

Tödlicher Verkehrsunfall: Welche Strafe ist gerecht?

Von [Camille Frati](#), [Lex Kleren](#) Veröffentlicht am 20. Aug. 2025 Für Originaltext auf Französisch umschalten



17:33

Rasende werden nur selten zu einer Gefängnisstrafe verurteilt, selbst wenn bei einem Verkehrsunfall eine oder mehrere Personen ums Leben kommen. Oft wird das Fahrverbot zudem durch eine Ausnahmegenehmigung für den Arbeitsweg aufgehoben. Für die Angehörigen der Opfer ist das eine unerträgliche Ungerechtigkeit – und auch in der Verkehrsprävention sowie der Justiz sorgt diese Praxis immer wieder für kontroverse Diskussionen.

Auf dem Friedhof von Milly-sur-Bradon, einem 148-Seelen-Dorf inmitten der Felder und Wälder des lothringischen Maaslandes, zieht ein Grab die Aufmerksamkeit auf sich: Der Stein ist kaum zu sehen, so sehr ist er mit Blumen und Marmortafeln bedeckt. Auf den Bildern ist ein junges, lächelndes Gesicht zu sehen. Das von Chloé, die am 14. November 2021 in der Nähe von Niederkerschen bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam. Sie hatte die gleichen blauen Augen wie ihre Mutter Nathalie, die sie jeden Tag besucht und sich um die Pflege des Grabes kümmert, indem sie die Pflanzen gießt, Laub aufhebt und die Dekoration zu jeder Jahreszeit variiert. "Seit dem Unfall gibt es bei mir keinen Weihnachtsbaum mehr, es gibt nichts mehr. Ich schmücke hier am Grab einen Baum mit Solarlampen. Sie hat Weihnachten geliebt." Chloés Bruder, seine Lebensgefährtin Alizée und ihre Kinder Jayke und Loé kommen ebenfalls oft. Jayke kennt den Weg in- und auswendig, um "Tante Chloé" zu besuchen, der er so nahe stand.

"Chloé war wie ein Sonnenstrahl", erzählt Alizée. Sie war 22 Jahre alt, als ihr Leben weggefegt wurde. Sie war ausgebildete Konditorin und arbeitete bei Pains & Traditions in Mont-Saint-Martin an der luxemburgischen Grenze. Sie hatte gerade eine Partnerschaft

geschlossen und war dabei, mit ihrem Partner in ein Haus zu ziehen, das sie zusammen gekauft hatten. An diesem Abend war sie mit ihrer 19-jährigen Cousine Lorie unterwegs. "Sie haben zusammen zu Abend gegessen und sind dann in einen Nachtclub in Luxemburg gegangen. Chloé, die verantwortungsbewusste Fahrerin, hatte keinen Tropfen Alkohol angerührt. Sie hat übrigens nie getrunken, auch nicht auf Partys." Auf dem Rückweg fühlt sich Lorie, die getrunken hatte, nicht gut. Chloé ruft einen Freund an, um ihr zu helfen. Wenig später fahren sie mit zwei Autos wieder los. "Um 2.40 Uhr kreuzten sie den Weg eines betrunkenen Autofahrers."

"In dem Moment, in dem man sich mit Alkohol oder Drogen im Blut hinters Steuer setzt oder zu schnell fährt, wird es zu vorsätzlicher Tötung."

Alizée Nanin, Chloés Schwägerin

Bei dem Raser handelt es sich um einen 39-jährigen Mann, der gerade von einer sehr feuchtföhlichen Party mit zwei Kollegen kommt. Er fährt mit voller Geschwindigkeit gegen die Fahrtrichtung. "Chloés Freund konnte ihm ausweichen, Chloé aber nicht. Er ist viel zu schnell auf sie zugekommen - zwischen 110 und 130 km/h (auf einer Straße, die auf 90 km/h begrenzt ist, d. Red.). Er hat sie frontal gerammt." Chloé stirbt auf der Stelle, Lorie wird schwer verletzt und stirbt 17 Tage später nach 11 Operationen. Der Raser kommt unverletzt davon, seine Freunde jedoch nicht: Einer stirbt und der andere wird schwer verletzt.

Überhöhte Geschwindigkeit, 2,22 g Alkohol im Blut (in Gramm ‰), Spuren von Drogen in den Haaren, ein tödlicher Cocktail für drei Personen an diesem Abend und eine erdrückende Summe erschwerender Umstände im Sinne des Gesetzes. Dennoch ist Chloés Familie fassungslos, als im Oktober 2024 das Urteil des Bezirksgerichts in Luxemburg verkündet wird: Der Raser wird zu 42 Monaten Gefängnis mit voller Bewährung und einem 72-monatigen Fahrverbot verurteilt - darf sich aber weiterhin ans Steuer setzen, um zur Arbeit zu fahren und seine Familie zu besuchen. "Ich habe eine Wut gespürt", gesteht Nathalie. "Es war schwer zu verkraften", ergänzt Alizée. Ich habe geweint, weil ich mir gesagt habe: 'Das ist Chloés Leben wert. Dabei ist ihr Leben unbezahlbar.'" Die Familie bemühte sich daraufhin um eine Berufung - die nur die Staatsanwaltschaft beantragen konnte -, schrieb an den Staatsanwalt, den Großherzog und die Regierung und startete eine Online-Petition, die 22.000 Unterschriften sammelte.

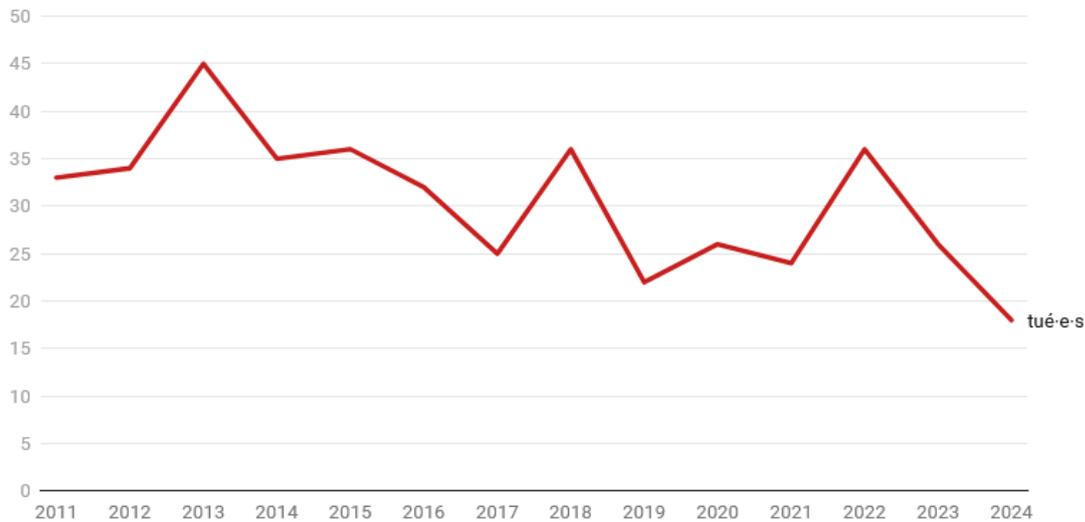


Die Staatsanwaltschaft legte schließlich Berufung ein und forderte bei der Anhörung im Juni letzten Jahres eine Haftstrafe von 42 Monaten, davon 12 Monate fest. "Warum nicht 42 Monate ohne Bedingung fordern?", bedauert die Familie. Der Richter betont in seinem Urteil die Schwere der Tat: "Dieser Zusammenstoß war die direkte, vorhersehbare und fast unvermeidliche Folge einer Kette von schwer schuldhaften Verhaltensweisen, deren Ursprung in einer Haltung liegt, die man nicht anders als unverantwortlich, rücksichtslos und als Offenbarung eines tiefen Egoismus bezeichnen kann", und fügt hinzu, dass der Angeklagte eine Entschuldigung formuliert hat, die "mechanisch und losgelöst von der Schwere des verursachten Schadens erschien".

Der Richter geht jedoch nicht über die von der Staatsanwaltschaft geforderte Strafe hinaus. Der Angeklagte nimmt nicht einmal an der Verhandlung teil. "Außerdem kann die Haftstrafe angepasst werden", seufzt Alizée. Die Familie legte Kassationsbeschwerde ein, in der geringen Hoffnung, dass das Urteil aufgehoben wird und es zu einer neuen Anhörung vor dem Berufungsgericht mit anderen Richtern kommt. "Das wird sie uns nicht zurückbringen, aber wir wollen, dass er im Gefängnis verrottet", rutscht es Alizée heraus. "Er genießt die Zeit mit seiner Familie, seinen Kindern, er fährt in den Urlaub. Für ihn hat sich nichts geändert. Meiner Meinung nach hat er keine Reue."

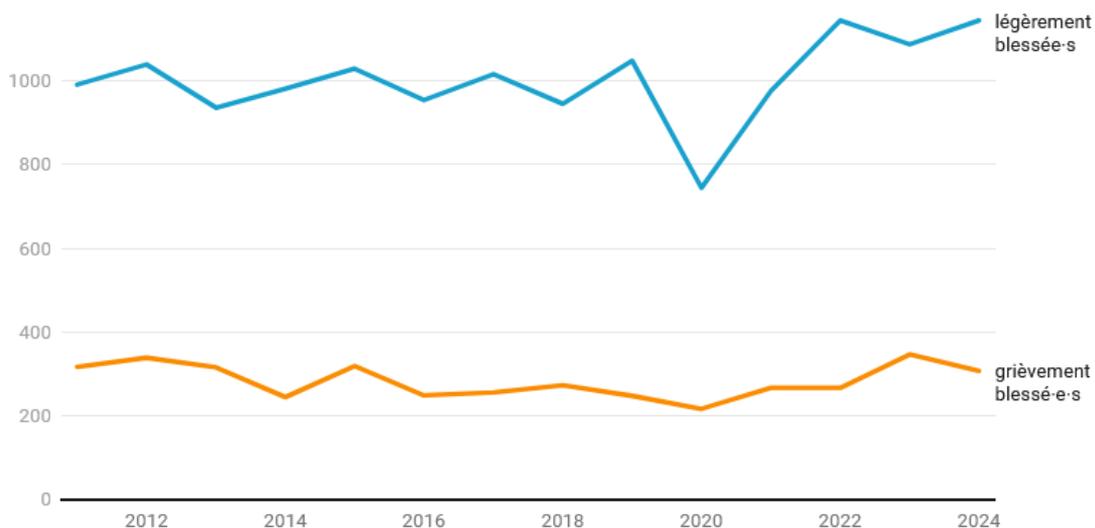
Im vergangenen Jahr kamen 18 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Diese traurige Bilanz wird von Jahr zu Jahr kürzer - sie bewegt sich auf und ab -, während die Zahl der Schwerverletzten tendenziell steigt. "Ich denke, dass dieser Rückgang zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass die Hilfe schneller kommt und die Medizin Fortschritte macht", kommentiert Carine Nickels, Vorstandsvorsitzende der Association nationale des victimes de la route (Nationale Vereinigung der Verkehrsoffer). Die Hauptunfallursachen haben sich nicht geändert: 44 Prozent der tödlichen Unfälle im Jahr 2024 waren auf Geschwindigkeit zurückzuführen, 17 Prozent auf Alkohol- oder Drogenkonsum. Bei dem Unfall, der Chloé das Leben kostete, waren alle drei Faktoren zusammengenommen.

Une baisse laborieuse de la mortalité sur la route



Graphique: Lëtzebuurger Journal • Source: bilans des accidents de la route de 2011 à 2024, ministère de la Mobilité et des Travaux publics •

... mais davantage de blessé-e-s



Graphique: Lëtzebuurger Journal • Source: bilans des accidents de la route 2011 à 2024, ministère de la Mobilité et des Travaux publics •

Aber wenn der Schaden bereits angerichtet ist, ist die gesetzliche Antwort dann zufriedenstellend? Die luxemburgische Straßenverkehrsordnung sieht für Trunkenheit am Steuer eine Haftstrafe von 8 Tagen bis zu 3 Jahren vor - und die gleiche Strafe für fahrlässige Körperverletzung, obwohl die Folgen schwerwiegender sind. Bei fahrlässiger Tötung kann der Richter eine Freiheitsstrafe zwischen 3 Monaten und 5 Jahren verhängen. Und selbst dann ist das Gesetz strenger als zuvor: "2007 führte der Gesetzgeber ein spezielles Strafregime für Verkehrsunfälle ein, um vom Strafgesetzbuch abzuweichen und die Verantwortung der Fahrerinnen und Fahrer zu betonen", erklärte das Ministerium

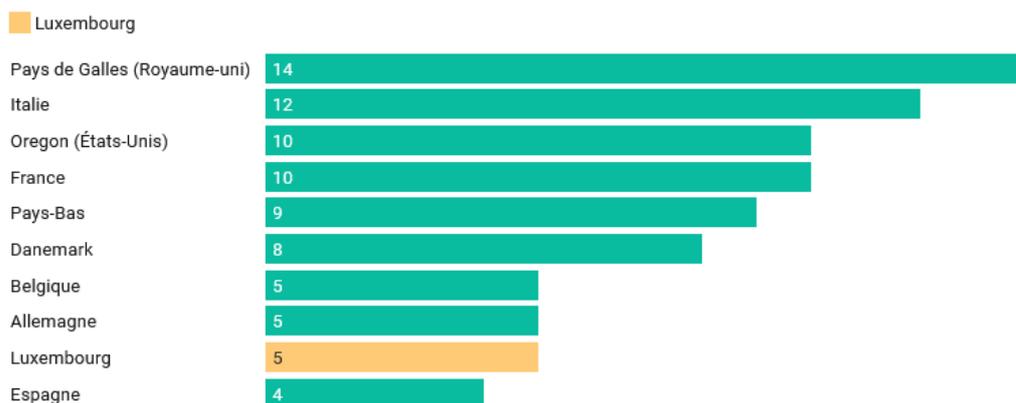
für Mobilität und öffentliche Arbeiten in einer schriftlichen Antwort an das *Journal*. Bisher wurde fahrlässige Tötung nur mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren bestraft.

Strafen werden nur minimal angewandt

Eine erhöhte Strafe, die jedoch immer noch weit unter den Strafen in anderen Ländern liegt, insbesondere wenn erschwerende Umstände vorliegen. In Dänemark beträgt die Mindeststrafe für einen Mord im Straßenverkehr drei Jahre, wenn Alkohol- oder Drogenkonsum vorliegt. In den Niederlanden beträgt die Grundstrafe drei Jahre und wird bei erschwerenden Umständen auf neun Jahre erhöht. In Italien wurde 2016 der Begriff "Tötung im Straßenverkehr" eingeführt und das erforderliche Strafmaß bei Alkohol- oder Drogenkonsum von 3 bis 10 Jahren auf 8 bis 12 Jahre angehoben. In einigen US-Bundesstaaten droht den Verursachern von tödlichen Verkehrsunfällen mit erschwerenden Umständen sogar lebenslange Haft.

Des peines plus sévères dans les autres pays européens

en cas de responsabilité dans un accident mortel sous l'emprise de l'alcool ou de drogues



Graphique: Lëtzebuurger Journal • Source: Note de synthèse "Les homicides commis par les automobilistes", Sénat français, 2018 • [Télécharger](#)

Was die Familien der Opfer kritisieren, ist nicht so sehr das niedrige Strafmaß, sondern die tatsächlich vom Richter verhängte Strafe. Für den Raser, der Chloés Tod verursachte, wie auch für andere, wird selten die Höchststrafe verhängt. Ein einfacher Überblick über die Verurteilungen in der Presse genügt, um sich davon zu überzeugen. Beispiel eines Unfalls aus dem Jahr 2023: Von der Straße abgekommen, ein 14-jähriger Jugendlicher stirbt bei dem Unfall, drei weitere werden verletzt. Der Fahrer, der keinerlei Reue zeigte, erhielt drei Monate Haft auf Bewährung und blieb damit hinter den Forderungen der Staatsanwaltschaft zurück. Oder dieser Zusammenstoß im Jahr 2017: Ein Fahrzeug fährt entgegen der Fahrtrichtung, das andere weicht ihm knapp aus, prallt aber gegen einen Baum, beide Fahrer sind stark alkoholisiert. Der eine stirbt ebenso wie sein Beifahrer. Urteil für den anderen: zwei Jahre Haft auf Bewährung, während die Staatsanwaltschaft vier Jahre mit Teilbewährung gefordert hatte.

"Es schockiert mich, dass ein Verkehrsverbrecher weiterfahren kann - nur für berufliche Fahrten, aber das wird nicht wirksam kontrolliert."

Paul Hammelmann, Vorsitzender des Verwaltungsrats der Sécurité routière

Für Juristen ist die Verhältnismäßigkeit jedoch gewahrt. "Der Verursacher eines Verkehrsunfalls mit Todesfolge muss daher mit höheren Haft- und Geldstrafen rechnen als bei fahrlässiger Tötung, die außerhalb des Straßenverkehrs begangen wird", betont der Anwalt Jean Minden und fügt hinzu, dass "der Verursacher eines tödlichen Verkehrsunfalls auch zu einem Fahrverbot von bis zu 15 Jahren verurteilt werden kann" oder "sein Fahrzeug beschlagnahmt werden kann". Er fährt fort: "Dieses breite Arsenal an Strafmaßnahmen bietet den Richtern also die Möglichkeit, eine angemessene Strafe zu verhängen, die den besonderen Umständen des jeweiligen Falles entspricht. Meiner Ansicht nach ist es nicht notwendig, die angedrohten Strafen zu verschärfen, zumal die derzeit vorgesehene Höchststrafe - fünf Jahre Haft, die im Falle eines gesetzlichen Rückfalls sogar auf zehn Jahre Haft erhöht werden kann - von unseren Gerichten nur sehr selten verhängt wird." Zumal "bei einem Ersttäter die Aussetzung der Vollstreckung der Freiheitsstrafe fast immer gewährt wird, insbesondere seit der Richter die Gewährung dieser Vergünstigung nicht mehr begründen muss, wenn kein legaler Rückfall vorliegt".

Welche Überlegungen stecken hinter diesen absichtlich milderen Strafen? "Wie viele Richter bin ich der Meinung, dass die strafrechtliche Antwort auf unbeabsichtigte Straftaten grundsätzlich nicht das Gefängnis sein sollte", wiederholt Anwalt Minden. "Diese 'ultima ratio' findet ihre wirkliche Rechtfertigung nur angesichts gefährlicher Intensivtäter und bei besonders schweren, vorsätzlichen, freiwilligen Verbrechen und Vergehen wie Körperverletzung oder Mord, Mord, vorsätzliche Körperverletzung, Vergewaltigung, Einbruch usw." Wie dem auch sei, betont der Anwalt, "in der Kriminologie ist es eine ständige Tatsache, dass die abschreckende Wirkung der bloßen Repression sehr begrenzt bleibt, so dass der Kampf gegen eine mögliche Zunahme von Verkehrsdelikten keine ausschließlich strafrechtliche Antwort erfordern kann". Auch für Hammelmann ist das Gefängnis nicht die Lösung. "Das sind keine geeigneten Strafen für Verkehrsverbrecher, denn normalerweise ist es nicht vorsätzlich - aber für bestimmte Fälle, für echte Verkehrsverbrecher, plädiere ich nicht gegen Freiheitsstrafen."





Auch das gestaffelte Fahrverbot sorgt für Diskussionen. "Der Richter entzieht den Führerschein, lässt aber oft eine Genehmigung für die Fahrt zur Arbeit stehen", stellt Hammelmann fest. "In Frankreich wird das fast nicht mehr gemacht. Ich finde, wir leben in einer materialistischen Gesellschaft, die Wirtschaft steht über allem und über der Moral. Es schockiert mich, dass ein Verkehrsverbrecher einfach weiterfahren kann - nur für berufliche Fahrten, aber das wird nicht effektiv kontrolliert. Das ist für die Opfer und ihre Familien unverständlich." Eine Maßnahme, die vom Mobilitätsministerium tatsächlich gerechtfertigt wird, "vor allem, um Entlassungen wegen des Verlusts des Führerscheins zu vermeiden".

Und während mehrere Länder - Frankreich seit diesem Sommer - einen spezifischen Straftatbestand "Tötung im Straßenverkehr" anerkennen, ist dies nicht der Weg, der im Großherzogtum geplant ist. "Der Nationale Plan für Straßenverkehrssicherheit 2024-2028 sieht diese Maßnahme nicht vor", lautet die lakonische Antwort des Mobilitätsministeriums. Auch Rechtsanwalt Minden ist von der Idee nicht überzeugt: "Ich sehe keinen Sinn darin, einen zusätzlichen Straftatbestand einzuführen, wenn Richter bereits alle Möglichkeiten haben, ein Urteil zu fällen, das den besonderen Umständen jedes einzelnen Falls gerecht wird. Gesetze dürfen nur mit zitternder Hand angefasst werden – und es gilt, den Reflex des Strafrechtspopulismus zu vermeiden, der dazu führt, dass Vorschriften allein aus Emotionen über Einzelfälle heraus beschlossen werden."

Unfreiwillig, ein unpassendes Adjektiv

Der Begriff "Tötung im Straßenverkehr" wird jedoch von den Opfern und ihren Familien stark unterstützt, die sich durch den Ausdruck "unfreiwillige Tötung" verletzt fühlen. "Für uns ist das kein fahrlässiger Mord", betont Alizée. "Ihr Reifen platzt, Sie haben einen Unfall, das ist unbeabsichtigt. Aber in dem Moment, in dem Sie sich ans Steuer setzen, weil Sie getrunken haben, Drogen genommen haben oder schnell gefahren sind, wird es absichtlich." Im Fall von Chloé "hatte der Fahrer 2,22 Gramm (Promille, d. Red.) im Blut - das ist eine enorme Menge! Und er hat es trotzdem geschafft, sein Auto zu finden, einzusteigen, es zu starten und, ich weiß nicht, wie viele Kilometer zu fahren. Also ist er jemand, der an das Trinken gewöhnt ist." Carine Nickels ergänzt: "Ist jemand, der wissentlich mit 200 km/h auf einer Straße fährt, auf der die Geschwindigkeit auf 90 km/h

begrenzt ist, mehr oder weniger schuldig als jemand, der drei Gläser Wein getrunken hat und sich ans Steuer setzt?"

"[Unfallverursacher] brauchen vielmehr eine Sensibilisierung, damit [sie] sich dessen bewusst sind, was [sie] verursacht haben."

Carine Nickels, Vorsitzende des Verwaltungsrats der Association nationale des victimes de la route

Nickels spricht aus Erfahrung. Denn es war ein viel zu schnell fahrender Raser, der ihr Leben vor 13 Jahren auf den Kopf gestellt hat. "Damals fuhr der Fahrer mit 100 km/h auf einer Straße, die auf 50 km/h begrenzt war. Es gab eine sehr scharfe Kurve auf der linken Seite, die er nicht gesehen hat - eine Kurve, die man einfach nicht schafft, nicht einmal bei Tempo 50. Er sah die Kurve zu spät, versuchte zu bremsen und wir fuhren mit 87 km/h gegen einen Baum. Ich saß auf dem Rücksitz."

Und damals war ihr die erhaltene Strafe lächerlich gering erschienen. "Der Staatsanwalt hatte eine Gefängnisstrafe und einen fünfjährigen Führerscheinentzug gefordert. Letztendlich erhielt er eine Geldstrafe von 1.500 Euro, 120 Stunden Sozialarbeit und man nahm ihm den Führerschein für 18 Monate ab, allerdings auf volle Bewährung. Ich war außer mir, weil ich mir sagte: 'Ich habe alles verloren, ich habe meine Mobilität verloren, meine Beine, meine Privatsphäre, meine Autonomie'. Mit 36 Jahren musste ich in einem Heim wohnen und konnte mir nicht vorstellen, dass man ihn sein Leben normal weiterleben lassen konnte."

Im Laufe der Jahre hat sich ihre Einstellung jedoch geändert: "Im Nachhinein denke ich: 'Eine stärkere Strafe, was hätte das letztendlich geändert?' Für mich hätte das überhaupt nichts geändert. Es hätte mir nicht das zurückgegeben, was ich verloren habe, es wäre mir nicht unbedingt besser gegangen und er, ich weiß nicht, ob es seine Art zu sehen oder zu denken oder sogar sein Fahrverhalten verändert hätte. Und das Gefängnis ist in einem solchen Fall meiner Meinung nach immer noch ein bisschen zu extrem. Meiner Meinung nach brauchen diese Personen eher eine Sensibilisierung, damit sie sich bewusst werden, was sie angerichtet haben. Andererseits denke ich noch heute darüber nach, dass er mich nicht ein einziges Mal um Verzeihung gebeten hat und das ist es, was mich berührt."

In diesem Sinne könnte die Schaffung des Straftatbestands "Tötung im Straßenverkehr" helfen, so Nickels. "Das würde wirklich einen Unterschied zu 'fahrlässiger Tötung' machen, es würde den Opfern die Anerkennung des Unfalls geben, bei dem sie verletzt wurden, die Anerkennung der Tatsache, dass man ihnen wehgetan hat. Das ist es, was ihnen oft fehlt, und das ist es, was sie uns noch Jahre später in unseren Gesprächsgruppen sagen."



Carine Nickels

Für die Opfer und ihre Familien wäre die Tötung im Straßenverkehr eine starke Geste, eine politische und moralische Unterstützung, die es einzuführen gilt. Für Juristen eine unnötige Umqualifizierung - allerdings wären andere Elemente zu berücksichtigen. "Es wäre besser, die Bemühungen auf eine wirksame Anwendung der bestehenden Gesetze zu konzentrieren und sicherzustellen, dass die Fälle in einem kurzen zeitlichen Abstand zu den Fakten verhandelt werden", schlägt Rechtsanwalt Minden vor. "Das ist leider überhaupt nicht der Fall: Unsere Kanzlei hat gerade einen Fahrer erhalten, der 2025 vorgeladen wurde, weil er 2022 einen Verstoß begangen hat ... Die Strafe muss, um verstanden zu werden, eng auf den begangenen Verstoß folgen."

Hammelmann hingegen spricht von der Schaffung eines spezifischen Straftatbestands der "Gefährdung des Lebens anderer", wie es ihn in Frankreich für einen Fahrer unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gibt. "Unsere Gesetzgebung bestraft nur die Folgen eines Verhaltens im Straßenverkehr, während dieser Straftatbestand das Verhalten an sich bestrafen würde, wenn es keine dramatischen Folgen hatte." Der von Ex-Justizministerin Sam Tanson (déi Gréng) eingebrachte Entwurf für ein entsprechendes Gesetz stockt nach wie vor. Was die Sensibilisierung angeht, so bietet die Verkehrssicherheitsbehörde Rehabilitationskurse an, um Verkehrssündern die Risiken bewusst zu machen, die sie eingehen.

Das Ministerium für Mobilität veröffentlichte im Juli einen neuen nationalen Plan zur Verkehrssicherheit. Eine einzige Maßnahme betrifft die Strafverfolgung: "Eine Arbeitsgruppe, in der die hauptsächlich betroffenen Akteure vertreten sind, wird eingesetzt, um strengere Sanktionen vor allem bei Straftaten und für Wiederholungstäter vorzuschlagen", die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss fahren.

Eine noch zaghafte und in den Augen der Opfer und ihrer Familien unzureichende Reaktion des Gesetzgebers. Sie haben immer noch den Eindruck, dass ihr Verlust und ihr Schmerz ignoriert und verleugnet werden. Chloés Bruder sagte dem Richter bitter: "Wenn ich morgen in mein Auto steige und Sie umbringe, wird mir nichts passieren, ich werde frei sein." Wie viele Leben wurden bereits ausgelöscht und wie viele Angehörige sind dem Gefühl der Ungerechtigkeit ausgeliefert?

