

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Schwerpunkt	Schirecht
Beiträge	4 Sorgfaltsmaßstab bei der Präparierung von Pisten mit Seilwinden Robert Wallner
	6 Tourengeher auf Schipisten – Behinderungen durch Schier und andere Sportgeräte bei Schihütten Peter Reindl und Johannes Stabentheiner
Rechtsprechung	16 Kein Schmerzensgeld für „verlorene Liebe“
	19 „Trauerschmerzensgeld“ – erste OGH-E zur Schmerzensgeldhöhe
	21 Blockierung einer Schleppliftspur durch Schifahrer
	24 Kollision zwischen Fußgänger und Schifahrer
	27 Pflicht zur Kennzeichnung des Pistenrandes
Ausländische Rechtsprechung	29 Entscheidungen des BGH
	KfV 31 Drängeln auf Autobahnen Claudia Riccabona-Zecha

Jänner 2004

01
MANZ 

Redaktion
Robert Dittrich
Karl-Heinz Danzl
Georg Kathrein
Wilfried Seidl

ISSN 0044-3662



Drängeln auf Autobahnen

Nötigung durch dichtes Auffahren und Lichthupen?

Zur Ahndung der Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren (§ 18 StVO) sind in erster Linie die Verwaltungsbehörden berufen. Dies kann jedoch in bestimmten Fällen auch Gegenstand gerichtlicher Strafverfahren sein. Ob bedrängend knappes Auffahren, um einen langsameren Fahrer zum Verlassen der Überholspur zu bewegen, als Nötigung (§ 105 StGB) zu bestrafen ist, beantworten Lehre und Rsp uneinheitlich.

Von Claudia Riccabona-Zecha

Inhaltsübersicht:

- A. Drängeln kostet Leben!
- B. Diskrepanzen zwischen Lehrmeinungen und Judikatur
 - 1. Lehrmeinungen
 - a) Zur Gewalt
 - b) Zur gefährlichen Drohung
 - 2. Judikatur
- C. Ein kurzer Blick über die Grenze nach Deutschland
- D. Bewusstseinsbildung

A. Drängeln kostet Leben!

Jeder zweite Unfall mit Personenschaden auf Österreichs Autobahnen ist ein Auffahrunfall. Im Jahr 2002 wurden 562 Auffahrunfälle auf fahrende Fahrzeuge mit 1095 Verletzten und 26 Toten gezählt. Ohne Zweifel steht dieser hohe Anteil an Auffahrunfällen in direktem Zusammenhang zur Abstandsmoral der Lenker. Bei zunehmender Geschwindigkeit sind die negativen Folgen des Nichteinhaltens des Sicherheitsabstandes noch größer. Es steigt das Risiko! Eine eminente Gefahr für die Verkehrssicherheit stellen insb Drängler dar; und dabei handelt es nicht um diejenigen, die für eine Sekunde den notwendigen Sicherheitsabstand nicht einhalten, wie dies zB beim Einordnen in einen Fahrstreifen passieren kann. Ein Drängler fährt – womöglich mit hoher Geschwindigkeit und unter Betätigung von Signalmitteln – dicht an einen vor ihm auf der Überholspur fahrenden PKW heran und „verfolgt“ ihn über längere Zeit, um ihn zur Freigabe der Fahrspur zu veranlassen. Mögliche Unfallszenarien sind zB, dass der Vorausfahrende plötzlich abbremsen muss und der Drängler daraufhin auffährt, oder der Vorausfahrende wechselt – in Bedrängnis geraten – die Spur zum falschen Zeitpunkt und gefährdet zusätzlich einen Dritten.

Unbefriedigenderweise bleibt die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes in vielen Fällen sanktionslos, da dessen gesetzliche Präzisierung bisher noch aussteht und die Judikatur von VwGH und OGH dazu vielfältig und sogar widersprüchlich ist.¹⁾ Verursacht jemand durch außergewöhnlich gefährliche Verhältnisse tat-

sächlich oder beinahe einen Unfall, so ist er wegen § 89 StGB („Gefährdung der körperlichen Sicherheit“) allerdings (auch) gerichtlich zu bestrafen. Ob der Fall, bei dem zum knappen Auffahren die Aggressivität des Drängels hinzukommt, als Nötigung gem § 105 StGB eingestuft werden kann, ist in Lehre und Rsp strittig; gerade der Gewaltbegriff wirft dabei schwierige Abgrenzungsfragen auf. Insofern besteht auch im Hinblick auf die Rechtssicherheit ein Handlungsbedarf, klare Linien vorzugeben, mit denen Exekutive und Justiz Unfällen aufgrund von Drängeln entgegenwirken können.

B. Diskrepanzen zwischen Lehrmeinungen und Judikatur

1. Lehrmeinungen

Die Tathandlung der Nötigung besteht im Einsatz von Gewalt oder von gefährlicher Drohung. Insb bei sog Nötigungen im Straßenverkehr ist die Festlegung, wann Gewalt oder gefährliche Drohung vorliegt, nicht einfach:

a) Zur Gewalt

Der Gewaltbegriff des österr Rechts beruht auf der **Körperlichkeitstheorie** und stellt primär auf das **willensbeugende Mittel** ab. Gewalt wird definiert als **Einsatz nicht unerheblicher physischer Kraft zur Überwindung eines wirklichen oder erwarteten Widerstandes**, wobei die Kraft auch mit Einsatz technischer Hilfsmittel entfaltet werden kann.²⁾

Beim Einsatz der Bewegungsenergie eines Kfz liegt nach *Kienapfel* erst dann Gewalt vor, wenn ein Wagen durch Touchieren von der Fahrbahn abgedrängt oder eine Person mit dem Fahrzeug beiseite geschoben oder -gestoßen wird.³⁾ Besonders kritisch beurteilt *Kienapfel* Tendenzen einer Vergeistigung und Entmaterialisierung des Gewaltbegriffs durch die österr Judikatur und in

1) Dazu *Hnatek-Petrak/Vergeiner*, ZVR 2002, 355.

2) Dazu *Kienapfel/Schroll*, BT I⁵ § 105 Rz 11 mwN; *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 17; s auch *Hochmayer/Schmoller*, ÖJZ 2003, 36 mit einem detaillierten Überblick.

3) *Kienapfel/Schroll*, BT I⁵ § 105 Rz 19; so auch *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 40.

ZVR 2004/10

§ 18 StVO;
§ 105 StGB

OLG Wien
20 Bs 62/96,
OGH 15 Os 5/96,
OGH 14 Os 19/90

Sicherheits-
abstand,
Nötigung,
Gewalt

der Deutschlands, bei dem nur auf die willensbeugende Wirkung beim Opfer abgestellt wird und zB eine psychische Zwangswirkung genügt. Auch wenn Hupe und/oder Lichthupe massiv eingesetzt werden, ist für *Kienapfel* das drängelnde Auffahren auf den Vormann keine Gewalt iSd § 105 StGB.⁴⁾

Schwaighofer definiert Gewalt als **erhebliche Einwirkung auf den Körper eines anderen, die den Widerstand des Opfers sehr erschwert oder überwindet**; der Täter müsse selbst oder mithilfe eines Werkzeugs tatsächlich am Opfer „Hand anlegen“.⁵⁾ Die körperliche Einwirkung müsse eine Erheblichkeitsschwelle überschreiten; als Maßstäbe heranzuziehen sind zB Dauer und Intensität des Zwangs. So liege zB mangels hinreichend intensiver körperlicher Einwirkung keine Gewalt vor, wenn eine Person leicht gestoßen oder angerempelt oder ihr ein Bein gestellt wird. Psychische Zwangswirkung stelle keine Gewalt dar, auch wenn die Errichtung eines Hindernisses (zB Sitzstreik auf der Straße) den herankommenden Lenker zum Anhalten oder das Blockieren der Überholspur zum Langsamfahren zwingt.⁶⁾ Auch reine Sachgewalt entspreche nicht dem strafrechtlichen Gewaltbegriff, wohl aber Sachgewalt, die sich mittelbar gegen eine Person und **nicht bloß auf seine Sinnesorgane und sein Nervensystem** richtet. *Schwaighofer* stellt klar, dass Kraftentfaltung nicht nur iS der Entfaltung menschlicher Körperkraft zu verstehen sei. Das Beiseitestoßen eines anderen mit einem Fahrzeug sei daher zweifellos Gewalt, obwohl der Druck auf das Gaspedal nicht mehr Muskelkraft erfordert als irgendeine andere menschliche Bewegung. Gewalt liege jedenfalls vor, egal, ob der Täter das Opfer durch die körperliche Einwirkung in eine rein passive Rolle drängt („vis absoluta“) oder ob es zu einem aktiven Verhalten gezwungen werden soll („vis compulsiva“); Letzteres ist bei den „Nötigungen“ im Straßenverkehr anzunehmen, wenn der ausgeübte Zwang den Willen des Opfers zwar nicht völlig ausschalten kann, aber zumindest stark genug ist, ihn zu beugen und iS des Täters zu beeinflussen.⁷⁾

Nach *Schwaighofer* wendet der Lenker eines Kfz, der den vor ihm fahrenden Autolenker durch Auffahren (und Abgabe von Warnzeichen) bedrängt, die Fahrspur freizugeben, jedenfalls keine Gewalt an.⁸⁾ Es handle sich dabei nämlich um keine körperliche Einwirkung auf das Opfer oder seines Fahrzeuges, sondern um eine Einwirkung auf das Nervensystem und die Sinnesorgane. Gewalt, nämlich mittelbare, liege erst dann vor, wenn der Bedrängende dem Vordermann tatsächlich auffährt oder wenn der Täter mit seinem Auto durch Anfahren gegen die Karosserie des Wagens eines anderen diesen zum Stehenbleiben zwingen will.⁹⁾ Bei all den Fällen von sog Nötigungen im Straßenverkehr, wie zB auch Blockieren der Überholspur, wenden die Lenker keine Gewalt an, weil es an einer aktiven, physischen Einwirkung auf den Körper des Opfers fehle. Es sei kaum anzunehmen, dass die Täter einen Auffahrunfall provozieren wollten.¹⁰⁾ Denn schon zur Wahrung eigener Interessen würde der Täter eine Beschädigung, die auch Folgen für sein Fahrzeug hätte, vermeiden wollen.¹¹⁾ Nur in Extremsituationen, in der auch vor einer Kollision nicht zurückgeschreckt wird, könnte – versuchte – Gewalt oder eine gefährliche Drohung vorliegen.¹²⁾

b) Zur gefährlichen Drohung

Gem § 74 Z 5 StGB wird die gefährliche Drohung definiert als eine Drohung mit einer **Verletzung an Körper, Freiheit, Ehre oder Vermögen**, die geeignet ist, dem Bedrohten mit Rücksicht auf die Verhältnisse und seine persönliche Beschaffenheit oder die Wichtigkeit des angedrohten Übels **begründete Besorgnis** einzuflößen. Die Drohung muss insb den Eindruck erwecken, der Eintritt des (künftigen) Übels sei vom Willen des Drohenden abhängig.¹³⁾

Die überwiegende Lehre in Österreich geht davon aus, dass das dichte Auffahren und Betätigen der (Licht-)Hupe, um den Vorausfahrenden zur Freigabe der Überholspur zu zwingen, keine gefährliche Drohung darstellt. Es mangle an der Besorgniseignung, weil ein besonnener Mensch nicht ernstlich damit rechnen würde, dass der Hintermann tatsächlich auffährt, falls er den Weg nicht freigibt.¹⁴⁾ Noch 1997 meinte *Kienapfel*, dass es genügen müsse, Extremfälle eines bewusst verkehrswidrigen und andere Personen gefährdenden und bedrängenden Verhaltens als gefährliche Drohung zu erfassen, anstelle mit dem Begriff der Gewalt zu operieren, der sonst jeder Kontrolle entgleiten würde.¹⁵⁾ Für manche Fälle schlägt *Kienapfel* vor, das Delikt des § 89 StGB („Gefährdung der körperlichen Sicherheit“) zu aktivieren;¹⁶⁾ so zB für den Fall, dass ein Autofahrer, der einen anderen überholt und ohne Anlass eine Vollbremsung macht, um ihn zum Anhalten zu zwingen. Der Autofahrer begehe keine Nötigung, da er zwar eine Gefahr herbeigeführt, aber kein Übel in Aussicht gestellt habe. Der Eintritt des Übels (Sachschaden, Verletzung) hänge nicht mehr vom Täter, sondern von der Reaktion des Opfers ab.¹⁷⁾

2. Judikatur

Die österr Rsp definiert Gewalt zumeist als **Anwendung physischer Kraft von gewisser Schwere**, die der **Überwindung eines wirklichen oder erwarteten Widerstandes** dient.¹⁸⁾ Als darüber hinaus gehendes Kriterium werden die typischen Fälle einer Gewaltanwendung noch zusätzlich durch eine **Einwirkung auf den Körper des Opfers** gekennzeichnet.¹⁹⁾ Sachgewalt erfüllt nach der Rsp den Gewaltbegriff des § 105 StGB nur, wenn sie sich zumindest mittelbar gegen die Per-

4) *Kienapfel/Schroll*, BT I⁶ § 105 Rz 20.

5) *Bertel/Schwaighofer*, BT I § 105 Rz 2.

6) *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 39ff.

7) *Bertel/Schwaighofer*, BT I § 105 Rz 4; *Kienapfel/Schroll*, BT I⁶ § 105 Rz 14, 15.

8) *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 39; *Bertel/Schwaighofer* BT I § 105 Rz 3.

9) Auch *Seiler* in *Triffterer*, StGB § 105 Rz 29, 32.

10) *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 41.

11) *Seiler* in *Triffterer*, StGB § 105 Rz 32.

12) *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 40.

13) *Bertel/Schwaighofer*, BT I § 105 Rz 9.

14) *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 65; aA jedoch ZVR 1984/287: In dieser zivilrechtlichen Entscheidung führte das OLG Wien aus, dass der Lenker des drängelnden LKW durchaus ein Verhalten an den Tag legte, das dem Tatbestand einer Nötigung entspreche.

15) *Kienapfel*, BT I⁶ (1997) § 105 Rz 20.

16) *Kienapfel/Schroll*, BT I⁶ § 105 Rz 20; s auch *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 41; *Seiler* in *Triffterer*, StGB § 105 Rz 32.

17) *Bertel/Schwaighofer*, BT I § 105 Rz 8.

18) EvBl 1997/15.

19) ZB OGH 11 Os 117/99.

son des Opfers – nicht aber zB auch gegen dessen Vermögen – richtet.²⁰⁾

Beim Einsatz von kinetischer Energie im Straßenverkehr hat die Rsp zunehmend Bereitschaft und Neigung erkennen lassen, auch jede psychische Zwangswirkung auf das Opfer in den Gewaltbegriff einzubeziehen und den Akzent von der gefährlichen Drohung mehr auf die Gewalt zu verlagern. Anhand von drei ausgewählten Entscheidungen zu Sachverhaltskonstellationen im Straßenverkehr soll im Folgenden aufgezeigt werden, wann die Rsp den Gewaltbegriff als erfüllt betrachtet:

→ OLG Wien 20 Bs 62/96:²¹⁾

Es handelt sich um den Fall, bei dem der Täter mit einem Kfz auf einen Fußgänger zufährt, um ihn zur Freigabe des Weges iS der Freigabe eines vorschriftswidrig verstellten Parkplatzes zu nötigen. Der Täter wendet hier nicht seine eigene Körperkraft an, sondern bedient sich des Fahrzeugs als Mittel zur Kraftentfaltung. Ausgehend davon, dass der Täter auch die Kraft eines Werkzeugs in seinen Dienst nehmen kann, sieht der OLG Wien das Erfordernis der Kraftentfaltung erfüllt, wenn der Täter durch Gasgeben und Lösen der Bremse aktiv Bewegungsenergie freisetzt. Doch erst das erneute nahe Zufahren auf den Fußgänger sei Mittel der Gewalt – mit der Einschränkung, dass dabei nicht immer grobe Gewalt vorliege. Abgestellt wird dabei darauf, dass dieses Mittel unmittelbar und von vornherein zur Anwendung kommt und dadurch eine Gefährdung oder Verletzung des Genötigten herbeigeführt wird. Diese Ansicht lässt die Tendenz erkennen, jede psychische Zwangswirkung auf das Opfer in den Gewaltbegriff einzubeziehen.

→ OGH 15 Os 5/96:²²⁾

Hier geht es um die Errichtung und Benutzung einer Straßensperre durch das plötzliche Querstellen eines Kfz in der Absicht, einen anderen Verkehrsteilnehmer zum Anhalten zu zwingen.²³⁾ Der OGH stellt dabei nicht auf die Kraftentfaltung ab, sondern auf die Wirkung des Hindernisses für das Opfer. Unter den Gewaltbegriff fällt nach Ansicht des OGH demnach nicht nur die Benutzung von Bewegungsenergie gegen einen Menschen. Der Gewaltbegriff sei vielmehr auch erfüllt, wenn sich das bezogene Objekt in Bewegung auf ein Hindernis befindet, weil damit im Ergebnis eine kinetische Energie verbunden sei, die eine zerstörerische Wirkung auf das Objekt entfalte. Die Masse eines quer gestellten PKW sei naturgemäß so groß, dass sie Vermögen, Gesundheit und sogar Leben des auffahrenden Verkehrsteilnehmers beeinträchtigt, sofern man ihr nicht weicht. In diesem Sinn stelle die Straßensperre nicht bloß ein passives Verhalten, sondern wirklich ausgeübte Gewalt dar, welche die Bagatelleschwelle erheblich überschritten habe.²⁴⁾ Nach dieser Argumentation reicht bereits die bloße Möglichkeit einer körperlichen Einwirkung aus. Gleichzeitig scheidet der OGH damit das Vorliegen einer gefährlichen Drohung aus, mit der Begründung, dass durch die tatsächlich erfolgte Verletzung der persönlichen Freiheit bereits eine stärkere Rechtsgutbeeinträchtigung als eine bloße Drohung vorliege.

→ OGH 14 Os 19/90:²⁵⁾

Beim Touchieren – sei es auch bloß drohend –, um ein anderes Kfz gezielt von der Fahrbahn abzudrängen, bejahte der OGH das Vorliegen von Gewalt und stellte fest, dass es sich dabei keineswegs um „eine im

Straßenverkehr nicht seltene unfreundliche Fahrweise“ handle, sondern um mittelbare Gewalt gegen die Person. Ein derartiger Einsatz von Bewegungsenergie stelle eine überlegene physische Krafteinwirkung dar, die dazu bestimmt und geeignet war, den Willen des Opfers zu beugen. Es handle sich bereits nicht mehr um eine gefährliche Drohung, sondern um Gewalt, da das Opfer eine Kollision nur durch erzwungene Ausweichmanöver vermeiden konnte. Dies sei vergleichbar mit dem Hieb mit einem waffenähnlichen Gegenstand, dem sich das Opfer gerade noch entziehen kann. Dass der Täter einen Zusammenstoß nicht herbeiführen wollte und offensichtlich auch hoffte, dass Derartiges nicht eintrete, stehe der Annahme einer Nötigung nicht entgegen.

C. Ein kurzer Blick über die Grenze nach Deutschland²⁶⁾

Die in Deutschland vorherrschende **Vergeistigungstheorie** orientiert sich nicht am eingesetzten Mittel, sondern an dessen willensbeugender Wirkung. Gewalt ist der Einsatz irgendwelcher Mittel, die bestimmt und geeignet sind, auf einen anderen körperlichen oder seelischen Zwang auszuüben. Gewalt ist, was nötigend wirkt. Die Unterscheidung von Gewalt und Drohung wird dadurch weitgehend verwischt.²⁷⁾

Die Ausübung physisch spürbaren Zwangs und damit die Anwendung von Gewalt wird beim **erzwungenen Überholen durch dichtes Auffahren** darin gesehen, dass ein durchschnittlicher Fahrer unter solchen Umständen in Sorge und Furcht vor einer Schädigung gerät, nervös und fahrunsicher wird und dadurch veranlasst werden könnte, der Gefahr durch Überwecheln auf die Normalspur auszuweichen. In der Beeinträchtigung des Nervensystems des Opfers, das zu dessen Körper gehöre, liege eine körperliche Zwangswirkung; im Übrigen bestehe zwischen körperlichen und geistig-seelischen Funktionen eine Wechselwirkung.²⁸⁾ Ende der Sechziger Jahre gab der BGH schließlich die bis dahin wenigstens noch formal aufrechterhaltene Argumentationslinie der körperlichen Zwangswirkung auf und stellte von vornherein auch auf psychische Zwangswirkungen von bestimmter Intensität ab.²⁹⁾ Dagegen hat sich eine Restaurationsbewegung herausgebildet, die dem Gewaltbegriff wieder engere Grenzen geben will.

Entscheidend dafür, ob ein rechtswidriges Verhalten geeignet ist, einen durchschnittlichen Fahrer in Furcht und Sorge zu versetzen und ihn zu unfallträchtigen Re-

20) EvBl 1974/200; EvBl 1988/36.

21) Zur Besprechung s Auer, JBl 1997, 357; vgl auch ZVR 1977/31; ZVR 1978/92; OLG Wien 12 Os 5/94; nicht veröffentlicht.

22) EvBl 1997/15.

23) Ähnlich gesehen wurden Fälle von riskantem Hineinschneiden, die ein Bremsmanöver bzw Anhalten des Hintermannes erzwingen; vgl ZVR 1989/20; s auch OLG Innsbruck 8 Bs 209/88, nicht veröffentlicht.

24) Ablehnend *Schwaighofer*, Die Presse 28. 10. 1996, 8; *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 21 f.

25) Nicht veröffentlicht.

26) Zum Gewaltbegriff in Deutschland vgl *Sautner*, Gewalt, 105 ff mit Literatur- und Judikaturhinweisen.

27) Kritisch zur Vergeistigung des Gewaltbegriffs *Kienapfel/Schroll*, BT¹⁸ § 105 Rz 12; *Schwaighofer* in WK² § 105 Rz 22 mwN.

28) BGHSt 19, 263 = NJW 1964, 1426.

29) Vgl das sog „Laepfle-Urteil“ (Sitzstreik auf Gleiskörper einer Straßenbahn), BGHSt 23, 46 = NW 1969, 171 = JZ 1969, 637.

aktionen zu veranlassen, sind folgende Faktoren: die **Intensität** des Verhaltens, insb die **Geschwindigkeit** der Fahrzeuge und die **Dauer** der Einwirkung, aber auch die **Abstandsgröße** oder der etwaige Gebrauch von Lichthupe, Signalhorn, etc sowie die örtlichen Verhältnisse allgemein. In der Rsp ist die Tendenz erkennbar, nur noch Einwirkungen von hoher Intensität als verwerflich zu bewerten. Demgemäß wird bei einem Heranfahren bis auf fünf Meter unter Abgabe von Schall- und Lichtzeichen eine rechtswidrige Gewaltanwendung nur in den Fällen angenommen, in denen die bedrängende Fahrweise über eine Strecke von mehreren 100 Metern oder mehr stattfand.

D. Bewusstseinsbildung

Was spricht nun dafür, beim Drängeln auf der Autobahn Gewalt iSd § 105 StGB anzunehmen, sofern nicht ohnehin eine Kollision und damit eine (mittelbare) körperliche Einwirkung (über den Umweg der Sachgewalt) auf das Opfer stattfindet? Beim Gewaltbegriff iS der Körperlichkeitstheorie geht das Argument, dass der „Drängler“ auf die Psyche des Vorausfahrenden einwirken will, ins Leere. Doch im Unterschied zu den Fällen „Errichtung einer Straßensperre“ und „Zufahren auf einen Fußgänger in der Parklücke“ sind bei der Beurteilung von Drängeln auf Autobahnen die hohen Geschwindigkeiten und das damit verbundene **Gefährdungspotenzial** dementsprechend zu berücksichtigen. Somit ist das vom Drängler geschaffene Risiko einer körperlichen Einwirkung auf den Vorausfahrenden größer.

Durch dichtes Auffahren bei hoher Geschwindigkeit – ein geringster Fahrfehler oder eine Notbremsung des Vorausfahrenden hätte bereits einen Auffahrunfall zur Folge – bewirkt der Drängler eine **akute Gefahr für Leib und Leben** (nicht nur) des Vorausfahrenden. Bei gleich bleibenden Bedingungen wird sich diese

mit hoher Wahrscheinlichkeit realisieren, wie für das Opfer auch ersichtlich ist. Hier liegt bereits Gewalt vor, die **körperliche Einwirkung** ist **vorprogrammiert**.³⁰⁾ Es liegt nicht mehr in der Macht des Täters, sondern ist nur mehr eine Frage der Zeit, des Zufalls und der Reaktion des Vorausfahrenden, ob er zB durch Beschleunigen oder durch Ausweichen einen Auffahrunfall – dh den Einsatz von Gewalt – noch vermeiden kann. Je gefährlicher die Tathandlung ist – und das Risiko muss jedem Führerscheinbesitzer bewusst sein –, desto eher ist auf der inneren Tatseite auch nicht mehr von Fahrlässigkeit zu sprechen, sondern ist Vorsatz anzunehmen.

Im Gegensatz zu einer gefährlichen Drohung, die sich die Entscheidung über eine körperliche Einwirkung für die Zukunft vorbehält, ist **Gewalt eine tatsächliche oder unmittelbare bevorstehende Einwirkung auf den Körper** eines anderen ohne dessen Einverständnis, die seinen Willen ausschaltet oder in eine bestimmte Richtung lenkt.³¹⁾ Hat der Täter – der Drängler – von seiner Seite für das Eintreten der körperlichen Einwirkung bereits alle Tathandlungen gesetzt, so ist zu prüfen, ob es nach allgemeiner Lebenserfahrung in der konkreten Situation zu einer Einwirkung – dh zum Aufprall – kommen müsste. Nur eine Androhung, das Opfer niederzufahren, enthält hingegen ein langsames etappenweises Zufahren oder ein Näherkommen in einer solchen Entfernung, dass ein rechtzeitiges Anhalten noch möglich ist.

Österreich hat sich im Rahmen des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms „bis zum Jahr 2010 dauerhaft 50% weniger Verkehrstote“ zum Ziel gesetzt. Die unmissverständliche Einordnung von Drängeln auf Autobahnen als Gewalt iSd § 105 StGB wäre ein Zeichen der Missbilligung von rücksichtslosem, aggressivem und gefährdendem Fahrverhalten sowie Rowdytum.

30) Sautner, JBl 2001, 373.

31) Sautner, Gewalt, 166; vgl auch Seiler in Trifflerer, StGB § 105 Rz 22.

→ In Kürze

Dieser Artikel zeigt auf, inwieweit der Nötigungstatbestand (§ 105 StGB) durch Nichteinhalten des erforderlichen Sicherheitsabstandes beim Hintereinanderfahren (§ 18 StVO) auf Autobahnen („Drängeln“) erfüllt wird.

→ Literatur-Tipp



Kienapfel/Schroll, Grundriss des österreichischen Strafrechts, BT I⁵, Manz 2003.

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100, Fax: (01) 531 61-455, E-Mail: bestellen@manz.at
Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

→ Zum Thema

Über die Autorin:

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist Mitarbeiterin der Rechtsabteilung des KfV. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Ölzeltgasse 3, A-1031 Wien. Tel. 717 70-292, Fax 717 70-8, E-Mail: claudia.riccabona-zecha@kfv.at, Internet www.kfv.at.

Von derselben Autorin bei MANZ erschienen:

Riccabona, Entwicklungstendenzen im österreichischen Denkmalschutzrecht, ÖJZ 2002, 176; Riccabona, Der ORF am Prüfstand des Stiftungsbegriffs, RfR 2002, 1.

Literatur:

Auer, Nötigung durch Zufahren auf Fußgänger, die eine „Parklücke“ freihalten?, JBl 1997, 357; Bertel/Schwaighofer, Österreichisches Strafrecht, BT I⁷ §§ 75 bis 168b StGB⁷ (2003); Hnatek-Petrak/Vergeiner, Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren, ZVR 2002, 355; Hochmayer/Schmoller, Die Definition der Gewalt im Strafrecht, ÖJZ 2003, 36; Kienapfel, Grundriss des österreichischen Strafrechts, BT I⁴ (1997); Kienapfel/Schroll, Grundriss des österreichischen Strafrechts, BT I⁵ (2003); Sautner, Die Gewalt bei der Nötigung (2002); Sautner, Die Gewalt bei der Nötigung, JBl 2001, 373; Schwaighofer in Höpfel/Ratz (Hrsg), Wiener Kommentar zum Stafgesetzbuch² (2000), 15. Lfg; Seiler in Trifflerer (Hrsg), StGB-Kommentar, 4. Lfg.