

# **BGE 149 IV 116**

Bundesgericht (BGE), 2021-01-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_149 IV 116](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_149_IV_116)

FR: ATF 149 IV 116

IT: DTF 149 IV 116

## **Regeste**

Regeste Art. 237 StGB; Störung des öffentlichen Verkehrs. Opfer im Sinne der Norm kann nur derjenige Verkehrsteilnehmer sein, welcher von der durch den Täter gesetzten Gefährdung zufällig betroffen ist und im Verhältnis zum Täter insofern die Öffentlichkeit repräsentiert (Änderung der Rechtsprechung; E. 5, insb. E. 5.2.4).

## **Erwägungen**

### **E. 5.1**

Die Bundesanwaltschaft (nachfolgend: die Beschwerdeführerin) wendet sich gegen den Freispruch von A. (nachfolgend: der Beschwerdegegner 1) vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs und kritisiert die rechtliche Würdigung der Vorinstanz. Gemäss konstanter Rechtsprechung und herrschender Lehre sei der Tatbestand der Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 237 StGB erfüllt, wenn kumulativ eine durch den Täter begangene Fahrlässigkeit, die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität einer am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Person und ein natürlicher und adäquater Kausalzusammenhang zwischen der Fahrlässigkeit und der Gefährdung gegeben seien. Gemäss der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichts genüge es dabei, dass die Handlung das Leben oder die körperliche Integrität einer einzelnen Person in Gefahr gebracht habe. Es sei nicht nötig, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter habe. Danach sei jede Gefährdung der Insassen eines - öffentlichen oder privaten - Verkehrsmittels, ganz gleich in welcher Beziehung sie zum Führer stünden, vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst. Der Freispruch des Beschwerdegegners 1, den die Vorinstanz damit begründe, dass sich ihm sein Passagier zur Verfügung gestellt habe und demnach nicht als von den Gefahren des öffentlichen Verkehrs zufällig betroffene Person bezeichnet werden könne, verletze Bundesrecht.

### **E. 5.2.1**

Gemäss Art. 237 StGB wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft, 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. Bringt der Täter dadurch wissentlich Leib und Leben vieler Menschen in Gefahr, so kann auf Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren erkannt werden (Ziff. 1). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Ziff. 2).

### **E. 5.2.2**

Die Vorinstanz führt zutreffend aus, dass sich Art. 237 StGB - mit vereinzelt Änderungen im Wortlaut und unter verschiedener BGE 149 IV 116 S. 119 Nummerierung - seit dem Inkrafttreten des Schweizerischen Strafgesetzbuches im Gesetz befindet. Er ist systematisch

im neunten Titel des Zweiten Buches des Strafgesetzbuches unter der Marginalie "Verbrechen und Vergehen gegen den Öffentlichen Verkehr" eingeordnet. Öffentlich ist der Verkehr dann, wenn er sich an Orten abwickelt, die nicht bloss dem privaten Gebrauch dienen, sondern einem unbestimmten Benutzerkreis geöffnet sind. Die Verkehrsfläche muss nicht für den öffentlichen Verkehr geeignet sein, sie muss aber allgemein zugänglich sein und dem öffentlichen Verkehr dienen (vgl. statt Vieler: FIOLKA, in: Basler Kommentar, Strafrecht, Bd. II, 4. Aufl. 2019, N. 10 f. zu Art. 237 StGB ). Gemäss den Berichterstattem der Mehrheit der zuständigen Kommissionen im Nationalrat und im Ständerat sollte die Bestimmung "den nötigen Schutz gegen die mit der Störung des Verkehrs verbundenen Gefahren" bringen (Sten.Bull. 1929 N 550; Sten.Bull. 1931 S 550). Zumindest nicht abwegig erscheint die vorinstanzliche Ansicht, dass der Verkehr als solcher ursprünglich vom Schutzgehalt der Norm zumindest insoweit mitumfasst war, als es den von Eingriffen in einen Verkehrsbetrieb drohenden Gefahren zu begegnen galt. Die Entwicklung der Rechtsprechung wurde von der Vorinstanz sodann detailliert und sorgfältig wiedergegeben. Das Bundesgericht erwog in BGE 75 IV 122 , Schutzobjekt von Art. 237 StGB wie der Verkehrsvorschriften im Allgemeinen sei die "Sicherheit von Menschen" ( BGE 75 IV 122 E. 3). Im Folgejahr hielt es jedoch ausdrücklich fest, Art. 237 StGB wolle die Sicherheit all jener gewährleisten, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, sei also eine zum Schutz der Allgemeinheit erlassene Vorschrift. Wenn nicht in allen Fällen die vorsätzliche, so richte sich doch die fahrlässige Tat immer, ausser gegen den konkret gefährdeten Einzelnen, abstrakt auch gegen die Allgemeinheit, weil es bloss vom Zufall abhängt, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Obwohl Art. 237 StGB nur anwendbar sei, wenn Leib oder Leben eines Menschen konkret gefährdet werde, wolle dieser nicht bloss diese Rechtsgüter, sondern in erster Linie den öffentlichen Verkehr schützen. Die Verletzung des Rechtsguts des ungestörten öffentlichen Verkehrs werde durch die Strafe wegen Körperverletzung oder Tötung nicht abgegolten. Daran ändere die Überlegung nichts, dass Art. 237 StGB nur jene Fälle erfasse, in denen die Hinderung, Störung oder Gefährdung des Verkehrs sich in einer Gefährdung von Leib und Leben auswirke. Durch dieses Merkmal würden bloss die bedeutenden Angriffe auf den BGE 149 IV 116 S. 120 Verkehr von den unbedeutenden (durch Art. 237 StGB ) straflos gelassenen unterschieden. Dass der Verkehr als solcher unmittelbares und selbständiges Schutzobjekt sei, werde dadurch nicht widerlegt. Daher sei Art. 237 StGB selbst dann anzuwenden, wenn der Angriff auf die mittelbar mitgeschützten Rechtsgüter von Leib und Leben durch Anwendung einer anderen Bestimmung gesühnt werde, weil diese Rechtsgüter verletzt worden seien. Selbstverständlich sei, dass bei Abwägung der Schuld und Bemessung der Strafe die Verletzung von Leib und Leben und die Gefährdung, die zu ihr geführt habe, nicht zugleich in die Waagschale geworfen werden dürften. Dagegen sei der Richter berechtigt, ja sogar verpflichtet, Schuld und Strafe im Rahmen der Art. 63 und 68 Ziff. 1 StGB nicht nur nach der eingetretenen Verletzung, sondern auch nach der Gefahr zu bemessen, welcher der Täter den Verletzten darüber hinaus ausgesetzt habe. Es sei als erschwerend zu berücksichtigen, wenn beispielsweise ein bloss leicht Verletzter Gefahr gelaufen habe, schwerer verletzt oder getötet zu werden. Auch die Gefahr für Leib und Leben nicht verletzter Drittpersonen sei schuld- und straf erhöhend, wie endlich auch der Angriff auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs zu Ungunsten des Täters ins Gewicht falle ( BGE 76 IV 126 E. 3). BGE 82 IV 29 betraf sodann einen Verkehrsunfall, bei dem der Beschuldigte einen unbeleuchteten Anhängerwagen auf der Strassenseite parkierte, wobei ein Motorroller damit kollidierte. Im Zuge des Unfalls zogen sich Fahrer und Beifahrer

schwere Verletzungen zu. Das Bundesgericht schützte den Schuldspruch wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs, wobei es die Körperverletzungen sowie die Verkehrsstörung soweit ersichtlich als eigenständig zu sanktionierende Rechtsgüter betrachtete. Im BGE 83 IV 35 ging es um einen Automobilisten, der einen Fussgänger auf der Fahrbahn in zu geringem Abstand kreuzte, im Folgenden erfasste und dabei tödlich verletzte. Das Bundesgericht erwog, der Beschuldigte habe durch die Verletzung der Pflicht, beim Kreuzen einen angemessenen Abstand einzuhalten, die Ursache für den den Tod des Fussgängers verursachenden Zusammenstoss gesetzt und den öffentlichen Verkehr gestört. Der Beschuldigte sei zu Recht sowohl nach Art. 117 StGB als auch nach Art. 237 Ziff. 2 StGB bestraft worden, da die Störung des öffentlichen Verkehrs durch die Strafe wegen fahrlässiger Tötung nicht abgegolten werde ( BGE 83 IV 39 mit Verweis auf BGE 76 IV 124 ). BGE 149 IV 116 S. 121 Die Frage nach dem geschützten Rechtsgut war dabei auch für den Anwendungsbereich der Norm von Bedeutung. Im BGE 76 IV 120 , der den Selbstunfall eines Autos mit drei Insassen ohne Verletzungsfolgen betraf, hatte das Bundesgericht erwogen, öffentlich sei vom Täter aus gesehen nur der Verkehr der Allgemeinheit, das heisst irgendeines Dritten, nicht auch der Verkehr, den der Täter selber schaffe, indem er sich auf der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft fortbewege oder aufhalte. Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauen, seien deshalb ihrem Führer gegenüber durch die Bestimmung von Art. 237 StGB nicht geschützt. Sie seien im Verhältnis zu ihm nicht "Allgemeinheit". Das bedeute nicht, dass straflos bleibe, wer Personen gefährde oder verletze, die sich in einem von ihm selbst geführten Fahrzeug befänden, stehe der Täter doch hierfür unter den Strafandrohungen für Übertretungen der Verkehrsvorschriften, für vorsätzliche Gefährdung des Lebens, für Körperverletzung oder für Tötung ( BGE 76 IV 122 ). Mit BGE 100 IV 54 erfolgte eine Änderung der Rechtsprechung. Das Bundesgericht erwog, zur Sicherung der öffentlichen Verkehrsabläufe genügen die Übertretungstatbestände der Nebenstrafgesetzgebung. Die schweren Strafen des Art. 237 StGB schützten Leib und Leben von Menschen, die sich im öffentlichen Verkehr befinden. Deswegen sei besagter Artikel auch anwendbar, wenn der Täter Leib und Leben mitfahrender Personen gefährde. Es sei nicht einzusehen, weshalb diese weniger schutzwürdig seien als andere Verkehrsteilnehmer. Zwar finde sich Art. 237 StGB unter dem Titel "Verbrechen und Vergehen gegen den öffentlichen Verkehr", aber abgesehen davon, dass der Titel neben dem Sinn der einzelnen Bestimmungen keine ausschlaggebende Bedeutung habe, gelte die genannte Überschrift auch für Art. 238 StGB , der für den Eisenbahnverkehr insoweit eine dem Art. 237 StGB durchaus analoge Regelung enthalte, als es um die Gefährdung von Leib und Leben von Menschen gehe. Wie Art. 237 StGB spreche auch Art. 238 StGB allgemein von der durch die Störung des technischen Eisenbahnbetriebs bedingten Gefährdung von Leib und Leben von Menschen, ohne deren Kreis irgendwie zu begrenzen. Für Art. 238 StGB sei aber stets anerkannt worden, dass auch die transportierten Passagiere geschützt seien. Warum es beim Verkehr auf der Strasse, auf dem Wasser und in der Luft anders sein sollte, sei nicht ersichtlich. Auch Mitfahrer nähmen am Verkehr teil, und es wäre wirklichkeitsfremd, den Führer eines Passagierschiffs oder den Piloten eines Linienflugzeugs im BGE 149 IV 116 S. 122 Personenverkehr, der in grobfahrlässiger Weise seine Führerpflicht verletze und dadurch Leib und Leben seiner Passagiere schwer gefährde, einzig deswegen nicht wegen Gefährdung des öffentlichen Verkehrs zu bestrafen, weil er sich dabei fern eines anderen Wasser- und Luftfahrzeugs gehalten habe ( BGE 100 IV 55 ). Während das Bundesgericht in seiner früheren Rechtsprechung demnach verlangte,

der gefährdete Einzelne müsse gewissermassen die Allgemeinheit repräsentieren und es könne bloss vom Zufall abhängen, wer konkret gefährdetes oder verletztes Opfer sei, genügt nach der aktuellen Rechtsprechung jede Gefährdung von Insassen eines - öffentlichen oder privaten - Verkehrsmittels, unabhängig von der Beziehung zum Täter, um vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst zu sein (STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl. 2013, § 32 Rz. 9). An dieser Rechtsprechung hat das Bundesgericht seither festgehalten.

### **E. 5.2.3**

Wie von der Vorinstanz erwogen, wird die aktuelle bundesgerichtliche Rechtsprechung in der Wissenschaft weitgehend übernommen. TRECHSEL/CONINX führen aus, richtig könne nur die Ansicht sein, wonach der "Verkehr" kein geschütztes Rechtsgut darstelle. Es genüge die Gefährdung einer Einzelperson, auch diejenige des Passagiers (TRECHSEL/CONINX, in: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Praxiskommentar, Trechsel/Pieth [Hrsg.], 4. Aufl. 2021, N. 2 und N. 12 zu Art. 237 StGB ). Die Mehrheit der zustimmenden Autoren beschränkt sich jedoch auf eine kommentarlose Wiedergabe der Rechtsprechung und verzichtet auf eine inhaltliche Auseinandersetzung. In diesem Sinne führt RODIGARI aus, bei den durch Art. 237 StGB geschützten Rechtsgütern handle es sich um das Leben und die körperliche Integrität von Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Der öffentliche Verkehr selbst stelle kein rechtlich geschütztes Gut dar, auch wenn diese Frage in der Vergangenheit zu Diskussionen geführt habe. Dabei reiche die Gefährdung einer einzelnen Person aus, womit nicht vorausgesetzt werde, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter aufweise (RODIGARI, in: Commentaire romand, Code pénal, Bd. II, 2017, N. 2 und N. 17 zu Art. 237 StGB ). DUPUIS UND ANDERE führen mit Verweis auf mehrere Bundesgerichtsurteile aus, die Bestimmung von Art. 237 StGB "tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui se trouvent dans la circulation publique". Sie halten im Weiteren fest, dass die Frage, ob es sich beim öffentlichen Verkehr (neben dem Leben BGE 149 IV 116 S. 123 von Menschen) ebenfalls um ein rechtlich geschütztes Gut handle, umstritten sei. Dabei beziehen sie keine Position (DUPUIS UND ANDERE, CP, Code pénal, 2. Aufl. 2017, N. 1 f. zu Art. 237 StGB ). Auch CORBOZ hält fest, Art. 237 StGB bezwecke den Schutz des Lebens und der körperlichen Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen (CORBOZ, Les infractions en droit suisse, Bd. II, 3. Aufl. 2010, N. 2 zu Art. 237 StGB ). Ebenso führt WOHLERS ohne eigene Stellungnahme aus, beim geschützten Rechtsgut handle es sich nicht um den öffentlichen Verkehr, sondern um Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer. Dass die gefährdete Person ein zufällig ausgewählter Repräsentant der Allgemeinheit sei, sei nach Auffassung des Bundesgerichts nicht erforderlich (WOHLERS, in: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, Wohlers/Gothenzi/Schlegel [Hrsg.], 4. Aufl. 2020, N. 2 und N. 4 zu Art. 237 StGB ). Auch WEDER hält fest, die Bestimmung bezwecke den Schutz des öffentlichen Verkehrs und damit die körperliche Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Die konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität könne sich auch nur auf eine Person beziehen, die Gefährdung müsse keinen kollektiven Charakter haben (WEDER, in: StGB/JStG, Kommentar, Donatsch [Hrsg.], 21. Aufl. 2022, N. 1 und N. 10 zu Art. 237 StGB ). Gewisse Lehrmeinungen fallen jedoch kritisch aus. Nach DERMAMELS/VONWIL schütze Art. 237 StGB das Leben und die Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen. Umstritten sei, inwiefern er auch den öffentlichen Verkehr als solchen schütze. Aufgrund der Systematik dieser Bestimmung müsse davon ausgegangen werden, dass der

öffentliche Verkehr ebenso geschützt werde. Dennoch müsse die tatbestandsmässige Handlung der Gefährdung keinen kollektiven Charakter haben (DERMAMELS/VONWIL, in: StGB, Annotierter Kommentar, Graf [Hrsg.], 2020, N. 1 und N. 6 zu Art. 237 StGB ). STRATENWERTH/BOMMER führen mit Hinweis auf die ehemalige bundesgerichtliche Praxis aus, ursprünglich habe der gefährdete Einzelne die Allgemeinheit repräsentieren müssen, es also bloss vom Zufall abhängen dürfen, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Personen, die sich einem bestimmten Führer für eine Fahrt oder einen Flug anvertraut hätten, seien diesem gegenüber nicht durch Art. 237 StGB geschützt gewesen. Da nunmehr jede Individualgefährdung genüge, brauche das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs, um dessen Schutz es gehen solle, gar nicht mehr berührt zu sein, eine Störung nicht mehr vorzuliegen. Der BGE 149 IV 116 S. 124 Anwendungsbereich der Norm werde uferlos. So müsste nach Art. 237 StGB auch bestraft werden, wer einen anderen auf eine riskante Segeltour mitnehme. Einbezogen werden müsste ebenfalls die Benützung eines "Verkehrsmittels" zum (vorsätzlichen) Angriff auf eine bestimmte Person, etwa einen Polizisten, mit der bemerkenswerten Konsequenz, dass es darauf ankomme, ob sich der Vorfall auf der öffentlichen Strasse oder auf einem privaten Vorplatz abspiele. Eine sinnvolle Abgrenzung zur Lebensgefährdung nach Art. 129 StGB werde unmöglich (STRATENWERTH/BOMMER, a.a.O., § 32 Rz. 9). Diese Ansicht teilt FIOILKA. Ihm zufolge habe sich das Erfordernis, wonach die gefährdete Person gewissermassen die Allgemeinheit repräsentieren müsse und insbesondere nicht mit einem Passagier identisch sein dürfe, in der jüngeren Rechtsprechung in Luft aufgelöst. Zugleich sei die Bezugnahme auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs nicht mehr konkret zu sehen. Die von STRATENWERTH/BOMMER geäusserte Kritik sei ernstzunehmen, lasse sich doch nur so eine übermässige Ausdehnung des Tatbestands vermeiden, durch welche es schwer werde, eine sinnvolle Abgrenzung zum Delikt der Gefährdung des Lebens zu finden. Es sei damit - und gegen die herrschende, von der neuen Lehre geteilte Bundesgerichtspraxis - weiterhin eine über die konkrete Individualgefährdung hinausgehende latente oder abstrakte Gemeingefahr zu verlangen. Das heisse, dass die konkret gefährdete oder verletzte Person als Repräsentantin der Allgemeinheit, als Zufallsopfer erscheinen müsse. Wer ein bestimmtes Risiko wissentlich auf sich genommen habe, scheidet jedenfalls aus: Wer sich zu einem wagemutigen Stuntfahrer ins Auto setze, sei keiner solchen Gemeingefahr ausgesetzt, wer an einen Taxifahrer mit selbstmörderischen Fahrpraktiken gerate, dagegen schon (FIOILKA, a.a.O., N. 24 zu Art. 237 StGB ). Kritisch äussern sich auch DONATSCH/THOMMEN/WOHLERS, wonach die bundesgerichtliche Auslegung nicht berücksichtige, dass der Zweck der Norm - jedenfalls auch - darin bestehe, den öffentlichen Verkehr zu schützen. Entsprechend müsse an sich vorausgesetzt werden, dass nicht nur Leib und Leben von Personen, sondern auch der öffentliche Verkehr gefährdet werde (DONATSCH/THOMMEN/WOHLERS, Strafrecht IV, Delikte gegen die Allgemeinheit, 5. Aufl. 2017, § 23 S. 90 f.). Auch gemäss FAVRE/PELLET/STOUDMANN handelt es sich beim durch Art. 237 StGB geschützten Rechtsgut um den öffentlichen Verkehr (FAVRE/PELLET/STOUDMANN, Code pénal, 3. Aufl. 2011, N. 1.5 zu Art. 237 StGB ).

#### **E. 5.2.4**

Wie bereits von der Vorinstanz erwogen, überzeugt die an der aktuellen bundesgerichtlichen Rechtsprechung formulierte Kritik BGE 149 IV 116 S. 125 streckenweise. Unbesehen der Frage, ob mit Art. 237 StGB der Verkehr als solcher (im Sinne z.B. eines möglichst ungehemmten Verkehrsgeschehens) geschützt werden sollte (vgl. dazu FIOILKA, a.a.O., N. 5 f. zu Art. 237 StGB ), legt dessen gesetzliche Einordnung

(abseits der Strafbestimmungen des ersten Titels) unter der Marginalie "Verbrechen und Vergehen gegen den 'öffentlichen' Verkehr" zumindest nahe, dass damit kollektiven (bzw. überindividuellen) Gefahren im Rahmen des Verkehrs begegnet werden sollte. Diese Ansicht wurde auch im nach Erlass des Strafgesetzbuches verfassten Schrifttum vertreten (vgl. dazu die von FIOKA, a.a.O., N. 24 zu Art. 237 StGB, zitierten Autoren). Einleuchtend ist zudem der vorinstanzliche Einwand, wonach die vom Bundesgericht im BGE 100 IV 54 hergestellte Analogie zu den nach Art. 238 StGB (Störung des Eisenbahnverkehrs) geschützten Passagieren insofern hinke, als der Eisenbahnverkehr bestimmungsgemäss gerade auf die Beförderung einer unbekanntem Vielzahl von Passagieren gerichtet ist und die Norm so gesehen auf die Sanktionierung einer überindividuellen Gefährdung zielt. Die stichhaltige Kritik von STRATENWERTH/BOMMER und FIOKA legt treffend dar, dass sich die Voraussetzung einer den "öffentlichen" Verkehr betreffenden Gefährdung (im Sinne einer Gefährdung der Allgemeinheit) auch insofern aufdrängt, als der Anwendungsbereich der Norm andernfalls uferlos wird und sich kaum mehr von demjenigen von Art. 129 StGB unterscheiden lässt. Die Vorinstanz regt zu diesem Zweck insofern eine Rückkehr zur ursprünglichen Rechtsprechung des Bundesgerichts an, als die gefährdete oder verletzte Person die Allgemeinheit repräsentieren müsse und es zu diesem Zwecke nur vom Zufall abhängen dürfe, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer sei. Es sei - wie die Vorinstanz schreibt - diese überindividuelle Betroffenheit der Allgemeinheit, welche die zusätzliche Pönalisierung eines Individualrechtsgüter gefährdenden oder verletzenden Verhaltens legitimiere. Dies erscheint im Lichte obiger Ausführungen sachgerecht. Opfer im Sinne des Art. 237 StGB kann mit anderen Worten nur derjenige Verkehrsteilnehmer sein, welcher von der durch den Täter gesetzten Gefährdung zufällig betroffen ist und im Verhältnis zum Täter insofern die Öffentlichkeit repräsentiert. Vergleichbares erwog das Bundesgericht jüngst sinngemäss im BGE 148 IV 247 betreffend den Begriff der Allgemeinheit im Zusammenhang mit dem - ebenfalls auf überindividuelle BGE 149 IV 116 S. 126 Gefährdungen zielenden - Tatbestand der Gefährdung durch Sprengstoffe und giftige Gase in verbrecherischer Absicht ( Art. 224 StGB ). Das Bundesgericht gab darin der sogenannten Repräsentationstheorie den Vorzug und erwog, die Verursachung einer Explosion durch Sprengstoffe sei nicht zwingend gemeingefährlich. Vielmehr komme es auf die Umstände des Einzelfalls an. Es spiele eine erhebliche Rolle, wo der Täter wann eine Explosion welchen Ausmasses verursache. Der Tatbestand müsse daher wenigstens vom Gefährdungserfolg her sachgemäss begrenzt werden. Daher seien in den Tatbestand nur Handlungen einzubeziehen, die von vorneherein eine Mehrzahl von Rechtsgütern gefährdeten, welche die Allgemeinheit repräsentierten. Dass tatsächlich nur eine Person oder fremde Sache in Gefahr gerate, genüge dann zwar, aber ausschliesslich unter der Voraussetzung, dass sie nicht im Voraus individuell bestimmt, sondern vom Zufall ausgewählt sei ( BGE 148 IV 247 E. 3 mit Hinweis u.a. auf STRATENWERTH/BOMMER, a.a.O., § 29 Rz. 17). Es erscheint sachgerecht, den Begriff der Öffentlichkeit gemäss Art. 237 StGB konsequenterweise entsprechend auszulegen. Die Befürchtungen der Beschwerdeführerin, wonach dies zu unpraktikablen Entscheidungen führen werde, überzeugt derweil nicht. Gerade im Falle des im BGE 100 IV 54 bemühten Fallbeispiels liesse sich die Strafbarkeit des Schiffskapitäns nach Art. 237 StGB aus dem Umstand herleiten, dass die grosse Mehrheit der Passagiere sich ihm nicht bewusst anvertrauten, sondern lediglich (und unabhängig von seiner Person) eine Fahrt mit dem von ihm gesteuerten Schiff antraten. Sie erscheinen insofern als zufällig betroffene Opfer.

Gleiches gilt auch für Passagiere eines Flugzeugs (sowie anderer Verkehrsmittel), die sich gemeinhin eben gerade nicht bewusst für den Mitflug bei einem bestimmten Piloten entscheiden. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin sind für die Abgrenzung weder die fliegerischen Qualitäten noch der Leumund des Piloten (bzw. der diesbezügliche Wissensstand des Passagiers) ausschlaggebend. Entscheidend ist auch nicht, ob (bzw. wie sehr) sich beide "nahe" stehen. Massgeblich ist, ob der Passagier unabhängig von der Natur der Beziehung als zufälliges Opfer einer vom Piloten (oder Lenker) verursachten Gefährdung erscheint. In den Anwendungsbereich der Norm kann demnach die Passagierin fallen, welche auf der Suche nach einem Taxi spontan und bloss durch Zufall einen ihr gut bekannten Taxifahrer herbeiwinkt, der hernach einen Unfall verursacht. Sie erscheint in diesem Kontext als beliebig BGE 149 IV 116 S. 127 zugestiegener Fahrgast - mithin als Repräsentantin der Allgemeinheit - und damit als zufälliges Opfer des öffentlichen Verkehrs. Wer sich hingegen bewusst zur Teilnahme an einer riskanten Stuntfahrt entschliesst, würde auch dann nicht unter Art. 237 StGB fallen, wenn er den Stuntfahrer nicht persönlich kennt. Er ist diesem gegenüber kein von den Gefahren des öffentlichen Verkehrs zufällig Betroffener. In jedem Fall bleibt die Anwendbarkeit der allein die Individualrechtsgüter schützenden Strafbestimmungen von obigen Überlegungen unberührt. Insofern unrichtig ist die Folgerung der Beschwerdeführerin, wonach der Ausschluss von Art. 237 StGB den Piloten von der Verantwortung für die Sicherheit seines Passagiers entbinde, bzw. Letzterer diesfalls nicht mehr schutzwürdig erscheine.

#### **E. 5.2.5**

Die Vorinstanz schliesst aus obiger Auslegung von Art. 237 StGB, der Beschwerdegegner 2 habe sich bewusst als Passagier zur Verfügung gestellt. Das Mass der individuellen Betroffenheit mache gleichzeitig auch das Mass der allgemeinen Betroffenheit aus und decke dieses damit ab. Der Beschwerdegegner 2 könne nicht als Person bezeichnet werden, die zufällig von den spezifischen Gefahren des öffentlichen Verkehrs betroffen worden sei. Eine die Individualgefahr übersteigende Gefährdung der Allgemeinheit habe nicht vorgelegen. Im Verhältnis zum Gleitschirmpiloten sei der Beschwerdegegner 2 nicht die "Allgemeinheit". Damit handle es sich bei ihm nicht um eine Person, die sich im strafrechtlich geschützten öffentlichen Verkehr befunden habe. Der Anwendungsbereich von Art. 237 StGB sei mithin nicht eröffnet und ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs falle ausser Betracht. Die vorinstanzlichen Schlussfolgerungen sind dabei zutreffend und werden von der Beschwerdeführerin auch nicht bestritten. Entsprechend erfolgte der Freispruch des Beschwerdegegners 1 vom Vorwurf der Störung des öffentlichen Verkehrs zu Recht.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.