

Notwendigkeit der Strafverschärfung bei Nötigung im Straßenverkehr

- Stand März 2008 -

Problemaufriss: Nötigendes Verhalten im Straßenverkehr ist de lege lata gem. [§§ 240, 315c StGB](#) und nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht ([§§ 1 ff.](#), [49 StVO](#), [§ 24 StVG](#)) sanktioniert. Vor dem Hintergrund der lebensgefährlichen Folgen aggressiven Verkehrsverhaltens von „Verkehrsröwds“ für Dritte, wird die Verschärfung der Strafrechtsnormen immer wieder diskutiert.

Derzeitiger Stand des Gesetzgebungsverfahrens: Mit der 40. StVRÄndV des Bundesverkehrsministers (BR-Drs. [813/05](#)) wurde der Bußgeldkatalog verschärft. Im Zweiter Periodischer Sicherheitsbericht der Bundesregierung (BT-Drs. [16/3930](#) S. 343 f., 349 ff.) wurden weitere nicht-strafrechtliche Maßnahmen zur Verringerung von Unfällen diskutiert.

Materialien: BT-Drs. [14/9358](#) (Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Reform des Sanktionsrechts); BT-Plenarprotokoll [14/245](#) S. 24693C, D, 24695C, 24697B, 24699A, 24700C, 24703D, 24704B, 24705A (Erste Beratung des Gesetzentwurfs 14/9358; Ablehnung der Entschließungsanträge); BT-Drs. [15/2725](#) (Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reform des Sanktionsrechts).

Rechtsprechung: BVerfGE 92, 1 (Sitzblockadenentscheidung); BGH, NJW 1995, 3131 ff.; OLG Köln, NZV 1995, 405; OLG Düsseldorf, NZV 1996, 288; OLG Düsseldorf, NStZ-RR 2000, 369; LG Karlsruhe, NZV 2005, 274 („Autobahn-Raser-Fall“).

Literatur: *Berz*, NZV 1995, 297; *Kropp*, ZRP 2004, 4; *Krumm*, ZRP 2004, 132; *Maatz*, NZV 2006, 337; *Prasser*, ZfS 2005, 220; *Salger*, DRiZ 1988, 210; *Winkler*, NZV 1989, 289.

Problemstellung: Eine Nötigung nach [§ 240 Abs. 1 Alt. 1 StGB](#) ist im Straßenverkehr anzunehmen, wenn der Täter durch sein Fahrverhalten eine körperliche Zwangswirkung von gewisser Dauer auf das Opfer ausübt. Ausreichend ist eine geschaffene Gefahrenlage, die geeignet ist, einen durchschnittlichen Fahrer in Sorge und Furcht zu versetzen und die von ihm als körperlicher Zwang dergestalt empfunden wird, seinen Willen dem des Täters unterzuordnen. Für die Annahme willensbeugender Gewalt ist die Intensität, d.h. Art und Dauer der Einwirkung, maßgeblich. Im fließenden Verkehr kann nötigende Gewalt beim Erzwingen des Überholens zB durch dichtes Auffahren iVm Lichthupensignalen, beim Verhindern des Überholens, beim Ausbremsen, beim Schneiden und innerstädtisch beim forschen Heranfahen an Fußgängerüberwege vorliegen. In der Praxis ist erstens der Nachweis des Vorsatzes schwierig. Die Perspektivendifferenz von Opfer und Täter führt hier zu einer hohen Quote an Verfahrenseinstellungen. Zweitens stellen sich Probleme bei der Prüfung der Verwerflichkeit des nötigenden Fahrverhaltens.

Die letztgenannten Probleme gehen die Befürworter einer Strafverschärfung für nötigendes Verkehrsverhalten nicht an. Motiviert durch die Berichterstattung über tragische Verkehrsunfälle mit nötigendem Hintergrund und durch die gestiegene Anzahl an Nötigungen im Straßenverkehr nach der Verkehrsstatistik steht die Erhöhung der Strafen für die verurteilten Täter im Mittelpunkt der Diskussion. Der Gesetzgeber hat zuletzt mit der Verschärfung des Bußgeldkatalogs mit Wirkung zum 1. Mai 2006 reagiert. Im Folgenden werden Argumente gegen eine Überkriminalisierung nötigenden Verkehrsverhaltens angeführt, das für und wider einer Strafverschärfung abgewogen sowie Reformvorschläge vorgestellt.

Nötigung im Straßenverkehr ist de lege lata überkriminalisiert:

Pro

- Nötigendes Verhalten im Straßenverkehr wäre als Ordnungswidrigkeit hinreichend sanktioniert. Denn Verkehrsteilnehmer, denen Nötigung im Straßenverkehr vorgeworfen wird, haben regelmäßig gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen. Das begangene Unrecht ist nach seinem Gewicht daher viel näher bei anderen Verkehrsordnungswidrigkeiten anzusiedeln als bei einem strafrechtlichen Unrecht.

- Strafrechtliches Unrecht im Straßenverkehr ist hinreichend in den §§ 315 ff. StGB erfasst und normiert.
- Ein öffentliches Bedürfnis für die Klärung von (verkehrsrechtswidrigem) Fehlverhalten im Straßenverkehr durch ein aufwändiges und kostspieliges Strafverfahren besteht nicht.

Contra

- Das hohe Gefahrenpotential im Straßenverkehr macht ein Vorgehen gegen aggressives Verhalten mit strafrechtlichen Sanktionen notwendig, denn gefährdet sind vor allem Leib und Leben unbeteiligter Dritter.
- Eine Vielzahl leichter Straßenverkehrsstraftatbestände wurden bereits im Rahmen der Großen Strafrechtsgesetzesreform (1969/1975) zu Ordnungswidrigkeiten herabgestuft. Auch die Rechtsprechung hat sich bemüht zu einer Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts beizutragen.
- *Im Übrigen können hier die Argumente Pro Strafverschärfung (siehe im Folgenden) übernommen werden.*

Erforderlichkeit einer Strafverschärfung de lege ferenda:

Pro

- Im Straßenverkehr ist ein steigendes Aggressionspotential zu erkennen, das zT auf die zunehmende Verkehrsdichte zurückgeführt wird. Rasen und Drängeln gehört zu den alltäglich zu beobachtenden Verhaltensweisen im deutschen Straßenverkehr.
- Die zunehmende Zahl an schweren oder tödlichen Folgen, die durch nötiges Verhalten im Straßenverkehr verursacht wurden, macht die Verschärfung strafrechtlicher Mittel unverzichtbar. Die steigenden Zahlen zeigen, dass die geltenden Strafdrohungen die Täter nicht genügend abschrecken.
- Das Unrechtsbewusstsein in Bezug auf Straßenverkehrsverstöße muss gestärkt werden. Eine höhere Strafanndrohung wirkt abschreckender als die bloße Ahndung mit ordnungsrechtlichen Geldbußen nach geltendem Recht.
- Wiederholte nötige Verkehrsverstöße sind mit dem Regelstrafrahmen des § 240 StGB nicht hinreichend sanktioniert. Es besteht insofern kein hinreichender Schutz der Allgemeinheit und des Straßenverkehrs durch das StGB.

Contra

- Der Strafrahmen in Bezug auf (wiederholtes) nötiges Verhalten im Straßenverkehr ist hinreichend durch die Strafanndrohung mit Freiheitsentzug bis zu drei Jahren gem. § 240 Abs. 1 StGB, Freiheitsstrafe bis zu zwei bzw. fünf Jahre nach § 315c StGB (bei konkreter Gefährdung durch grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Verhalten) und durch Geldbuße nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht (§§ 1 ff., 49 StVO, § 24 StVG) festgesetzt. Die Gerichte müssen ermutigt werden, die vorhandenen Sanktionsmöglichkeiten auszuschöpfen.
- Geringe Bedrängungslagen ohne konkrete Gefährdung nach § 315c StGB und ohne weitergehenden Rechtsgutsverletzungen, sind als bloße unangenehme Einwirkung auf das Opfer hinreichend mit der Strafdrohung nach § 240 StGB sanktioniert. Eine Strafverschärfung würde zu einer Überkriminalisierung führen.
- Strafrecht muss zur Bekämpfung gesellschaftlicher Missstände ultima ratio bleiben. Die Senkung der Unfallgefahr kann präventiv auch durch eine Verbesserung der Überholmöglichkeiten sowie durch die Überprüfung und Senkung der angemessenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei intensivierter polizeilicher Geschwindigkeitskontrolle erreicht werden.
- Die Zunahme der Verkehrsunfälle kann auch auf die gesteigerte Verkehrsdichte zurückzuführen sein, mit der der Ausbau des Straßennetzes nicht Schritt gehalten hat. Die Verbesserung der Straßenquantität und -qualität wäre geeignet, ein gewisses Aggressionspotential im Verkehrsalltag gleich gar nicht entstehen zu lassen.
- Die verbreitete Grundeinstellung der Verkehrsteilnehmer, das Recht zu kennen und auch durchzusetzen, hat dazu geführt, dass das gesetzliche Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr in Vergessenheit geraten ist. Eine Strafverschärfung würde diese gesellschaftliche Entwicklung weiter fördern.

- Empirische Daten, die belegen, dass Nötigungsdelikte im Straßenverkehr signifikant zugenommen haben, sind nicht bekannt. Die Verkehrsstatistiken des Verkehrszentralregisters oder des Bundeszentralregisters berücksichtigen die ständig steigende Anzahl der Verkehrsteilnehmer nicht. Die Statistiken beziehen auch nicht die Hintergründe des jeweiligen Einzelfalles ein. Schließlich kann ein Anstieg der Anzeigen von verkehrswidrigem Fahrverhalten auf die Verbreitung von Mobiltelefonen beruhen.
- Präventivmaßnahmen sind regelmäßig effektiver als das repressive Strafrecht. So bewirken allgemeine „erzieherische“ Einflussnahmen z.B. durch verpflichtende Schulungsmaßnahmen eher eine Bewusstseins- und Verhaltensveränderung bei Verkehrsteilnehmern als höhere Strafandrohungen.
- Die Steigerung des Entdeckungs- und Sanktionsrisikos durch Verstärkung polizeilicher Überwachung kann das Unfallrisiko effektiver senken.

Verschärfungsvorschläge:

- Die Einführung eines verkehrsstrafrechtlichen Nötigungstatbestandes als besonders schweren Fall der Nötigung nach § 240 Abs. 4 StGB würde die Strafandrohung auf eine Freiheitsstrafe von 6 Monaten bis zu 5 Jahren erhöhen. Eine Geldstrafe könnte in derart schweren Fällen nicht mehr verhängt werden. In Kombination zu dieser Erweiterung wird eine Ergänzung des § 69 Abs. 2 StGB (Fahrerlaubnisentziehung) vorgeschlagen, um Verstöße gegen den neu einzuführenden besonders schweren Fall der Nötigung zu erfassen.
- Das Fahrverbot hat sich neben der Entziehung der Fahrerlaubnis im Verkehrsstrafrecht als eine wirksame Maßnahme zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der Kraftfahrer erwiesen. § 44 StGB sollte daher zur Hauptstrafe aufgestuft werden, so dass weitere Sanktionen neben dem Fahrverbot nicht mehr verhängt werden müssten. Die Aufstufung entspricht auch der abstrakten Sanktionsschwere des Fahrverbotes, die zwischen der Geld- und der Freiheitsstrafe einzuordnen ist. Denn die Verhängung eines Fahrverbotes wird von dem Täter oft als schwerwiegenderes Übel empfunden als eine Geldstrafe nach § 240 StGB und stellt insofern eine wirkungsvollere Beeinflussung des Täters dar.
- Zur Schließung der Lücke zwischen einem Fahrverbot nach § 44 StGB (Maximaldauer 3 Monate) und einer Fahrerlaubnissperre nach §§ 69, 69a StGB (Mindestsperrfrist von 6 Monaten) ist die Dauer des Fahrverbotes auf 6 Monate zu erhöhen. Die niedrige Höchstgrenze des § 44 StGB wurde in der Praxis insbesondere dann als misslich empfunden, wenn eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen (§ 69 StGB) nicht festgestellt werden kann während die Erteilung eines Fahrverbotes von 3 Monaten als zu kurz erscheint.

Kritik an den Verschärfungsvorschlägen:

- Eine Erweiterung des § 69 Abs. 2 StGB ist nicht notwendig. In schwerwiegenden Fällen der Nötigung wird sich die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen schon aus dem nötigen Verkehrsverhalten selbst ergeben oder ist als Fall des § 315c StGB bereits erfasst. Eine Regelfahrerlaubnisentziehung als Sanktion einer Nötigung im Straßenverkehr wäre unverhältnismäßig.
- Die ausschließliche Verhängung von Fahrverboten (aufgrund der Aufstufung des § 44 StGB zur Hauptstrafe) trifft die Betroffenen möglicherweise unterschiedlich stark.

Verteidigung der Verschärfungsvorschläge:

- Der Umstand, dass ein Fahrverbot nach § 44 StGB die Täter unterschiedlich stark trifft kann im Rahmen der Strafzumessung nach § 46 StGB berücksichtigt werden.

Rechtspolitischer Ausblick: Nachdem der Gesetzgeber als Reaktion auf die Zunahme nötigenden Verhaltens im Straßenverkehr zuletzt 2005 den Bußgeldkatalog verschärft hat, ist mit einer Änderung der Gesetzeslage trotz einzelner Kritik in nächster Zeit nicht zu rechnen.

Bearbeiter: Liebezeit, Bartels, Walch
Überarbeitet & aktualisiert: Katharina Lipp