafbefehl nicht in Frage kommt, Anklage zu erheben, wenn eine Verurteilung wahrscheinlicher erscheint als ein Freispruch. Ist ein Freispruch genauso wahrscheinlich wie eine Verurteilung, drängt sich in der Regel, insbesondere bei schweren Delikten, eine Anklageerhebung auf. Bei zweifelhafter Beweis- oder Rechtslage hat nicht die Staatsanwaltschaft über die Stichhaltigkeit des strafrechtlichen Vorwurfs zu entscheiden, sondern das zur materiellen Beurteilung zuständige Gericht (BGE 143 IV 241 E. 2.2.1 S. 243 mit Hinweisen). Jedoch müssen Sachverhaltsfeststellungen in Berücksichtigung des Grundsatzes "in dubio pro duriore" auch bei Einstellungen zulässig sein, soweit gewisse Tatsachen "klar" beziehungsweise "zweifelsfrei" feststehen, so dass im Falle einer Anklage mit grosser Wahrscheinlichkeit keine abweichende Würdigung zu erwarten ist. Den Staatsanwaltschaften ist es mithin nur bei unklarer Beweislage untersagt, der gerichtlichen Beweiswürdigung vorzugreifen. Im Rahmen von Art. 319 Abs. 1 lit. b und c StPO sind Sachverhaltsfeststellungen der Staatsanwaltschaft in der Regel gar notwendig. Auch

insoweit gilt jedoch, dass der rechtlichen Würdigung der Sachverhalt "in dubio pro duriore", d.h. der klar erstellte Sachverhalt, zugrunde gelegt werden muss (BGE 143 IV 241 E. 2.3.2 S. 244).

Der Grundsatz "in dubio pro duriore" ist auch bei der Überprüfung von Einstellungsverfügungen zu beachten. Bei der Beurteilung dieser Frage verfügen die Staatsanwaltschaft und die Vorinstanz über einen gewissen Ermessensspielraum, in den das Bundesgericht nur mit Zurückhaltung eingreift (BGE 143 IV 241 E. 2.2.1 S. 243 und E. 2.3.1 S. 244; 138 IV 186 E. 4.1 S. 190; je mit Hinweisen).

**2.3.2.** Stehen sich gegensätzliche Aussagen gegenüber ("Aussage gegen Aussage"-Situation) und ist es nicht möglich, die einzelnen Aussagen als glaubhafter oder weniger glaubhaft zu bewerten, ist nach dem Grundsatz "in dubio pro duriore" in der Regel Anklage zu erheben. Dies gilt insbesondere, wenn typische "Vier-Augen-Delikte" zu beurteilen sind, bei denen oftmals keine objektiven Beweise vorliegen. Auf eine Anklageerhebung kann verzichtet werden, wenn der Strafläger ein widersprüchliches Aussageverhalten offenbarte und seine Aussagen daher wenig glaubhaft sind oder wenn eine Verurteilung unter Einbezug der gesamten Umstände aus anderen Gründen als von vornherein unwahrscheinlich erscheint (BGE 143 IV 241 E. 2.2.2 S. 243 mit Hinweisen).

**2.3.3.** Wie die Beweise nach dem Grundsatz "in dubio pro duriore" zu würdigen sind und ob die Vorinstanz gestützt darauf einen hinreichenden Tatverdacht verneinen durfte, prüft das Bundesgericht nur auf Willkür. Es prüft aber im Rahmen einer Beschwerde gegen eine Einstellung nicht, wie beispielsweise bei einem Schuldspruch, ob die vorinstanzlichen Sachverhaltsfeststellungen willkürlich sind (Art. 97 Abs. 1 BGG), sondern ob die Vorinstanz willkürlich von einer "klaren Beweislage" ausging oder gewisse Tatsachen willkürlich für "klar erstellt" annahm. Dies ist der Fall, wenn offensichtlich nicht gesagt werden kann, es liege ein klarer Sachverhalt vor, beziehungsweise wenn ein solcher Schluss schlechterdings unhaltbar ist. Als Rechtsfrage einer freien Prüfung durch das Bundesgericht zugänglich ist demgegenüber, ob die Vorinstanz die Tragweite des Grundsatzes "in dubio pro duriore" richtig erfasst hat und vom korrekten rechtlichen Begriff des "hinreichenden Tatverdachts" im Sinne von Art. 319 Abs. 1 lit. a StPO ausging. Der Grundsatz "in dubio pro duriore" als Rechtsregel ist beispielsweise verletzt, wenn die Vorinstanz in ihren Erwägungen einen hinreichenden Tatverdacht bejaht, aber aus sachfremden Gründen in Überschreitung ihres Ermessens dennoch keine Anklage erhebt, wenn aus ihren Erwägungen hervorgeht, dass sie den Sachverhalt wie ein urteilendes Gericht frei nach dem Grundsatz "in dubio pro reo" feststellte oder wenn die Vorinstanz die rechtliche Tragweite des Grundsatzes "in dubio pro duriore" sonstwie verkannt hat (BGE 143 IV 241 E. 2.3.2 f. S. 244 f.).

**2.3.4.** Nach Art. 125 Abs. 2 StGB ist strafbar, wer fahrlässig einen Menschen schwer an Körper oder Gesundheit schädigt. Fahrlässig handelt, wer die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedenkt oder darauf nicht Rücksicht nimmt. Pflichtwidrig ist die Unvorsichtigkeit, wenn der Täter die Vorsicht nicht beachtet, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet ist (Art. 12 Abs. 3 StGB).

Ein Verhalten ist sorgfaltswidrig, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die damit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat. Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BGE 143 IV 138 E. 2.1 S. 140 mit Hinweis). Fehlen solche, kann sich der Vorwurf der Fahrlässigkeit auf allgemein anerkannte Verhaltensregeln privater oder halbprivater Vereinigungen

(BGE 127 IV 62 E. 2d S. 65 mit Hinweis; Urteil 6B\_274/2019 vom 28. Februar 2020 E. 2.4) oder auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie den allgemeinen Gefahrensatz stützen (BGE 145 IV 154 E. 2.1 S. 157 f.; 135 IV 56 E. 2.1 S. 64 mit Hinweisen). Die Vorsicht, zu der ein Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können (BGE 135 IV 56 E. 2.1 S. 64 mit Hinweisen).

Grundvoraussetzung für die Fahrlässigkeitshaftung bildet die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Für die Beantwortung dieser Frage gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss das Verhalten geeignet sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen (BGE 142 IV 237 E. 1.5.2 S. 244; 135 IV 56 E. 2.1 S. 64 mit Hinweisen). Erforderlich ist zudem, dass der Eintritt des Erfolgs vermeidbar war. Dabei wird ein hypothetischer Kausalverlauf untersucht und geprüft, ob der Erfolg bei pflichtgemäsem Verhalten des Täters ausgeblieben wäre. Für die Zurechnung des Erfolgs genügt, wenn das Verhalten des Täters mindestens mit einem hohen Grad an Wahrscheinlichkeit die Ursache des Erfolgs bildete (BGE 135 IV 56 E. 2.1 S. 65 mit Hinweisen).

## **2.4.**

**2.4.1.** Soweit der Beschwerdeführer kritisiert, dass der Sachverhalt unvollständig festgestellt bzw. eine unzulässige antizipierte Beweiswürdigung vorgenommen worden sei, weil keine Feststellungen hinsichtlich der Art und dem Schweregrad seiner Verletzungen getroffen worden seien (Beschwerde S. 6 f. Ziff. 11), ist die Beschwerde unbegründet. Die Vorinstanz gelangt zum Schluss, mangels einer Sorgfaltspflichtverletzung des Beschwerdegegners sei das Verfahren gegen ihn zu Recht eingestellt worden, deshalb konnten die (nachgelagerten) Fragen der Kausalität bzw. der Art und des Schweregrads der Verletzungen des Beschwerdeführers offen bleiben.

**2.4.2.** Der Beschwerdeführer macht geltend, als anerkannte Verhaltensregeln im Gleitschirmsport hätten die Ausführungen im Berichtsrapport der Kantonspolizei vom 24. Januar 2019, diejenigen im Ausbildungshandbuch von URS LÖTSCHER/THOMAS ZELLER, Gleitschirmfliegen, 10. Auflage [recte: 11. Auflage März 2018] (nachfolgend: Ausbildungshandbuch) und die beiden Beiträge von PETER CRÖNIGER in der Mitgliederzeitschrift des Deutschen Hängegleiterverbands DHV mit den Titeln " ~~Rückwärtsstart~~ / Rückwärts Aufziehen-Ausdrehen-vorwärts Starten" (DHV-Info 2012 Nr. 175, S. 46-51; nachfolgend: Rückwärts) und "Startentscheidung Abbruch oder Start?" (DHV-Info 2011 Nr. 173, S. 56-61; nachfolgend: Startentscheidung) zu gelten. Die Vorinstanz gehe implizit auch davon aus. In Bezug auf die Beiträge von PETER CRÖNIGER führe sie allerdings aus, es handle sich dabei nicht um eine allgemein gültige und anerkannte Richtlinie im Gleitschirmsport, sondern um einen Beitrag in einer Verbandszeitschrift. Ob diese Behauptung zutrefte, habe die Vorinstanz aber nicht (beispielsweise mittels einer Anfrage an den rapportierenden Beamten der Kantonspolizei, Gebirgsspezialist D.) abgeklärt. Insofern handle es sich bei der vorerwähnten vorinstanzlichen Feststellung um eine - auf einer unzulässigen antizipierten Beweiswürdigung basierenden - willkürliche Feststellung (Beschwerde S. 9 f. Ziff. 17).

Dem Beschwerdeführer ist beizupflichten, dass sich dem angefochtenen Entscheid, insbesondere auch aufgrund der diesbezüglich teilweise unklaren Erwägungen, nicht abschliessend entnehmen lässt, welche besonderen, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienenden Vorschriften des Gleitschirmsports die Vorinstanz ihren Überlegungen zugrunde legt.

**2.4.3.** Weiter beanstandet der Beschwerdeführer die vorinstanzlichen Ausführungen zu der vom Beschwerdegegner gewählten Startmethode (Beschwerde S. 10 ff. Ziff. 18 ff.).

Die Erwägungen der Vorinstanz zur Startmethode sind einseitig. Die Vorinstanz hält zunächst fest, es sei unbestritten, dass das Flugwetter am fraglichen Tag optimal gewesen sei, mit keinem bis leichtem Wind und leichtem thermischen Aufwind. Zum Aufziehen des Gleitschirms habe sich der Beschwerdegegner der Rückwärtsstart-Methode bedient, bei welcher der Schirm von hinten mit überkreuzten Armen und Blick zur Kappe, aufgezogen werde (Beschluss S. 2 E. 3). Die Vorinstanz weist ferner zutreffend darauf hin, dass der Gebirgsspezialist der Kantonspolizei in seinem Berichtsrapport nicht ausführt (kantonale Akten), dass sich der Beschwerdegegner mit der Rückwärtsstart-Methode einer falschen Startmethode bedient habe (Beschluss S. 5 Ziff. 8.2). Entgegen der Auffassung der Vorinstanz muss aus dem Umstand, dass dies im Rapport nicht ausdrücklich erwähnt ist, aber nicht der Schluss gezogen werden, dass der Gebirgsspezialist der Meinung ist, der Beschwerdegegner habe die richtige bzw. nicht eine falsche Startmethode gewählt. Zu Recht weist der Beschwerdeführer darauf hin, dass der Ermittlungsauftrag vom 16. November 2018 an den Gebirgsspezialisten bloss dahingehend gelautet hat, die beim Start des Tandemflugs durch den Piloten zu beachtenden Verhaltensregeln, insbesondere in Bezug auf das Bremsen zu nennen (kantonale Akten), nicht jedoch das Verhalten des Beschwerdegegners zu würdigen (Beschwerde S. 10 Ziff. 18). Auffällig ist sodann, dass weder die konkret am Unfalltag und -ort herrschenden Windverhältnisse abgeklärt, noch sonstige weitere Untersuchungen vorgenommen wurden. Es erfolgten keine Abklärungen, wie beispielsweise die Befragung des Gebirgsspezialisten der Kantonspolizei mit vertieften Kenntnissen zum Gleitschirmfliegen oder des Flugschulleiters E. Die Vorinstanz konnte hierzu demgemäss lediglich festhalten, dass das Flugwetter optimal war, mit keinem bis leichtem Wind und leichtem thermischen Aufwind. Gemäss Ausbildungshandbuch (Kapitel 4.2.6 Aufziehen rückwärts) bietet sich das Aufziehen mit Blick zum Flügel ab etwa 10 km/h als Alternative zum normalen Vorwärtsstart an, um eine bessere Kontrolle - visuell und manuell - über die hoch steigende Schirmkappe zu haben (S. 119). Das Rückwärts-Aufziehen mit beiden Traggurten sei die Standardmethode, welche bei moderaten Windstärken geeignet ist und speziell beim Tandemfliegen häufig angewandt werde (S. 120). CRÖNIGER hält fest, die Standardtechnik des Rückwärts-Aufziehens decke ein weites Anwendungsspektrum ab. Sie sei optimiert für Windbedingungen von 5 km/h bis etwa 20 km/h und sei bei allen gängigen Geländeneigungen einsetzbar (Rückwärts S. 47). Zum Erlernen und Trainieren dieser Technik sei eine leichte Neigung des Geländes und eine Windgeschwindigkeit von etwa 10 km/h optimal. Es sei wichtig, das Training bei Windbedingungen von etwa 10 km/h zu beginnen, da hier die Kappe in Ruhe über dem Piloten gehalten werden könne. Bei weniger Wind bestehe die Gefahr einer hektischen Ausführung durch zu viel Rückwärtsbewegung. Bei stärkerem Wind komme es anfangs zu Überforderung durch starken Kappendruck und dadurch starken Zug auf den Piloten. Nach intensivem Training könne mit der Technik und modernen leichten Gleitschirmen bereits bei Windgeschwindigkeiten von wenigen km/h sicher rückwärts aufgezogen und vorwärts gestartet werden (Rückwärts S. 51). Die von der Vorinstanz getroffene Feststellung, wonach der Beschwerdegegner mit seinen ca. 2'000 Solo- und 30 Tandemflügen die nötige Gleitschirmerfahrung grundsätzlich mitbringe, ist in dieser Allgemeinheit nicht hinreichend (Beschluss S. 6 E. 8.2). Nach dem Vorverwähnten sind insbesondere die am Unfalltag und -ort herrschenden Windbedingungen genauer abzuklären, ebenso wie die Anzahl der vom Beschwerdegegner bis zum Unfall vorgenommenen Solo- und Tandemflüge, bei denen er sich der Technik des Rückwärts-Aufziehens bedient hat. Darüber hinaus sind hinsichtlich der Startmethode und ihrer Angemessenheit allenfalls Einschätzungen, beispielsweise des Gebirgsspezialisten der Kantonspolizei oder des Leiters der Flugschule, einzuholen. Schliesslich erscheint die vorinstanzliche Annahme als einseitig, wonach nicht

davon auszugehen sei, dass sich der Beschwerdegegner einer Startmethode bedient habe, bei der er das dem Gleitschirmsport inhärente Grundrisiko überschritten habe, weil der Beschwerdeführer, ebenfalls ein versierter Gleitschirmpilot, keine Einwände dagegen vorgebracht habe, zumal sich der Beschwerdeführer kaum selber in ernsthafte Gefahr begeben hätte (Beschluss S. 6 E. 8.2). Der Beschwerdeführer merkt hier zutreffend an, der Beschwerdegegner und er hätten vor dem Flug vereinbart, dass jener (zum Erfüllen des Trainingszwecks) sämtliche Entscheidungen treffe und sich der Beschwerdeführer wie ein argloser Passagier verhalten solle.

**2.4.4.** In Bezug auf den Verlust des Bremsgriffs hält die Vorinstanz fest, es sei unbestritten, dass dem Beschwerdegegner beim Start einer der Bremsgriffe aus der Hand entglitten sei. Indes sei ungeklärt, weshalb sich der Klettverschluss seines Handschuhs verfangen habe. Sei aber der Grund für den Verlust des Bremsgriffs nicht bekannt und gäbe es keine Beweismittel, um dies festzustellen, lasse sich auch keine Sorgfaltspflichtverletzung mehr nachweisen. Diese könne nicht alleine mit dem Verlust der Bremse begründet werden. Die Ursache für das Verlieren des Bremsgriffs müsste durch ein nachweislich pflichtwidriges Verhalten des Beschwerdegegners gesetzt worden sein, was vorliegend nicht der Fall sei. Beim Start mit dem Gleitschirm handle es sich um ein äusserst dynamisches Geschehen und wegen der wirkenden physikalischen Kräfte seien verschiedene Varianten denkbar, wie sich ein Klettverschluss auch ohne Fehlverhalten des Piloten im Traggurt verfangen könne. Demnach sei davon auszugehen, dass sich mit dem Verlust der Bremse aufgrund eines sich verhakten Handschuhs ein Restrisiko des Gleitschirmsports verwirklicht habe. Eine pflichtwidrige Unvorsichtigkeit könne dem Beschwerdegegner nicht vorgeworfen werden (Beschluss S. 6 f. E. 9).

Anlässlich seiner Einvernahme vom 28. Oktober 2015 erklärte der Beschwerdegegner, er habe beim Start plötzlich eine Bremse aus der Hand verloren (Protokoll S. 2, kantonale Akten). Auf entsprechende Nachfrage präzierte er, es sei die linke Bremse gewesen; dementsprechend habe es einen Startabbruch auf der linken Seite gegeben (Protokoll S. 4, kantonale Akten). Er habe den Schirm rückwärts aufgezogen und sich anschliessend umgedreht. Beim Umdrehen habe er dann die linke Bremse verloren (Protokoll S. 5, kantonale Akten). Auf die Frage, warum aus seiner Sicht der Unfall geschehen sei, führte der Beschwerdegegner aus, weil er den Check nicht zu 150 % gemacht habe (Protokoll S. 6, kantonale Akten). Die Staatsanwaltschaft hat es in der Folge unterlassen, weitere Abklärungen vorzunehmen und dabei u.a. auch der Frage nach dem Grund für den Verlust des Bremsgriffs nachzugehen. Während der Beschwerdegegner kein weiteres Mal befragt wurde, erfolgte die Einvernahme des Beschwerdeführers erstmals am 17. Dezember 2018, d.h. über drei Jahre nach dem Unfall. Auf die Ursache des Unfalls angesprochen, erklärte dieser, der Beschwerdegegner habe ihm gesagt, dass sich der Klettverschluss seines Handschuhs in den Tragegurten verklemmt und er dadurch den Bremsgriff verloren habe. Er habe daher auf der einen Seite nicht abbremsen können (Protokoll S. 3, kantonale Akten). Er habe nicht gesehen, wieso der Beschwerdegegner beim Start den Bremsgriff verloren habe. Jener habe ihm gesagt, dass sich der Klettverschluss seines Handschuhs in dem Traggurt verhängt habe, [weshalb] er den Bremsgriff verloren habe (Protokoll S. 11, kantonale Akten). Angesichts dieser Angaben ist umso weniger nachvollziehbar, weshalb der Beschwerdegegner kein weiteres Mal befragt wurde. Entgegen den vorinstanzlichen Erwägungen bestreitet er nicht (Beschluss S. 7 E. 9.2), dass der Klettverschluss seines Handschuhs vor dem Start nicht richtig verschlossen war. Vielmehr ist es die Verteidigung, welche diesen Vorwurf bestreitet. Der Beschwerdegegner wurde in seiner ersten und einzigen Einvernahme vom 28. Oktober 2015 dazu nicht befragt und er selber erwähnte damals ein Verklemmen des Handschuhs/ Klettverschlusses nicht.

**2.4.5.** Gemäss Vorinstanz ist schliesslich umstritten, in welcher Phase der Beschwerdegegner den Start abgebrochen hat. Sie hält fest, die diesbezüglichen Aussagen der Beteiligten würden

auseinandergehen. Es müsse angenommen werden, dass der Beschwerdegegner den Startlauf in die Wege geleitet habe, obwohl ihm bereits ein Bremsgriff entglitten sei. Die Unterschiede in den Angaben der Beteiligten lägen letztlich einzig bei der Frage, wie lange die Beschleunigungsphase schon gedauert habe, als sie zu Fall gekommen seien (Beschluss S. 7 ff. E. 10.1 f.). In Anbetracht dieses von der Vorinstanz in einem massgebenden Punkt der Aussagen festgestellten Unterschieds, ist es unhaltbar, von einem klaren Sachverhalt auszugehen. Wenn die Vorinstanz hier im Weiteren auf die Aussagen von C. abstellt, die den Unfall beobachtet habe, um zum Schluss zu gelangen, der Startlauf sei kurz nach Einsetzen der Beschleunigung abgebrochen worden und kontrolliert erfolgt, scheint sie Tat- und Rechtsfragen zu vermischen, greift sie der Beweiswürdigung eines Sachgerichts vor und verletzt den Grundsatz "in dubio pro duriore". Der Beschwerdeführer weist zu Recht darauf hin (Beschwerde S. 24 ff. Ziff. 41 ff.), dass die Vorinstanz dabei weder auf die Umstände des Zustandekommens der schriftlichen Erklärung von C. vom 10. Oktober 2015 noch auf die diversen Inkonsistenzen in deren Angaben eingeht. Unerwähnt bleibt auch deren Aussage, wonach sie bei diesem Flug dummerweise die Startleitung gehabt habe (Protokoll der Einvernahme vom 17. Dezember 2018 S. 3, kantonale Akten). Im Übrigen lässt sich der Schluss der Vorinstanz, dass C. keine längerdauernde Laufphase beobachtet habe, ansonsten sie das sicher bemerkt und auch so ausgesagt hätte, nicht mit der nötigen Gewissheit ableiten.

Im Gegensatz zur Beschwerdegegnerin geht die Vorinstanz davon aus, der Beschwerdeführer und der Beschwerdegegner hätten sich im Zeitpunkt des Startabbruchs bereits in der Beschleunigungsphase befunden. Sie nimmt damit an, dass ein Pilotenfehler vorlag und dass somit nicht von einem Startabbruch sondern von einem Fehlstart auszugehen ist. Sie lastet dem Beschwerdegegner an, er habe den Startlauf in die Wege geleitet, obwohl ihm der Bremsgriff bereits entglitten gewesen sei und, dass er während des Startvorgangs überhastet reagiert habe. Indem die Vorinstanz trotz dieser Ausführungen zum Schluss gelangt, es liege ein Fall klarer Straflosigkeit vor und selber prüft, ob ein Pilotenfehler mit einer Sorgfaltspflichtverletzung gleichzusetzen ist, verkennt sie, dass das zur materiellen Beurteilung zuständige Sachgericht über die Stichhaltigkeit des strafrechtlichen Vorwurfs gegen den Beschwerdegegner zu entscheiden hat.

**2.4.6.** Nicht gefolgt werden kann der Vorinstanz weiter, wenn sie erwägt, es könne offen bleiben, ob der Beschwerdegegner den Abbruch des Startvorgangs mit einem Stopp-Ruf angekündigt habe oder nicht (Beschluss S. 10 E. 10.2). Namentlich auch angesichts der gegenwärtigen Beweislage kann nicht gesagt werden, das Unterlassen des Stopp-Rufs sei als blosser Teilaspekt des überhasteten Startablaufs weder für den Ablauf des Unfalls noch für dessen Folgen relevant.

**2.4.7.** Unbekannt ist sodann, weshalb die Staatsanwaltschaft im vorliegenden Verfahren so lange untätig blieb. Den Akten lässt sich diesbezüglich nichts entnehmen. Am 28. Oktober 2015 erfolgte lediglich die polizeiliche Einvernahme des Beschwerdegegners. Anlässlich dieser Befragung reichte dessen Verteidigung eine schriftliche Erklärung von C. zu den Akten. Erst nachdem der Beschwerdeführer mit Schreiben vom 23. Oktober 2018 darum bat, die Strafuntersuchung voranzutreiben und Beweisanträge stellte, eröffnete die Staatsanwaltschaft am 16. November 2018 eine Untersuchung und hiess die Beweisanträge teilweise gut. Aufgrund der übereinstimmenden Aussagen von C. (Protokoll der Einvernahme S. 3 unten, kantonale Akten) und des Beschwerdeführers (Protokoll der Einvernahme S. 5 unten, kantonale Akten) anlässlich ihrer Befragungen am 17. Dezember 2018 wurde bekannt, dass sich am Startplatz weitere Personen befunden haben. In Anbetracht dieses jahrelangen Untätigbleibens der Behörden erscheint es umso stossender, dass die Vorinstanz nun ausführt, der Beschwerdeführer selber habe keine konkreten Personen benennen können, welche noch beim Startplatz gewesen seien und das Geschehen hätten beobachten können;

inwiefern unter diesen Umständen weitere Zeugen ermittelt werden könnten, die sich zudem noch an den Vorfall erinnern könnten, erhelle sich nicht (Beschluss S. 11 E. 12.3).

**2.5.** Die Vorinstanz verletzt in mehrfacher Hinsicht Bundesrecht. Sie verfällt in Willkür, wenn sie - insbesondere auch in Anbetracht der in der vorliegenden Angelegenheit unvollständigen Abklärungen - annimmt, im Hinblick auf die Verantwortlichkeit des Beschwerdegegners liege mangels Sorgfaltspflichtverletzung ein klarer Fall von Straflosigkeit vor. Darüber hinaus erscheint weder die Beweis- noch die Rechtslage eindeutig. Angesichts der zweifelhaften Beweis- und Rechtslage sowie der vom Beschwerdeführer geltend gemachten, für ihn schwerwiegenden Folgen des Unfalls, wird, nachdem die Staatsanwaltschaft weitere Abklärungen vorgenommen hat, das zur materiellen Beurteilung zuständige Sachgericht über die Stichhaltigkeit des strafrechtlichen Vorwurfs gegen den Beschwerdegegner zu entscheiden haben.

### **3.**

Die Beschwerde ist teilweise gutzuheissen. Der vorinstanzliche Entscheid ist aufzuheben und die Sache ist an die Vorinstanz zur Neuregelung der Kosten- sowie Entschädigungsfolgen und an die Staatsanwaltschaft zur Weiterführung der Strafuntersuchung zurückzuweisen. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Die Parteien werden im Umfang ihres Unterliegens kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1 BGG). Es rechtfertigt sich, dem Beschwerdeführer ein Zehntel der Gerichtskosten von Fr. 3'000.-- aufzuerlegen (vgl. Art. 66 Abs. 5 BGG). Der Beschwerdegegner obsiegt im Umfang, in dem der Beschwerdeführer unterliegt. Gemäss Art. 66 Abs. 4 BGG sind dem Kanton keine Kosten zu überbinden.

Die Parteien werden im Umfang des Unterliegens hinsichtlich der Parteikosten entschädigungspflichtig (Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG). Der Beschwerdegegner hat dem Beschwerdeführer daher eine Entschädigung von Fr. 1'050.-- zu bezahlen (vgl. Art. 66 Abs. 5 i.V.m. Art. 68 Abs. 4 BGG). Der Kanton Bern hat den Beschwerdeführer mit Fr. 1'350.-- zu entschädigen.

### **Demnach erkennt das Bundesgericht:**

#### **1.**

Die Beschwerde ist teilweise gutzuheissen. Der Beschluss des Obergerichts des Kantons Bern vom 3. Juli 2019 wird aufgehoben und die Sache an das Obergericht zur Neuregelung der Kosten- sowie Entschädigungsfolgen und an die Staatsanwaltschaft zur Weiterführung der Strafuntersuchung zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

#### **2.**

**2.1.** Dem Beschwerdeführer werden Gerichtskosten im Umfang von Fr. 300.-- auferlegt.

**2.2.** Dem Beschwerdegegner werden Gerichtskosten im Umfang von Fr. 1'350.-- auferlegt.

#### **3.**

**3.1.** Der Beschwerdegegner hat den Beschwerdeführer mit Fr. 1'050.-- zu entschädigen.

**3.2.** Der Kanton Bern hat den Beschwerdeführer mit Fr. 1'350.-- zu entschädigen.

**4.**

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Obergericht des Kantons Bern, Beschwerdekammer in Strafsachen, schriftlich mitgeteilt.