

Wenn das Auto zum Verräter der Speeder wird

Mitten in der Großstadt stehen die Verräter still und stehen auf ihren eigenen Parkplätzen. Sie sind sehr gefragte Zeugen. In einigen Fällen haben Daten aus der Bordelektronik eines beschlagnahmten Luxusautos nach tödlichen Unfällen und illegalen Autorennen bereits Speeder und Poser hinter Gittern gebracht. Die Autos, die auf dem Sicherheitsgelände der deutschen Polizei geparkt sind, verfügen häufig über ausgefeilte Technik. Mit einem Mausklick können gewagte Fahrmanöver und schnelles Tempo aufgerufen werden. Es ist der sicherste Weg für Staatsanwälte, Straßenrowdys zu verurteilen. Was kann man noch gegen diese Rennen und auch gegen Flitzer tun? Fünf Optionen – und ihre Nachteile: Technologie „Ihr …



News

Mitten in der Großstadt stehen die Verräter still und stehen auf ihren eigenen Parkplätzen. Sie sind sehr gefragte Zeugen. In einigen Fällen haben Daten aus der Bordelektronik eines beschlagnahmten Luxusautos nach tödlichen Unfällen und

illegalen Autorennen bereits Speeder und Poser hinter Gittern gebracht.

Die Autos, die auf dem Sicherheitsgelände der deutschen Polizei geparkt sind, verfügen häufig über ausgefeilte Technik. Mit einem Mausklick können gewagte Fahrmanöver und schnelles Tempo aufgerufen werden. Es ist der sicherste Weg für Staatsanwälte, Straßenrowdys zu verurteilen.

Was kann man noch gegen diese Rennen und auch gegen Flitzer tun? Fünf Optionen – und ihre Nachteile:

Technologie

„Ihr eigenes Auto kann sicherlich zu den Tätern pfeifen“, sagt Andreas Winkelmann. Bei der Berliner Staatsanwaltschaft leitet er die Abteilung, in der seit 2018 verbotene Rennen gesammelt und verfolgt werden. Neben den klassischen Beweisen verfolgt sein Team zunehmend den technischen Ansatz über die Black Box. „Vor allem digitale Fahrzeugdaten, Navigationsdaten und Videoaufnahmen sind uns wichtig“, sagt Winkelmann.

Mit Hilfe des sogenannten EDR (Event Data Recorder) können die letzten fünf Sekunden der Fahrt verfolgt werden. „Auf diese Weise können wir sehen, wie tief das Gaspedal gedrückt wurde, bevor der Airbag ausgelöst wurde. Wir können die Bremsstufe und die Radrollgeschwindigkeit ablesen.“ Winkelmann zufolge feiert dieser Beweis seine Premiere im spektakulären Fall eines Berliner Ku’damm-Rasierers, der inzwischen wegen Mordes verurteilt wurde.

Er schätzt, dass mit den Daten auf der kleinen Festplatte im Airbag-Steuergerät Rennen oder Rasen in rund 100 bis 120 Verfahren allein mit den Daten in Berlin verifiziert werden könnten. „Es wird genauso viele Fälle mit Daten außerhalb des Fahrzeugs geben, dh mit Daten von GPS-Systemen aus dem Navigationssystem oder mit Daten von Herstellern“, sagt er. Aufsteigender Trend. Denn ab 2022 muss EDR in konventionelle

Autos eingebaut werden.

Abschreckung und Bestrafung

Seit Oktober 2017 gelten illegale Autorennen nicht mehr als Ordnungswidrigkeit, sondern als Straftat. Seitdem kann die Teilnahme an solchen Rennen mit bis zu zwei Jahren Gefängnis bestraft werden. Der neue Absatz 315d des Strafgesetzbuchs sieht auch eine Freiheitsstrafe von bis zu zehn Jahren vor, wenn der Tod einer anderen Person durch ein „verbotenes Kraftfahrzeugrennen“ verursacht wird. Darüber hinaus werden die meist unverschämt teuren Autos oder Mietwagen vor Ort beschlagnahmt. In vielen Fällen kann ein Speeder auch einen neuen Führerschein erhalten.

Dies wirkt sich jedoch selten abschreckend aus. Denn trotz aller drohenden Bußgelder und Gerichtsurteile beschleunigen die Fahrer weiter: Es gibt keine landesweiten Statistiken über illegale Straßenrennen. Die veröffentlichten Zahlen zeigen jedoch, dass allein in Baden-Württemberg im Jahr 2019 mehr als 250 Fälle registriert wurden, in Nordrhein-Westfalen sogar mehr als 650. Allein in Berlin gab es seit der Verschärfung des sogenannten Raser-Absatzes im Jahr 2017 bis 2017 Anfang Oktober 2020 sind mindestens 1.560 Verfahren anhängig.

„Die Zahl der Autorennen nimmt trotz des strengeren Gesetzes nicht ab, leider im Gegenteil“, sagt Winkelmann. „Und die Anzahl der nicht gemeldeten Fälle ist unendlich hoch.“ Das baden-württembergische Innenministerium ist sich nicht sicher: Andere Fahrer reagierten aufgrund der tragischen Unfälle und Prozesse der vergangenen Jahre sensibler als zuvor und berichteten häufiger.

Und das eingezogene Auto? Auch tut kaum weh. „In rund 90 Prozent der Fälle gehört es nicht dem Täter“, sagt Winkelmann. Die teuren Sportwagen werden meist von Autovermietern ausgeliehen, und auch Carsharing-Anbieter sind beliebt. So war es auch mit einem Flitzer, der im März 2019 mitten in Stuttgart

einen Kleinwagen mit einem gemieteten Luxus-Sportwagen rammte, bei dem zwei Menschen starben.

Zeugen

Wenn eine Handlung beobachtet wird, ist der Zeuge oft ein wichtiger Beweis. „Das wichtigste Mittel ist nicht die Technologie, sondern die Wahrnehmung von Bürgern und Polizisten“, sagte ein Sprecher des badisch-württembergischen Innenministeriums. Zeugnis ist von großer Bedeutung.

Staatsanwalt Winkelmann ist weniger überzeugt: „Zeugenaussagen allein sind nicht immer verlässliche Beweise.“ Die Anforderungen sind sehr hoch. „Monate nach dem Verbrechen muss man sehr genau über das Fahrverhalten, den Verlauf eines Rennens, die Geschwindigkeit, die Entfernung, das Licht und die Wetterbedingungen sprechen.“ Das subjektive Gefühl der Zeugen ist sehr unterschiedlich. In einigen Fällen würden auch akustische und optische Signale ausgetauscht. „Ein typischer Satz lautet dann:“ Ich konnte hören, dass er schnell fuhr „“, sagt Winkelmann.

Radarkameras und Hindernisse

Hier ein Blumentopf auf der Straße, dort mobile Radarkameras wie vom ADAC gefordert. Oder engere Fahrspuren, zivile Fahrspuren, vielleicht auch stationäre Radarsysteme, wie es die Berliner Stadträte nach mehreren Unfällen am Kurfürstendamm gefordert haben – die Liste der Ideen, mit denen man Speeder zum Bremsen zwingen will oder möchte. Nicht alle von ihnen sind praktisch. Denn Eimer oder stationäre Radargeräte können auch als „Schikane“ und für Nervenkitzel im Rennen geplant werden. „Und wenn die Leute wissen, dass es eine Radarkamera gibt, setzen sie einfach eine Maske auf und werden nicht erkannt“, sagt Winkelmann.

Level Führerscheine und andere Hürden

Für viele Experten liegt der Fehler und der Lösungsansatz in der Genehmigung. Zu viele Hochleistungsfahrzeuge sind für die Straße nach ihren Wünschen zugelassen. Und was früher als hochmotorisiertes Fahrzeug mit 100 bis 150 PS galt, ist heute eher durchschnittlich. Darüber hinaus glauben Anwälte, dass junge Leute wie der Stuttgarter Flitzer es zu einfach machen, an solche leistungsstarken Projektile zu kommen. „Niemand will wissen, wie lange Sie Ihren Führerschein haben oder wie alt Sie sind“, sagt der Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Thomas Wagner.

Nicht nur die Polizei fordert die Einführung eines Führerscheins, der von der Motorisierung der Fahrzeuge abhängt. Darüber hinaus sollte es laut Wagner möglich sein, Speeder für eine medizinisch-psychologische Untersuchung, den sogenannten Idiotentest, zu schicken. „Wenn er sich damit befasst, könnte der eine oder andere zweimal darüber nachdenken, auf das Gaspedal zu treten“, sagt der Psychologe aus Saarbrücken.

© dpa-infocom, dpa: 210201-99-252864 / 2

dpa

.

Inspiziert vom LVZ Newsticker -> Zum kompletten Artikel

Details

Besuchen Sie uns auf: n-ag.de