

Zur Aufklärung von Verkehrsstrafsachen

Die alseitige Aufklärung aller die strafrechtliche Verantwortlichkeit begründenden und deren Ausmaß bestimmenden Umstände ist ein unabdingbares Gebot der sozialistischen Gesetzlichkeit und Gerechtigkeit (Art. 5 StGB, §§ 2, 8, 101, 202 StPO). Mit dieser Forderung untrennbar verbunden ist die Gesetzlichkeit der den staatlichen Rechtspflegeorganen obliegenden Beweisführung, die von der Gleichwertigkeit aller gesetzlich, zulässigen Beweismittel ausgeht und es verbietet, einem Beweismittel eine im voraus festgelegte Beweiskraft beizumessen (§23 StPO).

Wenn auch diese Prinzipien uneingeschränkt für alle Deliktsarten gelten, so kann nicht übersehen werden, daß es z. B. bei der exakten Erfassung und Aufklärung von Verkehrsstraftaten spezielle Gesichtspunkte zu berücksichtigen gilt, die sich aus einigen typischen Besonderheiten des Unfallgeschehens ergeben.

Diese Besonderheiten bestehen zunächst darin, daß über die in der Person eines Verkehrsstraftäters liegenden Umstände hinaus weitere objektive Faktoren gegeben sein können, die einen Verkehrsunfall mitbedingen haben. Deshalb orientiert auch der Beschluß des Plenums des Obersten Gerichts zu einigen Fragen der Rechtsprechung in Verkehrsstrafsachen vom 2. Juli 1969 (NJ 1969 S. 459 ff.) wiederholt auf die exakte Erfassung der konkreten Verkehrssituation (vgl. z. B. Abschn. 1.2.1. des Beschlusses), weil sich daraus entscheidende Aussagen beispielsweise für den Grad der fahrlässigen Schuld, aber auch darüber ergeben können, inwieweit zum Zeitpunkt der Tat objektive Überforderungsbedingungen Vorlagen, die es dem Verkehrsteilnehmer unmöglich machten, sich situationsgerecht und damit seinen Pflichten entsprechend zu verhalten.

So sind, um einige Beispiele zu nennen, bei der Feststellung der konkreten Verkehrssituation zu berücksichtigen:

a) Die allgemeine Verkehrslage

Hierzu muß erörtert werden, ob eine hohe Verkehrsdichte bestand oder nicht, ob es sich vorwiegend um fließenden oder ruhenden Verkehr handelte, ob eine bestimmte Art von Verkehrsteilnehmern, z. B. in der Nähe von Schulen oder nach Betriebsschluß in der Nähe von Produktionsstätten, dominierte u. a.

b) Die Straßenlage

Dazu ist festzustellen, ob es sich beispielsweise um eine Haupt- oder Nebenstraße handelte oder ob die Straße bestimmten Verkehrsbeschränkungen (Park- oder Halteverbot, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbot oder dergl.) unterlag.

c) Die Straßenbeschaffenheit

Insoweit ist zu prüfen, ob es sich um eine befestigte oder unbefestigte Fahrbahnoberfläche handelte, welcher Art die befestigte Fahrbahndecke war (Asphalt, Reihenstein-, Kleinstein- oder Kopfsteinpflaster), ob die Fahrbahnoberfläche stark gewölbt war, Schlaglöcher oder Frostaufbrüche aufwies, ob Öllachen, Ackererde oder Dung vorhanden waren, ob die Fahrbahn zur Unfallzeit trocken, naß, vereist oder schlüpfrig war.

d) Die Witterungs- und Sichtverhältnisse

Hierzu ist aufzuklären, ob es regnerisch, dunstig, neblig oder sonnig war, ob es bei Schneefall nur schwach schneite oder ob starkes Schneetreiben herrschte, ob

bei Dämmerung oder Dunkelheit am Unfallort vorhandene Lichtquellen zu etwaiger Schattenbildung führten, ob die Möglichkeit der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge bestand, ob ein Widerschein erleuchteter Schaufenster, Lichtreklamen oder der Straßenbeleuchtung auf nasser Fahrbahnoberfläche vorhanden war. Schließlich ist auch zu ermitteln, ob die Sicht durch Hecken, Gebüsch, Baumreihen, aber auch durch vorausfahrende, überholende, einbiegende, entgegenkommende oder abgestellte Fahrzeuge behindert war.

Die Feststellung solcher hier nur beispielhaft angeführten Umstände ist unumgänglich, weil sich daraus u. a. die Frage beantworten läßt, inwieweit sich ein Verkehrsteilnehmer den besonderen Bedingungen einer Verkehrslage angepaßt hat und deshalb möglicherweise der Grundsatz des Vertrauens zur Anwendung kommen kann oder ob der Verkehrsteilnehmer die Besonderheiten der konkreten Verkehrssituation ignorierte und deshalb verantwortungslos im Sinne fahrlässiger Schuld handelt?

Bei der Aufklärung von Verkehrsstrafsachen kommt aber noch eine weitere Besonderheit hinzu: Ein Unfall deutet sich nicht bereits geraume Zeit vorher an, sondern vollzieht sich meist in Bruchteilen von Sekunden. Das führt nicht selten dazu, daß Einzelheiten des Unfalls weder vom Verursacher oder vom Geschädigten noch von unbeteiligten Dritten voll erfaßt werden. Deshalb weisen die Darstellungen der am Unfall beteiligten Bürger bzw. der Zeugen nicht selten erhebliche Widersprüche auf und stimmen nicht mit den objektiven Beweisen überein. Es wäre aber verfehlt, den Einlassungen der Beschuldigten oder Angeklagten von vornherein nur deshalb einen geringeren Beweiswert beizumessen, weil diese im Interesse einer für sie günstigen Bewertung etwa geneigt sind, ihre Schuld abzuschwächen und zum Teil falsche Aussagen zu machen. Vielfach ist gerade das Gegenteil der Fall, daß sich nämlich der Unfallverursacher unter dem deprimierenden Eindruck schwerwiegender Folgen, sogar selbst belasten oder daß er keine eindeutigen Angaben machen kann, weil er aufgeregt oder selbst in Mitleidenschaft gezogen ist. Andererseits kann auch nicht davon ausgegangen werden, daß die Aussagen von Zeugen generell einen höheren Grad von Objektivität besitzen, weil sie nicht unmittelbar durch das Unfallgeschehen betroffen sind. In dem Bestreben, zur Aufklärung des Sachverhalts beizutragen, werden zwar oft Angaben z. B. über Geschwindigkeit oder Entfernung gemacht. Mit der objektiven Realität stimmen diese Angaben aber nicht immer überein. Weil sie maßgeblich mit vom Beobachtungs-, Beurteilungs-, Erinnerungs- und nicht zuletzt auch vom Schätzungsvermögen abhängen.

Das alles zwingt zu der Forderung, in Verkehrsstrafsachen den Wahrheitsgehalt von Aussagen der Beschuldigten bzw. Angeklagten, von Geschädigten und sonstigen Zeugen in stärkerem Maße unter Berücksichtigung der objektiv vorliegenden Beweismittel zu prüfen, wie sie insbesondere in dem Tatortbefundsbericht, der maßstabgerechten Unfall-einschließlich Faustskizze und dem fotografisch gesicherten Beweismaterial, z. B. über den Standort der Fahrzeuge nach einem Verkehrsunfall, enthalten sind, aber auch aus Rekonstruktionen, technischen Gutachten sowie den Berechnungen über Geschwindigkeit, Bremsverzögerung und Bremsweg folgen. Dazu sind allerdings be-