



**Dr. Nils Lund, Richter am Amtsgericht als Staatsanwalt**

**Stellungnahme anlässlich der öffentlichen Anhörung im Rechtsausschuss des  
Deutschen Bundestages am 18.01.2023**

**Antrag der Fraktion der CDU/CSU vom 08.11.2022, „Straßenblockierer und  
Museumsrandalierer härter bestrafen – Menschen und Kulturgüter vor radikalem  
Protest schützen“, Drucksache 20/4310**

## **I. Vorbemerkungen**

Die neuen Protestformen einzelner Teile der Klimabewegung haben nicht nur die Politik, sondern auch die Justiz im vergangenen Jahr intensiv beschäftigt. In Hessen läuft die strafrechtliche Aufarbeitung zahlreicher Taten, die aus Protest gegen mangelnden Klimaschutz begangen wurden – sei es im Dannenröder Forst, bei Abseilaktionen auf Bundesautobahnen, durch die Blockade des Frankfurter Stadtverkehrs oder im Kunstmuseum. Allein wegen einer Serie von Blockadeaktionen der „Letzten Generation“ im April 2022 bearbeitet die Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main derzeit 67 Ermittlungs- und Strafverfahren gegen 109 Personen. Die Verfahren haben die Tatbestände der Nötigung, der Sachbeschädigung, des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr sowie der gefährlichen Körperverletzung zum Gegenstand.

Öffentlichkeitswirksame Blockaden des Straßenverkehrs und Beschädigungen von Kulturgütern fordern den Rechtsstaat heraus. Im Interesse des Rechtsgüterschutzes und des Rechtsfriedens gilt es einerseits, Straftaten konsequent zu verfolgen und angemessen zu ahnden. Andererseits zielen grenzüberschreitende Protestformen gerade darauf ab, den Staat zu unverhältnismäßigen oder unangemessenen Reaktionen zu provozieren, um Aufmerksamkeit zu erzeugen und eine Solidarisierung der Bevölkerung herbeizuführen.

Mit dem Antrag vom 08.11.2022 fordert die CDU/CSU-Fraktion den Bundestag dazu auf, als Gesetzgeber auf die neuen Protestformen der Klimabewegung zu reagieren. Der Antrag schlägt im Wesentlichen vor, die Nötigung (§ 240 StGB) um strafscharfende Regelbeispiele zu ergänzen, den Straftatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) als abstraktes bzw. potentiell Gefährdungsdelikt auszugestalten und dessen Strafraumen zu verschärfen, die Strafobergrenze der Behinderung hilfeleistender Personen (§ 323c Abs. 2 StGB) anzuheben, einen besonders schweren Fall der gemeinschädlichen Sachbeschädigung (§ 304 StGB) zu schaffen und die Regelung über die Strafaussetzung zur Bewährung (§ 56 StGB) anzupassen. Zu diesen Vorschlägen nehme ich wie folgt Stellung:

## **II. Ergänzung des § 240 StGB um weitere besonders schwere Fälle**

Dass die Blockadeaktionen der „Letzten Generation“ und anderer Gruppierungen regelmäßig strafbare Nötigungen darstellen, ist in der Praxis bereits weitgehend geklärt.

Ausgehend von der „Zweite-Reihe-Rechtsprechung“ des Bundesgerichtshofs (BGH, NJW 1995, 2643, 2644), die das Bundesverfassungsgericht ausdrücklich gebilligt hat (BVerfG, NJW 2011, 3020, 3021 f.), üben die Teilnehmer der Blockadeaktionen im strafrechtlichen Sinne Gewalt aus, die zu einer erheblichen Einschränkung der Fortbewegungsfreiheit der betroffenen Verkehrsteilnehmer führt.

Die Taten sind in aller Regel auch verwerflich i.S.d. § 240 Abs. 2 StGB. Zwar unterfallen die Blockadeaktionen, solange sie nicht unfriedlich sind, dem Schutzbereich der Versammlungsfreiheit gemäß Art. 8 Abs. 1 GG. Die in der Folge gebotene Gesamtabwägung geht jedoch regelmäßig zu Lasten der Teilnehmer der Blockadeaktionen aus. Entsprechend der Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, NJW 2011, 3020, 3023) gilt es dabei insbesondere zu berücksichtigen, dass die einzelnen Aktionen nicht angekündigt werden, im Vorhinein keine verkehrsleitenden Maßnahmen ergriffen werden können, es für einen längeren Zeitraum zu einem vollständigen Stillstand des betroffenen Kraftfahrzeugverkehrs kommt, die Auflösung der Blockaden, etwa durch die Verwendung von Klebstoff, bewusst erschwert wird und zufällig ausgewählte Dritte in ihrer Fortbewegungsfreiheit absichtlich beeinträchtigt werden.

Die staatsanwaltschaftliche und gerichtliche Praxis wertet die Blockadeaktionen folgerichtig nahezu einhellig als strafbare Nötigungen i.S.d. § 240 StGB (aus der veröffentlichten Rechtsprechung vgl. AG Freiburg, Urteil vom 22.11.2022 – 28 Cs 450

Js 23773/22, BeckRS 2022, 38216; AG Frankfurt am Main, Urteil vom 13.05.2022 – 901 Ds 6120 Js 248353/20, juris). Bei den vereinzelt Judikaten, die eine Verwerflichkeit der Blockaden ablehnen, handelt es sich um „Ausreißer“-Entscheidungen (vgl. etwa AG Berlin-Tiergarten, Beschluss vom 05.10.2022 – 303 Cs 237 Js 2450/22, BeckRS 2022, 31817).

Der Antrag vom 08.11.2022 schlägt vor, den Straftatbestand der Nötigung um weitere besonders schwere Fälle zu ergänzen. Mit Freiheitsstrafe zwischen drei Monaten und fünf Jahren soll zukünftig bestraft werden, wer durch die Blockade einer öffentlichen Straße billigend in Kauf nimmt, Einsatzkräfte bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu behindern. Ebenso sollen Täter bestraft werden, die eine große Zahl von Menschen durch ihre Blockaden nötigen.

Die Aufnahme der vorgeschlagenen Regelbeispiele in § 240 StGB dürfte zu einer maßvollen Erhöhung der für das strafbare Blockieren des öffentlichen Straßenverkehrs ausgeurteilten Strafen führen. Ausgehend von dem derzeitigen Strafrahmen der Nötigung, der keine Mindeststrafandrohung enthält, werden Blockadeaktionen regelmäßig mit Geldstrafen von unter 90 Tagessätzen geahndet. Bei der Strafzumessung scheint im Vordergrund zu stehen, dass die Angeklagten häufig geständig sind, keine oder nur wenige Eintragungen im Bundeszentralregister haben und ihr Verhalten mit dem Fernziel des Klimaschutzes begründen. Aus den genannten Erwägungen wurden in Hessen bislang häufig Geldstrafen zwischen 40 und 60 Tagessätzen ausgeurteilt.

Die Aufnahme der Behinderung von Einsatzfahrzeugen oder der Nötigung einer großen Zahl von Menschen in den Katalog des § 240 Abs. 4 StGB lenkt den Blick auf die nicht unerheblichen Folgen der Taten für die Allgemeinheit.

In der Praxis spielen die Erwägungen, die den vorgeschlagenen Regelbeispielen zugrunde liegen, auch bereits eine Rolle. Beispielsweise vertritt die Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main in Anklageschriften wegen Abseilaktionen auf Bundesautobahnen *de lege lata* die Auffassung, dass ein unbenannter besonders schwerer Fall der Nötigung vorliege, da bei den Taten eine Vielzahl von Personen genötigt wird und die Täter koordiniert und professionell vorgehen. Das Amtsgericht Frankfurt am Main hat sich dieser Auffassung in einem Urteil vom 13.05.2022 angeschlossen und eine Abseilaktion über der A 3 bei Hofheim mit einer Freiheitsstrafe von sieben Monaten geahndet, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurde (Az. 901 Ds – 6120 Js 248353/20 –

abrufbar bei Juris). Demgegenüber hat das Amtsgericht Wiesbaden hinsichtlich der Teilnahme an einer Abseilaktion auf der A 3 bei Idstein einen besonders schweren Fall der Nötigung verneint und eine Verwarnung mit Strafvorbehalt (§ 59 StGB) ausgesprochen (Urteil vom 05.07.2022, 84 Ds – 1123 Js 37458/20 – unveröffentlicht).

Aus der Einführung der vorgeschlagenen Regelbeispiele resultierte eine gewisse Vereinheitlichung der Rechtspraxis. Blockadeaktionen, die eine große Zahl von Menschen beeinträchtigen oder Einsatzfahrzeuge behindern, wären zukünftig regelhaft, d.h. nicht nur in Einzelfällen, als besonders schwere Fälle der Nötigung anzusehen. Eingedenk des gesteigerten Erfolgsunrechts erscheint die gesetzliche Annahme eines besonders schweren Falls begründbar; sie liegt im Rahmen des Ermessens des Gesetzgebers. Gleichzeitig belässt die Ausgestaltung als Regelbeispiel – und nicht als Qualifikation – dem Tatgericht eine hinreichende Flexibilität bei der Anwendung der Vorschrift. Zwar hat das Vorliegen der Voraussetzungen Indizwirkung für die Annahme eines besonders schweren Falls. Besondere strafmildernde Umstände können diese jedoch wieder entkräften und in der Anwendung des Strafrahmens des Grundtatbestands resultieren (BGH, NStZ-RR 2003, 297; MüKoStGB/Schmitz, § 243 StGB, Rn. 6).

Die Verschärfung des Strafrahmens auf Freiheitsstrafe zwischen drei Monaten und fünf Jahren führte dazu, dass die Nötigung im besonders schweren Fall mindestens mit einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu sanktionieren wäre (§ 47 Abs. 2 S. 2 StGB). Sollten mehrere Blockadeaktionen zur Anklage gebracht werden, wie es in der Praxis nicht selten vorkommt, würden aus den Einzelstrafen höhere Gesamtstrafen gebildet. Wiederholungstäter, die sich eine erste rechtskräftige Verurteilung nicht haben als Warnung dienen lassen, hätten ausgehend von der erhöhten Mindeststrafe mit schärferen Sanktionen zu rechnen.

Angemessen erscheint die Differenzierung gegenüber den bestehenden besonders schweren Fällen (Nötigung zum Schwangerschaftsabbruch, Nötigung durch Amtsträger), die einen höheren Unrechtsgehalt aufweisen und für die eine Freiheitsstrafe von mindestens sechs Monaten angedroht wird. Regelungstechnisch wäre es aufgrund der abweichenden Strafandrohung zweckmäßig, die vorgeschlagenen Regelbeispiele in § 240 Abs. 4 StGB aufzunehmen und die bestehenden Regelbeispiele in einen neu einzufügenden Abs. 5 der Vorschrift zu überführen.

Bei der konkreten Formulierung der Regelbeispiele erscheint es aus praktischer Sicht vorzugswürdig, an objektiv feststellbare Umstände anzuknüpfen. Danach müsste es tatsächlich zu einer Behinderung von Einsatzkräften gekommen sein; deren billigende Inkaufnahme wäre für sich genommen nicht ausreichend. Der Begriff der Behinderung wird in § 115 Abs. 3 StGB bereits verwendet und wird dort als nicht ganz unerhebliches Erschweren des Hilfeleistens in jeder Form definiert (Fischer, § 115 StGB, Rn. 10). Die Rechtsprechung hat das Abstellen eines Fahrzeugs in einer Rettungsgasse, durch das die Weiterfahrt eines Rettungswagens zu einem schweren Verkehrsunfall um „mindestens eine Minute“ verzögert wurde, zur Erfüllung des Tatbestandsmerkmals für ausreichend erachtet (OLG Hamm, NStZ 2022, 614, 615). Da der Gewaltbegriff in § 115 Abs. 3 StGB jenem in § 240 StGB entspricht, sind Fälle, in denen Hilfeleistende aufgrund der physischen Zwangswirkung eines Rückstaus an der Weiterfahrt zu einem Unglücksfall gehindert werden, bereits nach der geltenden Rechtslage strafbewehrt. Einen eigenen Anwendungsbereich hätte das vorgeschlagene Regelbeispiel – eine entsprechende Formulierung vorausgesetzt – insbesondere in Fällen, in denen Einsatzfahrzeuge nicht durch den von der Blockade verursachten Rückstau behindert werden, weil sie den Einsatzort von vorneherein über Umwege anfahren, sodass nur eine psychische Einwirkung auf sie vorliegt (vgl. Fischer, § 240 StGB, Rn. 18). Die Abgrenzung zu § 323c Abs. 2 StGB, der ähnliche, aber nicht deckungsgleiche Voraussetzungen aufstellt, wäre im Gesetzgebungsprozess zu beleuchten.

Auch der Begriff der „großen Zahl von Menschen“ wird im StGB bereits verwendet. Die Verwendung in mehreren Regelbeispielen und Qualifikationen (§§ 263 Abs. 3 S. 2 Nr. 2 Alt. 2, 306b Abs. 1 Alt. 2, 315 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 2, 330 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 StGB) belegt, dass der Gesetzgeber von einem erhöhten Erfolgsunwert ausgeht, wenn mehrere Personen von einer Straftat betroffen sind. Wie vieler Personen es bedarf, ist im Einzelnen umstritten. Die Untergrenze dürfte bei 10 bis 20 Personen anzusetzen sein (Schönke/Schröder, vor § 306 StGB, Rn. 13a m.w.Nachw.). Der BGH hat zur besonders schweren Brandstiftung tatbestandsspezifisch entschieden, dass 14 Geschädigte „jedenfalls“ ausreichend seien (BGH, NJW 1999, 299). Bei acht Geschädigten hat der BGH die Verneinung einer großen Zahl von Menschen durch das Tatgericht hingegen nicht beanstandet (BGH, NJW 2011, 1090). Da von den Blockaden stark frequentierter Autobahnen oder innerstädtischer Straßenkreuzungen typischerweise weitaus mehr Menschen betroffen sind, wären die Voraussetzungen des Regelbeispiels in den allermeisten Fällen erfüllt.

### **III. Neugestaltung der gefährlichen Eingriffe in den Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr**

Die Tatbestände der gefährlichen Eingriffe in den Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehr (§§ 315, 315b StGB) sind *de lege lata* dreistufig aufgebaut. Die in den Vorschriften genannten, gefährlichen Handlungen (1) müssen eine abstrakte Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (2) bewirken, in deren Folge eine konkrete Gefahr für Leib, Leben oder fremde Sachen von bedeutendem Wert eintritt (3). Da der BGH an die Feststellung einer konkreten Gefahr hohe Anforderungen stellt, bildet das Merkmal in der Praxis häufig die Trennlinie zwischen Strafflosigkeit und Strafbarkeit eines objektiv wie subjektiv riskant handelnden Täters. Verkehrsbeeinträchtigungen, denen eine hohe latente Gefährlichkeit innewohnt, führen für sich genommen nicht zu einer Strafbarkeit, was in Einzelfällen unbefriedigend erscheinen mag (vgl. die Reformkritik bei LK/König, § 315 StGB, Rn. 66).

Beispielsweise stellt das Abseilen von einer Brücke über eine viel befahrene Autobahn für sich genommen keinen Eingriff in den Straßenverkehr dar, auch wenn eine ganz erhebliche Gefahr dafür geschaffen wird, dass Verkehrsteilnehmer, die von der Aktion abgelenkt werden oder in das aus der Aktion resultierende Stauende auffahren, bei Ausweichmanövern und abrupten Bremsungen verunfallen. Die unangekündigte Blockade der Landebahn eines hoch frequentierten Flughafens, die eine kurzfristige Umleitung einer Vielzahl von Flugzeugen auf andere Flughäfen erforderlich macht, begründet solange keinen Eingriff in den Luftverkehr, wie es – vereinfacht gesagt – nicht zu dem Beinahe-Absturz eines Flugzeugs kommt; eine Strafbarkeit dürfte in solchen Fällen regelmäßig „nur“ wegen Hausfriedensbruchs und Sachbeschädigung am Flughafenzaun gegeben sein.

Vor diesem Hintergrund sollte der Gesetzgeber der in dem Antrag vom 08.11.2022 vorgeschlagenen Änderung des § 315b StGB nähertreten, wonach der Tatbestand zukünftig so ausgestaltet wird, dass Täter bereits dann bestraft werden, wenn ein Eingriff in den Straßenverkehr, insbesondere das Bereiten eines Hindernisses, abstrakt dazu geeignet ist, Leib und Leben eines Menschen zu gefährden. § 315 StGB sollte in diesem Fall ebenfalls angepasst werden, um einen Gleichlauf des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr und der gefährlichen Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr zu gewährleisten. Vorschläge einer rigideren Fassung der Verkehrsdelikte werden in der Literatur seit langem diskutiert (LK/König, § 315 StGB, Rn. 66 unter Hinweis auf den Alternativ-Entwurf eines Strafgesetzbuches), sodass auf Vorarbeiten

zurückgegriffen werden könnte.

In jüngerer Vergangenheit hat der Gesetzgeber besonders gefährliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr auch bereits pönalisiert, nämlich mit der Schaffung eines abstrakten Gefährdungsdelikts gegen illegale Kraftfahrzeugrennen (§ 315d Abs. 1 StGB). Ein ähnlicher Regelungsansatz wäre auch für die §§ 315, 315b StGB denkbar. Danach würden gefährliche Handlungen, die eine abstrakte Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bewirken, in die Grundtatbestände der §§ 315, 315b StGB aufgenommen. Für den Fall eines tatsächlich eingetretenen (Gefährdungs-)Erfolgs kämen Qualifikationen zur Anwendung, die eine höhere Strafandrohung vorsähen. Bei der Formulierung der neuen Grundtatbestände wäre freilich darauf zu achten, dass die abstrakt gefährlichen Handlungen hinreichend präzisiert werden, um die Einbeziehung nicht zu kriminalisierender Verhaltensweisen zu vermeiden (vgl. LK/König, § 315 StGB, Rn. 66). Ob die derzeit in § 315 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 StGB und § 315 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 StGB aufgeführten Handlungen unverändert übernommen werden könnten, bedürfte einer kritischen Prüfung.

#### **IV. Strafverschärfungen bei § 304 StGB und § 323c Abs. 2 StGB**

Gegen die Einführung eines strafverschärfenden Regelbeispiels bei § 304 StGB bestehen Bedenken. Bereits nach dem geltenden Recht wird die gemeinschädliche Sachbeschädigung gem. § 304 StGB schwerer bestraft als die einfache Sachbeschädigung gem. § 303 StGB. Da § 304 Abs. 1 StGB ohnehin nur Gegenstände der Kunst erfasst, die in öffentlichen Sammlungen aufbewahrt werden oder öffentlich aufgestellt sind, mutet die vorgeschlagene Anknüpfung an den „bedeutenden finanziellen oder kunsthistorischen Wert“ im Kontext des Grundtatbestandes tautologisch an; ausstellungswürdigen Gegenständen kommt fast zwangsläufig ein bedeutender finanzieller oder kunsthistorischer Wert zu. Das Merkmal dürfte die Praxis zudem vor erhebliche Probleme stellen, da der Marktpreis und die historische Bedeutung eines Kunstwerkes für Staatsanwaltschaften und Gerichte mitunter schwer zu ermitteln sind.

Für die Verschärfung des Strafrahmens des § 323c Abs. 2 StGB dürfte keine praktische Notwendigkeit bestehen, sofern man § 240 StGB um das vorgeschlagene Regelbeispiel der Behinderung von Einsatzkräften ergänzt.

## **V. Ausschluss sogenannter Kettenbewährungen**

Der Antrag vom 08.11.2022 fordert, die Regelung des § 56 StGB so auszugestalten, dass zukünftig keine sogenannten Kettenbewährungsstrafen mehr möglich sind. Die Forderung wurde bereits in Beschlüssen der Justizministerkonferenzen vom 05. und 06. Juni 2019 (Top II. 8.) und vom 16. Juni 2021 (TOP II. 3) erhoben. Die Änderung von § 56 StGB erscheint aus praktischer Sicht zumindest erwägenswert. Ihr müsste jedoch eine breite Diskussion um die Reformbedürftigkeit der Vorschrift vorausgehen, die nicht an Hand einzelner Kriminalitätsphänomene geführt werden sollte.

## **VI. Fazit**

Sollte dem Gesetzgeber rechtspolitisch daran gelegen sein, die für die Blockade des öffentlichen Straßenverkehrs verhängten Strafen maßvoll zu erhöhen, stellen die im Antrag vom 08.11.2022 vorgeschlagenen Regelbeispiele des § 240 StGB ein probates Mittel dar. Die Neugestaltung der §§ 315, 315b StGB wäre zu begrüßen, um bestehende Lücken beim Schutz der Sicherheit des Bahn-, Schiffs-, Luft- und Straßenverkehrs vor abstrakt besonders gefährlichen Verhaltensweisen zu schließen. Die Strafverschärfungen bei § 304 StGB und § 323c Abs. 2 StGB erscheinen aus praktischer Sicht nicht notwendig. Einer etwaigen Änderung von § 56 StGB sollte eine breite Diskussion um die Reformbedürftigkeit der Vorschrift vorausgehen.