

SO_GERICHTE STAPP.2005.1 vom 12. April 2006

SO Obergericht, 2006-04-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/so_gerichte_STAPP.2005.1

FR: SO_GERICHTE STAPP.2005.1 du 12 avril 2006

IT: SO_GERICHTE STAPP.2005.1 del 12 aprile 2006

Regeste

Art. 239 Ziff. 1 Abs. 2 StGB. Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen. Die Norm bezweckt den Schutz des öffentlichen Interesses an der Benutzbarkeit von Verkehrsmitteln. Im Mittelpunkt steht nicht der Umstand, dass die öffentliche Hand die Anstalt betreibt. Erforderliches Ausmass der Beeinträchtigung des Betriebes.

Volltext

SOG 2006 Nr. 8

Art. 239 Ziff. 1 Abs. 2 StGB. Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen. Die Norm bezweckt den Schutz des öffentlichen Interesses an der Benutzbarkeit von Verkehrsmitteln. Im Mittelpunkt steht nicht der Umstand, dass die öffentliche Hand die Anstalt betreibt. Erforderliches Ausmass der Beeinträchtigung des Betriebes.

Sachverhalt:

Der Beschuldigte fuhr in Feldbrunnen durch die Rötistrasse zur Einmündung Baselstrasse. Bei der dortigen Stoppsignalisation hielt er nicht vollständig an, sondern fuhr auf das Gleis der Bahngesellschaft Aare Seeland mobil AG. Nach einer leichten Kollision mit der Bahn blieb die Bahnlinie ca. 2 Stunden unterbrochen. Einige der Fahrgäste organisierten ihre Weiterfahrt selbst, die anderen mussten ca. 45 Minuten auf den Bahnersatzdienst warten.

Der Gerichtspräsident sprach den Beschuldigten u.a. wegen fahrlässiger Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen, schuldig. Die Strafkammer bestätigt den Schuldspruch.

Aus den Erwägungen:

1.a) Die Verteidigung bestreitet die Anwendbarkeit von Art. 239 Ziff. 2 StGB (Strafgesetzbuch, SR 311.0). Sie macht geltend, mit dieser Bestimmung seien nur öffentliche Betriebe gemeint. Gemäss dem eingereichten Handelsregisterauszug sei jedoch die Aare Seeland mobil AG mit Sitz in Langenthal eine privatrechtliche Gesellschaft, weshalb Art. 239 StGB nicht anwendbar sei. Diese Auffassung findet zwar im Basler Kommentar (Matthias Schwaibold in: Marcel Alexander Niggli/ Hans Wiprächtiger [Hrsg.]: Basler Kommentar, Strafgesetzbuch II, Basel 2003, N 5 f. zu Art. 239 StGB) eine Stütze, indem ausgeführt wird, dass sich das Adjektiv **öffentlich** im Gesetzestext auf das Substantiv **Verkehrsanstalt** bezieht, woraus geschlossen wird, dass nur öffentlichrechtliche Anstalten sowie jedes andere Unternehmen gemeint sind, dessen Rechtsgrundlage das öffentliche Recht ist.

Eine rein grammatikalische Auslegung genügt jedoch den heutigen Anforderungen nicht. In einer Zeit, die dahin tendiert, den Service Public immer mehr zu privatisieren, würde sonst der Anwendungsbereich von Art. 239 StGB zunehmend schmaler, was nicht dem Zweck

dieser Norm entspräche. Deshalb ist anhand der teleologischen Auslegungsmethode der Sinn des Gesetzes danach zu ermitteln, was für ein Ziel mit der Norm erreicht werden soll. Günter Stratenwerth (Schweizerisches Strafrecht BT II, Bern 2000, § 32 N 32) stellt die Frage: ■Kommt es darauf an, dass die öffentliche Hand die Anstalt betreibt, oder darauf, dass die Anstalt im Dienst der Öffentlichkeit steht?■ Er weist darauf hin, dass sich das Bundesgericht in BGE 85 IV 224 grundsätzlich im Sinne der zweiten Möglichkeit ausgesprochen hat: ■Geschützt ist das öffentliche Interesse an der Benutzbarkeit einer für die Allgemeinheit bestimmten Verkehrsanlage, nicht das Interesse, das der Eigentümer an der Unversehrtheit seines Eigentums (...) hat. Art. 239 Ziff. 1 StGB stellt daher nicht auf die Art des Eigentums oder die Person des Eigentümers des Betriebes ab, sondern ■ wie der Randtitel erkennen lässt ■ einzig darauf, ob der Betrieb der Allgemeinheit dient, mit andern Worten, ob er von öffentlichem Interesse ist. Ziff. 1 Abs. 2 bringt diesen Grundgedanken deutlich zum Ausdruck, indem dort die Hinderung, Störung oder Gefährdung jeder Anstalt oder Anlage, die der Versorgung der Allgemeinheit mit Wasser, Licht, Kraft oder Wärme dient, ohne Rücksicht darauf, wem der Betrieb gehört, mit Strafe bedroht ist. Weshalb ein der Allgemeinheit dienender Verkehrsbetrieb den erwähnten Versorgungsbetrieben nur dann gleichgestellt sein sollte, wenn er in öffentlichem Eigentum steht, wäre nicht einzusehen, denn von öffentlichem Interesse ist auch ein privater Verkehrsbetrieb, wenn er dazu bestimmt ist, der Allgemeinheit zu dienen. Unter den Begriff der öffentlichen Verkehrsanstalt im Sinne von Ziff. 1 Abs. 1 fallen daher insbesondere auch Privatbetriebe, welche die Beförderung aufgrund einer öffentlichrechtlichen Konzession betreiben■ (BGE 85 IV 232).

Diese vor Jahrzehnten begründete Rechtsprechung wurde vor 16 Jahren in BGE 116 IV 46 bestätigt und erfährt heute ■ in einer Zeit zunehmender Privatisierung ■ eine ungeahnte Aktualisierung, weshalb daran festzuhalten ist. Wie bereits der Randtitel von Art. 239 StGB ■ ■Störung von Betrieben, die der Allgemeinheit dienen■ ■ zeigt, bezweckt die Norm den Schutz des öffentlichen Interesses an der Benutzbarkeit von Verkehrsmitteln. Im Mittelpunkt steht nicht der Umstand, dass die öffentliche Hand die Anstalt betreibt.

Beim Transportunternehmen, das in den Unfall mit dem Beschuldigten verwickelt war, handelt es sich um einen der Allgemeinheit dienenden Privatbetrieb. Die Aare Seeland mobil AG befördert jährlich weit über fünf Millionen Passagiere, an einem durchschnittlichen Werktag sind das 15'000 Personen. Sie bewältigt demnach einen wesentlichen Teil des öffentlichen Verkehrs in der Region. Der Gerichtspräsident hat die Anwendbarkeit von Art. 239 StGB vorliegend zu Recht bejaht.

b) Es stellt sich weiter die Frage, ob der Beschuldigte durch sein unvorsichtiges Verhalten den Bahnbetrieb i.S. der Rechtsprechungsgestörthat, wie ihm die Schlussverfügung vorwirft.

Als Täterhandlungen kommen nach dem Gesetzestext das Hindern, Stören oder Gefährden des Betriebes in Frage. Mit Stefan Trechsel (Kurzkommentar zum Schweizerischen Strafgesetzbuch, Zürich 1997, N 5 zu Art. 239 StGB) ist als Hinderung eine mindestens vorübergehende Verunmöglichung, als Störung eine qualitative Beeinträchtigung und als Gefährdung das Herbeiführen der nahen und ernstlichen Wahrscheinlichkeit einer Hinderung oder Störung des Betriebes zu betrachten. Stratenwerth betrachtet eine nähere Abgrenzung der einzelnen Varianten als entbehrlich: Die in allen drei Straftatbeständen des neunten Titels des StGB gleiche Aufzählung soll nur sicherstellen, dass alle Handlungen erfasst werden, die zu dem Gefährdungserfolg führen können (Stratenwerth, a.a.O., § 32 N 7). Im Gegensatz zu Art. 327 und 328 StGB genügt in Art. 239 StGB das Hindern, Stören

oder Gefährden als solches; eines weitergehenden Gefährdungserfolges (Leib und Leben oder Eigentum) bedarf es nicht (Stratenwerth, a.a.O., § 32 N 35). Wie Stratenwerth weiter ausführt, sei wohl an die Gefährdung durch einen Eingriff gedacht, der den Betrieb seiner sachlich-funktionellen Seite nach betrifft. Stratenwerth warnt jedoch vor einer Überdehnung des Strafschutzes, wenn jede Beeinträchtigung der genannten Dienstleistungen einbezogen wird. Der Gesetzeswortlaut eröffne vielmehr die Möglichkeit, Art. 239 StGB auf Fälle zu beschränken, in denen wirklich der Betrieb als Ganzer oder doch in wesentlichem Umfang gestört, behindert oder gefährdet wird. In jedem Falle weise der Tatbestand höchst unpräzise Grenzen auf. Diese Bedenken werden von andern Autoren geteilt: Nach Donatsch/Wohlers muss der Betrieb insgesamt oder doch in erheblichem Mass gestört werden. Die Anwendung von Art. 239 StGB ginge zu weit, wenn der Betrieb bloss punktuell beeinträchtigt wird, z.B. ein einzelner Beleuchtungsmast oder Hydrant ohne weitere Folgen für die Versorgung ausfällt (Andreas Donatsch/Wolfgang Wohlers: Strafrecht IV, Zürich etc. 2004, S. 144).

In BGE 116 IV 44 beurteilte das Bundesgericht den Fall eines Automobilisten, der mit seinem Auto einen unbewachten Bahnübergang der Forchbahn überqueren wollte. Weil ein Range Rover die Sicht verdeckte, fuhr er über die Stoppsignalisation hinaus, um besser sehen zu können. Dabei kam es zur Kollision mit der Bahn, wobei nur geringfügiger Sachschaden entstand. Hingegen wurde der fahrplanmässige Verkehr während rund 1 ½ Stunden gestört und die Reisenden mussten mit Taxis befördert werden. Das Bundesgericht trug den geschilderten Bedenken insofern Rechnung, als es sich die Auffassung Schwanders zu eigen machte, wonach ■Bagatellfälle■ nicht unter Art. 239 StGB fallen (Vital Schwander: Schweizerisches Strafgesetzbuch, Zürich 1963, Nr. 683c). Als Beispiel einer möglichen Bagatelle bezeichnete das Bundesgericht den Fall eines Fahrzeuglenkers, der mit seinem Auto in angetrunkenem Zustand zwei Masten einer elektrischen Freileitung beschädigt hatte, wovon einen leicht. Im gleichen Urteil werden zudem zwei frühere Bundesgerichtsentscheide erwähnt, die Vorfälle abhandeln, in denen von einer Störung des Betriebes ■in wesentlichem Umfang■ auszugehen war: Im einen Fall kam es zur Beschädigung einer Gasleitung und zu einer Explosion, wodurch über 20 Häuser beschädigt wurden; zur Instandstellung der Leitung musste das Gas für ein ganzes Quartier abgestellt werden. Im andern Fall ging es um Demonstranten, deren Aktivitäten an sechs Tagen in der Stadt Basel die Stilllegung oder eine sonstige erhebliche Störung des Tramverkehrs zur Folge hatten. Nach der Darlegung dieser Beispiele stufte das Bundesgericht den Vorfall am Bahnübergang der Forchbahn als gravierende Betriebsstörung ein.

Vorliegend ist durch das Verhalten des Beschuldigten ebenfalls nur geringer Sachschaden an der Zugskomposition entstanden, doch wurde der Verkehr auf der Bahnlinie während ca. zwei Stunden unterbrochen. Die Einhaltung des Fahrplans wurde demnach gestört, und die Passagiere mussten mit einem Ersatzbus transportiert werden, soweit sie nicht selbst andere Fahrgelegenheiten fanden. Nach der dargelegten Praxis des Bundesgerichts handelt es sich um eine ähnlich gravierende Betriebsstörung wie im Falle der Forchbahn. Entsprechend lautet die Regeste von BGE 116 IV 44: ■Wer eine Eisenbahn während über einer Stunde am ordnungsgemässen Betrieb hindert, stört diesen in gravierender Weise.■

c) Der Vollständigkeit halber ist klarzustellen, dass mit BGE 116 IV 44 die frühere Rechtsprechung bei Fahrlässigkeitstaten aufgegeben wurde. Nach BGE 72 IV 68 durfte nämlich nicht nach Art. 239 Ziff. 2 StGB bestraft werden, wer den Eisenbahnverkehr fahrlässig hinderte, störte oder gefährdete, jedoch das besondere in Art. 238 Abs. 2 StGB

enthaltene Merkmal der erheblichen Gefährdung von Menschen oder fremdem Eigentum nicht erfüllt. In BGE 116 IV 44 hält das Bundesgericht fest, dass eine Kollision mit einer in Bewegung befindlichen Eisenbahn immer zugleich eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs i.S. von Art. 238 StGB darstellt, da in aller Regel Sachschaden entsteht und allenfalls durch eine Schnellbremsung Passagiere verletzt werden können. Dessen Abs. 2 schränkt jedoch die Strafbarkeit bei der fahrlässigen Begehung ein und verlangt, dass Leib und Leben von Menschen oder fremdes Eigentum erheblich gefährdet wird. In der Folge setzt sich das Bundesgericht eingehend mit dem Vorentwurf für ein Schweizerisches Strafgesetzbuch und den Voten in der vorberatenden Nationalratskommission auseinander und kommt zum Ergebnis, dass sich aus den Materialien nicht ergibt, dass eine i.S. von Art. 238 Abs. 2 StGB unerhebliche Verkehrsgefährdung nicht als fahrlässige Betriebsgefährdung bestraft werden dürfe. Ist demnach die Gefährdung von Menschen oder fremdem Eigentum nicht erheblich, so findet subsidiär Art. 239 Ziff. 2 StGB Anwendung (Donatsch/Wohlens, a.a.O., S. 93).

Obergericht Strafkammer, Urteil vom 12. April 2006 (STAPP.2005.1)

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