

stimmte Kenntnisse auf diesem Gebiet erforderlich, um z. B. die bei der Unfallaufnahme verwandten Begriffe richtig deuten und verstehen oder um selbst auch eigene Berechnungen vornehmen zu können; denn wenn auch diese Fragen z. T. durch Sachverständige beantwortet werden, so ist dennoch eine entsprechende Sachkunde des Gerichts nicht überflüssig.

So sollte jeder auf dem Gebiet des Verkehrsstrafrechts tätige Richter z. B. die Unterschiede zwischen *Fahrspuren*, *Bremsspuren* und *Blockierspuren* kennen. Werden am Unfallort Fahrspuren, die durch einen deutlichen und gleichmäßigen Abdruck des Reifenprofils gekennzeichnet sind, gesichert, so folgt daraus, daß noch keine Bremswirkung erreicht wurde, weil Fahrspuren ein Beweis für rollende, noch nicht abgebremste Räder sind. Bremsspuren hingegen — hier ist das Reifenprofil zwar auch noch deutlich zu erkennen, im Gegensatz zur Fahrspur jedoch bereits verzerrt abgebildet — verdeutlichen, daß das Fahrzeug schon abgebremst war, aber die Räder noch rollten. Blockierspuren schließlich rühren von völlig abgebremsten, nicht mehr rollenden Rädern eines noch nicht zum Stillstand gekommenen Fahrzeugs her, wobei das Charakteristische dieser Spuren in deutlich erkennbaren Gummirückständen des Reifens auf der Fahrbahn mit fester Decke besteht und kein Profil mehr zu erkennen ist<sup>1 2</sup>. Aus solchen Spuren läßt sich u. a. ableiten, auf welche Entfernung vom Unfallort ein Bremsvorgang eingeleitet wurde, ob es sich um eine Gefahrenbremsung handelte, ob sich darin ein rechtzeitiges und aufmerksames Reagieren offenbart oder ob die dabei erreichten Werte denen der mittleren Bremsverzögerung nach § 47 StVZO entsprechen.

Zu den notwendigen Kenntnissen gehört aber auch das Wissen über die Berechnung der Faktoren, die in Verkehrsstrafsachen immer wieder eine Rolle spielen und deren Klärung oft bestimmend dafür ist, ob eine Verkehrsstraftat vorliegt oder nicht. Hierzu gehören insbesondere Feststellungen über die Ausgangsgeschwindigkeit, über den Halteweg, der sich aus der Addition von Reaktionsweg und eigentlichem Bremsweg ergibt, und über die mittlere Bremsverzögerung nach § 47 StVZO<sup>2</sup>.

Die *Geschwindigkeit* wird in der Praxis im allgemeinen in Kilometern je Stunde (km/h = V) angegeben. Zur Berechnung des Bremsweges wird jedoch von der Geschwindigkeit in Metern je Sekunde (m/s = v) ausgegangen, die nach folgender Formel berechnet wird:

$$v = \frac{V}{3,6}$$

<sup>1</sup> Vgl. hierzu Kuntze/H. Schmidt, Die Aufnahme und Bearbeitung von Straßenverkehrsunfällen, Berlin 1965, S. 61 ff.  
<sup>2</sup> vgl. Kuntze/Schmidt, a. a. O., S. 112 ff.

Selbstverständlich läßt sich danach auch die Geschwindigkeit in Kilometern je Stunde errechnen ( $V = 3,6 \cdot v$ ). Der eigentliche *Bremsweg* (s) — das ist die vom Moment des Einsetzens der Bremswirkung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zurückgelegte Wegstrecke — läßt sich aus der Geschwindigkeit in Metern je Sekunde ( $m/s = v$ ) und der mittleren Bremsverzögerung (b) — die Werte hierfür sind aus § 47 StVZO zu entnehmen — nach der Formel errechnen:

$$s = \frac{v \cdot v}{2 \cdot b}$$

Beispiel: Ein Pkw des Baujahres ab 1958 mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 100 km/h benötigt bei einer Geschwindigkeit von 72 km/h = 20 m/s (v) und einer mittleren Bremsverzögerung von 4,0 m/s<sup>2</sup> (b) einen Bremsweg von

$$s = \frac{20 \cdot 20}{2 \cdot 4} = 50 \text{ Metern.}$$

Diesem eigentlichen Bremsweg ist der Reaktionsweg zuzurechnen. Hierunter ist die Wegstrecke zu verstehen, die ein Fahrzeug von dem Augenblick des Erkennens der Gefahr durch den Fahrer bis zum Eintritt der Bremswirkung durchfährt. Legt man hierfür maximal eine Zeit von einer Sekunde (Schrecksekunde) zugrunde, so kommt zu dem eigentlichen Bremsweg eine weitere Wegstrecke von 20 Metern hinzu. Schließlich ist hierbei auch noch die Schwellzeit der Bremsen zu berücksichtigen. Das ergibt bei einer hierfür angenommenen Zeit von etwa 0,4 Sekunden weitere 8 Meter, so daß also in dem gewählten Beispiel der Bremsweg insgesamt 78 Meter beträgt.

Um zu bestimmen, ob die *mittlere Bremsverzögerung* (b) dem Wert nach § 47 StVZO entspricht, sind die Ausgangsgeschwindigkeit (v) und der Bremsweg (s) zugrunde zu legen:

$$b = \frac{v \cdot v}{2 \cdot s}$$

Schließlich läßt sich die *Ausgangsgeschwindigkeit* (v) aus dem Bremsweg (s) und der mittleren Bremsverzögerung (b) nach der Formel

$$v = \sqrt{2 \cdot s \cdot b}$$

errechnen.

Auf der 23. Plenartagung des Obersten Gerichts zu Fragen der Verkehrsstrafrechtsprechung unterstrich der Präsident des Obersten Gerichts die Notwendigkeit, daß sich die auf dem Gebiet des Verkehrsstrafrechts tätigen Richter verkehrstechnische Grundkenntnisse aneignen<sup>3</sup>. Dazu sollten mit diesem Beitrag einige Anregungen gegeben werden.

<sup>3</sup> Vgl. den Bericht über die 23. Plenartagung des Obersten Gerichts, NJ 1969 S. 466 ff.

## Kommentare zum neuen Strafrecht

Dr. HORST BEIN, wiss. Oberassistent an der Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität Berlin  
Dr. CHRISTIAN KORISTKA, wiss. Oberassistent an der Sektion Kriminalistik der Humboldt-Universität Berlin  
Dr. SIEGFRIED WITTENBECK, Oberrichter am Obersten Gericht

### Bemerkungen zum Lehrkommentar des Strafprozeßrechts

(Schluß)\*

#### Zum gerichtlichen Verfahren

In der Vorbemerkung, zum 1. Abschn. des 4. Kapitels des Lehrkommentars (Gewährleistung der richterlichen Unvoreingenommenheit) wird festgestellt: „Aus der Verpflichtung des Gerichts zur Unvoreingenommenheit folgt, daß keine persönlichen-Beziehungen der Richter

zu einer Strafsache, insbesondere zu dem Beschuldigten, Angeklagten oder Geschädigten, bestehen dürfen, die geeignet sein könnten, in diesen oder in der Öffentlichkeit Zweifel an der Unbefangenheit des Gerichts

\* Der erste Teil dieses Beitrags ist in NJ 1969 S. 523 ff. veröffentlicht.