

Erschienen in **plädoyer** 2/2007, 32-39

Raserurteile: Verwässerung des Eventualvorsatzes

Das Bundesgericht kennt kein Pardon für Raser. Trotzdem: Sie wegen eventualvorsätzlicher statt fahrlässiger Tötung zu langen Zuchthausstrafen zu verurteilen, ist juristisch nicht begründbar. Es sei denn unter dem Aspekt der Sühne. Die Verkehrssicherheit verbessern hohe Strafen nicht. Viel wirksamer sind verstärkte Verkehrskontrollen.

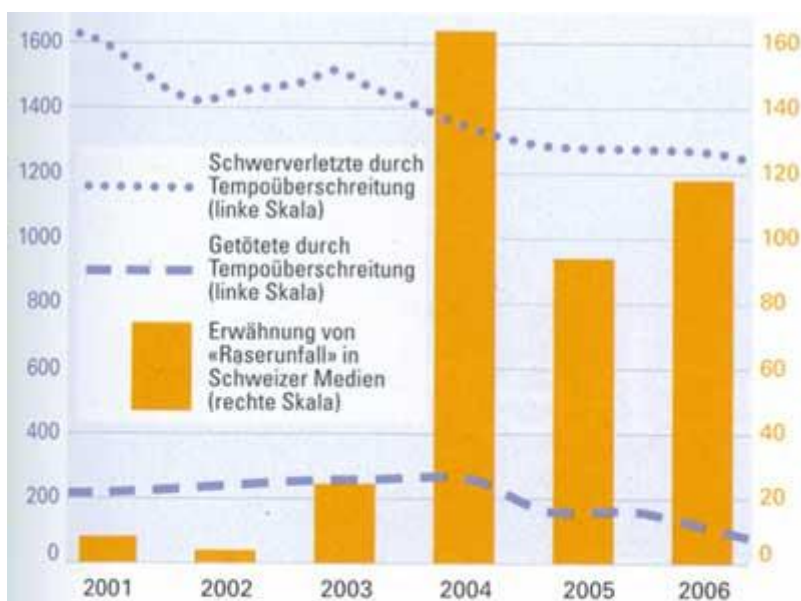
Ein Toter bei einem Raserunfall im Kanton Genf»,² «Horrorunfall fordert sechstes Todesopfer»,³ «Raserunfall endet in Wädenswil im Drahtzaun»,⁴ «Raserunfall in Schlieren: 19-Jähriger schwer verletzt»,⁵ «Privatrennen endete mit zwei Verletzten»⁶ – kaum ein Tag vergeht ohne Schlagzeilen zu «Raserunfällen». Wer Zeitung liest, bekommt unweigerlich den Eindruck, dass Unfälle mit Todesfolgen aufgrund stark übersetzter Geschwindigkeit krass zugenommen haben. Politik,⁷ Polizei und Strafverfolgungsbehörden⁸ fordern härtere Strafen, das Bundesgericht geht mit gutem Beispiel voran und verurteilt zwei Autofahrer, die sich auf öffentlichen Strassen ein Rennen geliefert und dabei einen tödlichen Unfall verursacht haben, wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu je 6,5 Jahren Gefängnis (**BGE 130 IV 58**).

Nun sind die Täter in diesen Fällen wirklich nicht sympathisch, und das Leid, das sie verursachen, ist in jedem einzelnen Fall tragisch. Es wird trotzdem erlaubt sein, drei Fragen zu stellen:

- Haben Unfälle mit Todesfolgen wegen übersetzter Geschwindigkeit tatsächlich stark zugenommen?
- Lässt sich die Anwendung von Art. 111 des Strafgesetzbuchs (StGB) – vorsätzliche Tötung – auf die Verursacher von Raserunfällen überzeugend begründen?
- Tragen langjährige Zuchthausstrafen für die Verursacher solcher Unfälle zur Verkehrssicherheit bei?

Zahl der tödlichen Unfälle rückläufig

Ein Blick in die Verkehrsunfallstatistik des Bundesamtes für Statistik (BFS) zeigt, dass Unfälle mit Toten aufgrund übersetzter Geschwindigkeit seit Jahren rückläufig sind. Generell nehmen Unfälle mit Todesfolge seit Jahren ab. 2005 nahm die Zahl der Verkehrstoten gegenüber dem Vorjahr um zwanzig Prozent, die der Schwerverletzten um acht Prozent ab. 2006 wiederum betrug der Rückgang bei den Verkehrstoten gemäss provisorischen Zahlen der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung 29 Prozent.⁹ Dabei ist 2004 mit 510 Getöteten bereits der Tiefstwert der letzten zwanzig Jahre erreicht worden.¹⁰



Gegenüberstellung von Verkehrsunfallstatistik und Medienberichterstattung: Die Grafik zeigt nur die Zahl jener im Verkehr Getöteten oder Schwerverletzten, bei denen übersetzte Geschwindigkeit eine mögliche Ursache des Unfalls war.¹ Es wird unmittelbar ersichtlich, dass abnehmenden Unfallzahlen ein extrem gesteigertes Medieninteresse gegenübersteht: 2004 starben 219 Menschen (auch) an den Folgen übersetzter Geschwindigkeit, 2005 waren es 178 und 2006 noch 126.

Auch im internationalen Vergleich kann sich die Schweiz sehen lassen. Mit 69 Getöteten auf eine Million Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2004 (55 im Jahr 2005) schneidet sie markant besser ab als Österreich, Italien, Frankreich und Deutschland, wo jeweils 114, 104, 102 und 80 Tote auf eine Million kommen. Nur zwei Länder der Europäischen Union (Malta und Schweden) schneiden mit 41 und 59 Unfalltoden auf eine Million Einwohner besser ab als die Schweiz.¹¹ Leicht zugenommen hat einzig der relative Anteil der (auch) aufgrund übersetzter Geschwindigkeit Getöteten an der Gesamtzahl der Verkehrstoten, nämlich von 44 Prozent (1998–2001) auf 48 Prozent (2002–2005)¹² (die andere Hauptursache für tödliche Autounfälle ist Alkohol am Steuer).

Ganz anders die Berichterstattung zu den Raserunfällen in den Medien. 1998 wurde «Raserunfall» zum ersten Mal erwähnt, in einem Artikel des «Blick» vom 11. Dezember.¹³ Bis 2002 änderte sich nicht viel daran, dass Raserunfälle kein mediales Thema waren; die Artikel, die «Raserunfall» erwähnten, blieben im einstelligen Bereich. 2003 kam «Raserunfall» in 23 Artikeln von Schweizer Printmedien vor, 2004 explodierte die Zahl der Artikel förmlich auf 162 – das bereits erwähnte Bundesgerichtsurteil zum Raserunfall von Gelfingen vom 26. April 2004 dürfte daran nicht ganz unschuldig gewesen sein (144 der Artikel erschienen nach dem 26. April). Auch 2005 und 2006 blieben die Artikel, die sich mit dem Thema beschäftigten, zahlreich (94 und 119). In den ersten beiden Monaten dieses Jahres schliesslich sind bereits 36 Artikel erschienen, die «Raserunfall» erwähnen. Einstweilen gibt es also keine Anzeichen, dass die mediale Faszination für das Thema nachlässt.

Praxisänderung mit "Autorennen"-Urteil

Am Abend des 3. September 1999 lieferten sich die Fahrer zweier VW Corrados zwischen Hochdorf und Gelfingen ein privates Autorennen. Beide Autofahrer rasten eng hinter- und teilweise nebeneinander mit einer Geschwindigkeit von rund 120 bis 140 Kilometern pro Stunde in das Dorf Gelfingen hinein. Einer der Fahrer verlor rund 150 Meter nach der Ortstafel die Herrschaft über seinen Wagen und geriet ins Schleudern. Sein

Auto erfasste auf dem Trottoir zwei jugendliche Fussgänger und schleuderte sie rund dreissig Meter weit nach vorne weg. Dabei erlitten beide Opfer schwerste Verletzungen, denen sie noch auf der Unfallstelle beziehungsweise kurz nach der Einlieferung ins Spital erlagen.

Der schweizerische «Beobachter» titelte einen guten Monat später: «Falsche Milde für Raser: Spektakuläre Raserunfälle fordern immer wieder Menschenleben. Doch die Gerichte lassen oft Milde walten (...). Höchste Zeit für eine andere Gangart.»¹⁴ Tatsächlich sollte der Unfall Anlass für eine Praxisänderung sein; sowohl die Vorinstanzen wie auch das Bundesgericht verurteilten die Täter wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu 6,5 Jahren Zuchthaus (BGE 130 IV 58).

Die Abgrenzung zwischen bewusster Fahrlässigkeit und Eventualvorsatz ist im konkreten Fall regelmässig schwierig. Sowohl der eventualvorsätzlich als auch der fahrlässig handelnde Täter wissen um die Möglichkeit oder das Risiko der Tatbestandsverwirklichung. Hinsichtlich der Wissensseite stimmen somit beide Erscheinungsformen des subjektiven Tatbestandes überein. Unterschiede bestehen jedoch beim Willensmoment.

Der bewusst fahrlässig handelnde Täter vertraut (aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit) darauf, dass der von ihm als möglich vorausgesehene Erfolg nicht eintrete, sich das Risiko der Tatbestandserfüllung mithin nicht verwirklichen werde. Das gilt selbst für den Täter, der sich leichtfertig beziehungsweise frivol über die Möglichkeit der Tatbestandserfüllung hinwegsetzt und mit der Einstellung handelt, es werde schon nichts passieren. Demgegenüber nimmt der eventualvorsätzlich handelnde Täter den Eintritt des als möglich erkannten Erfolgs ernst, rechnet mit ihm und findet sich mit ihm ab. Es ist ihm mit anderen Worten gleichgültig, ob der als möglich erkannte Erfolg eintritt; nicht verlangt wird vom Bundesgericht, dass der Täter den Erfolg billigt (BGE 130 IV 58, 61, mit weiteren Hinweisen).

Kritik am Urteil des Bundesgerichts

Für das Bundesgericht ist das Wissensselement im konkreten Fall erfüllt, weil aufgrund der Fahrweise und der örtlichen Situation die Wahrscheinlichkeit eines schweren Verkehrsunfalls derart hoch gewesen sei, dass die Täter «sie spätestens im Zeitpunkt des Überholmanövers erkannt haben mussten». Das problematischere Willenselement sieht das Bundesgericht als erfüllt an, weil das primäre Ziel des Täters war, «dem Rivalen die eigene fahrerische Überlegenheit zu beweisen und um keinen Preis das Gesicht zu verlieren. Dieses Ziel hat er höher bewertet als die drohenden Folgen, mithin als den Tod der beiden Opfer. Diesem hat er selbst die eigene Sicherheit und diejenige seiner Mitfahrer untergeordnet. Dadurch, dass er sich durch nichts davon abbringen liess, das Überholmanöver bis zuletzt durchzuziehen, hat er zum Ausdruck gebracht, dass ihm der als möglich erkannte Erfolg völlig gleichgültig war» (BGE 130 IV 58, 65).

Diese Argumentation vermag nicht zu überzeugen. Wer die Möglichkeit eines schweren Verkehrsunfalls erkennt, muss auch erkennen, dass er in erster Linie sich selbst gefährdet. Die Wahrscheinlichkeit, getötet zu werden, wenn man bei einem Unfall mit 140 Kilometern pro Stunde innerorts von der Strasse abkommt, ist gross. Das Bundesgericht unterstellt dem Täter somit, dass ihm nicht nur der Tod unschuldiger Dritter, sondern auch sein eigener Tod gleichgültig ist – dass er mit anderen Worten den «Sieg» im Rennen gleich hoch wertet wie sein Leben. Daran muss doch gezweifelt werden, obwohl das Bundesgericht den Einwand gemäss seiner neuen Praxis nicht zulässt (6S.114/2005 vom 28. März 2006). Es kommt dazu, dass derjenige, der einen Unfall baut, seine fahrerische Überlegenheit nicht beweist. Wer einen Unfall verschuldet, beweist gerade seine

fahrerische Unfähigkeit. Nach der vom Bundesgericht geschilderten Psyche des Rasers kann ihm dies nicht gleichgültig sein.

[Nachträglich eingefügter Hinweis: Mit **BGE 133 IV 9** vom 21. Januar 2007 weicht das Bundesgericht von seiner harten Linie ab und weist darauf hin, dass bei Strassenverkehrsdelikten nicht ohne weiteres auf Vorsatz zu erkennen ist. Konkret hatte der Angeklagte beschleunigt, um einem überholenden Fahrzeug das Wiedereinbiegen in die rechte Spur zu verunmöglichen. Der Überholende kollidierte mit einem Dritten (zwei Tote). Das Bundesgericht hob die vorinstanzliche Verurteilung wegen eventualvorsätzlicher Tötung auf. E. 4.4: *"Im Übrigen kann bei Unfällen im Strassenverkehr nicht ohne weiteres aus der hohen Wahrscheinlichkeit des Eintritts des tatbestandsmässigen Erfolgs auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden. Erfahrungsgemäss neigen Fahrzeuglenker dazu, einerseits die Gefahren zu unterschätzen und andererseits ihre Fähigkeiten zu überschätzen, weshalb ihnen unter Umständen das Ausmass des Risikos der Tatbestandsverwirklichung nicht bewusst ist. Einen unbewussten Eventualdolus aber gibt es nicht (siehe GERHARD FIOKKA, Das Rechtsgut, Strafgesetz versus Kriminalpolitik, dargestellt am Beispiel des Allgemeinen Teils des Schweizerischen Strafgesetzbuches, des Strassenverkehrsgesetzes [SVG] und des Betäubungsmittelgesetzes [BetmG], Diss. Freiburg 2006, S. 723 ff.; FRANZ RIKLIN, in: Strassenverkehrsrechts-Tagung 2006, S. 257 ff.). Eventualvorsatz in Bezug auf Verletzungs- und Todesfolgen ist bei Unfällen im Strassenverkehr daher nur mit Zurückhaltung in krassen Fällen anzunehmen, in denen sich aus dem gesamten Geschehen ergibt, dass der Fahrzeuglenker sich gegen das geschützte Rechtsgut entschieden hat."* Das Urteil war im Zeitpunkt der Einreichung dieses Artikels noch nicht publiziert.]

Was das Wissensmoment anbelangt, so vertrauen wohl viele Raser auf den guten Ausgang ihrer Fahrmanöver, obwohl sie die Gefahr hätten erkennen müssen. Typische Raser, so Jacqueline Bächli-Biétry, Präsidentin der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrspsychologie, «halten sich alle für kleine Schumacher». ¹⁵ Es mag zwar strohdumm sein, aber diese Menschen glauben tatsächlich, sie hätten ihr Fahrzeug auch bei 130 Kilometern pro Stunde innerorts unter Kontrolle. Das Bundesgericht betont selber, die Annahme, der Fahrzeuglenker habe sich gegen das Rechtsgut entschieden und nicht mehr im Sinne der bewussten Fahrlässigkeit auf einen guten Ausgang vertraut, dürfe nicht leichthin getroffen werden. Selbst bei einem waghalsigen Überholmanöver vertraue der Fahrer – wenn auch oftmals rational nicht begründbar – leichtfertig darauf, es werde schon nicht zu einem Unfall kommen (**BGE 130 IV 58**, 65).

Verwischung der Grenze zum Vorsatz

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das Bundesgericht hier auf das Ergebnis geschielt hat – fahrlässige Tötung wird mit einer Höchststrafe von drei Jahren Gefängnis bedroht, auf (eventual-)vorsätzliche Tötung steht Zuchthaus nicht unter fünf Jahren. Eine Strafe von drei Jahren schien dem Gericht wohl nicht angemessen. Wie das Obergericht Zürich bemerkt, wäre es konsequenter, den Strafrahmen für fahrlässige Tötung zu erhöhen statt die Grenzen zwischen Vorsatz- und Fahrlässigkeitsdelikt zunehmend zu verwischen. ¹⁶ Welche Büchse der Pandora das Bundesgericht mit dem Entscheid geöffnet hat, zeigt ein Urteil des Bezirksgerichts Baden, das den Verursacher eines Unfalls, bei dem niemand getötet wurde, wegen versuchter eventualvorsätzlicher Tötung zu drei Jahren Zuchthaus verurteilte. ¹⁷

Die Lehre hat sich, soweit ersichtlich, bisher kaum mit dem Urteil auseinandergesetzt. ¹⁸ Ganz anders war dies, als das Bundesgericht in den Achtzigerjahren schon einmal einen Unfallverursacher wegen eventualvorsätzlicher Tötung verurteilt hatte (unveröffentlichtes Urteil des Kassationshofs in Strafsachen, Str. 61/86 vom 6. Oktober 1986). Der Täter war mit seinem Lamborghini nachts auf der Autobahn mit einer

Geschwindigkeit von mindestens 240 Kilometern pro Stunde auf ein auf der Fahrbahn liegen gebliebenes Unfallauto aufgefahren und tötete dabei zwei Personen.

Das Urteil war damals von der Lehre heftig kritisiert worden. Hans Schultz bemerkte dazu, «die bundesgerichtliche Rechtsprechung (sei) einmal mehr ihrer bedauerlichen Neigung zur Wahrscheinlichkeitstheorie des Eventualvorsatzes erlegen (...) und (habe) das für diese Art des Vorsatzes ebenfalls und genau gleich wie für den direkten Vorsatz geforderte Willensmoment vernachlässigt». ¹⁹ Guignard fragt, ob der Fahrer des Lamborghini, wenn er tatsächlich mit einem Hindernis auf der Fahrbahn gerechnet hätte, nicht seine Geschwindigkeit verlangsamt hätte: Er versuchte im letzten Augenblick zu bremsen, wollte also den Unfall vermeiden. ²⁰

Der erwähnte Entscheid wurde nie veröffentlicht, und das Bundesgericht kehrte – bis zum **BGE 130 IV 58** – zur seiner bisherigen Praxis zurück, die bei Verkehrsunfällen grundsätzlich – bewusste oder unbewusste – Fahrlässigkeit des Verursachers annahm.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung begrüsst das Bundesgerichtsurteil zum Unfall von Gelfingen ausdrücklich als «wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit!» ²¹ Opfervereinigungen wie «RoadCross» begrüssen die harte Linie natürlich ebenfalls. ²² Auch Medien und Öffentlichkeit scheinen die harte Praxis gutzuheissen. Aber werden die drakonischen Strafen gegen Kamikaze-Fahrer tatsächlich eine abschreckende Wirkung haben?

Hohe Rückfallquoten trotz harter Strafen

Eine Studie des Bundesamtes für Statistik zum verwandten Problem der Blaufahrer lässt daran zweifeln. Da die kantonale Strafpraxis zum Fahren in angetrunkenem Zustand lange Jahre sehr unterschiedlich war – was in einem Kanton ein mit Busse bestrafte Kavaliersdelikt war, wurde im anderen Kanton mit unbedingter Freiheitsstrafe geahndet –, kann man untersuchen, ob die unterschiedlich harten Strafen einen Einfluss auf die Rückfallwahrscheinlichkeit haben. In Kantonen, die häufiger Freiheitsstrafen verhängen, kommt es weder zu mehr noch zu weniger Wiederverurteilungen als in Kantonen, in denen bei Fahren in angetrunkenem Zustand hauptsächlich Bussen ausgesprochen werden. ²³ Mit anderen Worten lassen sich Blaufahrer durch Freiheitsstrafen nicht von ihrem Tun abhalten; selbst dann nicht, wenn sie selber bestraft wurden.

Möglichkeit eines Unfalls ausgeblendet

Es ist erheblich unwahrscheinlicher, dass die Bestrafung wegen eventualvorsätzlicher Tötung bei Unfällen eine abschreckende Wirkung hat. Fahren in angetrunkenem Zustand ist ein Vorsatzdelikt. Wer zuviel getrunken hat, weiss dies in der Regel. Wenn jemand trotzdem fährt, dann deshalb, weil er darauf vertraut, nicht erwischt zu werden. Raserunfälle sind, trotz gegenteiliger Auffassung des Bundesgerichts, Fahrlässigkeitsdelikte. Wer einen tiefer gelegten VW Corrado VR 6 mit verdunkelter Heckscheibe und Doppelauspuff fährt, will sein Auto nicht bei einem Unfall verschrotten. Er vertraut – in den Worten des Bundesgerichts «wenn auch oftmals rational nicht begründbar» – darauf, dass er sein Fahrzeug beherrscht. Er wird sich daher nicht von der Strafe beeindrucken lassen, die für die Verursachung des Unfalls angedroht ist, weil er nicht mit dem Unfall rechnet. Selbst wenn er erkennt, dass zu hohe Tempi generell gefährlich sind, weiss er, dass ihm nichts passieren wird.

Auch das Bild, das Verkehrspsychologen von jugendlichen Rasern zeichnen, lässt daran zweifeln, dass sie sich durch strafrechtliche Sanktionen abschrecken lassen. Für Andreas Widmer, Verkehrspsychologe in Olten, sind sie «meist völlig unreflektiert, leben im Moment und scheren sich einen Deut um ihre Zukunft». ²⁴ Langjährige

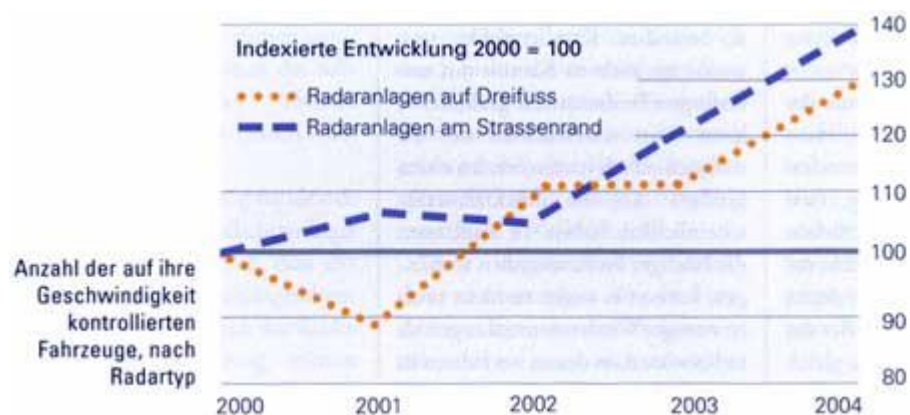
Zuchthausstrafen für Verursacher von Raserunfällen lassen sich daher nur durch Sühneüberlegungen begründen.

Häufige Radarkontrollen sinnvoller

Heisst das, dass man tödliche Raserunfälle einfach als Schicksal hinnehmen soll? Durchaus nicht, nur sind exemplarische Strafen in raren Einzelfällen nicht das Mittel, um das Problem einzudämmen. Gemäss dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom Dezember 2005 («Via sicura») sind die folgenden Massnahmen sinnvoll, um Unfälle aufgrund überhöhter Geschwindigkeit zu reduzieren:²⁵

- Verkehrsberuhigung
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung
- Obligatorische Weiterbildung für die Lenker von Motorrädern und Personenwagen
- Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren

Die einzige erwähnte repressive Massnahme ist die Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren – von einer Verschärfung der Sanktionen spricht «Via sicura» nicht. Das ist insofern nicht weiter überraschend, als sich führende Experten wie die Kriminologen Martin Killias und Marcel A. Niggli einig sind, dass Kriminalität nicht über Repression, sondern nur über «situative und technische Präventionsmassnahmen» senkbar ist.²⁶



Erhöht werden muss in erster Linie die Wahrscheinlichkeit, dass Schnelfahrer erwischt werden, so dass Leute, die ständig zu schnell unterwegs sind, auffallen, bevor sie einen schweren Unfall verursachen. Hier ist die Schweiz durchaus auf dem richtigen Weg; die Kontrollhäufigkeit hat in den letzten Jahren stark zugenommen, wie die oben stehende Grafik zeigt.

Die Polizeikorps haben massiv in Radargeräte investiert; von 2000 bis 2004 hat die Zahl der Radare auf Dreifuss und der Lasergeräte um acht Prozent beziehungsweise 29 Prozent zugenommen. Die grösste Steigerung findet sich bei den Messgeräten in fahrenden Wagen (Nachfahrssysteme und Movie-Radare; plus 408 Prozent) und bei den stationären Radargeräten (Radarkästen am Strassenrand und bei Verkehrsampeln; plus 137 Prozent).²⁷

Eine Erhöhung der tatsächlichen Kontrolldichte wirkt sich nur dann positiv aus, wenn die erhöhte Kontrollintensität auch wahrgenommen wird. Führt die Zunahme der Kontrollen

nicht zu einer erhöhten subjektiven Kontrollerwartung, wird die gewünschte generalpräventive Wirkung verfehlt. Die subjektive Kontrollerwartung ist seit Jahren stabil, 2001 wie 2004 geht rund ein Fünftel aller Autofahrer davon aus, nie in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten. Die höhere Kontrolldichte hat also (noch) nicht zu einer höheren Kontrollerwartung geführt. Der Anteil der Bevölkerung, die der Ansicht ist, es gebe zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, stieg von 2001 zu 2004 leicht von 33 Prozent auf 38 Prozent.

Probezeit mit verschärften Sanktionen

Die von «Via sicura» geforderte «obligatorische Weiterbildung» wurde auch bereits umgesetzt. Seit dem 1. Januar 2006 wird der Führerausweis nach bestandener Prüfung für drei Jahre nur noch auf Probe erteilt (Art. 15a Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz SVG). Während dieser Probezeit müssen zwei ganztägige Weiterausbildungskurse besucht werden (Art. 27a der Verkehrszulassungsverordnung VZV). Ziel des Kurses ist unter anderem, das Bewusstsein für die eigenen Fähigkeiten zu schärfen (Art. 27b Abs. 2 VZV); zum Kursinhalt gehören zum Beispiel auch Gruppengespräche über jugendtypisches Risikoverhalten (Art. 27c Abs. 1 lit. a VZV).

Der Junglenker untersteht während der Probezeit einem verschärften Sanktionsregime. Bei einem Entzug des Führerausweises wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. Die zweite Widerhandlung, die einen Entzug nach sich zieht, führt zur Annullierung der Fahrberechtigung (Art. 35a VZV). Wer danach noch Motorfahrzeuge lenken will, muss ein neues Gesuch um einen Lernfahrausweis einreichen. Darüber hinaus ist den üblichen Unterlagen ein verkehrspsychologisches Gutachten einer behördlich anerkannten Stelle beizulegen, das die Fahreignung bejaht und nicht älter als drei Monate ist (Art. 11 Abs. 4 VZV). Ein neuer Lernfahrausweis kann frühestens ein Jahr nach Begehung der Widerhandlung ausgestellt werden (Art. 15a Abs. 3–5 SVG). Da viele schwere Unfälle von Junglenkern (Frauen nicht mitgemeint) verursacht werden, geht hoffentlich auch von dieser Massnahme eine positive Wirkung aus.

Mit der am 1. Januar 2006 in Kraft getretenen Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wurde zudem ein System der stufenweisen Verschärfung der administrativen Massnahmen (Führerausweisentzug) bei rückfälligen Tätern eingeführt. Das Gesetz unterscheidet zwischen leichten, mittleren und schweren Widerhandlungen (Art. 16a–c SVG). Während eine leichte Widerhandlung beim ersten Mal mit einer Verwarnung geahndet werden kann, zieht eine mittelschwere Widerhandlung bereits beim ersten Mal einen Führerausweisentzug von mindestens einem Monat nach sich (Art. 16a Abs. 3, 16b Abs. 2 lit. a SVG). Wurde in den zwei Jahren zuvor der Ausweis bereits einmal wegen einer schweren oder mittelschweren Widerhandlung entzogen, so beträgt die Dauer des Führerausweisentzuges mindestens vier Monate (Art. 16b Abs. 2 lit. b SVG). Mit dem detaillierten Katalog von Art. 16a–c SVG sollen insbesondere die Sanktionen vereinheitlicht werden.

Schliesslich hat der Bund neu die Aufgabe, sicheres Fahren «durch Sensibilisierungskampagnen und andere präventiv wirksame Aktivitäten» zu fördern und entsprechende Aktivitäten von Kantonen und Privaten zu koordinieren (Art. 2a SVG). Entsprechende Kampagnen an Schulen und in den Medien werden beispielsweise durch «RoadCross» durchgeführt.

„Via sicura“: Wirksamer als Sühne

Verursacher von Raserunfällen wegen eventualvorsätzlicher Tötung zu langjährigen Zuchthausstrafen zu verurteilen, ist juristisch nicht zu begründen, rechtspolitisch fragwürdig – eine Erhöhung des Strafrahmens sollte dem Gesetzgeber überlassen werden – und wird die Verkehrssicherheit nicht erhöhen. Die im Rahmen von «Via sicura»

aufgezeigten Massnahmen sind sinnvollere Alternativen zu einer Strafrechtspraxis, die in erster Linie dem Bedürfnis nach Sühne entspricht.

- 1) Zahlen zu Unfallfolgen von der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, www.bfu.ch/medien/infomedia/2007_02_20.htm (besucht am 9. März 2007), nur mit Geschwindigkeit als mögliche Ursache. Alle Medienquellen aus swissdox.ch, Suche nach «Raserunfall» (exakte Kriterien), jeweils 1. Januar bis 31. Dezember.
- 2) Neue Zürcher Zeitung (NZZ) vom 22. Juli 2006.
- 3) Südostschweiz vom 14. Juli 2006.
- 4) NZZ vom 27. Mai 2005.
- 5) Neue Luzerner Zeitung vom 12. Februar 2005.
- 6) Aargauer Zeitung vom 25. Oktober 2004.
- 7) «Leuenberger will Raser härter anfassen – Zahl der Unfallopfer sei «skandalös» hoch», Aargauer Zeitung vom 12. Juli 2004.
- 8) «Raser künftig härter anfassen: Regierung und Staatsanwaltschaft drängen auf eine massiv verschärfte Praxis», Aargauer Zeitung vom 5. August 2005, «Härtere Zeiten für Raser im Kanton Zürich», Tages-Anzeiger (TA) vom 4. Juli 2006, «Wen es trifft, den trifft es hart – Die Glarner Verkehrspolizei sagt den jugendlichen Rasern den Kampf an», Südostschweiz vom 21. Juni 2005.
- 9) Die Definition von «schwer verletzt» für Zwecke der Verkehrsunfallstatistik stimmt nicht mit der strafrechtlichen Definition überein. Für die Verkehrsunfallstatistik ist jemand schwer verletzt, wenn er oder sie «schwere sichtbare Beeinträchtigungen aufweist, welche normale Aktivitäten zu Hause für mindestens 24 Stunden verhindern» (<http://www.bfs.admin.ch> → Themen → Verkehr, Nachrichtenwesen → Nutzung Verkehrsinfrastruktur → Verkehrsunfälle → Analysen, Berichte → Dossier Strassenverkehrsunfälle → Definitionen [besucht am 5. August 2006]).
- 10) Medienmitteilung BFS vom 23. Juni 2006, erhältlich unter <http://www.bfs.admin.ch> → Themen → Verkehr (besucht am 5. August 2006).
- 11) Medienmitteilung BFS vom 7. Juli 2005, angepasst an die neusten Zahlen der Schweiz (die Vergleichszahlen für die anderen Länder sind von 2003), erhältlich unter <http://www.bfs.admin.ch> → Themen → Verkehr (besucht am 5. August 2006).
- 12) Alle Zahlen aus der Verkehrsunfallstatistik des BFS sind erhältlich unter http://www.bfu.ch/medien/infomedia/2007_02_20.htm → Themen → Verkehr (besucht am 5. August 2006). Gemäss Sinus-Report 2005 der Beratungsstelle für Unfallverhütung hat sich der Anteil der durch übersetzte Geschwindigkeit Getöteten seit 1994 nicht verändert (erhältlich unter www.bfu.ch/forschung/ergebnisse/sinus/sinus_2005.pdf, besucht am 5. August 2006).
- 13) Alle Angaben zur Verbreitung von «Raserunfall» in Schweizer Medien entstammen der Mediendatenbank «swissdox», welche alle wichtigen Schweizer Printmedien erfasst. Eine Liste der erfassten Publikationen (mehr als fünfzig) findet sich unter <http://www.swissdox.ch> → Die wichtigsten Schweizer Printmedien (besucht am 5. August 2006 und 2. März 2007).
- 14) Beobachter vom 29. Oktober 1999.
- 15) «Rasen als Problem der Hormone», TA vom 5. Juli 2006.
- 16) «Tödliches Rennen: Zuchthaus für Raser», TA vom 17. Dezember 2004.
- 17) «Raser muss für drei Jahre ins Zuchthaus», TA vom 13. Juli 2006.
- 18) Andreas Donatsch / Roland M. Ryser, Entwicklungen im Strafrecht, SJZ 2005, 474–478, 474, referieren den Entscheid ohne Stellungnahme.
- 19) Hans Schultz, Rechtsprechung und Praxis zum Strassenverkehrsrecht in den Jahren 1983–1987, Bern 1990, 94.
- 20) Jean-Pierre Guignard, Note sur l'arrêt X., JdT IV 1988, 131–136, 135.
- 21) Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu aktuell 2004/5, Bern 2004, 13 (erhältlich unter www.bfu.ch/medien/bfu_aktuell/2004_05_d.pdf, besucht am 11. Februar 2005).

- 22) www.roadcross.ch/de/aktuell/5einhalbstatt3jahre.php (zu einem Urteil des Obergerichts Aargau, das auf eventualvorsätzliche Tötung in einem Raserunfall erkannte; besucht am 5. August 2006).
- 23) Steve Vaucher / Renate Storz / Simone Rônez, Strassenverkehrsdelinquenz und Rückfall, Neuchâtel 2000, 20.
- 24) «Rasen als Problem der Hormone», TA vom 5. Juli 2006.
- 25) Bundesamt für Strassen Astra, Via sicura Schlussbericht vom Dezember 2005, 57, erhältlich unter www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=de (besucht am 5. August 2006).
- 26) «Die Kriminalität ist seit 70 Jahren stabil», plädoyer 1/05, 8–10, 10 (Interview mit Martin Killias und Marcel Alexander Niggli, die zitierte Aussage stammt von Niggli).
- 27) BFS, Statistik polizeilicher Verkehrskontrollen (SPV), erhältlich unter www.bfs.admin.ch → Themen → Kriminalität, Strafrecht → Strassenverkehrsdelinquenz → Indikatoren-system (besucht am 5. August 2006).

Erschienen in

plädoyer 2/2007, 32-39

Zitervorschlag

Mark Schweizer, Raserurteile: Verwässerung des Eventualvorsatzes, plädoyer 2/2007, 32-39