

Das Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen vom 22. Juni 1938 und der § 316a StGB

Von Dr. Matthias Niedzwicki, Rödinghausen*

I. Einleitung

Mit der Reichweite des Tatbestandes des räuberischen Angriffs auf Kraftfahrer (§ 316a StGB) befassen sich häufig Literatur¹ und Rechtsprechung². Dabei geht es oft um die Frage der Anwendbarkeit dieses Straftatbestandes, wenn die abzuurteilende Tat zwar eine Nähe zu einem Kraftfahrzeug aufweist, ansonsten aber kaum ein Bezug zu den typischen Gefahren des fließenden Straßenverkehrs vorliegt.

Der folgende Beitrag befasst sich mit der Entstehungsgeschichte des § 316a StGB, die bei der Auslegung und Anwendung des Paragraphen zur Klärung mancher Probleme beitragen kann.

II. Raubüberfälle im Berliner Grunewald und auf Kraftfahrer

Im Jahre 1934 wurden, im Berliner Grunewald unweit des Kleinen Sterns, in der Nacht zum 2. November mehrere Liebespärgeln in ihren Kraftfahrzeugen überfallen und ausgeraubt. Damit begann eine Serie von Überfällen durch die Brüder Walter und Max Götze. Zwei maskierte Männer hatten sich an die Wagen herangeschlichen, die Fahrertüre aufgerissen, ihre Opfer mit einer Stabtaschenlampe geblendet und mit vorgehaltener Waffe die Herausgabe von Geld und Wertgegenständen gefordert.³

Auch in den folgenden Jahren rissen die Überfälle nicht ab. Neben dem Grunewald machten die Brüder Götze auch noch das Gebiet um den Müggelsee und das Waldgebiet zwischen Grünau und Schmöckwitz unsicher und gingen immer rabiater vor.⁴ Sie überfielen auch die Stationskassen der Reichsbahn in den S-Bahnhöfen Grunewald, Hirschgarten und Rahnsdorf sowie mehrere Tankstellen.

* Der Verfasser ist Lehrbeauftragter an der Fakultät für Rechtswissenschaft der Universität Bielefeld.

¹ Große, NStZ 1993, 525; Geppert, Jura 1995, 311; Mitsch, JA 1999, 662; Fischer, Jura 2000, 434; Wolters, GA 2002, 303; Ingelfinger, JR 2000, 225.

² BGH NStZ 2004, 207.

³ Stürickow, Kriminalfälle im Dritten Reich, 2005, S. 78 ff.

⁴ Die Berliner Kriminalpolizei konnte die Bevölkerung auch nicht vor der Überfallserie insbesondere im Grunewald warnen. Pressemitteilungen des Polizeipräsidiums mussten vom Propagandaministerium genehmigt werden. Die Überfallserie passte nicht in das nach der NS-Ideologie heile Bild der „Volksgemeinschaft“. Goebbels war außer sich, denn die Olympischen Spiele standen bevor. Himmler und Heydrich vertraten zudem den Standpunkt, dass nur die Gestapo in der Lage sei, das Verbrechen auszurotten. Heydrich schlug vor, alle wegen Raubes Vorbestraften in Haft zu nehmen. Die Berliner Polizei wies darauf hin, dass die Rückfallquote gering sei. Wer die angedrohte Strafe von nicht unter fünf Jahren Zuchthaus verbüßt habe, überlege es sich in aller Regel gründlich, ob er nochmals dieses Risiko eingehen wolle.

Seit Mitte Juli 1935 wurden außerdem am südöstlichen Stadtrand von Berlin Lieferwagen auf der Straße zum Halten gebracht und deren Fahrer ausgeraubt.⁵ Die gestellten Autofallen der Brüder Götze wurden im weiteren Verlauf der Taten immer ausgefeilter. Errichteten die Brüder anfangs ihre Straßensperren noch mit Hilfe abgebrochener Äste oder mittels von nahe gelegenen Baustellen herbeigeschafften Holzbohlen, so sägten sie später schon kleinere Bäume ab. Als sich diese Methode nicht bewährte, spannten sie Drahtseile über die Fahrbahn. Nachdem Kraftfahrer versucht hatten, die gespannten Drahtseile zumindest unter dem Verlust ihrer Windschutzscheibe zu durchbrechen, fällten die Brüder Götze letztlich große Bäume, vornehmlich Kiefern, die als Sperren nicht zu überwinden waren.⁶

Das Propagandaministerium verbat zu jener Zeit eine Berichterstattung durch die Presse. Aber insbesondere im Olympiajahr 1936 gab es auch zahlreiche Korrespondenten ausländischer Zeitungen in Berlin. Diese griffen das Thema gerne auf. Sie berichteten über die Autobahnen des Führers und merkten an, dass eine neue Art von Wegelagerei die „schönsten Autostraßen der Welt“ zu den unsichersten zu machen drohte.⁷

Am 23. Dezember 1936 schlugen die Brüder auf der Fernstraße Berlin-Küstrin erneut zu. Nachdem sie eine Baumfalle errichtet hatten, kamen gleich von beiden Seiten Kraftfahrzeuge angefahren. In dieser Nacht geriet auch ein SS-Oberführer in eine gestellte Baumfalle. Statt sich mutig den Tätern entgegenzustellen und ihnen habhaft zu werden, wie es seine Vorgesetzten erwarteten, überließ der den Tätern sein Geld und floh. Er wurde aus der SS ausgeschlossen.⁸

Nachdem sich die Baumfallen unter den Kraftfahrern herumgesprochen hatten, änderten die Brüder Götze ihre Taktik. In der Nacht des 24. März 1937 wollte Walter Götze eine Geldtasche, die sie erbeutet und anschließend (ohne Inhalt) im Wald bei Grünau vergraben hatten, aus dem Versteck holen, um sie mit Papier zu füllen und als Köder auf die Straße zu legen, um Autofahrer zum Halten zu bewegen. Ein Streifenpolizist auf seinem Fahrrad wurde auf Walter Götze aufmerksam. Er wollte einen Blick in die Tasche des Mannes werfen, der bei Dunkelheit alleine in dem Waldstück unterwegs war und als Tascheninhalt einer Geldtasche Thermosflasche und Stüllendose angab. Daraufhin zog Götze seine Pistole und erschoss den Beamten, der nur einen fehlgehen-

⁵ Bei der Kriminalpolizei wurden anfangs zwei Sonderkommissionen eingerichtet. Die eine beschäftigte sich mit den Überfällen im Grunewald, die andere mit der Aufklärung der Taten mittels Autofallen. Man ging von unterschiedlichen Tätergruppen aus. Auffällig war jedoch, dass die Taten zeitlich nicht zusammenfielen.

⁶ Stürickow (Fn. 3), S. 82.

⁷ Stürickow (Fn. 3), S. 82.

⁸ Stürickow (Fn. 3), S. 84 f.

den Schuss abgab, bevor seine Pistole Ladehemmungen hatte.⁹

Letztlich gab eine Wirtin der Polizei am 5. März 1938 den entscheidenden Hinweis zur Ergreifung der Brüder Götze. Ihr fiel auf, dass Walter Götze, der sich gerade ein Bier bestellte, in seiner mitgeführten Aktentasche zahlreiche Zigarettenschachteln und Schokoladentafel hatte. Sie hielt die Brüder Götze für gefährliche Verbrecher, welche sie schon vor einiger Zeit verdächtigt hatte, den Überfall auf den Bahnhof Hirschgarten begangen zu haben.

III. Brüder Götze vor Gericht

Der Prozess gegen die Brüder Götze begann am 13. Juni 1938 vor dem Sondergericht II bei dem Landgericht Berlin. Für das NS-Regime stand das Urteil schon fest. Max und Walter Götze mussten zum Tode verurteilt werden. Walter Götze konnte der Todesstrafe unmöglich entgehen. Er hatte einen Polizeibeamten und im Grunewald den 20-jährigen Maurer *Bruno Lis*, welcher einen Angriff auf sich und seine Freundin abwehren wollte, erschossen. Daneben hatte Walter Götze noch mehrere Mordversuche verübt. Nach den Aussagen der Brüder hatte aber immer nur Walter mit einer scharfen Pistole geschossen. Somit stand zu befürchten, dass Max Götze mit einer langjährigen Zuchthausstrafe davonkommen würde.

Roland Freisler, Staatssekretär im Reichsjustizministerium und späterer Präsident des Volksgerichtshofes, soll nach einem Gespräch mit dem zuständigen Staatsanwalt *Henkel*, in welchem *Freisler* klar wurde, dass eine Todesstrafe für Max Götze nicht sicher erschien, in aller Eile für die Schaffung des Gesetzes gegen Straßenraub mittels Autofallen gesorgt haben.¹⁰

1. Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen vom 22. Juni 1938

Im Reichsgesetzblatt Teil I von 1938 wurde unter Nr. 96 auf Seite 651 das Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen vom 22. Juni 1938 verkündet.¹¹ Die Reichsregierung hatte folgendes Gesetz beschlossen: „Wer in räuberischer Absicht eine Autofalle stellt, wird mit dem Tode bestraft. Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1936 in Kraft.“ (Rückwirkung eines Strafgesetzes!). Das Autofallengesetz war die letzte bedeutende strafrechtliche Norm vor Kriegsbeginn. Die nationalsozialistische Gesetzgebung der Jahre 1933 bis 1939 hatte die Todesstrafe auf ca. 25 Delikte ausgeweitet.¹²

Insbesondere vor der Einführung des Gesetzes gegen Straßenraub war der Begriff der „Autofalle“ in der deutschen Sprache nicht geläufig. Der Tatbestand des Autofallengesetzes war unbestimmt gefasst und konnte deswegen auch weit ausgelegt werden. *Freisler* verfasste 1939 als Staatssekretär

im Reichsjustizministerium eine Abhandlung über „Gedanken zum Gesetz gegen das räuberische Stellen von Autofallen“.¹³ Seiner Ansicht baute der Führer etwas, was es in dieser Art bisher nirgends auf der Welt gab: die Reichsautobahnen. Wo ein Volk Werte schafft, so *Freisler*, schauen asoziale Parasiten danach, ob sie diese Werte ihren gemeinschaftsfeindlichen Zwecken dienstbar machen können.¹⁴ Das Umwälzende der Motorisierung liege gerade in der Geschwindigkeitssteigerung, zu dessen Überwindung der potentielle Räuber erhöhte kriminelle Energie aufwenden muss.¹⁵

Der Tatbestand wurde nicht nur auf mechanische Fallen im Sinne körperlicher Hindernisse angewandt, die die Geschwindigkeitssteigerung überwand, sondern im übertragenen Sinne auch auf psychische Fallen.¹⁶ Als psychische Falle wurde jede Handlungsweise gewertet, die ein Überlisten, ein Hineinmanövrieren des Kraftfahrers in eine ungünstige, seine Verteidigung erschwerende Lage darstellt.¹⁷ Das Sondergericht Hamburg stellte im Jahre 1939 fest, dass, wer eine Kraftdroschke anhält und vortäuscht, er wolle sie zu einer bezahlten Fahrt benutzen, während er in Wirklichkeit in räuberischer Absicht dem Fahrer seine Barmittel abnehmen wollte, auch eine Autofalle stellt.¹⁸ Auch scheint der Kraftdroschkenführer hierbei besonders schutzwürdig, weil er im Gegensatz zu dem Herrenfahrer verpflichtet ist, sein Fahrzeug in Bewegung zu setzen, wenn ein Fahrgast eine Fahrt von ihm verlangt.¹⁹

2. Verfahren und Verurteilung der Brüder Götze

In der weiteren Verhandlung stellte sich jedoch heraus, dass die Verurteilung des Max Götze zum Tode auch ohne die Schaffung des Reichsautofallengesetzes nahezu sicher war. Max Götze hatte während des Überfalls auf den Bahnhof Hirschgarten auf einen uniformierten Beamten der Reichsbahn geschlossen. Damit konnte Max Götze gemäß § 1 des Gesetzes zur Gewährleistung des Rechtsfriedens²⁰ zum Tode verurteilt werden.

¹³ *Freisler*, DJ 1939, 34.

¹⁴ *Freisler*, DJ 1939, 34.

¹⁵ *Freisler*, DJ 1939, 34.

¹⁶ *Roßmüller/Rohrer*, NVZ 1995, 253 (257).

¹⁷ RKG (Reichskriegsgericht) DJ 1939, 662.

¹⁸ Sondergericht Hamburg DJ 1939, 189 Nr. 2 (190).

¹⁹ Sondergericht Hamburg DJ 1939, 189 Nr. 1.

²⁰ § 1 Nr. 1 des Gesetzes zur Gewährleistung des Rechtsfriedens vom 13. Oktober 1933 lautete: Mit dem Tode oder, soweit nicht bisher eine schwerere Strafe angedroht ist, mit lebenslangem Zuchthaus oder mit Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren wird bestraft, wer es unternimmt, einen Richter oder einen Staatsanwalt oder einen mit Aufgaben der politischen, Kriminal-, Bahn-, Forst-, Zoll-, Schutz- oder Sicherheitspolizei betrauten Beamten oder einen Angehörigen der Wehrmacht oder der Sturmabteilungen (einschließlich des Stahlhelms) oder der Schutzstaffel der NSDAP, einen Amtswalter der NSDAP oder einen Angehörigen des Deutschen Luftsportverbandes aus politischen Beweggründen oder wegen ihrer amtlichen oder dienstlichen Tätigkeit zu töten, oder wer zu einer solchen Tötung auffordert, sich erbietet, ein solches

⁹ *Stürickow* (Fn. 3), S. 91.

¹⁰ *Stürickow* (Fn. 3), S. 92.

¹¹ Die Ausfertigung des Gesetzes erfolgte in *Hitlers Sommerresidenz* in Berchtesgaden.

¹² *Große*, NStZ 1993, 525 (526).

Walter Götze wurde in elf Fällen zum Tode verurteilt: wegen Mordes in zwei Fällen, einmal in Tateinheit mit schwerem Raub, einmal mit Verbrechen gegen § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes zur Gewährleistung des Rechtsfriedens, ferner des gemeinschaftlichen Verbrechens gegen das Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen in acht Fällen, in Tateinheit mit schwerem Raub und versuchtem schweren Raub, außerdem wegen schweren Raubes und räuberischer Erpressung. Er wurde ferner wegen weiteren schweren Raubes in acht Fällen, versuchtem Mord und schwerer Körperverletzung zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt. Max Götze wurde in neun Fällen zum Tode und ebenfalls zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt.²¹

V. Aufhebung durch den Kontrollrat und spätere Eingliederung in das StGB

Die Vorschrift des Gesetzes gegen Straßenraub mittels Autofallen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg durch Kontrollratsgesetz Nr. 55 vom 30.1.1946 (Art. 1 Nr. 11) aufgehoben. Der bundesdeutsche Gesetzgeber sah aber ein Bedürfnis, dass Angriffe auf Kraftfahrer zuverlässig sanktioniert werden können. So wurde die Vorschrift – jedoch in modifizierter Fassung – durch das 1. StrVerkSichG vom 19.12.1952 wieder in das StGB eingeführt. Ein minder schwerer Fall des § 316a StGB wurde durch das 11. StrÄndG vom 16.12.1971 in das Gesetz aufgenommen.

VI. Kritik am § 316a StGB

Der § 316a StGB steht im 28. Abschnitt über gemeingefährliche Straftaten des StGB. Er soll (gleichrangig) neben individuellen Rechtsgütern die Sicherheit des Straßenverkehrs schützen.²² Aufgrund seiner Entstehungsgeschichte und seiner textlichen Fassung war und ist er Kritik ausgesetzt. So wurde und wird vertreten, diese Vorschrift ersatzlos zu streichen oder sie aufgrund der besonders hohen Strafandrohung eng auszulegen oder notfalls die Annahme eines minder schweren Falles zu erwägen.²³ Die Tatbestandsvoraussetzungen „Führer eines Kraftfahrzeugs“ und „die besonderen Verhältnisse des Straßenverkehrs“ können auch aufgrund historischer Begebenheiten vielfach nur schwer einer rechtsgutsbezogenen Begrenzung unterzogen werden, da auch der Begriff der Autofalle unklar ist.²⁴

Das Tatbestandsmerkmal „Führer eines Kraftfahrzeugs“ wurde von der (älteren) Rechtsprechung teilweise im Merkmal „unter Ausnutzung der besonderen Verhältnisse des

Straßenverkehrs“ geprüft.²⁵ Ein Angriff musste alsbald, im unmittelbaren räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Benutzung eines Kraftfahrzeugs erfolgen. Ein Angriff auf einen Kraftfahrer, welcher sich nach dem Ende der Fahrt schon bis zu 100-150 Meter vom abgestellten KfZ entfernt hatte, wurde noch unter die besonderen Gefahren des Straßenverkehrs subsumiert.²⁶ Diese Prüfung orientierte sich stark an der damaligen Begrifflichkeit der „Autofalle“. Eine Legaldefinition war im Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen nicht enthalten. Eine rechtsgutsbezogene Begrenzung der „Autofalle“ war schwierig, da der Begriff inhaltlich unbekannt war und somit der konkrete Anwendungsbereich der Vorschrift unklar blieb. Eine Begrenzung war offenbar auch damals nicht gewollt, um den Richtern genügend Ermessensspielräume zu eröffnen.

Die selbstständige Berücksichtigung des Merkmals „Führer eines Kraftfahrzeugs“ wurde durch die Grundsatzentscheidung des 4. Senats des BGH eingeleitet.²⁷ Es sei eine enge am Schutzgut orientierte Auslegung erforderlich. „Führer eines KfZ“ ist nunmehr noch derjenige, welcher allgemein mit dem Betrieb eines KfZ und/oder mit der Bewältigung von Verkehrsvorgängen beschäftigt ist. Die Führereigenschaft zu Beginn, während des Verlaufs und zum Ende einer Fahrt ist ebenfalls nicht unumstritten, ähnlich wie die Übertragung dieser Grundsätze des „Führers eines KfZ“ auf den „Mitfahrer“. Ferner ist die Einbeziehung von Mofas unter den Begriff „KfZ“ umstritten.²⁹

Der BGH hatte kürzlich die Frage zu beantworten, ob ein Angriff auf die Entschlussfreiheit auch dann „verübt“ werden könne, wenn die Einwirkung auf den Willen des Opfers bereits vor dem Antritt der Fahrt begonnen habe.³⁰ Das Gericht bejaht den zeitlichen Zusammenhang zwischen der Eigenschaft „Führer eines KfZ“ und dem „Verüben eines Angriffs auf die Entschlussfreiheit“ selbst dann, wenn das Opfer durch einen vor Fahrtantritt erfolgten Angriff zur Duldung der Mitfahrt des Täters gezwungen und dieser Angriff während der Fahrt fortgesetzt werde. Der BGH hält aber die Intensität des Bemächtigungszeitpunktes vor Fahrtantritt für maßgebend. Habe der Täter sein Opfer bereits vor der Fahrt unter seine uneingeschränkte Kontrolle gebracht, diene das Fahrzeug nur noch Beförderungszwecken. Die mit der Fahrt einhergehenden Abwehrmöglichkeiten des Opfers wirken sich auf das Angriffsverhalten nicht tatfördernd aus. Einen Verstoß gegen das Koinzidenzprinzip konnte der BGH nicht feststellen. Beginne der Angriff bereits vor der Tatopferqualität, bedürfte das Tatbestandsmerkmal einer besonders sorgfältigen Prüfung und sei nur in Ausnahmefällen zu bejahen. Kritisch wurde bereits von Teilen der Literatur darauf hingewiesen, dass die vom BGH gewählte Differenzierung zwischen neuem und

Er bieten annimmt oder eine solche Tötung mit einem anderen verabredet.

²¹ Stürickow (Fn. 3), S. 93.

²² Tröndle/Fischer, Strafgesetzbuch und Nebengesetze, Kommentar, 54. Aufl. 2007, § 316a Rn. 2.

²³ Horn, in: Rudolphi u.a. (Hrsg.), Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch, 7. Aufl., 49. Lieferung, Stand: Oktober 1999, § 316a Rn. 2; Cramer, in: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, Kommentar, 27. Aufl. 2006, § 316a Rn. 1.

²⁴ Vgl. DuttelNolden, JuS 2005, 193.

²⁵ Vgl. BGHSt 13, 27 (30); 15, 322 (324); 18, 170 (171); 22, 114 (116).

²⁶ BGH NStZ 1886, 551.

²⁷ BGHSt 49, 8; BGH NJW 2004, 786; BGH NStZ 2004, 207.

²⁸ Vgl. BGHSt 49, 8 (12) = NJW 2004, 786 (787 f.).

²⁹ Große, NStZ 1993, 525.

³⁰ BGH NJW 2008, 451 (452).

fortdauerndem Angriff hinterfragt werden müsse.³¹ Es ist schwierig dogmatische Abgrenzungskriterien zu entwickeln. Der BGH begründet eine restriktive Auslegung des § 316a StGB mit einer höheren Einwirkungsintensität vor Fahrtantritt und setzt sich gleichzeitig in Widerspruch zu seiner Rechtsprechung im Hinblick auf die Straftatbestände der §§ 239a und b StGB. Dort führt beim Bemächtigen die „stabile Zwangslage“ gerade zur Strafbarkeit im Zweipersonenverhältnis.³² Ferner wird die Frage aufgeworfen, ob gerade ein strafwürdigeres Verhalten durch eine höhere Einwirkungsqualität eine geringere Strafbarkeit auslösen sollte.³³ Der BGH hat auch mit seiner jüngst getroffenen Entscheidung die restriktive Anwendung des § 316a StGB weiter fortgeführt. Das Gesetz gegen Straßenraub mittels Autofallen zählte zu einem final orientierten Rechtstypus. Schon bei der Schaffung dieses Gesetzes und bei dessen Anwendung standen Zweckmäßigkeitüberlegungen im Vordergrund. Dogmatische Verfestigungen und Bindungen waren unerwünscht, da das Instrumentarium (Begriff der Autofalle) in der Hand der NS-Justiz flexibel bleiben sollte.

Das Fehlen von dogmatischen Verfestigungen und Bindungen bereitet Probleme bei der Anwendung des § 316a StGB, ebenso wie der textlich teilweise unklar, in Anlehnung an den Begriff der Autofalle gefasste und damit in besonderem Maße der Auslegung bedürftige Tatbestand.

³¹ *Bosch*, JA 2008, 313 (315).

³² *Sowada*, HRRS 2008, 137 (141).

³³ *Sowada*, HRRS 2008, 137 (141).