

Dokument	AJP 2020 S. 761
Autor	Peter Müller
Titel	Just Culture im Strafrecht
Seiten	761-766
Publikation	Aktuelle Juristische Praxis
Herausgeber	Arnold F. Rusch
Frühere Herausgeber	Ivo Schwander
ISSN	1660-3362
Verlag	Dike Verlag AG

AJP 2020 S. 761

Just Culture im Strafrecht

Straffreiheit im Interesse der Sicherheit?

Peter Müller



Bei Personen, die in Risikoberufen tätig sind, etwa im Gesundheitswesen und in der Aviatik, kann schon eine geringfügige Unaufmerksamkeit grosse Schäden an Mensch und Umwelt anrichten. Das Strafrecht und die Rechtsprechung tolerieren aber selbst besonders leichte Fahrlässigkeiten kaum je, vor allem nicht, wenn diese schwerwiegende Konsequenzen haben. Diese Praxis steht im Widerspruch zum Konzept der Just Culture (Kultur der Redlichkeit), welche bei kleineren Fehlern auf Bestrafung verzichtet. So sollen Mitarbeitende ermuntert werden, Missgeschicke von sich aus zu melden, damit Schwachstellen in einem System erkannt und entsprechende Sicherheitsmassnahmen ergriffen werden können. Die Maximen und Sanktionen des Strafrechts und das Konzept der Just Culture wollen letztlich beide je auf ihre Art Mensch und Umwelt vor Schaden bewahren. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte der Gesetzgeber sie aber besser aufeinander abstimmen.

Chez les personnes travaillant dans des métiers où les risques sont importants, tels que la santé et l'aviation, une inattention minime suffit à entraîner des préjudices importants pour la santé et l'environnement. Or, le droit pénal et la jurisprudence se montrent très intolérants, même face aux fautes particulièrement légères, surtout lorsqu'elles ont des conséquences graves. Cette pratique est en contradiction avec le concept de culture juste (« Just Culture »), qui veut que l'on renonce à sanctionner les manquements mineurs. Le but est d'inciter les collaborateurs à annoncer spontanément les accidents, afin

* Peter Müller, Dr. iur., ehem. Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, bpc bolz+partner consulting ag, Bern.



de permettre d'identifier les faiblesses d'un système et de pouvoir prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. En dernière analyse, les maximes et sanctions du droit pénal et le concept de culture juste visent tous deux, chacun à sa manière, à protéger la santé et l'environnement contre les préjudices. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité juridique, le législateur devrait les harmoniser.

I. Das Problem

Man weiss es: Kleinste Unaufmerksamkeiten können fatale Folgen haben. Ein Arzt wählt von zwei sich in der Verpackung fast gleich scheinenden Medikamenten das falsche aus.¹ Bei der Berechnung der Dosierung eines Opiats unterläuft der Pflegefachperson ein Kommafehler, die Konzentration des Medikaments ist für den Patienten viel zu hoch und kann zum Atemstillstand führen. Bei einer Operation werden zwei Spritzen mit Adrenalin von unterschiedlicher Konzentration vertauscht, der Chirurg injiziert fälschlicherweise eine zu hohe Konzentration, was unter Umständen einen Herzinfarkt zur Folge haben kann.² Ein Flugverkehrsleiter ist für einen kleinen Moment unachtsam und lässt fast zeitgleich zwei Flugzeuge starten; da sich die betreffenden Pisten kreuzen, kommt es zu einer gefährlichen Annäherung mit einem hohen Kollisionsrisiko.³ Oder ein Lotse realisiert im ersten Moment nicht, dass seine Anweisung an ein Flugzeug, auf eine bestimmte Flughöhe zu steigen, nicht von der angesprochenen, sondern von einer andern Flugzeugbesatzung quittiert worden ist, so dass eine Kollisionsgefahr entsteht.⁴

Es handelt sich bei all diesen Fehlern um kleine Konzentrationsschwächen, die uns allen fast täglich unterlaufen, die aber im Alltag zumeist ohne schwerwiegende Folgen bleiben. Verfehlungen in Risikoberufen hingegen haben es in sich, dass sie vielfach einen Straftatbestand erfüllen – etwa Tötung, Körperverletzung oder auch Störung des öffentlichen Verkehrs –, der nicht nur vorsätzlich, sondern auch durch fahrlässiges Handeln erfüllt werden kann. In Bezug auf die Fahrlässigkeit wenden nun aber die Gerichte einen sehr strengen Massstab an, Kriterien, die zum Teil praxisfremd anmuten. Nach der

AJP 2020 S. 761, 762

Rechtsprechung genügt für die Annahme fahrlässigen Handelns grundsätzlich jeder Sorgfaltsmangel, mag er noch so gering sein. Die Gerichtspraxis geht davon aus, dass jedermann ständig fähig sei, mit der ihm grösstmöglichen Sorgfalt zu handeln. Bei verspäteter Reaktion, zum Beispiel im Strassenverkehr, lässt das Bundesgericht nur eine Fehlertoleranz von Sekundenbruchteilen zu.⁵ Das ist, wie zum Teil in der Literatur zu Recht angemerkt wird, ein lebensfremder Massstab.⁶ Man könnte auch sagen, das Strafrecht bzw. die Strafrechtspraxis seien risikoavers.⁷

Was die beiden erwähnten Zwischenfälle in der Luftfahrt im Besonderen anbelangt, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Rechtsprechung sich schwer tut mit der Frage, ob den Fluglotsen ein strafrechtlicher Vorwurf der fahrlässigen Störung des Verkehrs nach [Art. 237 StGB](#) gemacht werden kann. Zum einen fällt auf, dass es trotz vergleichbarer Unaufmerksamkeiten von zwei Lotsen im einen Fall – bei der von der falschen Besatzung quittierten Anweisung – zu einem Schuldspruch gekommen ist, im andern Fall – bei der fast gleichzeitigen Startfreigabe – aber nicht. In diesem letzteren Fall hatte die Vorinstanz den Tatbestand der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs als erfüllt betrachtet. Das Bundesgericht

1 Vgl. etwa die Beispiele von Daniel Scheidegger, Das Fehlermeldesystem CIRS in der Medizin, Vortrag an der Jahrestagung 2019 der Schweizerischen Kriminalistischen Gesellschaft, der gezeigt hat, wie sich die Ampullen und die Etiketten von Tavegy und Navoby von Novartis sehr stark ähneln, das erstere Medikament aber intramuskulär, das zweite intravenös gespritzt werden muss; Internet: <https://skg-ssdp.ch/wp-content/uploads/2019/05/Scheidegger.pdf> (Abruf 24.4.2020).

2 Für Hinweise danke ich Dr. med. Simon Müller vom Inselspital Bern.

3 Vgl. BGer, [6B_332/2019](#), 29.10.2019.

4 Vgl. BGer, [6B_1220/2018](#), 27.6.2019.

5 Vgl. immerhin BGer, [6B_351/2017](#), 1.3.2018, E. 1.4, wo das Gericht festhält: «Unvermutet auftretende Gefahren stellen oft hohe und höchste Ansprüche an die Reaktionsfähigkeit der Betroffenen, weshalb dem Fahrzeugführer nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn sich seine Reaktion im Nachhinein, nach ruhigem Überlegen und Abwägen, allenfalls nach Durchführung einer technischen Expertise, als nicht die beste aller denkbaren Reaktionsweisen erweist, jedenfalls so lange nicht, als die getroffene Reaktion verständlich und nicht als abwegig oder gar kopflös erscheint.»

6 BSK [StGB-Niggli/Maeder](#), Art. 12 N 86 m.w.H., in: Marcel Alexander Niggli/Hans Wiprächtiger (Hrsg.), Strafgesetzbuch/Jugendstrafgesetz, Basler Kommentar, 4. A., Basel 2019 (zit. BSK [StGB](#)-Verfasser).

7 Vgl. auch etwa den Blog der Anwaltskanzlei Vischer: «Das Bundesgericht will hingegen Fluglotsen offenbar keinerlei menschliches Fehlverhalten zugestehen. Das mit der Kriminalisierung derartigen Verhaltens gesendete Signal fördert gerade nicht die Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr»; Internet: <http://blog.vischer.com/de/fluglotsenurteil> (Abruf 24.4.2020).



hingegen nahm an, dass eine konkrete Gefährdung nicht bestanden habe, da ein Flugzeug seinen Start rechtzeitig habe abbrechen können und von den sog. Wirbelschleppen des kreuzenden Flugzeuges keine erhebliche Gefahr ausgegangen sei.⁸ Eine analoge Argumentation wäre meines Erachtens auch im ersten Fall möglich gewesen, da angesichts der sich annähernden Flugzeuge das Konfliktwarnsystem am Boden ein Alarmsignal ausgesendet hatte und die beiden Besatzungen dem Ausweichbefehl unverzüglich Folge geleistet hatten.

Im Fall der fast gleichzeitigen Startfreigabe musste sich das Gericht mit der Frage, ob beim Flugverkehrsleiter eine Fahrlässigkeit im strafrechtlichen Sinne vorlag, gar nicht befassen. Im Fall der von der falschen Besatzung quitierten Anweisung argumentierte das Bundesgericht, dass der Fluglotse die einschlägigen Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtsbehörde ICAO⁹ und der einschlägigen EU-Verordnung¹⁰ nicht eingehalten habe. Er hätte sich versichern müssen, dass die Quittierung seiner Anweisung, auf eine andere Flughöhe zu steigen, tatsächlich von der Besatzung stamme, für welche diese Anweisung bzw. Freigabe bestimmt war.¹¹ Auf die Einrede des Fluglotsen, dass die Funkverbindung schlecht gewesen sei, so dass er das Missverständnis nicht habe erkennen können, und damit auf die Frage, ob der Flugverkehrsleiter tatsächlich fahrlässig gehandelt habe, trat das Gericht nicht weiter ein¹² und wies die Beschwerde ab. Auch wenn der Entscheid im Einklang mit der herrschenden Doktrin erfolgt ist, scheint doch fraglich, ob er der konkreten Situation des Lotsen im Tower tatsächlich gerecht wird.

II. Spannungsfeld von Strafrecht und Just Culture

In der Aviatik und der Medizin, in welchen Bereichen schon kleine Unachtsamkeiten fatale Folgen haben können, sind bekanntlich spezifische Sicherheitssysteme zur Vermeidung von Fehlern eingeführt worden und es wird eine Kultur der Redlichkeit, die sog. Just Culture, angestrebt. Das bedeutet, dass Personen, die in diesen Bereichen tätig sind, ermutigt werden, sicherheitsrelevante Informationen an ihre Vorgesetzten oder die Aufsichtsbehörde weiterzugeben, selbst dann, wenn sie selbst Fehler begangen haben. In einer Just Culture sollen sie darauf vertrauen können, dass der Empfänger der Meldung nicht danach trachtet, sie zu bestrafen. Die Möglichkeit, Fehlerquellen in der Aviatik zu erkennen und entsprechende Korrekturmassnahmen zu ergreifen, wird als wichtiger er-

AJP 2020 S. 761, 763

achtet, als das Bedürfnis, eine Regelwidrigkeit strafrechtlich zu verfolgen.¹³

Eine solche Konzeption steht im Widerspruch zu wichtigen Maximen des Straf- und Strafprozessrechts, zum Legalitätsprinzip und zur Officialmaxime. Strafverfolgungsorgane müssen ein Delikt, auch ein fahrlässig begangenes, von Amtes wegen verfolgen, wenn dieses nicht ausdrücklich als Antragsdelikt qualifiziert ist. So sollen Rechtsgleichheit gewährleistet und Willkür verhindert werden. Und anders als bei der Just Culture ist aufgrund des Non-tenetur-Grundsatzes der Beschuldigte im Strafprozess nicht gehalten, seine Straftat offenzulegen.

In der Luftfahrt ist das Konzept der Just Culture bis zu einem gewissen Grad in der Gesetzgebung niedergelegt und so das Strafrecht ein Stück weit zurückgedrängt worden. Im einschlägigen [Art. 20 LFG](#) wird festgehalten, dass der Bundesrat ein Meldesystem für besondere Ereignisse in der Luftfahrt einrichtet und er sich dabei am Recht der Europäischen Union orientiert; zudem könne er vorsehen, dass gegenüber jenen Personen, die eine Meldung erstattet haben, auf die Einleitung eines Strafverfahrens verzichtet werde. Bei der Konkretisierung dieser Norm ist in der Luftfahrtverordnung ([LFV](#)) ein dynamischer Verweis auf die einschlägigen Erlasse der EU aufgenommen worden.¹⁴ Diese sehen vor, dass die Mitgliedstaaten ein

⁸ BGer, [6B_332/2019](#), 29.10.2019, E. 2.2.3.

⁹ Ziff. 5.2.1.9.2 Anhang 10 (Volume II) des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt (in Kraft getreten für die Schweiz am 4. April 1947; SR 0.748.0).

¹⁰ Art. 2 Ziff. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (EU-Verordnung), ABl. L 295/35 vom 12. November 2010.

¹¹ BGer, [6B_1220/2018](#), 27.6.2019, E. 3.5.

¹² BGer, [6B_1220/2018](#), 27.6.2019, E. 3.6.

¹³ Vgl. etwa Peter Müller, Soll Sicherheitsdenken vor Strafe schützen?, Erfahrungen mit der Just Culture in der Aviatik, Referat an der CIRNET Tagung 2018, Internet: <https://www.patientensicherheit.ch/events/kurse-und-tagungen/cirnet-tagung-2018/> (Abruf 24.4.2020); ders., Straffloses Meldewesen in der Luftfahrt: Soll Sicherheitsdenken vor Strafe schützen, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 2013, 1 ff.

¹⁴ [Art. 77 LFV](#).



System zur Meldung von für die Sicherheit gravierenden Ereignissen – zum Beispiel betreffend Kollisionen und Beinahezusammenstösse von Flugzeugen – einrichten sollen. Wer der zuständigen Behörde von sich aus einen Zwischenfall anzeigt, den er selbst verursacht hat, soll nicht strafrechtlich verfolgt werden, auch wenn ein Straftatbestand erfüllt ist. Von der Straflosigkeit sind aber Fälle ausgenommen, in denen der Meldende das Ereignis vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat. Zudem betrifft diese Ausnahmeregelung nur sog. Ereignisse, das heisst Fehlverhalten, welche die Flugsicherheit zwar beeinträchtigen können, im konkreten Fall aber keine Personen- oder wesentlichen Sachschäden zur Folge hatten. Eigentliche Unfälle oder sog. schwere Vorfälle sind vom Konzept des straflosen Meldewesens nicht erfasst.¹⁵

In der Medizin gibt es das Meldesystem CIRS (Critical Incident Reporting System). Dieses ist ein in vielen Spitälern verwendetes Meldesystem zur Erfassung von kritischen (Beinahe-)Ereignissen. Die Meldungen aus den Spitälern werden in einem Netzwerk, dem CIRNET, aufbereitet. Anders als in der Luftfahrt hat dieses System aber in der schweizerischen Gesetzgebung keinen Niederschlag gefunden. Es gibt zwar in den kantonalen Gesundheitsgesetzen vielerlei Meldepflichten¹⁶, aber es fehlt eine rechtliche Regelung, die – zumindest für bestimmte Fälle – Straflosigkeit vorsieht, wenn derjenige, der einen Fehler begangen hat, diesen von sich aus meldet.¹⁷ Das hat unter anderem zur Folge, dass Strafverfolgungsbehörden einen Anspruch auf die Herausgabe von Informationen aus dem CIRS geltend machen können, da die entsprechenden Informationen nicht dem Berufsgeheimnis unterstehen.¹⁸

Es besteht somit sowohl in der Luftfahrt wie in der Medizin ein Spannungsverhältnis zwischen den Vorgaben des Straf- und Strafprozessrechts und den Grundsätzen der Just Culture – allerdings in unterschiedlichem Ausmass. In der Luftfahrt ist in Luftfahrtgesetz und -verordnung zwar Straflosigkeit vorgesehen für Straftaten, die

AJP 2020 S. 761, 764

der Betreffende gemeldet hat und für die ihm nur leichte Fahrlässigkeit vorgeworfen werden kann. Strafbefreiung wird aber nur gewährt, sofern die Tat nicht zu einem schweren Zwischenfall geführt hat; nicht erfasst von der Straflosigkeit sind hingegen Konstellationen wie die eingangs beschriebenen, bei denen wegen einer geringfügigen Unachtsamkeit eine erhebliche Gefahr geschaffen worden oder grosser Schaden entstanden ist. Im Bereich der Medizin wiederum fehlt es vollständig an einer Regelung, die es ermöglicht, bei geringfügiger Unvorsichtigkeit von einer Strafe abzusehen. Das CIRS bewegt sich gleichsam in einer strafrechtlichen Grauzone.

III. Handlungsoptionen für den Gesetzgeber

A. Parlamentarische Initiative Gregor Rutz

Es gibt im Parlament Bestrebungen, diese unbefriedigende Situation wenigstens zum Teil zu bereinigen. So verlangt Nationalrat Gregor Rutz mit der parlamentarischen Initiative «Verbesserung der öffentlichen Sicherheit durch Verankerung der Redlichkeitskultur» eine Verankerung der Just Culture im schweizerischen

¹⁵ Art. 4, 5, 16 Abs. 6, 7 und 10 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, ABl. L 122/18 vom 24. April 2014, in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen; Art. 73 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates, ABl. L 212/1 vom 22. August 2012, in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Ziffer 3 des Anhangs zum Luftverkehrsabkommen.

¹⁶ Bettina Groth, Die Anzeigepflicht des Arztes aus juristischer Sicht, Internet: <https://skg-ssdp.ch/wp-content/uploads/2019/05/Groth.pdf> (Abruf 24.4.2020); Rudolf Hauri, Die Anzeigepflicht des Arztes – Medizinische Sicht, Internet: <https://skg-ssdp.ch/wp-content/uploads/2019/05/Hauri.pdf> (Abruf 24.4.2020).

¹⁷ Thomas Hunkeler, Das Fehlermeldesystem CIRS in der Medizin aus (straf-)rechtlicher Sicht, Internet: <https://skg-ssdp.ch/wp-content/uploads/2019/05/Hunkeler.pdf> (Abruf 24.4.2020).

¹⁸ Vgl. BGer, [1B_289/2016](#), 8.12.2016, sowie das Rechtsgutachten von Olivier Guillod/Rachel Christinat, Analyse des Bundesgerichtsentscheids (BGer [1B_289/2016](#)) vom [8. Dezember 2016](#), Internet: https://www.patientensicherheit.ch/fileadmin/user_upload/Gutachten_Management_Summary_dt.pdf (Abruf 24.4.2020).



Strafrecht.¹⁹ Unter anderem schlägt er vor, dass [Art. 237 StGB](#) «Störung des öffentlichen Verkehrs» mit einem Absatz 3 wie folgt zu ergänzen sei:

Erlangt der Staat lediglich aufgrund einer Meldung im Rahmen eines vom Gesetzgeber verankerten Meldeverfahrens zur Verbesserung der Sicherheit Kenntnis von einem Ereignis, sieht das Gericht von einer Bestrafung ab, wenn beim Ereignis keine Menschen verletzt oder getötet werden oder kein erheblicher Sachschaden entsteht und der Täter weder grobfahrlässig noch absichtlich handelt.

Zudem wird in der Initiative folgende Ergänzung im [LFG](#) vorgeschlagen:

Erlangt die Behörde lediglich aufgrund einer Meldung im Rahmen der einschlägigen Meldeverfahren zur Verbesserung der Sicherheit Kenntnis von einem Ereignis, sieht sie von einer Verfolgung der Übertretung ab, wenn der Täter weder grobfahrlässig noch absichtlich handelt.

Die Initiative sieht des Weiteren Änderungen in der [LFV](#) sowie in der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen ([VSZV](#)) vor. Die entsprechenden Bestimmungen regeln das Meldeverfahren bei Zwischenfällen in der Luftfahrt näher und insbesondere das gegenseitige Verhältnis von Strafverfolgung durch die Strafbehörden auf der einen und Sicherheitsuntersuchung durch eine aviatische Fachstelle auf der andern Seite.

Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Regelung deckt aber das hier vertretene Anliegen, bei geringer, gleichsam sozialüblicher Unachtsamkeit von einer Bestrafung absehen zu können, nur zu einem Teil ab. Zwar sieht die Initiative Straffreiheit bei leichter Fahrlässigkeit vor, sofern die Tat keine schwerwiegenden Folgen hatte. Aber der Vorschlag bezieht sich nur auf das Verkehrswesen und spezifisch auf die Luftfahrt; geringfügige Fehler in andern Bereichen, insbesondere im Gesundheitswesen, sind nicht erfasst. Zwar unterliegen Medizinalpersonen einer Reihe von Meldepflichten, die zumeist in kantonalen Gesetzen geregelt sind; um ein etabliertes Meldesystem im Sinne einer Just Culture handelt es sich dabei aber nicht. Und selbst im Bereich des Verkehrs gibt es abgesehen von der Luftfahrt meines Wissens keine weiteren definierten Meldeverfahren, wie diese von der Initiative vorausgesetzt werden. Schliesslich ist auch fraglich, ob Strafbefreiung nur gewährt werden soll, wenn die zuständige Behörde allein aufgrund einer Meldung der fehlbaren Person von der Straftat Kenntnis erhalten hat. Es wird in der Praxis gerade bei grösseren Schadenereignissen vorkommen, dass die Behörde fast gleichzeitig oder sogar schon vorher auf andern Kanälen informiert wird.

B. Die Lösung des Vorentwurfs zum Allgemeinen Teil des [StGB](#)

Der Strafrechtsgesetzgeber hätte es bei der Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches an sich in der Hand gehabt, für dieses Dilemma eine umfassende Lösung vorzusehen. Ein entsprechender Vorschlag lag auf dem Tisch: Die Expertenkommission zur Revision des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches hatte die Fälle, in denen es an einem Strafbedürfnis fehlt, in sehr allgemeiner Form umschrieben:

Art. 54 Fehlendes Strafbedürfnis

Die zuständige Behörde sieht von einer Strafverfolgung, einer Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Unrecht oder die Schuld des Täters geringfügig ist.

Dazu führte die Kommission aus:

Voraussetzung der Strafbefreiung ist, dass eine Strafbedürftigkeit offensichtlich fehlt. [...] Eine Strafbefreiung ist möglich,

AJP 2020 S. 761, 765

wenn das Unrecht der Tat oder die Schuld des Täters gering sind. Denn bei erheblichem Unrecht kann die Schuld dennoch gering sein (z. B. fahrlässige Tötung bei sehr leichter Sorgfaltswidrigkeit) und umgekehrt (z. B. geringe Sachbeschädigung aus boshaften Motiven). Das Unrecht ist nur geringfügig, wenn der Handlungs- wie der Erfolgswert dies sind (was z. B. nicht der Fall ist bei einem versuchten erheblichen Delikt, das keine oder nur geringfügige Tatfolgen auslöst).²⁰

¹⁹ Internet: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20190478> (Abruf 24.4.2020).

²⁰ Bericht zur Revision des Allgemeinen Teils und des Dritten Buches des Strafgesetzbuches und zu einem Bundesgesetz über die Jugendstrafrechtspflege, Erstellt auf der Grundlage der Schlussberichte der Expertenkommission, 76; Internet: <https://www.bj.admin.ch/dam/data/bj/sicherheit/gesetzgebung/archiv/stgb-at/vn-ber-d.pdf> (Abruf 24.4.2020).



Diese Formulierung würde es erlauben, auch bei geringfügigen Unachtsamkeiten, das heisst bei einer besonders leichten unbewussten Fahrlässigkeit, von einer Strafe abzusehen, dies selbst dann, wenn die Unachtsamkeit «erhebliches Unrecht», mithin sogar Schaden an Leib und Leben, verursacht hat. Es ist dies eine strafrechtsdogmatisch überzeugende Argumentation, die den Vorteil hätte, dass die Strafverfolgungsbehörden in bestimmten Situationen in einer der Lebenswirklichkeit und der Schuld des Täters angemessener Weise reagieren, das heisst von einer Strafverfolgung oder Bestrafung Abstand nehmen könnten.

Allerdings wird es vielfach als stossend empfunden, wenn für das Zufügen von bedeutendem Unrecht, namentlich bei Zwischenfällen mit schweren Personen- oder Sachschäden, niemand zur Rechenschaft gezogen wird. Entsprechend erwuchs dem Vorschlag der Expertenkommission in der Vernehmlassung starke Opposition. Vielen Vernehmlassungsteilnehmenden erschien es kaum verständlich, einen Täter, dessen Schuld zwar geringfügig war, dessen Tat jedoch schwere Folgen hatte, von jeglicher Strafe zu befreien, ohne die Interessen des Opfers zu berücksichtigen.²¹ Daher schlug der Bundesrat vor, die Strafbefreiung von der kumulativen Bedingung abhängig zu machen, dass für eine Strafbefreiung sowohl die Schuld als auch die Tatfolgen gering sein müssen, und auch in der parlamentarischen Beratung kam man nicht auf den Vorschlag der Expertenkommission zurück.²²

C. Generelle oder bereichsspezifische Regulierungen

Wollte man die Idee der Just Culture in einer allgemeinen Form im Strafrecht verankern, wäre es die einfachste und radikalste Lösung, den Vorschlag der Expertenkommission wieder aufzunehmen. Bei einer geringfügigen Unaufmerksamkeit könnte von einer Strafverfolgung oder auch Bestrafung abgesehen werden, unabhängig davon, welcher Straftatbestand erfüllt ist und in welchem Lebensbereich – in der Medizin, im Verkehr, auf dem Bau usw. – sich der Vorfall ereignet hat.

Dieser Vorschlag könnte, wie von Kunz vorgeschlagen, allenfalls auch etwas abgeschwächt werden, indem der generelle Strafbefreiungsgrund nicht zur Anwendung gelangen würde, wenn es sich um eine Straftat mit Todesfolgen handeln würde.²³ Unter dem Gesichtspunkt der Schuld ist dieser Vorschlag zwar nicht konsequent, aber er könnte allenfalls grössere politische Akzeptanz finden.

Denkbar wären schliesslich bereichsspezifische Regelungen. Wie gezeigt, gibt es für die Luftfahrt eine vergleichsweise detaillierte, aber gleichwohl nur teilweise rechtliche Verankerung der Just Culture. Strafbefreiung ist jedoch nur vorgesehen, wenn die Unachtsamkeit eines Akteurs in der Luftfahrt keine schweren Folgen hat. Zudem scheint nicht eindeutig geklärt, wie weit das Recht der aviatischen Just Culture für die ordentlichen Strafverfolgungsbehörden verbindlich ist. Die parlamentarische Initiative Rutz würde wenigstens bezüglich dieses letzteren Punktes Klarheit schaffen.

Obwohl beklagt wird, dass im Gesundheitswesen anders als in der Luftfahrt eine solide rechtliche Grundlage für die Just Culture fehlt, sind meines Wissens noch keine erfolgversprechenden Anstrengungen unternommen worden, eine solche zu schaffen. Eine derartige Regelung müsste auf Bundesebene erfolgen, auch wenn das Gesundheitswesen grundsätzlich Sache der Kantone ist. Eine entsprechende Normierung liesse sich auf die Strafrechtskompetenz in der Bundesverfassung ([Art. 123 BV](#)) abstützen. Allerdings könnte eine einschlägige Regelung – wiederum im Gegensatz zur Luftfahrt – kaum in ein schon vorhandenes Gesetz, zum Beispiel in das Medizinalberufegesetz²⁴, eingepasst werden. Denn der Sachzusammenhang zur bestehenden Medizinalgesetzgebung des Bundes ist insgesamt ein recht loser, da der Bund das

AJP 2020 S. 761, 766

Gesundheitswesen nur in ausgewählten Bereichen geregelt hat.

²¹ Kritisch zum Argument der Berücksichtigung der Opferinteressen als Grund für eine eingeschränkte Strafbefreiung aber BSK [StGB](#) I-Jenny, Art. 12 N 68, in: Marcel Alexander Niggli/Hans Wiprächtiger (Hrsg.), *Strafrecht I*, Basler Kommentar, 2. A., Basel 2007.

²² Vgl. Botschaft vom 21. September 1998 zur Änderung des Schweizerischen Strafgesetzbuches (Allgemeine Bestimmungen, Einführung und Anwendung des Gesetzes) und des Militärstrafgesetzes sowie zu einem Bundesgesetz über das Jugendstrafrecht, BBl 1999 II 1979 ff.; zudem BSK [StGB](#)-Niggli/Maeder (FN 6), Art. 12 N 87 m.w.H.

²³ Karl-Ludwig Kunz, Zur Neugestaltung der Sanktionen des schweizerischen Erwachsenenstrafrechts, [ZStrR 1999, 234 ff.](#), 243 ff.

²⁴ Bundesgesetz vom 23. Juni 2006 über die universitären Medizinalberufe (Medizinalberufegesetz, [MedBG](#); SR 811.11).



In einem Erlass über die Just Culture im Medizinalwesen wäre insbesondere Folgendes zu regeln: Es müsste eine unabhängige Meldestelle eingerichtet und festgelegt werden, wie und zu welchem Zweck diese Stelle Informationen bearbeitet und allenfalls weiterleitet. Zudem wäre der Informationsaustausch zwischen Medizinal- und Strafverfolgungsbehörden zu regeln. Vor allem aber wäre der Umfang der Strafbefreiung bei geringfügiger Unachtsamkeit festzulegen – ob die Strafbefreiung umfassend sein soll oder bei ganz schweren Tatfolgen doch davon abgesehen werden kann.

IV. Fazit

In modernen technischen Systemen sollen ausgeklügelte Vorkehrungen verhindern, dass technische, organisatorische und menschliche Fehler zu Katastrophen führen. Gleichwohl bleibt ein Restrisiko, dass eine auch nur geringfügige menschliche Unvorsichtigkeit, eine kleine Fehlmanipulation, grossen Schaden anrichtet. Es ist dies ein systemimmanentes Risiko, das die Gesellschaft akzeptiert.

Die Just Culture ist ein Konzept, das in Rechnung stellt, dass Menschen immer auch Fehler machen, meistens ohne bösen Willen und ohne grobe Unvorsichtigkeit. Wer Fehler macht, soll im Interesse der Sicherheit für Mensch und Umwelt diese melden, ohne dafür strafrechtlich belangt zu werden; Just Culture setzt auf Transparenz. Auch das Strafrecht soll Sicherheit gewährleisten, aber es tut dies mit andern Mitteln, es setzt auf General- und Spezialprävention und Sanktionen.

Diese in der Sache sehr unterschiedlichen, ja eigentlich widersprüchlichen Konzepte von Just Culture und Strafrecht sollten rechtlich aufeinander abgestimmt werden – und dies nicht nur in der Luftfahrt, wo dies zu einem Teil bereits der Fall ist. Nur ein rechtliches Regime, das die Konzepte von Strafrecht und Just Culture in ein kohärentes System zusammenfasst, schafft Sicherheit für die Praxis. Wie auch immer die beiden Konzepte zusammengeführt werden, ob mit einer allgemeinen Formulierung im [StGB](#) oder mit bereichsspezifischen Regelungen: Es wäre zu begrüßen, wenn sich der Gesetzgeber dieser Aufgabe nun annehmen würde.