

237 Störung des öffentlichen Verkehrs

Stefan Trechsel

Zweites Buch: Besondere Bestimmungen

Neunter Titel: Verbrechen und Vergehen gegen den öffentlichen Verkehr

237 Störung des öffentlichen Verkehrs

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 784 **

1. Wer vorsätzlich den öffentlichen Verkehr, namentlich den Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft hindert, stört oder gefährdet und dadurch wissentlich Leib und Leben von Menschen in Gefahr bringt, wird mit Gefängnis bestraft.

Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren erkannt werden.

2. Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Gefängnis oder Busse.

Pierre Antonioli, *Quelques cas récents de responsabilité pénale en matière d'accidents de ski*, ZStrR 99 (1982) 129; Lukas H. Burckhardt, Erste Erfahrungen mit dem neuen Strassenverkehrsgesetz, ZStrR 80 (1964) 42; Karl Danegger, Ist Art. 237 StGB (Störung des öffentlichen Verkehrs) auf der Skipiste anwendbar? ZBJV 108 (1972) 433; Hans Dubs, Art. 237 StGB und das Strassenverkehrsgesetz, in Festgabe Max Gerwig, Basel 1960, 1; Peter Hasler, Strafrechtliche Haftung für mangelnde Sportanlagen, insbesondere Skipisten, Diss. ZH 1971; J. Karmann, Störung des öffentlichen Verkehrs, ZStrR 65 (1950) 198; Willy Padrutt, Strafrechtliche Aspekte des Skilaufs und des Lawinenunfalls aus schweizerischer Sicht, SJZ 63 (1967) 333 f.; ders., Rechtsprobleme um Raupenfahrzeuge auf Skipisten, SJZ 85 (1989) 317; ders., Grenzen der Sicherungspflicht für Skipisten, ZStrR 103 (1986) 384; ders., Verkehrssicherungspflicht für Skipisten, ZStrR 87 (1971) 63; Markus Reinhardt, Die strafrechtliche Bedeutung der FIS-Regeln, Diss. ZH 1976; Dieter von Rechenberg, Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 Ziffer 2 StGB, SJZ 46 (1950) 6; ders., Die allgemeine Gefährlichkeit als Voraussetzung für die Anwendung von Art. 237, Ziff. 2 StGB, SJZ 47 (1951) 108; Eugen Rubinstein, "Öffentlicher Verkehr" nach Art. 237 StGB, SJZ 47 (1951) 107; Frédéric Schaerer, *Le droit pénal aérien suisse*, ZStrR 70 (1955) 166; Eugen F. Schildknecht, Der rechtliche Schutz des Strassenverkehrs, Diss. BS 1946; Max Wagner, Der allgemeine Verkehrsstörungstatbestand des Schweizerischen Strafgesetzbuches und die ergänzenden Bestimmungen des Bundes und der Kantone, Diss. ZH 1944; Lit. zum SVG.

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 785 **

1

Art. 237 schützt Leib und Leben vor den verkehrstypischen Gefahren. Der in der Praxis wichtigste Anwendungsbereich - fahrlässige Gefährdung durch Verkehr auf öffentlichen Strassen - wird *ausschliesslich* durch das SVG geregelt, Art. 90.3; für den Eisenbahnverkehr gilt Art. 238. Art. 237 kommt jedoch zur Anwendung bei fahrlässiger Gefährdung auf *nicht öffentlichen* Strassen, bei Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern durch *Aussenstehende* und bei *vorsätzlichen* Gefährdungshandlungen, vgl. Rehberg IV 78 und unten N 8.

2

Als **geschütztes Rechtsgut** wird in BGE 75 IV 124 die Person bezeichnet, ebenso Schwander Nr. 678, Hafer BT II 524, Karmann, ZStrR 65 (1950) 199; BGE 76 IV 122, 125, 83 IV 39 stellen daneben oder gar in den Vordergrund "den Verkehr", die "Allgemeinheit", ebenso Hasler 57, Rubinstein 107, von Rechenberg, SJZ 46 (1950) 8, Schildknecht 20 ff. Richtig kann nur die erste Auffassung sein, wonach der "Verkehr" kein geschütztes Rechtsgut ist (namentlich in der weiten Auslegung des Bundesgerichts, s. N 3 ff.; zur Bedeutung der Frage für die Konkurrenzen N 18). Als "Schutzobjekt" wird der öffentliche Verkehr bezeichnet in BGE 101 IV 175.

3

Verkehr ist jede *Ortsveränderung von Personen oder Waren*, ähnlich Schwander Nr. 680. Der Begriff ist nicht

auf den "Gebrauch von Fahrzeugen zur Beförderung von Menschen und Sachen" beschränkt, BGE 75 IV 124, sondern umfasst auch Fussgänger (a.a.O.), Schwimmer (BGE 88 IV 2 und Vi ZR 62 [1963] Nr. 122), Skifahrer, SJZ 63 (1967) S. 268 (s. N 5). Geschützt ist aber auch der Polizist, der ein Haltesignal gibt, BGE 106 IV 371 , 81 IV 123 f.

4

Der Begriff des "**öffentlichen**" Verkehrs wird sehr weit ausgelegt - Strasse, Wasser und Luft sind nur als Beispiele genannt ("namentlich"). Zu "**öffentliche Strasse**" s. die Rechtsprechung zu SVG Art. 1, z. B. BGE 101 IV 175 : "Öffentlich ist der Verkehr dann, wenn er sich auf Strassen, Strassenverzweigungen und Plätzen abwickelt, welche nicht bloss dem privaten Gebrauch dienen ... Massgebend ist dabei nicht, ob die Verkehrsfläche in privatem oder öffentlichem Eigentum steht, sondern ob sie dem allgemeinen Verkehr dient, also einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht, selbst wenn die Benutzung nach Art und Zweck eingeschränkt ist", m.w.Hinw. Auf die Benützung durch öffentliche Verkehrsmittel kommt es nicht an (h.M.). S. auch René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts I, Bern 1984 N 53-56.

5

Skipisten sind nach überwiegender Auffassung öffentliche Verkehrsflächen, s. Danegger 439 ff., Hasler 60, Rehberg IV 78, Karmann, SJZ 63 (1967) 268 , Reinhardt 111 ff., Stratenwerth BT II § 32 N 5; so jetzt auch Padrutt, SJZ 1989 319 (anders noch in SJZ 1967 338); implizit dagegen Schultz, ZBJV 100 (1964) 81 f. Frühe Kasuistik bei Antonioli, a.a.O., SJZ 63 (1967) 268; ohne Berücksichtigung von Art. **237** : BGE 80 IV 49 , 106 IV 350 . Die Befürworter beziehen sich in der Regel

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 787 **

(Frage offengelassen bei Danegger 440) nur auf Pisten, allenfalls auf markierte Routen; logische Konsequenz von BGE 102 IV 27 , 105 IV 43 ff., wäre die Anwendung von Art. **237** , wo immer Skifahrer sich bewegen - dasselbe gilt für Bergsteiger und Wanderer - mit Recht kritisch Schultz, ZBJV 117 (1981) 34 f.

6

Auch auf dem **Wasser** ist der Verkehr öffentlich, wo immer er faktisch vorkommt, also nicht nur im Bereich offizieller Wasserstrassen, BGE 88 IV 2 und Vi ZR 62 (1963) Nr. 122, kritisch Schultz, ZBJV 100 (1964) 81 f. Zum öffentlichen Verkehr gehören demnach Schwimmen, Segeln, Windsurfen, Motorbootfahren, Rudern, *River Rafting* usw.

7

Der gesamte **Luftfahrraum** ist grundsätzlich Art. **237** unterstellt, auch ausserhalb von Flugrouten und Flugschneisen, BGE 102 IV 27 , 105 IV 43 f., anders noch PKG 1962 Nr. 63 (Segelflugzeuge), kritisch Schultz, ZBJV 113 (1977) 542, 117 (1981) 34 f. Erfasst werden also auch Deltasegler und Hanggleiter. Eine Ausnahme macht BGE 102 IV 27 , Vi RS 1978 Nr. 511, für das Flugfeld (im Gegensatz zum Flughafen) einer privaten Motorfluggruppe, wenn es Aussenstehende nur mit Bewilligung benützen dürfen - das Urteil ist nicht konsequent, vgl. z. B. Bergstrassen mit Bewilligungspflicht.

8

Die fast **uferlose Ausdehnung** des Begriffs "öffentlicher Verkehr" ruft der **Kritik** . Der Tatbestand ist zugeschnitten auf die typischen Gefahren, die mit Transporten und Reisen verbunden sind. Nach der Praxis wird er ausgedehnt auf den Bereich von Sport, Spiel und Erholung - unter Art. **237** müsste auch fallen der "Verkehr" auf einer öffentlichen Eisbahn (vgl. das Urteil Vonlanthen, BGE 75 IV 8), das Jogging, Leichtathletik, Orientierungslauf, Langlauf, Waffelläufe, Schwimmen im See, im Fluss, im öffentlichen (Hallen-)Bad usw. Unter dem Gesichtspunkt von Art. **237** wäre demnach auch zu prüfen gewesen z. B. der Sachverhalt in BGE 91 IV 118 , 125, 181, 97 IV 169 , 98 IV 5 , 168, 100 IV 210 . Hier genügen aber die Verletzungstatbestände, weil nicht, wie im "eentlichen" öffentlichen Verkehr, erhebliche, meist motorische kinetische Energie eingesetzt wird. Völlig abzulehnen ist eine Ausdehnung von Art. **237** auf den Telegraf- und Telefonverkehr, die Rychner, SJZ 39 (1942/43) 501 vorschlug.

9

Täter kann jedermann sein, nicht nur ein Verkehrsteilnehmer, BGE 84 IV 49 .

10

Die **Täterhandlung** ist mit "hindert, stört oder gefährdet" unspezifisch umschrieben. Es genügt jede

Einwirkung, welche eine Erhöhung der dem Verkehr immanenten Gefahr zur Folge hat. Wo eine Rechtspflicht zum Handeln besteht (namentlich aus Ingerenz), kommt auch tatbestandsmässiges Unterlassen in Frage, BGE 85 IV 79 , 75 IV 32. Tatbestandsmässig handelt z. B. der Fachmann, der eine Autoreparatur nicht sorgfältig ausführt, SJZ 60 (1964) Nr. 131; wer eine Sperre errichtet, welche die Sicherheit des Verkehrsweges beeinträchtigt, vgl. RVJ 1980 388 ; wer

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 788 **

Verkehrsteilnehmer ablenkt oder wer irreführende Informationen verbreitet.

11

Der Gefährdungserfolg muss **Leib und Leben von Menschen** treffen - Sachgefährdung genügt im Gegensatz zu Art. 238 nicht. Erforderlich ist die *Gefahr mindestens einer schweren Körperverletzung* (zu eng von Rechenberg, SJZ 47 [1951] 108: Lebensgefahr). Geschützt ist jeder beliebige Mensch, nicht nur der Verkehrsteilnehmer, z. B. BGE 81 IV 123 f., 106 IV 371 .

12

Eine **Gemeingefahr wird nicht verlangt**, BGE 76 IV 125, 81 IV 123 , 85 IV 137 , 105 IV 45 ; anders SJZ 54 (1958) Nr. 128. Früher verlangte das BGer, dass eine gefährdete Einzelperson für den Täter die Allgemeinheit repräsentiere, BGE 76 IV 122, 125, ebenso BJM 1956 291; gestützt auf Schwander Nr. 680 und mit Hinweis auf Art. 238 hat es diese Praxis in BGE 100 IV 54 ff. (bestätigt in 105 IV 45 ff.) aufgegeben - es genügt Gefährdung des Passagiers; kritisch Stratenwerth BT II § 32 N 9.

13

Die Gefährdung muss eine **konkrete** sein, d.h. dass eine Verletzung "nicht nur objektiv möglich, sondern wahrscheinlich" (BGE 71 IV 100) ist - es wird in der Regel eine "nahe und ernstliche Wahrscheinlichkeit" verlangt, BGE 73 IV 183, s. auch 73 IV 235, 85 IV 137 , ZR 62 (1963) Nr. 123. BGE 106 IV 123 glaubt, für den Fall einer Flugzeugentführung wegen des Vorsatzes schon mit weniger auszukommen, es wäre hier "kriminalpolitisch verfehlt, die Anwendung von Art. **237** Ziff. 1 **StGB** überdies vom Nachweis eines besonders hohen Grades der Wahrscheinlichkeit eines konkreten Erfolgseintritts abhängig zu machen" (kritisch Schultz ZBJV 118 [1982] 26, Stratenwerth BT II § 32 N 8). Die Entscheidung lässt jedoch kaum markante Unterschiede zur übrigen Praxis erkennen - strafbar ist auch das Starten eines Rennens trotz Panzerfahrzeugen auf der Piste, Fliegen trotz Übermüdung des Piloten oder bei Treibstoffknappheit.

14

Der **Vorsatz** muss sich auf das gefährdende Verhalten und den Gefährdungserfolg richten. Bejaht bei Rasen durch Zürich, SJZ 51 (1955) Nr. 129; Befahren des Hauenstein mit unwirksamen Bremsen, SJZ 53 (1957) Nr. 46; Losfahren auf Polizisten, der ein Haltesignal gibt, PKG 1956 Nr. 85; bei knappem Einbiegen und bruschem Bremsen nach Überholen aus "pädagogischen" Gründen, SJZ 56 (1966) Nr. 83.

15

Ziff. 1 II **qualifiziert** die Gefährdung vieler Menschen - bejaht für die Entführung eines Kursflugzeuges, BGE 106 IV 124 f., "wenn sich schon im direkt gefährdeten Flugzeug auf jeden Fall mehr als zehn Personen befanden", vgl. auch BGE 115 IV 12 . Im Sinne einer einheitlichen Rechtsprechung sollte, wie in der Praxis zu BetmG Art. 19.2a, die Zahl bei mindestens 20 angesetzt werden, vgl. BGE 108 IV 65 ff. Die Höchststrafe bei Qualifikation beträgt 10 Jahre Zuchthaus, die Mindeststrafe kann immer noch Busse sein.

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 789 **

16

Zur Fahrlässigkeit Art. 18 N 23 ff. Häufig ist vorsätzliche Verletzung von Verkehrsregeln mit fahrlässiger Gefährdung verbunden, z. B. BGE 76 IV 246 f., ZBJV 87 (1951) 207. Regeln über die Sorgfaltspflicht finden sich in Spezialgesetzen, z. B. BG über die Binnenschiffahrt vom 3.10.1975, SR 747.201; VO über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 5.4.1981, SR 748.121.11 aber auch in nichtstaatlichen Normierungen, z. B. FIS-Regeln, BGE 106 IV 352 ; zu den Sorgfaltspflichten der bei Lawinengefahr für das Schliessen einer öffentlichen Strasse Verantwortlichen BGE 116 IV 183 ff., s. auch Art. 18 N 29.

17

Kasuistik (Auswahl)

BGE 73 IV 180: Fahrschüler **Spitz** verursacht auf der dritten Lernfahrt beim Überholen einen tödlichen Unfall;

73 IV 234: Strittmatter gefährdet beim Überholen Gautschi und lässt das Aowrack nachts unbeleuchtet auf der Strasse; **75 IV 27: Husistein** bringt beim Überholen den linksabbiegenden Radfahrer Rust zu Fall; **75 IV 122: Schwer** fährt die Fussgängerin Minatelli an; **76 IV 120: Haslimann** gefährdet bei einem Selbstunfall seine Mitfahrer; **76 IV 123: Flad** kollidiert auf der Seestrasse in Zollikon mit dem von rechts einbiegenden Schmutziger; **77 IV 178:** Kollision zwischen dem von **Mohler** geführten Tram und dem Auto des Ulmer; **78 IV 101:** Stationswärter **Waser** verursacht durch irrtümliches Öffnen der Schranken eine Kollision zwischen Eisenbahn und Lastwagen; **85 IV 78 : Stucki** nimmt ungenügend Rücksicht auf das fehlerhafte Verhalten eines 7jährigen Knaben; **88 IV 1 : José Julita** fährt auf einem Wasserski so nahe an die Badeanstalt Kusen, dass er Schwimmer gefährdet; **96 IV 1 :** Unachtsamkeit der Barrierenwärterinnen **Gertrud** und **Klara Burkhalter** führt bei Lyssach zu Kollision; **100 IV 54 :** Bei der Vorführung eines Doppelrumpf-Lastschiffes ertrinkt ein Schiffsgehilfe; **101 IV 173 :** Auf seinem privaten Vorplatz fährt X. absichtlich auf E. zu, der sich knapp retten kann - kein "öffentlicher" Verkehr; **102 IV 27 :** Verwaltungsräte einer AG stellen, angeblich zum Schutz von Pappeln, in der An- und Wegflugschneise des Flugplatzes Lommis (TG) 6 bis 14 m hohe Stangen auf - kein "öffentlicher" Verkehr (Vi RS 1978 Nr. 511); **105 IV 42 :** Beim Rückflug vom Lauberhornrennen muss K. einen Helikopter notlanden, der sich dabei überschlägt; **106 IV 122 :** Entführung eines Kursflugzeugs; **106 IV 370 : R.** fährt auf Haltezeichen gebenden Polizisten zu; **115 IV 8 : Hariri** entführt ein Flugzeug der Air Afrique; **116 IV 182 :** Lawinenunglück auf der Strasse Täsch-Zermatt, einer öffentlichen Strasse mit Verkehrsbeschränkungen; s. auch Kasuistik zu Art. 18 III, N 43.

18

Konkurrenzen und Abgrenzungen

Art. 117, 125 konsumieren Art. **237** .2 sofern nicht weitere Personen gefährdet wurden, BGE 75 IV 124 f., RS 1961 Nr. 18; die abweichenden Urteile BGE 76 IV 122, 125, 83 IV 39 , ZR 49 (1950) Nr. 81, 52 (1953) Nr. 109, SJZ 58 (1962) Nr. 115, RS 1962 Nr. 124, beruhen auf der Anerkennung eines weiteren Rechtsgutes "öffentlicher Verkehr" - diese Praxis wurde in anderem Zusammenhang durch BGE 100 IV 54 f. wieder

** Trechsel: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Kurzkommentar, Zürich 1997, S. 790 **

aufgegeben - vgl. auch BGE 91 IV 32 , 213, 96 IV 41 , 106 IV 395 f. mit der 75 IV 124 entsprechenden Regel für das Verhältnis von Art. 117, 125 zu SVG Art. 90.

Art. 129 konsumiert Art. **237** .1, wenn nicht weitere Personen gefährdet wurden, ungenau SJZ 56 (1960) Nr. 96.

Art. 238 ist allein anwendbar, wenn die Bahn auf beschottertem Trassee durch Stellstein von der Strasse getrennt läuft, RS 1950 Nr. 244. Idealkonkurrenz mit Art. **237** : BGE 78 IV 105, implizit schon 77 IV 179 ff.

SVG Art. 90.3 lässt im Strassenverkehr nur Raum für die Anwendung von Art. **237** auf Nicht-Verkehrsteilnehmer und für den Fall, dass Vorsatz vorliegt, BGE 91 IV 216 f., 95 IV 2 , RS 1972 Nr. 368; vgl. auch N 1.

LFG Art. 90 ist nur subsidiär anwendbar, BGE 105 IV 46 .

(c) Schulthess Polygraphischer Verlag AG, Zürich 1997
