

Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 25 (2008)

Artikel: Raser sind Mörder? : Oder von den Gefahren normativer Zuschreibung aus Gründen der Generalprävention

Autor: Oberholzer, Niklaus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1051516>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Raser sind Mörder? oder von den Gefahren normativer Zuschreibung aus Gründen der Generalprävention

NIKLAUS OBERHOLZER

*Dr. iur., Präsident der Anklagekammer, Kantonsgericht St. Gallen,
St. Gallen*

Zusammenfassung

Drei Thesen zum Umgang der Strafjustiz mit Strassenverkehrskriminalität:

- Abgesehen von allgemeinen Verkehrserziehungsmassnahmen und -präventionskampagnen orientiert sich die Konfliktlösungsstrategie weitgehend am altbekannten Muster «Normierung, Kontrolle, Sanktion». Nur ansatzweise werden andere nicht-strafrechtliche Lenkungsmassnahmen wie etwa Leistungsbeschränkungen, automatische Geschwindigkeitsbegrenzungen etc. diskutiert. Nachdem aber dort keine konsensfähigen Mehrheitsentscheidungen zu erwarten sind, hat (einmal mehr) die Strafjustiz die Verantwortung zu tragen.
- Die kriminologische Forschung zeigt, dass Kontrolldichte und Kontrollhäufigkeit die entscheidenden Faktoren für ein regelkonformes Verhalten sind. Schärfere Strafen wirken kaum abschreckend. Wirkungsvollste Sanktion ist und bleibt der Führerausweisentzug. Eine Erhöhung der Kontrollwahrscheinlichkeit ist deshalb das eine; die Einführung eines Punktesystems für den Führerausweisentzug bei (wiederholten) Bagatellverstößen das andere Mittel zur besseren Disziplinierung im Strassenverkehr. Damit kann gleichzeitig ein Beitrag zur Entkriminalisierung der Ordnungswidrigkeiten geleistet werden.
- Raser sind Mörder? Die tödlichen Folgen mögen zwar gleich sein; der «Raser» tickt aber anders als der zu allem bereite Gewalttäter. Er will den «Erfolg» nicht und er nimmt ihn auch nicht in Kauf. Aber – und das ist letztlich der Vorwurf, der ihm gegenüber erhoben wird – er hätte den «Erfolg» in Kauf nehmen müssen; eine typische Fahrlässigkeitskonstellation also.

Résumé

Trois thèses relatives au traitement de la criminalité routière par la justice pénale.

- Hormis des mesures générales d'éducation routière et des campagnes de prévention, la stratégie de résolution des problèmes se base sur le triptyque bien connu «incrimination-contrôle-sanction». D'autres mesures non punitives ne sont que vaguement discutées, telles que la réduction de la performance des véhicules ou l'installation de moyens technique limitant automatiquement la vitesse des véhicules. Dégager une majorité favorable à l'introduction de ces mesures est impensable et donc c'est (une fois de plus) la justice pénale qui endosse la responsabilité publique.
- La recherche en criminologie démontre que la densité et la fréquence des contrôles sont les facteurs décisifs pour imposer un comportement respectueux des règles de la circulation routière. Des peines plus sévères n'ont guère d'effet dissuasif. La sanction la plus efficace est, et restera, le retrait de permis. L'augmentation de la probabilité d'être contrôlé est donc un moyen pour discipliner les automobilistes; l'introduction d'un permis à points pour les infractions (répétées) de bagatelle en est un autre. En même temps, ces mesures sont une contribution à la décriminalisation des contraventions.
- Les chauffards: des assassins? Bien que certaines conséquences, comme la mort, puissent être identiques, on ne peut pas traiter de la même manière un chauffard et un criminel qui est déterminé à tout pour atteindre le résultat qu'il s'est fixé. Tandis que ce dernier cherche directement ce résultat, le chauffard, lui, ne l'accepte pas (ni ne le fait sien) dans le cas où il se produirait. Ce qu'on peut lui reprocher, c'est le fait de ne pas avoir pris en considération un tel résultat: on se trouve donc typiquement dans le domaine de la négligence.

1. Einige Zahlen als Einleitung

Tabelle 1: einige Zahlen (2005).

Motorfahrzeugbestand (CH)	5'043'003
Verkehrsunfälle	150'000
– davon mit Personenschaden	21'706
verunfallte Personen	27'163
– davon getötet	409
– davon schwer verletzt	5'059
strafrechtliche Verurteilungen nach SVG	48'332
– davon wegen grober Verkehrsregelverletzung	21'616
– davon wegen FiaZ	17'624
strafrechtliche Sanktionen	1'600'000
– davon wegen Verkehrssicherheitsdelikten	1'000'000
administrative Führerausweisentzüge:	63'924
– davon wegen Geschwindigkeitsübertretung	28'281
– davon wegen FiaZ	16'786
Gesamtertrag der Bussen	310'000'000
– davon strafrechtliche Bussen	70'000'000
– davon Ordnungsbussen	240'000'000
auf Geschwindigkeit kontrollierte Fahrzeuge	172'700'000

2. Delegation gesellschaftlicher Phänomene an die Strafjustiz

Auf den schweizerischen Strassen zirkulieren mehr als fünf Millionen Motorfahrzeuge. Es geht an dieser Stelle nicht um den volkswirtschaftlichen Nutzen, auch nicht um die ökonomischen Kosten oder die ökologi-

schen Folgen; sondern es geht allein um die Bewältigung der Probleme des Strassenverkehrs mit den Mitteln des Strafrechts. Im Jahr 2005 verunfallten auf schweizerischen Strassen rund 27'000 Personen; 409 Menschen fanden den Tod, 5'000 Menschen erlitten schwere Verletzungen. 178 Tote und 1'250 Schwerverletzte sind auf übersetzte oder jedenfalls nicht angepasste Geschwindigkeit 79 Tote und 650 Schwerverletzte auf Alkoholeinfluss zurückzuführen¹. Jeder dieser Unfälle hat unsägliches Leid über die Betroffenen und ihre Angehörigen gebracht.

Und was unternimmt die Politik, um den Betroffenen beizustehen und die Verkehrsteilnehmer zu schützen? Sie erwägt Leitstrategien und Massnahmen in verschiedensten Handlungsfeldern²; sie startet Präventionskampagnen, fördert die Aus- und Weiterbildung, ändert Verhaltensvorschriften und setzt Standards für Fahrzeugsicherheit und Strasseninfrastruktur. Trotz aller Bemühungen orientieren sich die Lösungsansätze aber nach wie vor an dem altbekannten Muster: Normierung, Kontrolle, Sanktion. Wer sich nicht an die Regeln hält, wird an Polizei, Staatsanwaltschaft und Justiz weitergereicht; die werden es schon richten. Der Leistungsausweis der Strafverfolgungsbehörden ist denn auch beachtlich. Im Jahr 2005 wurden schätzungsweise 172 Millionen Fahrzeuge auf die Einhaltung von Geschwindigkeitslimiten kontrolliert, 1,6 Millionen Bussen mit einem Gesamtertrag von 310 Millionen Franken verteilt und gut 48'000 Strafurteile, davon allein 17'600 wegen Fahren in nicht fahrfähigem Zustand, ausgesprochen. Hinzu kamen 64'000 administrative Führerausweisentzüge; 28'000 mal wegen übersetzter Geschwindigkeit.

3. Grenzen des Strafrechts

Und trotz alledem; auch mit noch so drakonischen Strafen und Massnahmen lassen sich Exzesse im Strassenverkehr nicht verhindern. Denn Strafen zeigen von vornherein nur dort ihre Wirkung, wo noch ein Rest an Vernunft vorhanden ist. Das Bundesgericht gab in den letzten zwei/drei Jahren den Tarif durch. Wer rasend den Tod eines Menschen herbeiführt, kann nicht mehr länger auf Milde hoffen. Er wird nicht mehr wie bis anhin wegen fahrlässiger verurteilt, sondern läuft Gefahr, neuerdings wegen (eventual) vorsätzlicher Tötung bestraft zu werden. Dem Raser wird

¹ Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Unfallgeschehen in der Schweiz, Bern 2006.

² Bundesamt für Strassen (ASTRA), Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Bern 2005.

unterstellt, dass er mit seiner Fahrweise den Eintritt einer möglicherweise tödlichen Kollision ernst nimmt, sich mit ihr abfindet und damit eben im Sinne der allgemeinen Vorsatzdefinition den «Erfolg» auch will (BGE 130 IV 58ff.). Demgegenüber vertraut der «nur» bewusst fahrlässige Täter aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit – mag dies auch leichtfertig oder gar frivol sein (BGE 69 IV 75ff.) – darauf, dass der als möglich erkannte Erfolg nicht eintreten werde.

4. Grenzen des Vorsatzes

Nur – wie lässt sich im Nachhinein feststellen, welcher Raser den Tod eines Menschen, gar seinen eigenen, willentlich in Kauf genommen hat und welcher nicht? Ganz einfach: das voluntative Vorsatzelement wird nicht festgestellt, sondern unterstellt oder – juristisch ausgedrückt – zugeschrieben. Das Bundesgericht beteuert zwar unaufhörlich, dass nicht allein aus dem Wissen um die Möglichkeit des Erfolgseintritts auf dessen Inkaufnahme geschlossen werden dürfe; vielmehr müssten weitere Indizien hinzukommen (BGE 131 IV 2.). Letztlich bleibt es aber dabei, dass allein die Grösse der Gefahr zählt und aus dem potentiellen Wissen um die mögliche Gefahr auf den (Tötungs-)willen des Rasers geschlossen wird. So stellte das Bundesgericht im ersten publizierten Raserurteil apodiktisch fest, dass, «wer im Rahmen eines fahrerischen Kräftemessens kurz vor einem Dorfeingang mit einem Tempo von 120–140 km/h zu einem Überholmanöver ansetzt und sich nicht davon abbringen lässt, obwohl er voraussieht, dass es sich bis in den Innerortsbereich hinziehen wird», könne «gar nicht anders, als den Deliktsfolg ernstlich in Rechnung zu stellen» (BGE 130 IV 64.). Ebenso entschied es zwei Jahre später und stellte allein auf die Tatsache eines mit einer Geschwindigkeit von 170 km/h unmittelbar vor dem Abschwenken in eine Autobahnausfahrt eingeleiteten Überholmanövers ab (BGE 6S.114/2005).

Damit verliert die Grenze zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit ihre Konturen; denn sowohl der vorsätzlich wie auch der fahrlässig Handelnde weiss um die Gefahr. Während er aber in einem Fall den «Erfolg» will, vertraut er im andern auf dessen Ausbleiben. Wie würde das Bundesgericht entschieden, wenn sich das Überholmanöver nicht kurz vor einem Dorfeingang abgespielt oder die Geschwindigkeit statt 170 km/h «nur» 130 km/h betragen hätte? Vermutlich wird es niemand wissen können.

Die Berechenbarkeit der Rechtsprechung ist aber ein zu wichtiges Gut, als dass es wegen ein paar Rasern vorschnell aufs Spiel gesetzt werden sollte.

Es mehren sich denn auch die Zeichen, dass das oberste Gericht die Geister, die es rief, rasch wieder loswerden will. Nach zwei neuesten Entscheiden soll nun eine möglicherweise tödliche Kollision nicht mehr in Kauf nehmen, wer mit 120 km/h auf der Autobahn absichtlich ein anderes Fahrzeug rammt, um sich an dessen Lenker für einen Faustschlag zu rächen, den er sich Stunden zuvor im Rahmen einer Schlägerei eingehandelt hat (BGE 6P.141/2006) oder wer sich ausserorts mit 100 bis 120 km/h auf ein Rennen einlässt, in dessen Verlauf der überholende Fahrzeuglenker eine Frontalkollision mit einem korrekt entgegen kommenden Auto verursacht (BGE 6S.280/2006).

Bei allem Verständnis, gewissen Phänomen der Verkehrsdelinquenz gerecht zu werden, erweist sich der Versuch, bewährte Instrumente des Strafrechts unter Zweckmässigkeitsüberlegungen umzudeuten, als verfehlt. Die tödlichen Folgen mögen zwar gleich sein; der Raser «tickt» aber anders als der zu allem bereite Gewalttäter. Er will den «Erfolg» nicht und er nimmt ihn auch nicht in Kauf. Aber – und das ist letztlich der Vorwurf, der ihm gegenüber erhoben wird – er hätte den «Erfolg» in Kauf nehmen müssen; eine typische Fahrlässigkeitskonstellation also.

5. Gefährdung des Lebens

Die (strafrechtliche) Lösung des Raserphänomens läge eigentlich auf der Hand. Wer rast, bringt andere (und auch sich selbst) in skrupelloser Weise in unmittelbare Lebensgefahr und erfüllt damit den Straftatbestand der Gefährdung des Lebens (Art. 129 StGB). Kommt es auch noch zu einer Kollision, hat er die Folgen seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht (Art. 12 Abs. 3 StGB), sich zusätzlich auch noch wegen fahrlässiger Tötung (Art. 117 StGB) oder Körperverletzung (Art. 125 StGB) zu verantworten und eine Freiheitsstrafe bis zu siebeneinhalb Jahren zu erwarten.

Abgesehen davon, dass damit auf realitätsfremde Zuschreibungen verzichtet werden kann, darf auch die generalpräventive Wirkung eines Schulterspruchs wegen vorsätzlicher Tötung nicht überschätzt werden. Wenn schon – wie das Bundesgericht in seinen «Raserurteilen» festgehalten hat – jemand bereit sein soll, mit seiner Fahrweise den eigenen und den Tod anderer wissentlich und willentlich in Kauf zu nehmen, liegt der Schluss wohl nahe, dass er auch eine drohende mehrjährige Freiheitsstrafe

wohl kaum in sein Kalkül mit einbeziehen wird. Mit anderen Worten: wer rational handelt, lässt sich von einer drohenden Strafe abschrecken; wenn aber Autofahren zum Selbstzweck wird und dem Ausleben irgendwelcher Triebe dient, kann das Strafrecht nur noch der Wiedergutmachung dienen.

6. Nicht-strafrechtliche Lösungsansätze als Alternative

Damit steht aber auch fest, dass die Strafjustiz das «Raserphänomen» nicht lösen kann. Andere, nicht-strafrechtliche Lösungsansätze ständen ohne weiteres zur Verfügung. Nur, solange die Autoindustrie auf immer leistungsstärkere Fahrzeuge setzt, die Werbung sich in Lifestyle-Klischees überbietet und selbst im redaktionellen Teil renommierter Tageszeitungen von Motoren geschwärmt wird, die erst bei 299 km/h automatisch abriegeln, wird sich diesbezüglich nichts ändern.

Die Justiz zerbricht sich den Kopf darüber, wie denn nun der Raserunfall mit tödlichem Ausgang in eine vorsätzliche Tötung umgedeutet und das Autowrack auf dem Weg der strafrechtlichen Einziehung auf immer dem Zugriff des Rasers entzogen werden kann. Und die Politik verzichtet auf das Naheliegendste: Ein generelles Verbot übermotorisierter Fahrzeuge. Braucht es für die Befriedigung der legitimen Mobilitätsbedürfnisse tatsächlich Fahrzeuge mit einer Leistung von 1008 PS, einem Drehmoment von 1360 Nm und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr 400 km/h?³ Zählt es zu den existentiellen Grundfreiheiten des Menschen, auf den Strassen des Landes zwar nicht schneller als 120 km/h fahren zu dürfen, aber doppelt so schnell fahren zu können?

Dabei wäre es derart einfach, Geschwindigkeitsexzesse schon gar nicht entstehen zu lassen, indem mit rechtlichen und/oder technischen Mitteln die Leistung auf das zu einer vernünftigen Fortbewegung erforderliche Mass beschränkt wird. Selbstverständlich könnte dieser Weg von der Schweiz nicht im Alleingang beschritten werden. Beispiele für eine erfolgreiche internationale Zusammenarbeit im Bereich von Sicherheitsstandards existieren aber schon längst. Und weshalb soll im Bereich des mobilisierten Verkehrs nicht gelingen, was beim Passivrauchen in kürzester Zeit gelungen ist: Ein effizienter Schutz Unbeteiligter vor den schädlichen Folgen des Verhaltens anderer.

³ Zu finden im radaktionellen Teil des Tages-Anzeigers vom 16. März 2007, S. 45.

