

1. Auszug aus dem Urteil der Berufungskammer in Sachen  
Bundesanwaltschaft und Privatklägerschaft gegen A. vom 18. Januar 2021  
(CA.2020.6)

*Fahrlässige Störung des öffentlichen Verkehrs*

**Art. 237 Ziff. 2 i.V.m. Ziff. 1 Satz 1 StGB**

**Opfer im Sinne des Tatbestandes der Störung des öffentlichen Verkehrs kann nur derjenige sein, welcher von der durch den Täter gesetzten Gefährdung zufällig betroffen ist und im Verhältnis zum Täter insofern die Öffentlichkeit repräsentiert (E. II.3.1).**

*Entrave à la circulation publique par négligence*

**Art. 237 ch. 2 en lien avec ch. 1 première phrase CP**

**Seule peut être victime au regard de l'infraction d'entrave à la circulation publique la personne qui est mise fortuitement en danger par l'auteur et qui représente ainsi par rapport à ce dernier l'ensemble des usagers (consid. II.3.1).**

*Perturbamento della circolazione pubblica per negligenza*

**Art. 237 n. 2 unitamente a n. 1 prima frase CP**

**Può essere vittima del reato di perturbamento della circolazione pubblica solo la persona che viene fortuitamente messa in pericolo dall'autore del reato e che quindi rappresenta per rapporto a quest'ultimo tutta l'utenza della circolazione (consid. II.3.1).**

**Zusammenfassung des Sachverhalts:**

Die Bundesanwaltschaft wirft A. vor, er habe am 25. August 2017 im Rahmen des Übergangs vom Quer- zum Landeanflug den Absturz eines Gleitschirms verursacht, bei dem sich B. als Passagier mehrere Verletzungen zugezogen habe. Letzterer sei darüber hinaus in einem Masse gefährdet worden, das die erlittenen Verletzungen überstiegen habe. Im Queranflug solle A. an beiden Bremsleinen ziehend bereits stark abgebremst und dann – indem er die linke Bremsleine noch stärker gezogen habe – die Linkskurve eingeleitet haben, um vom Quer- in den Landeanflug

zu fliegen. Aufgrund einer zu geringen Geschwindigkeit sei es zu einem Strömungsabriss gekommen, was zum einseitigen Einklappen des Schirms und schliesslich zum Absturz geführt habe. Mit Urteil SK.2019.67 vom 6. März 2020 sprach die Strafkammer des Bundesstrafgerichts A. der fahrlässigen Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 1 StGB schuldig. Vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs sprach sie A. frei. Auf Berufung der Bundesanwaltschaft hin bestätigte die Berufungskammer des Bundesstrafgerichts den ergangenen Freispruch.

*Urteil des Bundesgerichts 6B\_208/2021/6B\_209/2021 vom 29. März 2023 (BGE 149 IV 116): Die diesbezügliche Beschwerde der Bundesanwaltschaft wurde abgewiesen.*

**Aus den Erwägungen:**

## **II.**

### **3. Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs (Art. 237 Ziff. 2 StGB)**

#### **3.1 Rechtliche Ausführungen**

**3.1.1** Nach Art. 237 Ziff. 1 Abs. 1 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 (Art. 237 Ziff. 1 Abs. 2 StGB). Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (Art. 237 Ziff. 2 StGB). Art. 237 StGB bezweckt, das Leben und die körperliche Integrität der Personen, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, zu schützen. Der Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs ist erfüllt, wenn drei konstitutive Elemente vereinigt sind: 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 (BGE 134 IV 255 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts

6B\_1341/2018 vom 16. April 2019 E. 2.1; 6B\_1132/2017 vom 3. Oktober 2018 E. 1.3). Das strafbare Verhalten besteht darin, den öffentlichen Verkehr zu hindern, zu stören oder in Gefahr zu bringen. Davon erfasst ist somit jede menschliche Handlung, die das Leben oder die körperliche Integrität der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen gefährdet, so dass das strafbare Verhalten durch seine Wirkungen, nicht durch eine charakteristische Verhaltensart bestimmt wird. Gemäss der Rechtsprechung genügt es, dass die Handlung das Leben oder die körperliche Integrität einer einzelnen Person in Gefahr gebracht hat; es ist nicht nötig, dass die Gefährdung einen kollektiven Charakter hat. Die Gefährdung muss hingegen hinreichend konkret, das heisst naheliegend und ernsthaft, sein (BGE 134 IV 255 E. 4.1). Ob eine konkrete Gefahr im Rechtssinne vorgelegen hat, ist anhand einer Würdigung des Sachverhalts zu entscheiden. Sie ist gegeben, wenn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge die Wahrscheinlichkeit oder nahe Möglichkeit der Verletzung des geschützten Rechtsguts besteht. Massgebend für die konkrete Gefahr ist nicht, was alles hätte geschehen können, sondern einzig, was sich tatsächlich ereignet hat (BGE 135 IV 37 E. 2.4.2; Urteile des Bundesgerichts 6B\_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2; 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.2.1). Es kommt aber nicht darauf an, dass sich die Gefahr verwirklicht. Der Tatbestand ist auch dann erfüllt, wenn der Eintritt des schädigenden Erfolges durch Zufall oder das Verhalten der Beteiligten verhindert worden ist; es genügt die blossе Gefährdung (FIOLKA, Basler Kommentar, 4. Aufl. 2019, Art. 237 StGB N. 23; Urteil des Bundesgerichts 6S.312/2003 vom 1. Oktober 2003 E. 2.2 mit Hinweisen auf BGE 106 IV 121 E. 3c; 85 IV 136 E. 1; 73 IV 183). Die Frage, ob es zu einer konkreten Gefahr für Menschen gekommen ist, betrifft weder den Sachverhalt noch eine rein technische Frage, sondern ist eine Rechtsfrage (Urteile des Bundesgerichts 6B\_1220/2018 vom 27. Juni 2019 E. 2.1 f.; 6B\_779/2009 vom 12. April 2010 E. 2.3.1).

**3.1.2** Der vorliegend zu beurteilende Sachverhalt gibt Anlass zu einer vertieften Auseinandersetzung mit dem sachgerechten Anwendungsbereich der Strafnorm der Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB. Wie in den einleitenden rechtlichen Ausführungen (vgl. E. II.3.1.1 hiervor) bemerkt, pönalisiert Art. 237 StGB grundsätzlich Fehlverhalten im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr. Art. 237 StGB befindet sich – mit vereinzelt Änderungen im Wortlaut und unter verschiedener Nummerierung seit Inkrafttreten des Schweizerischen Strafgesetzbuches im Gesetz. Das Gesetz ist in erster Linie aus sich selbst heraus auszulegen, d.h.

nach dem Wortlaut, Sinn und Zweck und den ihm zugrunde liegenden Wertungen auf der Basis einer teleologischen Verständnismethode. Die Gesetzesauslegung hat sich vom Gedanken leiten zu lassen, dass nicht schon der Wortlaut die Norm darstellt, sondern erst das an Sachverhalten verstandene und konkretisierte Gesetz. Gefordert ist die sachlich richtige Entscheidung im normativen Gefüge, ausgerichtet auf ein befriedigendes Ergebnis der *ratio legis*. Dabei befolgt das Bundesgericht einen pragmatischen Methodenpluralismus und lehnt es namentlich ab, die einzelnen Auslegungselemente einer hierarchischen Prioritätsordnung zu unterstellen. Die Gesetzesmaterialien sind zwar nicht unmittelbar entscheidend, dienen aber als Hilfsmittel, um den Sinn der Norm zu erkennen. Bei der Auslegung neuerer Bestimmungen kommt den Materialien eine besondere Stellung zu, weil veränderte Umstände oder ein gewandeltes Rechtsverständnis eine andere Lösung weniger nahelegen (BGE 144 I 242 E. 3.1.2; 142 IV 401 E. 3.3 S. 404; 142 IV 1 E. 2.4.1, je mit Hinweisen).

**3.1.3** Die Analyse von Strafnormen beginnt gemeinhin mit der Darstellung des geschützten Rechtsgutes. Das von einem Straftatbestand geschützte Rechtsgut ist der zentrale Bezugspunkt für die Auslegung von Strafbestimmungen. Art. 237 StGB befindet sich systematisch im Siebenten Titel des Zweiten Buches des Strafgesetzbuches mit der Marginalie «Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen». Die gesetzessystematische Zuordnung legt an sich die Annahme nahe, den Schutzbereich der Strafnorm in einem überindividuellen Bereich zu verorten. Von «gemeingefährlichen» Straftaten sind nach landläufigem Verständnis Handlungen erfasst, durch die Leben, Gesundheit oder Eigentum einer unbestimmten Anzahl von (allenfalls auch unbeteiligten) Menschen gefährdet werden. Es handelt sich in diesem Sinne um strafwürdiges Verhalten, das eine Gefahr nicht nur für einzelne bestimmte Personen, sondern für die Allgemeinheit darstellt. Eine solche Gefahr kann sich namentlich bei Eingriffen in der Allgemeinheit zugänglichen Einrichtungen und Betrieben wie dem öffentlichen Verkehr ergeben. Der in Art. 237 StGB erwähnte Verkehr wird nach einhelliger Meinung dann als «öffentlich» bezeichnet, wenn die Fläche, auf der er sich abspielt, oder der Raum, in dem er stattfindet, einem unbestimmbaren Personenkreis zur Verfügung steht (vgl. statt vieler STRATENWERTH/BOMMER, Schweizerisches Strafrecht, Besonderer Teil II: Straftaten gegen Gemeininteressen, 7. Aufl. 2013, § 32 N. 6). In diese Richtung weisen – soweit ersichtlich – auch die Gesetzesmaterialien. So führten die Berichtersteller der

---

Kommissionsmehrheit im Nationalrat und der parlamentarischen Kommission im Ständerat seinerzeit in den parlamentarischen Beratungen aus, die Strafbestimmung solle «den nötigen Schutz gegen die mit der Störung des Verkehrs verbundenen Gefahr bringen» (Nationalrat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Frühjahr 1928–Frühjahr 1930, S. 550; Ständerat, Stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Frühjahr 1931–Frühjahr 1932, S. 550). Aus diesen Darlegungen ergibt sich, dass ursprünglich der Verkehr als solcher vom Schutzgehalt der Norm zumindest insoweit mitumfasst war, als es den von Eingriffen in einen Verkehrsbetrieb drohenden Gefahren zu begegnen galt.

**3.1.4.1** Das soeben ansatzweise skizzierte Zweckverständnis lag ursprünglich auch der Rechtsprechung zugrunde. Nachdem das Bundesgericht in BGE 75 IV 122 (Urteil vom 24. Juni 1949) noch ausgeführt hatte, Schutzobjekt von Art. 237 StGB sei die «Sicherheit von Menschen» und im öffentlichen Verkehr sei bloss das Tatmittel zu sehen (BGE 75 IV 124 E. 3), erwog es in einem im Folgejahr ergangenen Urteil, dass Art. 237 StGB die Sicherheit aller gewährleisten wolle, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, und in diesem Sinne eine zum Schutz der Allgemeinheit erlassene Vorschrift sei (BGE 76 IV 124 E. 2 [Urteil vom 5. Mai 1950]). Art. 237 StGB wolle in erster Linie den öffentlichen Verkehr schützen, obwohl er nur anwendbar sei, wenn Leib und Leben eines Menschen konkret gefährdet würden. Die Verletzung des Rechtsgutes 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 Verkehr von den unbedeutenden, durch Art. 237 StGB straflos gelassenen unterschieden. Dass der Verkehr als solcher unmittelbares und selbstständiges 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 oder 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 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 strafehöhend, wie endlich auch der Angriff auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs zu Ungunsten des Täters ins Gewicht falle (BGE 76 IV 126 E. 3). In BGE 82 IV 29 ff. (Urteil vom 17. Februar 1956) schützte das Bundesgericht den Schuldspruch wegen fahrlässiger schwerer Körperverletzung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs für einen Beschuldigten, der einen unbeleuchteten Anhängerwagen auf der Strassenseite parkiert hatte und mit dem ein Motorroller mit Beifahrersitz kollidierte, wobei sich Fahrer und Beifahrerin beim Zusammenstoss erheblich verletzten (BGE 82 IV 35 E. 2b). Auch in diesem Entscheid schien das Bundesgericht die verursachte Verkehrsstörung und die eingetretenen Körperverletzungen als je eigenständig zu sanktionierende Rechtsgüterverletzung zu betrachten. In BGE 83 IV 35 ff. (Urteil vom 14. Februar 1957) hatte das Bundesgericht die Schuldsprüche wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs gegen einen Automobilisten zu beurteilen, der einen Fussgänger auf der Fahrbahn mit zu geringem Abstand kreuzte und diesen nach einem Abschnellen des Fussgängers erfasste und tödlich verletzte. Das Bundesgericht erwo, 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 (BGE 83 IV 38). Das Bundesgericht folgerte unter Hinweis auf BGE 76 IV 124, der Beschuldigte sei mit 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).

**3.1.4.2** In BGE 100 IV 54 ff. (Urteil vom 19. April 1974) änderte das Bundesgericht seine Rechtsprechung, was das Schutzobjekt des Tatbestandes der Störung des öffentlichen Verkehrs anbelangt. Es erwo dazu, dass zur Sicherung der eigentlichen Verkehrsabläufe die Übertretungstatbestände der Nebenstrafgesetzgebung genügten und die schweren Strafen des Art. 237 StGB Leib und Leben von Menschen, die sich im öffentlichen Verkehr befinden, schützten. Deswegen sei Art. 237 StGB auch anwendbar, wenn der Täter Leib und Leben mitfahrender Personen gefährde. Es sei, fuhr das Bundesgericht fort, in der Tat nicht

einzusehen, warum 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 Eisenbahnbetriebes bewirkten Gefährdung von Leib und Leben von Menschen, ohne deren Kreis irgendwie zu begrenzen. Für Art. 238 StGB sei jedoch stets anerkannt worden, dass auch die transportierten Personen 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 Passagierschiffes oder den Piloten eines Linienflugzeugs im 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 Luftfahrzeuges gehalten habe (BGE 100 IV 54 f. E. 5). Seither hatte das Bundesgericht keine Veranlassung, auf die im zitierten Urteil dargelegte Gesetzesinterpretation zurückzukommen. Es hält in ständiger Rechtsprechung an der Auffassung fest, dass Art. 237 StGB nicht den öffentlichen Verkehr, sondern Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer schütze (BGE 106 IV 371 E. 2; 134 IV 259 E. 4.1; Urteile des Bundesgerichts 6B\_689/2015 vom 26. Mai 2016 E. 1.1; 6B\_1150/2015 vom 30. August 2016 E. 4.1; 6B\_402/2016 vom 28. November 2017 E.1.3.1 mit der eher beiläufigen Ergänzung «protège accessoirement ladite circulation»; 6B\_1132/2017 vom 3. Oktober 2018 E. 1.3; 6B\_1220/2018 vom 27. Juni 2019 E. 2.2; 6B\_332/2019 vom 29. Oktober 2019 E. 2.1.2).

**3.1.4.3** Die Änderung der Rechtsprechung betreffend das von Art. 237 StGB geschützte Rechtsgut blieb auch für den Anwendungsbereich der Norm nicht ohne Folgen. Gewandelt hat sich auch die Ansicht darüber, was als «öffentlicher Verkehr» im Sinne des Tatbestandes zu gelten hat. In BGE 76 IV 122 ff. (Urteil vom 5. Mai 1950) hatte das Bundesgericht dazu noch ausgeführt, «öffentlich» sei vom Täter aus gesehen nur der Verkehr der Allgemeinheit, das heisst irgendeines Dritten, nicht auch der Verkehr, den der Täter selber schafft, 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 bliebe, wer Personen gefährde oder verletze, die sich in einem vom ihm selbst geführten Fahrzeug befänden, stehe der Täter hierfür doch unter den Strafanrohungen für Übertretungen der Verkehrsvorschriften, für vorsätzliche Gefährdung des Lebens, für Körperverletzung oder für Tötung (BGE 76 IV 125). Demgegenüber hielt das Bundesgericht in BGE 100 IV 54 ff. (Urteil vom 19. April 1974) – wie oben gesehen – dafür, es sei nicht einzusehen, weshalb Personen, die sich jemandem für eine Fahrt oder einen Flug anvertrauten, weniger schutzwürdiger seien als andere Verkehrsteilnehmer, wenn der Täter ihr Leib und Leben bedrohe. Die ursprüngliche Rechtsprechung des Bundesgerichts befasste sich vorwiegend mit der Verletzung von Verkehrsmitteln, die auf den Transport von mehreren Personen ausgerichtet sind und von deren Störung mehrere Personen potentiell betroffen sind. Während das Bundesgericht in seiner früheren Rechtsprechung dementsprechend verlangt hat, dass der gefährdete Einzelne gewissermassen die Allgemeinheit repräsentiere und es bloss vom Zufall abhängen müsse, wer konkret gefährdetes oder verletztes Opfer sei, soll nach der aktuellen Rechtsprechung jede Gefährdung von Insassen eines – öffentlichen oder privaten – Verkehrsmittels unabhängig von der Beziehung zum Täter vom Tatbestand von Art. 237 StGB erfasst sein (STRATENWERTH/BOMMER, a.a.O., § 32 N. 9).

**3.1.5.1** Die bis heute gültige Rechtsprechung wird in der Wissenschaft nicht ausgiebig kommentiert, sondern mehrheitlich unreflektiert übernommen. Der bundesgerichtlichen Auslegung stimmen etwa TRECHSEL/CONINX zu, die eine Gemeingefahr für nicht erforderlich erachten und weiter festhalten, der «Verkehr» sei kein von Art. 237 StGB geschütztes Rechtsgut (Praxiskommentar, 3. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 2 und N. 12). Der überwiegende Teil der zustimmenden Autoren gibt ohne inhaltliche Auseinandersetzung im Wesentlichen den Inhalt der bundesgerichtlichen Rechtsprechung wieder. So legen DUPUIS ET AL. unter Bezugnahme auf mehrere Bundesgerichtsurteile dar, die Bestimmung von Art. 237 StGB «tend à protéger la vie et l'intégrité corporelle des personnes qui se trouvent dans la circulation publique» (Petit commentaire, 2. Aufl. 2017, Art. 237 StGB N. 1; mit identischem Wortlaut ebenso CORBOZ, Les infractions en droit suisse, Volume II, 3. Aufl. 2010, S. 152; ebenso RODIGARI, Commentaire romand, 2017, Art. 237 StGB N. 17). Auch WEDER hält fest, dass die Bestimmung von Art. 237 StGB das Leben und die körperliche Integrität der am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Personen schütze und sich die ernsthaft wahrscheinliche konkrete Gefährdung des Lebens oder der körperlichen Integrität auch nur auf eine einzelne Person beziehen könne, die Gefährdung also keinen kollektiven Charakter haben müsse (in: Donatsch [Hrsg.], StGB/JStG Kommentar, 20. Aufl. 2018, Art. 237 StGB N. 1 und N. 10). Ohne eigene Stellungnahme führen auch WOHLERS/GODENZI/SCHLEGEL aus, es sei nicht erforderlich, dass die gefährdete Person ein zufällig ausgewählter Repräsentant der Allgemeinheit sei (Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl. 2020, Art. 237 StGB N. 4; ebenso DUPUIS ET AL., a.a.O., Art. 237 StGB N. 18 mit weiteren Rechtsprechungshinweisen).

**3.1.5.2** Gewichtige Äusserungen in der Literatur fallen jedoch durchaus kritisch aus. DEMARMELS/VONWIL schliessen sich der bundesgerichtlichen Auffassung zum geschützten Rechtsgut nicht an und sprechen sich unter Verweis auf die Gesetzessystematik dafür aus, dass der «öffentliche Verkehr» auch als solcher geschützt sei, auch wenn die tatbestandsmässige Handlung der Gefährdung keinen kollektiven Charakter haben müsse (in: Graf [Hrsg.], StGB Annotierter Kommentar, Bern 2020, Art. 237 StGB N. 1 und N. 6). STRATENWERTH/BOMMER halten fest, dass der in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verwendete Begriff des «öffentlichen Verkehrs» zu weit gehe, und weisen auf die Gefahr einer zu ausgedehnten Strafbarkeit hin. Werde jede Individualgefährdung als tatbestandsmässig angesehen, brauche das eigentlich zu schützende Rechtsgut des «öffentlichen Verkehrs» gar nicht mehr berührt zu sein und würde der Anwendungsbereich der Vorschrift uferlos (a.a.O., § 32 N. 9). Diese

Ansicht teilt FIOŁKA, der anmerkt, dass sich das vom Bundesgericht ursprünglich bemühte Erfordernis, wonach der Einzelne gewissermassen die Allgemeinheit repräsentiere und insbesondere nicht mit einem Passagier identisch sein dürfe, in der jüngeren Rechtsprechung praktisch in Luft aufgelöst habe und zugleich die Bezugnahme auf das Rechtsgut des öffentlichen Verkehrs nicht mehr konkret zu sehen sei. Die Kritik von STRATENWERTH/BOMMER sei ernstzunehmen, lasse sich doch nur so eine übermässige Ausdehnung des Tatbestands vermeiden, durch welche es schwer würde, eine sinnvolle Abgrenzung zum Delikt der Gefährdung des Lebens zu finden. Es sei damit – und gegen die herrschende, von der neueren Lehre geteilten Bundesgerichtspraxis – weiterhin eine über die konkrete Individualgefährdung hinausgehende latente oder abstrakte Gemeingefahr zu verlangen, welche allein der systematischen Stellung der Bestimmung und den Absichten des historischen Gesetzgebers entspreche (a.a.O., Art. 237 StGB N. 24 mit Verweis auf ISCHER, *La protection de la sécurité des chemins de fer par les articles 238 et 239 du Code pénal suisse*, ZStR 1946, S. 89 ff., 102–106 und ZWICKY, *Der Strafschutz der schweizerischen Eisenbahnen nach dem Inkrafttreten des StGB*, 1946, S. 7–10). Das heisse, dass der konkret Gefährdete oder Verletzte als Repräsentant der Allgemeinheit, als ein 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 (a.a.O., Art. 237 StGB N. 24). Schliesslich bezeichnen auch DONATSCH/THOMMEN/WOHLERS als Schutzobjekt ganz allgemein den öffentlichen Verkehr, soweit Leib und Leben Dritter gefährdet werden, und wenden sich gegen die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Gefährdungserfolg, weil darin nicht berücksichtigt werde, dass der Zweck der Norm auch darin bestehe, den öffentlichen Verkehr zu schützen. Entsprechend müsse – so die Autoren weiter – an sich vorausgesetzt werden, dass nicht nur Leib und Leben von Personen, sondern auch der öffentliche Verkehr gefährdet werde (Strafrecht IV Delikte gegen die Allgemeinheit, 5. Aufl. 2017, S. 90 f.). Auch nach der Auffassung von FAVRE/PELLET/STOUDMANN ist das von Art. 237 StGB geschützte Rechtsgut der öffentliche Verkehr (Code pénal annoté, 3. Aufl. 2011, S. 581).

**3.1.6.1** Die von verschiedenen Stimmen in der Literatur vertretene Ansicht zur eingeschränkten Anwendbarkeit der Strafbestimmung von Art. 237 StGB überzeugt. Es ist zunächst von der systematischen Stellung der Strafnorm und deren Genese auszugehen. Gestützt darauf ist anzunehmen,

dass dem «öffentlichen Verkehr» als geschütztem Rechtsgut ein eigenständiger und von betroffenen Individualinteressen nicht umfasster Gehalt zugeschrieben werden sollte. Um die zusätzliche Strafbarkeit zu begründen, muss gerade die Verletzung dieses zusätzlichen Rechtsgutgehalts vorliegen. Diese Ansicht wurde denn auch in den Jahren nach Erlass des Strafgesetzbuches in der Literatur vertreten (vgl. die bei FIOKA, a.a.O., Art. 237 StGB N. 24 zitierten Autoren). Dem historischen Auslegungselement mag angesichts des Alters der fraglichen Strafbestimmung keine vorrangige Bedeutung beigemessen werden. Im Gegenzug darf der eruierbare Wille des Gesetzgebers indessen auch nicht ganz unbeachtet gelassen werden, zumal sich dieser mit den aus der systematischen Auslegung resultierenden Erkenntnissen deckt. Die vom Bundesgericht diesbezüglich bemühte Analogie zum Tatbestand der Störung des Eisenbahnverkehrs nach Art. 238 StGB (BGE 100 IV 55 E. 5) erscheint nicht überzeugend gewählt, ist doch der Eisenbahnverkehr bestimmungsgemäss auf die Beförderung einer unbestimmten Vielzahl von Passagieren ausgerichtet. Zweck der Strafbestimmung von Art. 238 StGB war es, im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr die Schaffung von Gefährdungen zu sanktionieren, die über die individuelle Betroffenheit des Einzelnen hinausgehen. Es ist deshalb anzunehmen, dass Art. 237 StGB neben den Rechtsgütern von Leib und Leben auch den öffentlichen Verkehr schützt. In der früheren Rechtsprechung wurde insofern ein hinreichender Bezug zum Schutzzweckgedanken von Art. 237 StGB hergestellt. Entgegen der aktuellen bundesgerichtlichen Rechtsprechung kann die tatbestandsmässige Gefährdung folglich nicht losgelöst vom konkret betroffenen Personenkreis betrachtet werden, soll der Strafvorschrift nicht ein nahezu unbegrenzter Anwendungsbereich eröffnet werden, der zudem keine klare Grenzziehung zu gewissen Individualrechtsgüter schützenden Straftatbeständen mehr zuliesse. Wie STRATENWERTH/BOMMER illustrativ aufzeigen, würde die Anwendung von Art. 237 StGB in Einzelfällen von nicht sachgerechten Umständen abhängen (a.a.O., § 32 N. 9 mit dem Beispiel eines Autofahrers, der sein Fahrzeug zum Angriff auf eine andere Person benutzt und für dessen Strafbarkeit es darauf ankomme, ob sich der Vorfall auf einer öffentlichen Strasse oder einem privaten Vorplatz ereignet hat). Solche sachlich nicht nachvollziehbaren Inkonsistenzen liessen sich auflösen, wenn – wie in der ursprünglichen Bundesgerichtspraxis – verlangt wird, dass es bloss vom Zufall abhängen darf, wer das konkret gefährdete oder verletzte Opfer ist. An diesem strafbarkeitslimitierenden Sachverhaltselement ist daher festzuhalten. Es kann nicht belanglos sein, in welcher Beziehung Täter und Opfer zueinander stehen. Die rechtsgüterbezogene Auslegung der Strafbestimmung legt eine solch restriktive Anwendung nahe. Der Schutz von Individualrechtsgütern mag

bei Art. 237 StGB im Vordergrund stehen, letztlich ist es aber die überindividuelle Betroffenheit der Allgemeinheit, welche die zusätzliche Pönalisierung eines Individualrechtsgüter gefährdenden oder verletzenden Verhaltens legitimiert.

**3.1.6.2** Nach dem Gesagten kann die vom Bundesgericht in BGE 100 IV 54 und seither vertretene Rechtsansicht nicht uneingeschränkt geteilt werden. Sie wird den in der Normgenese begründeten Motiven der Gesetzgebung und in der Konsequenz letztlich auch den Bedürfnissen des strafrechtlichen Bestimmtheitsgebots zu wenig gerecht. Damit soll nicht gesagt werden, dass sämtliche der referierten Urteile des Bundesgerichts in den konkret zu beurteilenden Sachverhalten zu ungerechtfertigten Ergebnissen geführt haben. Bei näherer Betrachtung ergibt sich vielmehr, dass sich das gleiche Ergebnis auch auf der Grundlage der hier bevorzugten Gesetzesauslegung hätte herstellen lassen. So etwa bezüglich des Falles des sich auf der Strasse einem Fahrzeug entgegenstellenden und dieses zum Halten auffordernden Polizisten, der im Urteil BGE 106 IV 370 zu behandeln war. Weder bestand zwischen Autofahrer und Polizeibeamten vorgängig irgendein Kontakt, noch lässt sich sagen, es würde sich bei einem Polizisten aus Sicht des Autolenkers nicht um einen zufälligen Verkehrsteilnehmer handeln. Beim am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Polizisten handelte es sich gewiss um eine zufällig involvierte und insofern die Allgemeinheit repräsentierende Einzelperson. Bei dieser Sachlage hätte sich ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs auch nach Massgabe einer restriktiveren Gesetzesanwendung aufgedrängt. Das Gleiche gilt für die strafrechtliche Aufarbeitung eines Unfalls anlässlich einer Riverrafting-Exkursion («excursion en radeau») auf der Rhone mit mehreren Jugendlichen, der BGE 134 IV 255 zugrunde lag und bei welchem eine Passagierin verstarb und eine andere schwer verletzt wurde (vgl. BGE 134 IV 255 Sachverhalt). Angesichts der Opfer und der Vielzahl der darüber hinaus gefährdeten Personen kann nicht zweifelhaft sein, dass auch bei Anwendung der zurückhaltenderen Interpretation des Begriffs der Gefährdung im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB hätte erfolgen müssen. Die gegenteiligen Rechtsauffassungen stehen sich somit nicht geradezu unversöhnlich gegenüber. Die hier zu Diskussion stehende Ausgangslage unterscheidet sich jedoch in zentralen Elementen von den bundesgerichtlich zu entscheidenden Sachverhalten.

**3.1.7** Auf den vorliegend erstellten Anklagesachverhalt angewendet, ergibt sich aus den dargestellten Grundsätzen Folgendes: Der Privatkläger wurde

anlässlich eines zu Prüfungszwecken erfolgenden Gleitschirmfluges verletzt, weil das vom Beschuldigten gesteuerte Fluggerät in einen Strömungsabriss geriet und abstürzte. Dieser Flug fand in öffentlichem Luftraum statt, wobei kein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet wurde. Der Privatkläger hat sich bewusst als Passagier zur Verfügung gestellt. Durch den Absturz wurde er mit Bestimmtheit erheblich in seiner körperlichen Integrität beeinträchtigt. In rechtlicher Hinsicht erweist sich dennoch als ausschlaggebend, dass das Mass der individuellen Betroffenheit gleichzeitig auch das Mass der allgemeinen Betroffenheit ausmacht und damit abdeckt. Der Privatkläger kann nicht als Person bezeichnet werden, die zufällig von den spezifischen Gefahren des öffentlichen Verkehrs betroffen wurde. Eine die Individualgefahr übersteigende Gefährdung der Allgemeinheit lag nicht vor. Im Verhältnis zum Beschuldigten ist der Privatkläger – wie das Bundesgericht es in der ursprünglichen Rechtsprechung ausgedrückt hat – nicht die «Allgemeinheit». Damit aber handelte es sich beim Privatkläger nach den Vorgaben der zuvor herausgearbeiteten Gesetzesauslegung nicht um eine Person, die sich im strafrechtlich geschützten öffentlichen Verkehr befand. Der Anwendungsbereich der Strafbestimmung von Art. 237 StGB ist mithin nicht eröffnet. Ein Schuldspruch wegen Störung des öffentlichen Verkehrs gemäss dieser Bestimmung fällt ausser Betracht. Auf die weiteren Tatbestandsmerkmale braucht nicht eingegangen zu werden. Der Beschuldigte ist vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Art. 237 StGB freizusprechen. Da dieser Freispruch nicht bloss als Folge strafrechtlicher Konkurrenzlehre erfolgt, ist er ausdrücklich in den vorliegenden Urteilsspruch aufzunehmen. Ob die Vorinstanz – was von der Bundesanwaltschaft verneint wird – bereits aus Konkurrenzüberlegungen zu einem Freispruch vom Vorwurf der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs gelangen durfte, kann ebenso offen gelassen werden wie die von den Verfahrensbeteiligten unterschiedlich beantwortete Frage, ob der Privatkläger als durch den Gleitschirmabsturz verletzte Person einer weiterreichenden Gefährdung ausgesetzt war.

## TPF 2023 13

2. Estratto della sentenza della Corte d'appello nella causa A. contro il Ministero pubblico della Confederazione del 23 agosto 2021 (CA.2020.16)  
*Rappresentazione di atti di cruda violenza*