

OW_GERICHTE AbR 1996/97 Nr. 34 vom 23. September 1997

OW Obergericht, 1997-09-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR_1996_97 Nr. 34](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ow_gerichte_AbR_1996_97_Nr._34)

FR: OW_GERICHTE AbR 1996/97 Nr. 34 du 23 septembre 1997

IT: OW_GERICHTE AbR 1996/97 Nr. 34 del 23 settembre 1997

Regeste

AbR 1996/97 Nr. 34, S. 124: Art. 40 Binnenschiffahrtsgesetz (BSfG) i.V.m. Art. 59 Abs. 4 Binnenschiffahrtsverordnung (BSfV); Art. 14 der kantonalen Schiffahrtsverordnung (VSf) Der Schiffsführer, der mit seinem Motorboot während mehrerer Ta

Volltext

AbR 1996/97 Nr. 34, S. 124: Art. 40 Binnenschiffahrtsgesetz (BSfG) i.V.m. Art. 59 Abs. 4 Binnenschiffahrtsverordnung (BSfV); Art. 14 der kantonalen Schiffahrtsverordnung (VSf) Der Schiffsführer, der mit seinem Motorboot während mehrerer Tage vor seinem Grundstück ankert, verletzt nicht Art. 14 VSf sondern Art. 59 Abs. 4 BSfV, weshalb er nach Art. 40 BSfG zu bestrafen ist. Entscheid des Obergerichts vom 23. September 1997 Aus den Erwägungen: 1.a) Unbestritten ist, dass der Angeklagte in der Zeit zwischen dem 8. Oktober bis zum 13. Oktober 1995 sein Motorboot regelmässig vor seinem Grundstück verankert hatte. Das Kantonsgericht sieht in diesem Sachverhalt eine Verletzung von Art. 14 VSf (Kantonale Schiffahrtsverordnung; LB XVIII, 94), wonach das dauernde und vorübergehende Anlegen sowie das Wassern und Auswassern von Schiffen nur an den bewilligten Anlagen gestattet ist. Demgegenüber macht der Angeklagte geltend, er habe mit seinem Motorboot nicht angelegt, sondern geankert. Die Vorinstanz definiere gestützt auf zwei einschlägige Publikationen die Begriffe "Verankern", "Anlegen", "Festmachen" und "an einer Boje festmachen" zwar richtig, verkenne jedoch die unterschiedliche Bedeutung dieser nautischen Handlungen, wie sie ein Experte umschrieben hätte. Das Kantonsgericht habe daher zu Unrecht auf das beantragte Gutachten verzichtet, weshalb dieses im Appellationsverfahren einzuholen sei. b)aa) Sachverständige werden vom Richter beigezogen, um diesem mit ihrem besonderen Fachwissen, das dem Richter fehlt, bezüglich der beweismässigen Beurteilung von Sachverhalten die notwendigen Aufschlüsse in Form eines Gutachtens zu erteilen. Der Gutachter ist in seinem Fachbereich nur Gehilfe des Richters und nicht dazu berufen, die von ihm zu begutachtenden Tatsachen auch strafrechtlich zu würdigen. Es ist unzulässig, zu Rechtsfragen Gutachter beizuziehen, ebenso in weiteren Bereichen, die eindeutig richterliche sind (Niklaus Schmid, Strafprozessrecht, Zürich 1989, N. 660 ff.; BGE 118 Ia 145f. m.H.) bb) Wie vom Angeklagten selbst dargelegt und vom erkennenden Gericht auch ohne nähere nautische Kenntnisse nachvollziehbar, haben das Festmachen und das Verankern eines Bootes denselben Zweck, nämlich dieses an seinem Platz zu halten. Das Anlegen und Festmachen an einem Steg oder einer Boje ist jedoch ein anderes Manöver als das Ankern. Durch das Festmachen mit einem Tau an einer entsprechenden Anlage kann ein Boot sicher und dauerhaft stillgelegt werden. Dagegen setzt die Verankerung eines Bootes einen geeigneten Ankergrund voraus, das Manöver ist aufwendiger und das verankerte Boot bleibt in Bewegung soweit es die Ankerleine/-kette zulässt (vgl. "Gute Fahrt auf schweizerischen Gewässern", Lehrmittel für angehende Führer von Segel- und Motorschiffen, Vereinigung

der kantonalen Schifffahrtsämter (Hrsg.), 1994, 71 ff.). Erfahrungsgemäss wird der Anker in der Regel daher nur dort gesetzt, wo ein Festmachen des Bootes mangels entsprechender Anlegestelle oder Boje nicht möglich ist. cc) Das geforderte Gutachten würde die erwähnten Begriffe bzw. die einzelnen Manöver ohne Zweifel detaillierter und fachkundiger umschreiben. Der Angeklagte verkennt jedoch, dass ein Experte zwar die nautischen Fachausdrücke erläutern könnte, dabei jedoch zu der im Vordergrund stehenden Frage, ob Art. 14 VSf auch das Ankern eines Schiffes miteinschliesse, nicht Stellung nehmen dürfte. Gemäss ihrem Wortlaut regelt diese Bestimmung das dauernde und vorübergehende Anlegen eines Schiffes, und es gilt im folgenden zu prüfen, ob der kantonale Gesetzgeber auch das Ankern von einer Bewilligung abhängig machen lassen wollte. Die Tragweite von Art. 14 VSf, insbesondere des Begriffes "Anlegen", lässt sich allein durch Auslegung des umstrittenen Rechtssatzes ermitteln (vgl. E. 2. b)), was eine Rechtsfrage und somit Sache des erkennenden Gerichtes ist. Auf das beantragte Gutachten kann daher verzichtet werden. 2.a)aa) Gemäss Art. 2 Abs. 1 BSfG (Binnenschifffahrtsgesetz; SR 747.201) ist die Schifffahrt auf öffentlichen Gewässern frei. Sondernutzung und gesteigerter Gemeingebrauch bedürfen der Bewilligung des Kantons, in dessen Gebiet das benützte Gewässer liegt (Abs. 2). Soweit das öffentliche Interesse oder der Schutz wichtiger Rechtsgüter es erfordert, können die Kantone die Schifffahrt auf ihren Gewässern verbieten oder einschränken oder die Zahl der auf einem Gewässer zugelassenen Schiffe beschränken (Art. 3 Abs. 2 BSfG; vgl. BGE 119 Ia 197, 108 Ia 63). bb) Gestützt auf diese bundesrechtlichen Vorschriften regelt die kantonale Schifffahrtsverordnung für die Obwaldner Gewässer unter anderem das Anlegen und Abstellen von Schiffen (Art. 9 ff. VSf). Gemäss Art. 9 VSf benötigt jedes immatrikulationspflichtige Schiff mit Standort im Kanton einen bewilligten Standplatz, sofern nicht der Nachweis erbracht ist, dass das Schiff nach jedem Gebrauch aus dem Wasser genommen und an einem geeigneten Ort abgestellt wird. Als bewilligungspflichtige Standplätze gelten Häfen, Bootssteganlagen, am See gelegene Bootshütten und Werften, einzelne Verankerungen am Ufer, Bojenfelder und Bojen sowie einzelne Trockenplätze auf geeigneten Ufergrundstücken (Art. 10 VSf). In der Regel werden Bewilligungen nur erteilt, wenn diese im Anlagebereich gemäss Richtplan liegen, gemeinschaftlich benutzt werden und die öffentlichen Interessen, insbesondere bezüglich Schifffahrt, Fischerei sowie Natur-, Ufer-, Gewässer- und Landschaftsschutz, nicht überwiegen (Art. 16 Abs. 1 VSf). Ausnahmbewilligungen werden nur erteilt, wenn die Benützung gemeinschaftlicher Anlagen nicht zumutbar ist und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen (Art. 16 Abs. 2 VSf). Art. 14 VSf schliesslich schreibt vor, dass nicht nur das dauernde, sondern auch das vorübergehende Anlegen von Schiffen nur an den bewilligten Anlagen gestattet ist. cc) Die Vorinstanz vertritt die Auffassung, Art. 14 VSf gelte auch für ankernde Schiffe. Demgegenüber führte der Angeklagte aus, Art. 14 VSf könne vorliegend nicht zur Anwendung gelangen, weil er im Widerspruch zu Art. 59 Abs. 4 BSfV stehe, wonach das Ankern und Festmachen eines Schiffes ausserhalb bewilligter Liegeplätze während 24 Stunden erlaubt sei. Art. 14 VSf verletze diese bundesrechtliche Vorschrift, indem er das vorübergehende Stilllegen eines Schiffes grundsätzlich verbiete, was weder durch ein öffentliches Interesse noch durch ein schützenswertes Rechtsgut gerechtfertigt sei. b) Es gilt vorab zu prüfen, ob Art. 14 VSf auf das Ankern eines Schiffes Anwendung findet. Diese Bestimmung gestattet gemäss ihrem Wortlaut das dauernde und vorübergehende Anlegen sowie das Wassern und Auswassern nur an den bewilligten Anlagen. Das Ankern ist nicht erwähnt. Wie unter E. 1. b) bb) dargelegt, sind das Anlegen und das Ankern zwei verschiedene Manöver. In der VSf finden sich keine Hinweise, dass

der kantonale Gesetzgeber das Wort Anlegen entgegen seinem Wortlaut in einem erweiterten Sinn für das generelle Stilllegen ein Schiffes verstanden haben wollte, was auch das Ankeren miteingeschlossen hätte. Dagegen spricht insbesondere auch die Systematik der kantonalen Schifffahrtsverordnung: In Art. 9 und 10 VSf sind die Standplatzpflicht und die Standplätze für das dauernde Abstellen eines Schiffes geregelt, Art. 11 VSf befasst sich mit den Anlegeplätzen für das vorübergehende Anlegen und Art. 12 VSf umschreibt die Voraussetzungen der Wasserungsstellen. Von Ankerstellen ist in der kantonalen Schifffahrtsverordnung nie die Rede, auch nicht von einem Verbot des Ankerns. Art. 14 VSf schliesslich schreibt die Benützungspflicht für die in Art. 10 bis 12 VSf beschriebenen Anlagen vor. Aus der Systematik heraus bedeutet daher das Wort Anlegen in Art. 14 VSf nichts anderes als das Hinfahren und Verbleiben an einem Standplatz oder einer bewilligten Anlegestelle. Das Ankeren eines Schiffes wird in Art. 14 VSf nicht geregelt, weshalb diese Bestimmung entgegen der Auffassung der Vorinstanz vorliegend nicht angewendet werden kann. Anders zu entscheiden bedeutete, dass das freie Ankeren an nicht bewilligten Stellen auf Obwaldner Gewässern grundsätzlich nicht erlaubt wäre, womit der Vorwurf des Angeklagten, Art. 14 VSf verletze die derogatorische Kraft von Art. 59 Abs. 4 BSfV (Binnenschifffahrtsverordnung; SR 747.201.1) wohl gerechtfertigt gewesen wäre. c)aa) Ist Art. 14 VSf nicht anwendbar, ist zu prüfen, ob der Angeklagte eine andere Norm der Schifffahrtsgesetzgebung, namentlich Art. 59 Abs. 4 BSfV, missachtet hat. Gemäss dieser Bestimmung dürfen Schiffe ausserhalb bewilligter Liegeplätze während 24 Stunden verankert sein, länger nur, wenn sich jemand an Bord befindet. Der Angeklagte vertritt die Auffassung, das vorübergehende Ankeren stelle nicht gesteigerten, sondern lediglich bewilligungsfreien schlichten Gemeingebrauch dar. bb) Wird eine dem Gemeingebrauch überlassene öffentliche Sache so genutzt, dass dadurch die Nutzung durch andere Personen erheblich beeinträchtigt wird, liegt gesteigerter Gemeingebrauch vor. Die Grenze der Gemeinverträglichkeit und somit des schlichten Gemeingebrauchs ist allerdings erst überschritten, wenn sich die gleichartige Mitbenutzung durch andere im Rahmen einer allgemeinen Benutzungsordnung nicht mehr gewährleisten lässt (Häfelin/Müller, Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechtes, Zürich 1990, N. 1871 f.; Imboden/Rhinow, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Basel 1976, Bd. II, 827). Damit Konflikte zwischen den einzelnen Benutzern vermieden werden können, ist der gesteigerte Gemeingebrauch in der Regel bewilligungspflichtig. Nicht immer einfach ist die Abgrenzung von der sogenannten Sondernutzung, welche mit der Zweckbestimmung der öffentlichen Sache nicht mehr vereinbar ist und andere potentielle Interessierte von deren Benutzung ausschliesst (Häfelin/Müller, a.a.O., N. 1888 ff.). Dementsprechend ist die Sondernutzung von der Erteilung einer Konzession abhängig. cc) Einigkeit besteht in Lehre und Rechtsprechung darüber, dass das Dauerstationieren von Schiffen auf öffentlichen Gewässern nicht mehr gemeinverträglich ist, wobei offen gelassen wird, ob bewilligungspflichtiger gesteigerter Gemeingebrauch oder Sondernutzung vorliegt (Häfelin/Müller, a.a.O., N. 1880 m.H.; Rhinow/Krähenmann, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Ergänzungsband, 360; BGE 105 Ia 93; ZBl 1986, 370). Demgegenüber gilt das kurzfristige Anlegen und Festmachen eines Schiffes, z.B. für das Aufnehmen und Absetzen von Passagieren oder Transportgütern, vergleichbar mit dem kurzfristigen Anhalten eines Autos am Strassenrand, als schlichter Gemeingebrauch (vgl. BGE 122 I 279 m.H.; Rhinow/Krähenmann, a.a.O., 356; AGVE 1975, 264 ff.). Umstritten ist, ob das vorübergehende längerfristige Stationieren eines Schiffes dem schlichten oder dem gesteigerten Gemeingebrauch zuzuordnen ist. Es rechtfertigt sich, auch in diesem

Zusammenhang den Vergleich mit der Benutzung der öffentlichen Strasse heranzuziehen. Genauso wie im Strassenverkehr der ruhende Verkehr in einem gewissen Umfang zum rollenden Verkehr gehört (BGE 81 I 177, 89 I 533, 112 Ia 39), ist das Anhalten und das vorübergehende Festmachen bzw. Ankern eines Schiffes die notwendige Ergänzung zur "fahrenden Schifffahrt". Dementsprechend sind bei der Abgrenzung zwischen dem gemeingebräuchlichen Anhalten und dem längerfristigen Stationieren im Sinne eines gesteigerten Gemeingebrauchs die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Insbesondere ist die Grösse des Gewässers, die Dichte der darauf verkehrenden Schiffe und die Beschaffenheit der Uferzonen zu beachten. Auf einem kleineren See mit beschränkten Anlege- und Ankermöglichkeiten ist das Stilllegen eines Schiffes bereits nach kurzer Zeit nicht mehr gemeinverträglich, währenddem auf einem grösseren Gewässer das vorübergehende Stationieren des Bootes noch als Gemeingebrauch gelten kann (vgl. analog BGE 122 I 279). dd) Mit der Regelung in Art. 59 BSfV bringt der Bundesgesetzgeber klar zum Ausdruck, dass das länger andauernde Ankern gesteigerten Gemeingebrauch bedeutet, welcher die übrigen Benutzer des Gewässers einschränkt. Aus diesem Grund haben die Bootsbenützer beim Ankern auf die Natur und die Schifffahrt Rücksicht zu nehmen und Sicherheitsvorschriften einzuhalten (Art. 59 Abs 1 bis 3 BSfV). Gemäss Abs. 4 darf überdies ein unbemanntes Boot lediglich während 24 Stunden vor Anker liegen, für ein längeres Stilliegen müssen sich Leute an Bord befinden. Mit dieser Unterscheidung zwischen bemannten und unbemannten Schiffen will die Verordnung vorübergehende Wohnaufenthalte, z.B. für Ferien, auf einem Boot ermöglichen (eigentliche Haus- oder Wohnboote sind gemäss Art. 96 Abs. 2 BSfV verboten), gleichzeitig jedoch das wilde Abstellen von unbenutzten Booten durch "Dauerankern" verhindern. d)aa) Das Schiff des Angeklagten war während mehr als 24 Stunden, nämlich an sechs aufeinanderfolgenden Tagen vor seinem Grundstück verankert. Dieser machte jedoch geltend, er habe Art. 59 Abs. 4 BSfV nicht verletzt, weil er das Boot innerhalb von 24 Stunden regelmässig einmal auf dem See bewegt habe. Vergleichbar mit dem Automobilisten, der sein zuvor parkiertes Auto in den Verkehr einfüge, um an denselben Parkplatz zurückzukehren, habe er sein Boot täglich in den Schiffsverkehr eingefügt und anschliessend wieder an seinen Ankerplatz zurückgeführt. bb) Strassenverkehr und Schifffahrt weisen durchaus Gemeinsamkeiten und einen ähnlichen Regelungsbedarf auf (BBl 1974 I 1549; vgl. E.2. c)cc)). Im Strassenverkehr wird zwischen Abstellplätzen (private Parkplätze, Garagen, Dauerparkplätze etc.) und Parkplätzen mit beschränkter Parkzeit gemäss Art. 48 Abs. 2 ff. SSV (Signalisationsverordnung; SR 741.21) unterschieden. Die Frage, ab welchem Zeitpunkt das Parkieren als gesteigerter Gemeingebrauch zu gelten hat, beurteilt sich nach den örtlichen Gegebenheiten, bzw. nach dem Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage nach Parkgelegenheiten (BGE 122 I 279). Den Abstellplätzen im Strassenverkehr entsprechen in der Schifffahrt die Standplätze, währenddem die Parkplätze mit beschränkter Parkzeit mit den bewilligten Anlegestellen zu vergleichen sind. Demgegenüber sind Ankerplätze und nicht bewilligte Anlegestellen mit den Parkplätzen des Strassenverkehrs nicht vergleichbar; sie finden ihre Entsprechung im freien Parkieren eines Autos gemäss Art. 37 Abs. 2 SVG, welches nicht zulässig ist, sofern dadurch der Verkehr gefährdet oder behindert werden könnte. Analog dazu sind gemäss Art. 59 Abs. 1 BSfV Ankerplätze so zu wählen, dass sie die Schifffahrt nicht behindern. Im Gegensatz zu Parkplätzen und Anlegestellen, welche von der zuständigen Behörde mit der Bestimmung geschaffen wurden, parkierte Autos bzw. anliegende Boote aufzunehmen, gibt es - in der Regel - keine vorgeschriebenen Ankerplätze. Der Bootsführer ist innerhalb der in Art. 59 BSfV festgelegten Schranken frei, eine

entsprechende Stelle zu bestimmen, die gemäss seinen Bedürfnissen und aufgrund der örtlichen Verhältnisse zum Ankern geeignet ist. cc) Der Angeklagte stellt sich sinngemäss auf den Standpunkt, die in Art. 59 Abs. 4 BSfV bewilligten 24 Stunden für das Ankern eines unbemannten Bootes seien der beschränkten Parkzeit gemäss Art. 48 Abs. 2 ff. SSV gleichzusetzen. Somit könne Art. 48 Abs. 8 SSV analog angewendet werden, weshalb es zulässig sein müsse, an den bisherigen Ankerplatz zurückzukehren, sofern man spätestens nach Ablauf von 24 Stunden das Schiff auf dem Gewässer bewegt habe. Diese Auffassung kann nicht geteilt werden, denn die beschränkte Parkzeit gemäss Art. 48 Abs. 2 ff. SSV verfolgt einen anderen Zweck als die Beschränkung der Ankerzeit im Sinne von Art. 59 Abs. 4 BSfV. Mit der Beschränkung der Parkzeit wird die Benützung der vorgesehenen Parkflächen durch möglichst viele Verkehrsteilnehmer sichergestellt. Indem der Fahrzeugführer verpflichtet wird, sein Auto nach Ablauf der zulässigen Parkzeit in den Verkehr einzufügen (BGE 91 IV 101), gibt er anderen Fahrzeugführern die Möglichkeit, seinen Parkplatz zu übernehmen. Anders verhält es sich mit der Beschränkung der Ankerzeit für unbemannte Boote gemäss Art. 59 Abs. 4 BSfV, welche anlässlich der Revision vom 11. September 1991 (AS 1992 219) in die BSfV aufgenommen wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt war eine zeitliche Beschränkung des freien Ankerns in der BSfV nicht vorgesehen, was den Schluss rechtfertigt, Art. 59 Abs. 4 BSfV sei mit der Absicht eingeführt worden, das wilde Dauerstationieren von Schiffen ausserhalb der bewilligten Standplätze inskünftig zu verhindern. Durch die Beschränkung der zulässigen Ankerzeit machte der Gesetzgeber deutlich, dass das Ankern eines Schiffes nur dem kurzfristigen Stationieren eines Schiffes dienen soll, sofern sich keine Leute an Bord befinden. Dementsprechend sind die Schiffsführer verpflichtet, die bewilligten Standplätze zu benutzen, sofern sie ihr Schiff länger als 24 Stunden stationieren wollen. Die Standplatzpflicht wurde im Interesse des Gemeingebrauchs geschaffen und ist - wie unter E. 2. a) bb) erwähnt - im Interesse der allgemeinen Benutzung und der Verkehrssicherheit so ausgestaltet, dass gemeinschaftliche Standplätze die Regel sind und Einzelanlagen nur ausnahmsweise bewilligt werden. Indem der Angeklagte das Ankern unterbrach und sein Schiff auf dem See bewegte, änderte er nichts an der Tatsache, dass er das Schiff insgesamt während sechs Tagen abseits seines bewilligten Standplatzes stationiert hatte. Wäre sein Verhalten zulässig und folgten weitere Bootsbenützer seinem Beispiel, so würde dies zu einer Aushöhlung der Standplatzpflicht führen, mit der Folge, dass der Gemeingebrauch und damit die freie Schifffahrt nicht mehr gewährleistet wären. dd) Art. 59 Abs. 4 BSfV kann demnach aus seinem Sinn heraus nicht anders verstanden werden, als dass das Ankern eines unbemannten Schiffes an derselben Stelle längstens während 24 Stunden erlaubt ist. Nach Ablauf dieser Frist ist der Bootsführer verpflichtet, sich an Bord zu begeben oder sein Boot von der Ankerstelle wegzuführen. Ein unmittelbares Zurückkehren an den bisherigen Ankerplatz analog dem Fahrzeugführer, welcher seinen Wagen gemäss Art. 48 Abs. 8 SSV in den Verkehr eingefügt hat, ist nicht zulässig. Indem der Angeklagte sein Boot in der fraglichen Zeit nach Ausfahrten auf dem Alpachersee immer wieder an der gleichen Stelle vor seinem Grundstück verankerte, verletzte er Art. 59 Abs. 4 BSfV und somit eine Verkehrsregel der Schifffahrtsgesetzgebung. Er ist daher gestützt auf Art. 40 BSG zu bestrafen. de| fr | it Schlagworte schiff gesteigerter gemeingebrauch benutzung verkehr stelle gemeingebrauch boje öffentliches interesse see sondernutzung geeignetheit grundstück wasser fahrzeugführer parkplatz Mehr Deskriptoren anzeigen Normen Bund SVG: Art.37 SSV: Art.48 BSG: - BSV: - AGVE 1975, S.264 Amtliche Sammlung 1992/219 Bundesblatt 1974/I/1549 Leitentscheide BGE 91-IV-99 S.101 81-I-177 89-I-533

105-IA-91 S.93 119-IA-197 112-IA-39 122-I-279 108-IA-59 S.63 AbR 1996/97 Nr. 34

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