
Datum: 24.03.2020
Gericht: Oberlandesgericht Hamm
Spruchkörper: 4. Strafsenat
Entscheidungsart: Beschluss
Aktenzeichen: 4 (s) Sbd I-4/20
ECLI: ECLI:DE:OLGHAM:2020:0324.4S.SBD.I4.20.00

Schlagworte: Zuständigkeit, Schifffahrtsgericht, Schifffahrtsobergericht, schifffahrtspolizeiliche Vorgänge, gemeinsames Obergericht

Normen: StPO §§ 14, 19; BSchVerfG § 2 Abs. 3; StGB § 114

Leitsätze:

1. Bei einem Zuständigkeitsstreit zweier Amtsgerichte im selben Landgerichtsbezirk ist das über-geordnete Landgericht dann nicht als das gemeinschaftliche obere Gericht i.S.d. § 14 StPO anzusehen, wenn keine sachliche Zuständigkeit (hier: Schifffahrtssachen) des Landgerichts besteht. Stattdessen obliegt die Entscheidung eines sachlichen Kompetenzkonfliktes zwischen einem Amtsgericht, Strafrichterabteilung, und einem Amtsgericht, Schifffahrtsgericht, im selben Landgerichtsbezirk entsprechend §§ 14, 19 StPO dem Oberlandesgericht, welches Schifffahrtsobergericht und Rechtsmittelgericht ist, als gemeinschaftlichem oberem Gericht.

2a. Bei der Bestimmung des zuständigen Gerichts nach § 2 Abs. 3 Satz 1 Buchst. a BSchVerfG kommt es darauf an, ob die Straftat unter Verletzung schifffahrtspolizeilicher Vorschriften begangen wurde und hierauf das Schwergewicht der Tat liegt. Das Schwergewicht der Tat liegt insbesondere dann in der Verletzung solcher Normen, wenn die Beurteilung der Tat der besonderen Sachkunde der Schifffahrtsgerichte bedarf.

2b. Dabei ist grundsätzlich eine weite und großzügige Bewertung der Zuständigkeitsvorschriften zugunsten der Sachkunde des Schifffahrtsgerichts angezeigt. Insoweit neigt der Senat der Auffassung zu, in Zweifelsfällen der Zuständigkeit des

Schiffahrtsgerichts den Vorzug zu geben.

2c. Vor diesem Hintergrund kann es ausreichen, dass es sich um schiffahrtsspezifische Vorgänge handelt und im Vorfeld der vorgeworfenen Tathandlung ein Verstoß gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften in Rede steht, welcher für die Bewertung der Tat relevant ist und die besondere Sachkompetenz und Erfahrung des Schiffahrtsgerichts erfordert.

2d. Insbesondere im Falle eines Vorwurfs wegen tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte, § 114 StGB, kann sich der erforderliche spezifische Zusammenhang zwischen Tatvorwurf und Verstößen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften zudem daraus ergeben, dass schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Bewertung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlung der Vollstreckungsbeamten im Rahmen des § 114 StGB ausschlaggebend sind.

Tenor:

Die Untersuchung und Entscheidung der Sache obliegt dem Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Dortmund.

Gründe:

- | | |
|---|---|
| I. | 1 |
| Die Staatsanwaltschaft Dortmund hat unter dem 12.06.2019 gegen den Beschuldigten Anklage vor dem Amtsgericht – Strafrichter – Hamm wegen tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte (§ 114 Abs. 1 StGB) in Tateinheit mit versuchter Körperverletzung (§§ 223 Abs. 1, 2, 230 StGB) erhoben. | 2 |
| Dem Angeschuldigten wird zur Last gelegt, er habe am 18.12.2018 in I gegen 18.00 Uhr mit dem Großmotorgüterschiff „N“ in einen abgesperrten Bereich des T-I-Kanals einfahren wollen, dabei Weisungen des Bootsführers eines Schiffes des Wasser- und Schiffahrtsamtes (WSA) I ignoriert und mit dem Schiff auffällige Maschinenmanöver getätigt. Die Polizeibeamten S und L seien daraufhin durch ein Boot des WSA I zu dem Schiff des Angeschuldigten gebracht worden. Dieser habe unmittelbar in Richtung der Beamten geschrien. Der Angeschuldigte habe sodann plötzlich einen Aktenordner und ein Bordbuch in Richtung von PK L, der etwa 1,5 m von ihm entfernt gestanden habe, geworfen. Der Beamte habe dem Gegenstand ausweichen können, wobei der Angeschuldigte Schmerzen des Beamten bewusst hingenommen habe. | 3 |
| Nachdem der Verteidiger des Angeschuldigten am 25.09.2019 die Zuständigkeit des Amtsgerichts Hamm gerügt und die Verweisung an das Schiffahrtsgericht beantragt hatte, die Staatsanwaltschaft dem jedoch entgegen getreten war, hat sich das Amtsgericht – Strafrichter – Hamm mit Beschluss vom 19.11.2019 für sachlich unzuständig erklärt und das Verfahren an das Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Dortmund verwiesen. | 4 |
| | 5 |

Zur Begründung führte es aus, die Sache falle als Binnenschiffahrtssache im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) des Gesetzes über das gerichtliche Verfahren in Binnenschiffahrtssachen (BinSchVerfG) gemäß §§ 1, 3 Abs. 3, 5 Abs. 1 i.V.m. 4 Abs. 1 S. 1 BinSchVerfG i.V.m. § 1 Nr. 2 der Verordnung des Ministeriums des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen über die Zuweisung von Binnenschiffahrtssachen (GV. NRW. 1984, S. 205) (NRWBSchiffZVO) in die sachliche Zuständigkeit des Amtsgerichts Dortmund als Schiffahrtsgericht. Insofern sei eine weite und großzügige Bewertung der Zuständigkeitsvorschriften zugunsten der Sachkunde des Schiffahrtsgerichts angezeigt. Entscheidend sei, dass es sich um schiffahrtsspezifische Vorgänge handle, deren Beurteilung eine besondere Sachkunde erfordere. Dies sei vorliegend der Fall, weil das Gericht im Rahmen der Prüfung der Rechtmäßigkeit der Tathandlung und der Strafzumessung Feststellungen zur Rechtmäßigkeit der Diensthandlung zu treffen habe und hierfür relevant sei, ob und inwieweit insofern besondere schiffahrtspolizeiliche Vorschriften bestünden und anzuwenden seien.

Auf den Beschluss des Amtsgerichts – Strafrichter – Hamm hat die Staatsanwaltschaft Dortmund die Akten dem Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Dortmund vorgelegt, das sich mit Beschluss vom 05.12.2019 ebenfalls für sachlich unzuständig erklärt und die Übernahme des Verfahrens abgelehnt hat. 7

Zur Begründung verwies es im Wesentlichen darauf, dass es sich bei dem Verfahren nicht um eine Binnenschiffahrtssache im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG handle. Der Schwerpunkt der dem Angeschuldigten zur Last gelegten Taten liege nicht in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften. Denn zum einen werde eine Straftat zum Nachteil eines Angehörigen der Wasserschutzpolizei in Ausübung ihres Amtes nicht allein durch diesen Umstand zu einer Schiffahrtssache. Zum anderen könne für die Begründung eines solchen Schwerpunktes auch nicht auf die im Rahmen des angeklagten § 114 StGB vorzunehmende Prüfung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlung abgestellt werden, weil die Eingriffsbefugnisse der Wasserschutzpolizei weitgehend mit denen der übrigen Schutzpolizeien in NRW identisch seien. Außerdem sei insoweit ohnehin ein strafrechtlicher Rechtmäßigkeitsbegriff zugrunde zu legen, bei dem eine Auseinandersetzung mit der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften durch den Angeklagten fernliege. 8

Die Staatsanwaltschaft Dortmund hat deshalb die Akten an das Amtsgericht – Strafrichter – Hamm zurückgeleitet mit dem Antrag, dem Verfahren Fortgang zu geben. Das Amtsgericht – Strafrichter – Hamm hat in der Folge die Sache mit Verfügung vom 17.12.2019 dem Landgericht Dortmund zur Entscheidung des Zuständigkeitsstreites entsprechend §§ 14, 19 StPO vorgelegt. 9

Das Landgericht Dortmund hat sich seinerseits mit Beschluss vom 28.01.2020 für sachlich unzuständig erklärt und das Verfahren zur Entscheidung dem Oberlandesgericht Hamm vorgelegt. 10

Das Landgericht begründete die Vorlage damit, dass es selbst nicht zur Entscheidung berufen sei, weil über den Zuständigkeitsstreit gemäß §§ 14, 19 StPO analog das gemeinschaftliche obere Gericht zu befinden habe, welches im vorliegenden Fall das Oberlandesgericht Hamm und nicht das Landgericht Dortmund sei. 11

Die Generalstaatsanwaltschaft in Hamm hat zu der Vorlage unter dem 19.02.2020 Stellung genommen und sich mit der Begründung, der Schwerpunkt der Tat liege nicht in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, für eine Übertragung der Sache an das Amtsgericht – Strafrichter – Hamm ausgesprochen. 12

II.	13
Die Entscheidung des negativen sachlichen Kompetenzkonfliktes zwischen der Strafrichterabteilung des Amtsgerichts Hamm und dem bei dem Amtsgericht Dortmund ansässigen Schifffahrtsgericht obliegt entsprechend §§ 14, 19 StPO dem Oberlandesgericht Hamm als gemeinschaftlichem oberem Gericht.	14
1.	15
Die Bestimmungen der §§ 14, 19 StPO gelten nach ihrem Wortlaut und ihrer Systematik zwar direkt nur für die Klärung von Fragen der örtlichen Zuständigkeit von Gerichten gleicher Ordnung. Allerdings sind diese Bestimmungen auf die vorliegende Frage der sachlichen Zuständigkeit entsprechend anzuwenden, wenn andernfalls mangels einer ausdrücklichen Bestimmung das Verfahren unter Umständen nicht fortgesetzt werden könnte und zum Stillstand käme (BGHSt 18, 381 ff.; NStZ-RR 2019, 92, 93). Eine entsprechende Anwendung der Normen scheidet nur aus, wenn der Zuständigkeitsstreit durch eines der beteiligten Gerichte verbindlich entschieden werden kann oder zu seiner Klärung andere und einfachere Wege zur Verfügung stehen (BGHSt 31, 183, 184 f.; NStZ-RR 2019, 92, 93).	16
2.	17
Nach dieser Maßgabe ist der erkennende Senat zur Entscheidung berufen. Denn die dargelegten Anforderungen für eine entsprechende Anwendung der §§ 14, 19 StPO sind erfüllt und das Oberlandesgericht Hamm ist vorliegend das gemeinschaftliche obere Gericht im Sinne dieser Vorschriften.	18
Für eine Entscheidung der Konkurrenz der allgemeinen sachlichen Zuständigkeit der Amtsgerichte in Strafsachen und der (besonderen) Zuständigkeit der Amtsgerichte als Schifffahrtsgerichte fehlt eine ausdrückliche Regelung (vgl. ebenso BGH NStZ-RR 2019, 92, 93; Schifffahrtsobergericht Karlsruhe, Beschl. v. 12.06.2017 – 4 Ws 1/17 – juris Rn. 7).	19
Das Verfahren ist nach Anklageerhebung im Juni 2019 seit nunmehr 9 Monaten in der Sache nicht mehr gefördert worden, sodass durch den Zuständigkeitsstreit faktisch ein Verfahrensstillstand eingetreten ist.	20
Der Zuständigkeitsstreit kann auch nicht durch eines der beteiligten Gerichte verbindlich entschieden werden und es stehen auch keine anderweitigen einfacheren Rechtsbehelfe für eine zeitnahe Klärung zur Verfügung. Dabei kann dahinstehen, inwieweit vorliegend eine Beschwerde der Staatsanwaltschaft gegen den Beschluss des Landgerichts Dortmund noch zu einer Erledigung des Zuständigkeitsstreits der beiden Amtsgerichte führen könnte. Denn auch insoweit wäre das Oberlandesgericht Hamm das zuständige Beschwerdegericht gemäß § 121 Abs. 1 Nr. 2 GVG (vgl. ebenso OLG Karlsruhe, Beschl. v. 07.04.2003 – 1 AR 35/02 – juris Rn. 6) und es nicht ersichtlich, dass auf diese Weise eine schnellere und einfachere Klärung des Zuständigkeitsstreites erreicht werden könnte.	21
Des Weiteren ist das Oberlandesgericht Hamm auch das im Rahmen der entsprechenden Anwendung der §§ 14, 19 StPO zur Entscheidung berufene Gericht. Insoweit vertritt der Senat ebenso wie schon das Landgericht Dortmund die Auffassung, dass vorliegend im Verhältnis des Amtsgerichts Hamm – Strafrichterabteilung – zu dem Amtsgericht Dortmund – Schifffahrtsgericht – das Oberlandesgericht Hamm als das gemeinschaftliche obere Gericht anzusehen ist.	22

Das gemeinschaftliche obere Gericht ist im Verhältnis mehrerer Amtsgerichte desselben Landgerichtsbezirks zwar grundsätzlich das übergeordnete Landgericht (<i>Ellbogen</i> in MüKo-StPO, 1. Aufl. 2014, § 4 Rn. 16; <i>Schmitt</i> in Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 62. Aufl. 2019, § 4 Rn. 14). Da das Amtsgericht Hamm und das Amtsgericht Dortmund beide im Landgerichtsbezirk Dortmund liegen, ist dies grundsätzlich das Landgericht Dortmund. Vorliegend besteht aber für das Landgericht Dortmund in Schifffahrtssachen gar keine sachliche Zuständigkeit. Vielmehr hat über Berufungen und Beschwerden gegen Entscheidungen des Schifffahrtsgerichts Dortmund gemäß § 2 Abs. 2 NRWBSchiffZVO allein das Oberlandesgericht Hamm als Schifffahrtsobergericht zu entscheiden. Auch hinsichtlich des Amtsgerichts Hamm ist das Oberlandesgericht Hamm Rechtsmittelinstanz gemäß § 121 GVG. Das Oberlandesgericht Hamm ist damit das einzige nächsthöhere Gericht, das in sachlicher Hinsicht für beide Amtsgerichte zuständig ist.	
Die Berücksichtigung auch von sachlichen Zuständigkeitsgesichtspunkten bei der Auswahl des „gemeinschaftlichen oberen Gerichts“ ist dem Gesetz auch nicht fremd (vgl. OLG Karlsruhe, Beschl. v. 07.04.2003 – 1 AR 35/02 – juris Rn. 5). So entscheidet etwa im Zivilprozessrecht das Oberlandesgericht einen Zuständigkeitsstreit zwischen der Zivilprozessabteilung und der Familienabteilung desselben Amtsgerichts und nicht das mit Familiensachen nicht befasste, aber an sich nächsthöhere Landgericht (vgl. OLG Celle JAmt 2002, 272).	24
Schließlich erschiene es wenig sachgerecht, einen mit Schifffahrtssachen nicht befassten Spruchkörper, wie vorliegend das Landgericht, als zur Klärung eines Zuständigkeitsstreits berufen anzusehen (in der Begründung ebenso, aber im Ergebnis offenlassend OLG Karlsruhe, Beschl. v. 07.04.2003 – 1 AR 35/02 – juris Rn. 5).	25
III.	26
Die Untersuchung und Entscheidung der Sache obliegt dem Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – Dortmund, weil es sich um eine Binnenschifffahrtssache gemäß § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG handelt und die Verhandlung und Entscheidung dieser Sache gemäß §§ 1, 3 Abs. 3, 5 Abs. 1 i.V.m. 4 Abs. 1 S. 1 BinSchVerfG i.V.m. § 1 Nr. 2 NRWBSchiffZVO dem Amtsgericht Dortmund zugewiesen ist.	27
1.	28
Gemäß §§ 1, 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG sind die Schifffahrtsgerichte ausschließlich zuständig für Straftaten, die auf oder an Binnengewässern unter Verletzung von schifffahrtspolizeilichen Vorschriften begangen sind und deren Schwerpunkt in der Verletzung dieser Vorschriften liegt, soweit für die Strafsachen nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes die Amtsgerichte (§ 24 GVG) zuständig sind.	29
Binnengewässer in diesem Sinne sind nach allgemeinem Sprachgebrauch alle fließenden oder stehenden Gewässer, die zum Festland gehören und davon umschlossen werden (OLG Celle, Beschl. v. 16.05.2016 – 2 Ss 199/15 – juris Rn. 13).	30
Schifffahrtspolizeiliche Vorschriften in diesem Sinne sind alle dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Binnengewässern dienende Rechtsnormen, wobei es nicht auf die Rechtsnatur der Regelungen ankommt, sondern nur auf ihren Regelungszweck, der in der Abwehr schifffahrtsspezifischer Gefahren bestehen muss (BGH NStZ-RR 1998, 367; NStZ-RR 2019, 92, 93; BayObLG NZV 1991, 440).	31
	32

Der Schwerpunkt der Tat liegt in der Verletzung solcher schiffahrtspolizeilicher Normen, wenn die Beurteilung der Tat der besonderen Sachkunde der Schifffahrtsgerichte bedarf. Dieser Auslegungsmaßstab ergibt sich aus dem Willen des Gesetzgebers sowie dem Sinn und Zweck der Zuständigkeitsregelung des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG. Diese Regelung beruht nämlich auf der gesetzgeberischen Erwägung, dass die Beurteilung von Strafsachen, die unter Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften begangen worden sind, eine besondere Sachkunde erfordert und deshalb Gerichten übertragen werden sollte, die hierfür über eine gesteigerte Kompetenz verfügen (vgl. hierzu Erster Bericht des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform zum Entwurf eines EGStGB, BT-Drucks. 7/1261 S. 46; ebenso Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Beschl. v. 12.06.2017 – 4 Ws 1/17 – juris Rn. 7; OLG Celle, Beschl. v. 16.05.2016 – 2 Ss 199/15 – juris Rn. 11; OLG Nürnberg NStZ-RR 1997, 271; BayObLG NZV 1991, 440).

Insofern besteht der Schwerpunkt der Tat dann in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, wenn die Verletzung solcher Vorschriften gleichsam den Kern des Schuldvorwurfs bildet, sodass überwiegende Gründe dafür sprechen, die Entscheidung dem dafür besonders sachkundigen Schifffahrtsgericht zu übertragen. An einem solchen Schwerpunkt fehlt es hingegen nach der gesetzgeberischen Intention, wenn die Verletzung von schiffahrtspolizeilichen Vorschriften nur zu den Begleitumständen des Tatgeschehens, aber nicht zu den Wesensmerkmalen der Tat gehört (zu alledem vgl. Erster Bericht des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform zum Entwurf eines EGStGB, BT-Drucks. 7/1261 S. 46). 33

Insgesamt ist dabei ein großzügiger Auslegungsmaßstab zugunsten von Schiffahrtssachen angezeigt, um gerade in Strafsachen, von denen der Angeklagte i.d.R. besonders betroffen ist, die besondere Sachkompetenz der Schifffahrtsgerichte in Bezug auf die Verhältnisse der Binnenschiffahrt und den Ablauf des Bordbetriebes sowie ihre Erfahrung aus Havariesachen fruchtbar zu machen und damit eine gerechte Entscheidung in der Sache sicherzustellen (im Ergebnis ebenso Schiffahrtsobergericht Karlsruhe, Beschl. v. 12.06.2017 – 4 Ws 1/17 – juris Rn. 7, Bezug nehmend auf Schifffahrtsgericht Mannheim, Beschl. v. 02.03.2017 – 50 Cs 201 Js 33031/16 BSch – juris Rn. 14; OLG Karlsruhe, Beschl. v. 07.04.2003 – 1 AR 35/02 – juris Rn. 15; v. *Waldstein/Holland* Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl. 2011, § 2 BinSchVerfG Rn. 11). 34

Insoweit neigt der Senat der Auffassung zu, in Zweifelsfällen der Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts den Vorzug zu geben (so etwa v. *Waldstein/Holland* a.a.O. Rn. 13). Denn Schifffahrtsgerichte können auch Fälle mit weniger ausgeprägtem schiffahrtspolizeilichen Schwerpunkt sachgerecht behandeln. Umgekehrt sollte nach Möglichkeit vermieden werden, dass eine Tat vor dem allgemeinen Strafrichter (§ 24 GVG) angeklagt wird, deren schiffahrtspolizeilicher Bezug sich erst im Laufe des Verfahrens herausstellt. 35

2. 36

Gemessen an diesen Maßstäben handelt es sich bei der dem Angeschuldigten zur Last gelegten Tat des tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit versuchter Körperverletzung um eine Binnenschiffahrtssache im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG. 37

Das Tatortgewässer ist ein Binnengewässer im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG. Denn der T-I-Kanal, wo sich das angeklagte Geschehen ereignet hat, ist als Bundeswasserstraße (§ 1 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz [WaStrG] i.V.m. Nr. 5 des Verzeichnisses der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes) ein fließendes Gewässer im Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen, das vollständig vom 38

Festland umgeben ist.

Des Weiteren gründet der gegen den Angeschuldigten vorliegend erhobene Schuldvorwurf des tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte des WSA I in Tateinheit mit versuchter Körperverletzung schwerpunktmäßig in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften. Der dafür erforderliche spezifische Zusammenhang zwischen Tatvorwurf und Verstößen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften liegt hier vor. 39

Insofern ist – wie dargelegt – ein weiter Auslegungsmaßstab zugunsten der Schifffahrtssache geboten. Nicht ausschlaggebend dürfe diesbezüglich zwar sein, dass die Tathandlung auf einem Schiff erfolgte. Es ist aber insbesondere vor dem Hintergrund der gebotenen großzügigen Auslegung der Zuständigkeitsnorm ausreichend, dass es sich vorliegend um schiffahrtsspezifische Vorgänge handelt und im Vorfeld der vorgeworfenen Tat ein Verstoß gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften in Rede steht, welcher die besondere Sachkompetenz und Erfahrung des Schifffahrtsgerichts erfordert (vgl. Schifffahrtssobergericht Karlsruhe, Beschl. v. 12.06.2017 – 4 Ws 1/17 – juris Rn. 7, Bezug nehmend auf Schifffahrtsgericht Mannheim, Beschl. v. 02.03.2017 – 50 Cs 201 Js 33031/16 BSch – juris Rn. 14). 40

Das Tatgeschehen um den hier zugrunde liegenden Tatvorwurf stellt einen schiffahrtsspezifischen Vorgang im vorgenannten Sinne dar. Dem Angeschuldigten wird vorgeworfen, mit dem Großmotorgüterschiff „N“ in einen abgesperrten Bereich des T-I-Kanals eingefahren zu sein, hierbei Weisungen des Bootsführers eines Schiffes des WSA I ignoriert zu haben und mit dem Schiff auffällige Maschinenmanöver getätigt zu haben. Dieses Verhalten des Angeschuldigten soll die Beamten des WSA erst veranlasst haben, sich überhaupt zu dem Boot des Angeschuldigten zu begeben und dort eine Kontrolle durchzuführen, im Zuge derer es dann zu den zur Last gelegten Taten gekommen sein soll. 41

Weiterhin steht im Vorfeld der vorgeworfenen Tathandlung auch ein Verstoß gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften in Rede, dessen Beurteilung die besondere Sachkompetenz und Erfahrung des Schifffahrtsgerichts erfordert. Denn das beschriebene Vortatverhalten des Angeschuldigten kann gegen Vorschriften verstoßen haben, die dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Binnengewässern dienen. Insofern ist insbesondere zu berücksichtigen, dass auch die bereichsspezifischen Ausprägungen des allgemeinen und von der Rechtsprechung im Einzelfall zu konkretisierenden rechtlichen Gebots, nicht eigens kodifizierte schiffahrtsspezifische Sorgfaltsanforderungen zu beachten, schiffahrtspolizeiliche Vorschriften sind (BGH NSTZ-RR 2019, 92, 93). Dabei erfordert besonders die Bewertung der Bedeutung auffälliger Maschinenmanöver unter schiffahrtspolizeilichen Gesichtspunkten auch die besondere Sachkunde des mit den Gegebenheiten der Schifffahrt vertrauten Richters des Schifffahrtsgerichts. Dieser mögliche Verstoß gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften kann schließlich sowohl die rechtliche Bewertung der vorgeworfenen Tathandlungen als auch die Strafzumessung beeinflussen. 42

Darüber hinaus folgt der erforderliche spezifische Zusammenhang zwischen Tatvorwurf und Verstößen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften hier zudem auch aus der notwendigen Bewertung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlungen der Beamten des WSA I. 43

Insofern ist freilich dem Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – Dortmund darin zuzustimmen, dass eine Straftat zum Nachteil von Angehörigen der Wasserschutzpolizei in Ausübung ihres Amtes nicht allein durch diesen Umstand zu einer Schifffahrtssache im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG wird. 44

Der erforderliche spezifische Zusammenhang ergibt sich hier aber gleichwohl daraus, dass besondere schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Bewertung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlung der Beamten des WSA I im Rahmen des § 114 StGB und in der Folge auch für die Bewertung der Tathandlungen des Angeschuldigten relevant sind. Denn wenn sich eine Vollstreckungshandlung im Kontext der §§ 113, 114 StGB als unrechtmäßig erweist, entfällt die Rechtswidrigkeit der tätlichen Angriffshandlung und die Diensthandlung wird ihrerseits zu einem rechtswidrigen Angriff, gegen den sich der Betroffene grundsätzlich mit Notwehr verteidigen kann. Insoweit kann die Bewertung der Diensthandlung sowohl auf die Beurteilung des angeklagten tätlichen Angriffs auf Vollstreckungsbeamte als auch auf die Beurteilung der angeklagten versuchten Körperverletzung durchschlagen.

46
Dabei folgt die Relevanz schiffahrtspolizeilicher Vorschriften für die Bewertung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlungen der Beamten des WSA I im Rahmen des § 114 StGB aus folgenden Überlegungen: Die Rechtmäßigkeit der Diensthandlung eines Beamten im Rahmen der §§ 113, 114 StGB bemisst sich zwar – wie die Staatsanwaltschaft Dortmund und das Amtsgericht – Schiffahrtsgericht – Dortmund zutreffend ausgeführt haben – nicht nach der materiellen Richtigkeit der Handlung, sondern nach einem strafrechtlichen Rechtmäßigkeitsbegriff. Auch bei Zugrundelegung des strafrechtlichen Rechtmäßigkeitsbegriffs kommt es vorliegend für die Bewertung der Rechtmäßigkeit der Diensthandlung auf spezifische binnenschiffahrtsrechtliche Vorschriften und in der Folge auf die Sachkunde des Schiffahrtsgerichts an. Denn auch der strafrechtliche Rechtmäßigkeitsbegriff verlangt immerhin, dass die Vollstreckungshandlung auf einer gesetzlichen Eingriffsgrundlage beruht, der Vollstreckende sachlich und örtlich zuständig ist, die wesentlichen Förmlichkeiten eingehalten werden und ein etwaig eingeräumtes Ermessen sorgsam ausgeübt wird (zu allem vgl. nur *Fischer StGB*, 67. Aufl. 2020, § 113 Rn. 11-20).

47
Diese Anforderungen bestimmen sich bei einem Tätigwerden der Beamten des WSA I vorliegend jedenfalls auch nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, deren Einhaltung vom Schiffahrtsgericht sachkundiger beurteilt werden kann als vom Strafrichter. Denn die nach der Anklage angegriffenen Beamten des WSA I sind nach § 1 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (BinSchAufgG) Teil der Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Als solchen obliegt ihnen unter anderem gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 Var. 1 BinSchAufgG die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren (Schiffahrtspolizei). Eine Generalklausel, die sie zu Gefahrenabwehrmaßnahmen auf Bundeswasserstraßen ermächtigt, ist in § 1 Abs. 2 S. 2 BinSchAufgG normiert. Spezifische Befugnisse zur Kontrolle von Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen, wie der T-I-Kanal gemäß § 1 Abs. 1 WaStrG eine ist, ergeben sich aus § 6 BinSchAufgG. Beide Eingriffsbefugnisse räumen den Beamten Ermessen ein. Dessen ordnungsgemäße Ausübung dürfte auch davon abhängen, ob der Angeschuldigte vor Eingreifen der Beamten etwa durch das Einfahren in einen gesperrten Bereich des T-I-Kanals und auffällige Maschinenmanöver gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften verstoßen hat. Diese pflichtgemäße Ermessensausübung wird auch im Rahmen des strafrechtlichen Rechtmäßigkeitsbegriffs jedenfalls darauf überprüft, ob sich die Beamten verantwortungsbewusst um ein pflichtgemäßes Vorgehen und einen adäquaten Ermessensgebrauch bemüht haben (BVerfG, Beschl. v. 30.04.2007 ? 1 BvR 1090/06 ? juris Rn. 37; OLG Hamm NStZ-RR 2009, 271).

48
Schließlich mögen die Befugnisse der Wasserschutzpolizei im Hinblick auf die für den strafrechtlichen Rechtmäßigkeitsbegriff relevanten Aspekte den Befugnissen der übrigen Schutzpolizeien in NRW zwar ähneln. Sie sind gleichwohl nicht deckungsgleich, sondern den

besonderen Anforderungen der Gefahrenabwehr auf Bundeswasserstraßen bzw. in Binnengewässern angepasst. Vor diesem Hintergrund erfordert die Bewertung ihrer Einhaltung die besondere Sachkunde des insofern kundigen Schifffahrtsgerichts, weshalb im Sinne einer großzügigen Auslegung des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG die besondere Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts anzunehmen ist.

3. 49

Des Weiteren erweist sich auch der Ausnahmetatbestand des § 2 Abs. 3 S. 2 BinSchVerfG, der eine Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts ausschließen könnte, nicht als einschlägig. Nach dieser Regelung gelten Strafsachen nicht als Binnenschifffahrtssachen, wenn die Tat außerhalb eines Seehafens auf oder an Binnenwasserstraßen, auf denen die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) gilt, begangen wird. 50

Der Anwendungsbereich der SeeSchStrO ist hier aber nicht eröffnet. Die SeeSchStrO gilt für Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie sowie für bestimmte Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer (§ 1 Abs. 1 Nr. 1, 2 SeeSchStrO) und darüber hinaus im Bereich einzelner, gesetzlich abschließend benannter Binnenwasserstraßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 bis 21 SeeSchStrO). Zu diesen Wasserflächen zählt der T-I-Kanal, auf dem der Angeschuldigte die angeklagte Tat begangen haben soll, nicht. 51

4. 52

Zudem ist auch die weitere Voraussetzung des § 2 Abs. 3 S. 1 Buchst. a) BinSchVerfG für die Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts in Strafsachen vorliegend erfüllt, dass nämlich der Strafraum des Amtsgerichts nicht überschritten würde. 53

Denn für die hier in Rede stehende Strafbarkeit des Angeschuldigten wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte (§ 114 Abs. 1 StGB) in Tateinheit mit versuchter Körperverletzung (§§ 223 Abs. 1, 2, 230 StGB) wäre nach den allgemeinen Vorschriften des GVG der Strafrichter zuständig, da es sich bei den Straftatbeständen um Vergehen handelt und eine Freiheitsstrafe von mehr als zwei Jahren nicht zu erwarten ist (§ 25 GVG). 54

5. 55

Die Voraussetzungen für die Begründung der sachlichen Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts liegen damit für den angeklagten Lebenssachverhalt insgesamt vor. Dies gilt selbst dann, wenn man annähme, dass die tateinheitlich angeklagte versuchte Körperverletzung anders als der angeklagte tätliche Angriff auf Vollstreckungsbeamte nicht schon als Schifffahrtssache in die Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts fiele. 56

Gemäß § 2 Abs. 3 S. 3 BinSchVerfG ist das Binnenschifffahrtsgericht nämlich auch zuständig, wenn eine weitere Straftat in Zusammenhang mit der zuständigkeitsbegründenden Tat begangen wurde, die nicht in die Zuständigkeit der Schifffahrtsgerichte fiele, soweit das Schwergewicht bei der zuständigkeitsbegründenden Tat liegt. Diese Voraussetzungen wären vorliegend jedenfalls erfüllt. Denn die tateinheitlich angeklagte versuchte Körperverletzung steht im Zusammenhang mit dem angeklagten tätlichen Angriff auf Vollstreckungsbeamte und letzterer macht als das vollendete und mit dem höheren Strafraum bewehrte Delikt das Schwergewicht der Tat aus. 57

6.

Schließlich ist die dem Angeschuldigten zur Last gelegte Tat auch auf einem Binnengewässer begangen worden, für das beim Amtsgericht – Schifffahrtsgericht – Dortmund nach § 3 Abs. 3 S. 1, 4 Abs. 1 S. 1 BinSchVerfG i.V.m. § 1 Nr. 2 NRWBSchiffZVO der ausschließliche Gerichtsstand begründet ist. 59

Der Senat hat deshalb entsprechend §§ 14, 19 StPO das Schifffahrtsgericht Dortmund als dasjenige Gericht bestimmt, welches zur weiteren Untersuchung und Entscheidung der Sache berufen ist. 60