

(§ 44 StPO). Das schließt aber nicht aus, daß im Einverständnis mit dem Probanden — in der Regel sogar in dessen Interesse — eine Begutachtung bereits im Anzeigenprüfungsverfahren (§ 95 StPO) erfolgt.

Die von den Staatsanwälten angeforderten Gutachten dienten im wesentlichen der Klärung folgender Fragen:

- Lag bei dem sonst für die betreffende Tätigkeit geeigneten Probanden eine anforderungs- bzw. situationsbedingte Überforderung vor?
- Bestand eine individuelle Unfähigkeit zur Pflichterfüllung, die subjektiv erkennbar oder vermeidbar war?
- Inwieweit bestand beim Probanden eine Einschränkung der Fahr- bzw. Diensttauglichkeit und wie wirkte sich diese aus?

Bewährt haben sich darüber hinaus Zusatzfragen, die auch aus der Sicht der vorbeugenden Unfallbekämpfung vom Gutachter Vorschläge zur weiteren Behandlung oder Nachuntersuchung des Probanden erwirken.

#### *Bewertung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit*

Unzulässig sind Fragen, mit denen der Gutachter aufgefordert wird, unmittelbar zu beantworten, ob gemäß § 10 StGB (objektive Unmöglichkeit der Pflichterfüllung oder nicht zu verantwortendes persönliches Versagen oder Unvermögen) ganz oder teilweise die Schuld auszuschließen ist. Der Gutachter des MDV hat nur zu prüfen, inwieweit der Proband zum Zeitpunkt des Ereignisses in der Lage war, den gesellschaftlichen Anforderungen an einen Fahrzeugführer gerecht zu werden. Der Sachverständige stellt in seinem Gutachten also nur Faktoren fest, die die Entscheidungsfähigkeit des Unfallverursachers in der Abwägung der Pflichten beeinflussen haben könnten. Das sind z. B. persönlichkeitsbedingte Besonderheiten, die Art der situationsbedingten Belastung oder Überforderung, der Vigilanzgrad usw.

Unzulässig ist u. E. auch die mitunter noch zu findende Frage allein nach der Fahrtauglichkeit. Selbst die korrekteste Antwort des Gutachters kann in solchen Fällen zu Fehlinterpretationen führen. Fahruntauglichkeit bedingt keineswegs eine im konkreten Fall eingeschränkte Handlungs- und Anpassungsfähigkeit. So kann der Beschuldigte unabhängig von einer generell festgestellten Fahruntauglichkeit dennoch für das betreffende Ereignis schuld begründend handlungsfähig sein.

Die Grenze zwischen Kraftfahruntauglichkeit und bedingter Tauglichkeit ist nicht immer scharf zu ziehen. Zum einen können sich gleiche physische und psychische Mängel individuell unterschiedlich auswirken oder zum anderen sind sie durch besondere Einstellungen und Gewohnheiten kompensierbar. Aufgabe der Verkehrspsychologen ist es, bei Beeinträchtigung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit diese Kompensationsmöglichkeiten zu prüfen.

Des weiteren ist zu berücksichtigen, ob bei Krankheiten, die zu Bewußtseinsstörungen oder Schmerzzuständen führen, in der Regel Prodromalerscheinungen (Vorboten) auf treten, die den Kraftfahrer rechtzeitig zum Anhalten des Fahrzeugs veranlassen müßten. Wiederholt stellte sich gerade das Ignorieren dieser Vorboten als die eigentliche Unfallursache heraus. Insofern ist es bei der Ermittlung bedeutsam, alle vorhandenen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Vorgeschichte des eigentlichen Ereignisses (das Tun und Lassen des Beschuldigten im Stadium der Prodromalerscheinungen) aufzuklären.

Bei den meisten ausgewerteten Ermittlungsverfahren war die Anforderung des Sachverständigengutachtens indiziert. Auch wenn gezielt nach Funktionsbeeinträchtigungen bestimmter Organe (z. B. Augen, Herz, Gehirn) gefragt wurde, machte sich aus der Sicht des Gutachters berechtigt eine umfassende Untersuchung erforderlich. In derartigen Fällen erweiterte der Gutachter — in der Regel nach Rücksprache mit dem Staatsanwalt, der den Auftrag erteilt hat — die zur Klärung benötigte Fragestellung. Um Zeit- und Informationsverluste zu vermeiden, sollte der Staatsanwalt vor Anforderung des Gutachtens den Gutachter ggf. zur Zweckmäßigkeit der Fragestellung konsultieren. Das bewährt sich besonders

in den Fällen, in denen zunächst beabsichtigt ist, die Begutachtung auf eine Körperfunktion einzuengen.

Insgesamt waren die analysierten Gutachten in ihren Schlußfolgerungen alle geeignet, zur Wahrheitsfindung in den Strafverfahren beizutragen. Ungünstig war in Einzelfällen, daß die Beschreibung der Ergebnisse der Untersuchung langwierig in der Akte wiederholt wurde und daß dem Hauptgutachten zusätzlich Fachgutachten beigelegt waren. Da das Hauptgutachten zwangsläufig auf den Feststellungen der einzelnen Fachgutachten basiert, ist deren Beifügen in der Regel unnötig, zumal sie erforderlichenfalls kurzfristig nachgefordert werden können. Eine derartige Notwendigkeit fand sich aber in keinem der analysierten Verfahren.

Da die Bewertung und die Nachvollziehbarkeit der Komplexgutachten in der Rechtsprechung für alle Verfahrensbeteiligten möglich sein muß, sollte u. E. soweit wie möglich auf die Verwendung medizinischer Fachtermini verzichtet werden.

#### *Bewertung von Testfahrten und von Bewußtseinsstörungen während des Unfalls*

Einige Gutachten enthielten Niederschriften über sog. Fahrproben, die im Beisein des Gutachters mit den Probanden durchgeführt wurden. Derartige Testfahrten sind u. E. nur erforderlich, wenn sich aus der psychologischen Untersuchung Verhaltenseigenarten ergeben, deren Relevanz in einer konkreten Fahrsituation nachvollzogen werden soll. Andere Gründe für diese Fahrproben bestehen nicht, da es bislang nicht gelungen ist, Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Fahrprobenergebnisse durch Standardisierung der Verkehrssituationen, der Beobachtungen und der Bewertung registrierter Fahrverhaltensmerkmale zu erreichen. Deshalb bleiben die vorhandenen Ergebnisse in ihrer Beweiskraft u. E. zweifelhaft. Fahrproben sollten nicht zuletzt auch wegen ihres Aufwands nur in den absolut notwendigen Fällen vorgenommen werden. Zu beachten ist dabei auch, unter welchem Erfolgszwang sich der Proband, unabhängig von seinem sonstigen Fahrvermögen, befindet.

Besonderer Erörterung bedarf die Beurteilung von reaktionslosem Verhalten des Kraftfahrers in der Unfallsituation, wenn nach Ausschluß unfallbegünstigender Faktoren (z. B. Ermüdung) die Frage einer Bewußtseinsstörung zur Diskussion steht. Erschwerend für die Ermittlung und Begutachtung ist oft eine retrograde Amnesie infolge der Unfallverletzungen und die dadurch bedingte spät einsetzende verkehrsmedizinische Begutachtung nach Abheilung der Unfallverletzungen. Hier ist in den Ermittlungen besondere Sorgfalt bei der Spurensicherung, der Feststellung von Besonderheiten der Verkehrsumgebung, bei Zeugenvernehmungen im Hinblick auf das Verhalten des Unfallverursachers und bei der Vernehmung des Beschuldigten über, letzte Wahrnehmungen vor dem Unfall notwendig. Es kommt darauf an, verlässliche Hinweise über Weg-Zeit-Beziehungen zu erhalten. Wenn durch adäquate Untersuchungen krankhafte Störungen, die zum akuten Bewußtseinsverlust geführt haben könnten, ausgeschlossen wurden, kann der Gutachter nur bei dieser Feststellung bleiben. Er sollte jedoch in diesen Fällen auf der Grundlage der Ermittlungsergebnisse die Zeitspanne von der letzten Wahrnehmung bis zum Unfallpunkt berechnen, weil sich daraus Anhaltspunkte für das Wirksamwerden akuter Befindensstörungen ergeben.

Nicht immer wird diese Feststellung mit Sicherheit möglich sein. Der Gutachter steht dann vor der Frage, ob trotz Fehlens objektivierbarer Daten die Möglichkeit einer Bewußtseinsstörung einzuräumen ist. Es ist bekannt, daß auch bei gesunden Menschen mitunter kurzfristige Herzrhythmusstörungen auftreten, die bei ungünstiger Konstellation eine sekundenlange Bewußtseinsstörung hervorrufen können. Diese Ereignisse treten außerordentlich selten auf. Wenn der Gutachter diese Möglichkeit einräumen muß, führt das in der Regel bei der juristischen Bewertung zu einem Schuld-ausschluß. Das gilt auch für kurzfristige Durchblutungsstörungen des Gehirns, besonders bei älteren Bürgern, selbst wenn die Vorgeschichte darüber nichts aussagt.