

Herr *Merkel*-München betont in seinem Schlußwort, daß der Anteil von Todesfällen durch äußere Gewalt bei den Verwaltungssektionen regionär verschieden sein wird, wie aus der Aussprache deutlich hervorging. Die Anregungen von Herrn *Staemmler* über die Ausdehnung der Verwaltungssektionen auf bestimmte staatliche Einrichtungen werden lebhaft begrüßt.

## Kriminaltechnische Aufklärung von Verkehrsunfällen.

Von

Polizeihauptmann **Hellmann**,

Referent im Thüringer Ministerium des Innern, Weimar.

Ich freue mich außerordentlich, daß mir die Ehre zuteil geworden ist, zu der 25. Tagung der Deutschen Gesellschaft für gerichtliche und soziale Medizin zu sprechen.

Bevor ich zu meinem eigentlichen Thema — Kriminaltechnische Aufklärung — übergehe, möchte ich erst einige Zahlen sprechen lassen.

Im ersten Jahre nach dem nationalsozialistischen Umbruch konnte die Automobilfabrikation schlagartig verdoppelt werden. Über 100000 Wagen verließen die Fabriken. 1934 wurden dann dreimal, 1935 fünfmal soviel Personen- und Lastkraftwagen hergestellt als 1932. Die Motorisierung des Straßenverkehrs schreitet rüstig vorwärts. Aber auch die Verkehrsunfälle sind infolgedessen stark angewachsen. Nach den amtlichen Unterlagen des Statistischen Reichsamts wurden in den Monaten Oktober bis Dezember 1935 — also in  $\frac{1}{4}$  Jahr — im ganzen Deutschen Reich 60722 Straßenverkehrsunfälle gemeldet, bei denen 1910 Personen getötet und 35186 verletzt worden sind. Die Gesamtzahl der festgestellten Unfälle verteilt sich zu  $\frac{2}{3}$  auf die Stadtkreise und zu  $\frac{1}{3}$  auf die Landkreise. Von den bei den Unfällen getöteten Personen waren 12% unter 14 Jahre alt, und zwar wurden etwa doppelt soviel Knaben wie Mädchen getötet. Von den insgesamt festgestellten Ursachen kamen 3% darauf, daß der Fahrer unter Einfluß von Alkohol gestanden hat. Dies kam bei den Unfällen in den Landkreisen häufiger als in den Stadtkreisen vor. Im zweiten Vierteljahr 1936 liegen die Verkehrsunfälle um 44% über der Ziffer des ersten Vierteljahres. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß das zweite Vierteljahr weit lebhafteren Verkehr aufweist und daher auch ein stärkeres Anschwellen der Unfälle mit sich bringt. Die Gesamtzahl der Unfälle betrug im zweiten Vierteljahr 72500. Besonders stark nahmen die Verkehrsunfälle zu in Ostpreußen, Pommern, Niederschlesien, Mecklenburg, Baden und Bayern. Unter dem Reichsdurchschnitt hielt sich die Zunahme in der Rheinprovinz, in Westfalen, Oberschlesien, Sachsen, Thüringen und in den Großstädten. Insgesamt wurden in der Zeit vom 1. IV. bis 30. VI. 2380 Personen getötet und

49765 verletzt. In fast 12000 von 72500 Fällen konnte die Ursache nicht festgestellt werden. Als Ursachen beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer ragen hervor: Nichtbeachten des Vorfahrtsrechts (10477 Fälle), falsches Überholen (6642), übermäßige Geschwindigkeit (6588), falsches Einbiegen (5817) und Nichtplatzmachen (2858); in 2442 Fällen stand der Fahrer unter Alkoholeinfluß. Bei 8437 Verkehrsunfällen aus der Berichtszeit lag die Ursache beim Fahrrad oder Radfahrer, bei 5804 Fällen beim Fußgänger. Weiter ist noch die Glätte der Fahrbahn (1713 Fälle) und das Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung (1195 Fälle) als Ursache von Verkehrsunfällen hervorzuheben. Auffallend stark nahm die Zahl der Unfälle durch übermäßige Geschwindigkeit in den Landgebieten zu (65 gegen 51 % im Reichsgebiet). Im übrigen zeigt sich bei Feststellung der Ursachen, daß durch Kraftfahrzeuge oder deren Führer die meisten Unfälle verursacht wurden. Aber auch der Anteil der Fahrräder an den Unfallursachen erhöhte sich von 8,6 % im ersten Vierteljahr auf 13,1 % im zweiten Vierteljahr.

Aus diesen Zahlen dürfte wohl einwandfrei hervorgehen, daß, außer den eingetretenen hohen Sachschäden, ein unschätzbare Wert an Menschenleben dem deutschen Volk verloren gegangen ist. Seit Jahren hat sich die deutsche Gesetzgebung eifrig bemüht, Gesetze zu schaffen, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden sollen. Das nationalsozialistische Verkehrsrecht, das seinen Niederschlag in der Reichsstraßenverkehrsordnung mit Ausführungsanweisung im Jahre 1934 erhalten hat, ist das Vollkommenste, was bisher geschaffen worden ist. In diesem Gesetz sind die Rechte und Pflichten vom Fußgänger bis zum schnellsten Kraftfahrer in verkehrsfreundlicher Weise festgelegt. Besonders hervorragend ist der § 25 dieses Gesetzes zu bezeichnen, in dem an Stelle einer Regelung aller erdenklichen Verkehrsvorgänge, die doch nicht vollständig und wegen ihres Umfangs nicht volkstümlich sein kann, von jedem Verkehrsteilnehmer ein Verhalten verlangt wird, das von einem sorgfältigen, verständigen, die jeweilige Verkehrslage beachtenden Menschen gefordert werden muß. Damit gibt dieser Rechtsatz in allgemeiner Fassung den Inhalt der meisten früheren Einzelsvorschriften wieder wie beispielsweise aus der aufgehobenen Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr § 17 über die gehörige Vorsicht, § 18 über die angemessene Geschwindigkeit, § 19 das rechtzeitige Warnzeichen, § 20 über die Rücksicht auf gefährdete Menschen, Tiere u. a. m.

Sagen wir offen: Wenn sich jeder Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kraftfahrer) nach den klaren Vorschriften der RStVO. richten würde, so würden die Verkehrsunfälle auf einen ganz geringen Prozentsatz herabsinken. Leider begeht fast jeder Verkehrsteilnehmer, selbst der harmloseste Fußgänger, Verstöße gegen die Verkehrsbestimmungen, teils unbedacht, teils aber auch wissentlich. Aus diesem Grunde

ist Erziehung und Selbsterziehung dringend notwendig. Und wenn Selbsterkenntnis doch nicht der erste Schritt zur Besserung sein sollte, dann wird die Polizei Wege finden müssen, um etwas nachzuhelfen.

Im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit, aber auch der Beteiligten ist es von großer Bedeutung, daß jeder Verkehrsunfall restlos aufgeklärt wird. Die Bevölkerung muß zu der Erkenntnis kommen, daß der Polizei auf allen Gebieten, so auch im Verkehrswesen Sachverständige und Einrichtungen zur Verfügung stehen, die die Aufklärung jedes Unfalls ermöglichen, damit der Schuldige zur Verantwortung herangezogen werden kann, soweit er durch den Tod nicht bereits dem irdischen Richter entzogen ist.

Zu einer einwandfreien Aufklärung eines Verkehrsunfalles ist es sehr wichtig, daß, besonders bei schweren, aufsehenerregenden Verkehrsunfällen, die Spurenfeststellung gründlich wahrgenommen wird. Dabei ist es unerläßlich, daß alle, auch die kleinsten Nebenumstände beachtet und untersucht werden. Die Überwachung des Verkehrs ist in unserer Zeit, im Zeitalter des Verkehrs, ein Hauptaufgabengebiet der Polizei. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Thür. Regierung für die Polizeischule in Jena besondere Unterrichtsfächer eingerichtet, in denen alle Beamten der staatlichen und kommunalen Polizei sowie der Gendarmerie erfaßt werden.

In Großstädten sind besondere Verkehrsunfallkommandos zusammengestellt worden, die bei Verkehrsunfällen schnell Hilfe und Aufklärung bringen sollen. Der Polizeipräsident in Berlin hat die Bearbeitung aller Verkehrsunfälle der Schutzpolizei übertragen. Bei den drei Schutzpolizeigruppen wurde je ein Unfallkommando eingerichtet. Die Unfallkommandos der Schutzpolizei sind mit besonders ausgesuchten und vorgebildeten Schutzpolizeibeamten und mit je einem Kriminalbeamten besetzt. Da alle Unfallkommandos Tag und Nacht einsatzbereit sein müssen, so ist damit die Möglichkeit gegeben, daß es in kurzer Zeit nach dem Geschehnis an Ort und Stelle ist. Der Schutzpolizeibeamte, der das zuständige Unfallkommando alarmiert, hat für etwaige Verletzte zu sorgen und die Unfallstelle abzusperren, den Verkehr flüssigzuhalten oder entsprechend umzuleiten und sich im übrigen auf die Sicherung bzw. Erhaltung von Spuren und Beweismitteln zu beschränken.

Vor kurzem hatte ich Gelegenheit, einen mit den neuesten Einrichtungen versehenen Unfallkommandowagen im Einsatz in Berlin-West zu beobachten. Ein derartiger Unfallkommandowagen ist mit sämtlichen technischen Hilfsmitteln (Schreibmaschine, Photoapparat, Spurenstreuer, Meßgeräte usw.) ausgestattet. Die Bearbeitung des Unfalles geht, nachdem etwaigen Verletzten Hilfe zuteil geworden ist, folgendermaßen vor sich:

*a) An der Unfallstelle.*

1. Photographische Aufnahmen von der Unfallstelle, den beteiligten Fahrzeugen und ihre Schäden, besondere Spuren auf den Straßen, an Bäumen usw.
2. Messungen für Anfertigung einer maßstäblichen Skizze.
3. Untersuchung der beteiligten Fahrzeuge (Ermittlung der Hauptanstoßstellen, Beschreibung der einzelnen Schäden, Prüfung der Steuerung, Bremsen, Beleuchtung, Hupe, Winker usw.).
4. Feststellung der Schäden an Sachen und Verletzungen an Personen.
5. Abhören der Zeugen und Beteiligten, soweit möglich, an dem Platze, von dem aus sie ihre Beobachtungen gemacht haben.
6. Fixierung der Angaben in Protokollform im Unfallwagen (Schreibmaschine).

*b) Im Büro.*

1. Anfertigung der maßstäblichen Skizze.
2. Beschriftung der Photos.
3. Auswertung des Untersuchungsergebnisses und der Zeugenaussagen in einem Schlußbericht.

Weit schwieriger ist es nun aber auf dem Lande. Hier ist es nicht immer möglich, außer dem zuständigen Gendarmeriebeamten ein Unfallkommando rechtzeitig an Ort und Stelle zu bringen. Während in den Städten Sanitätsstellen und Ärzte schnell zu erreichen sind, muß der Gendarmeriebeamte auf dem Lande bei schweren Unfällen den Arzt möglichst gleich mitnehmen. Da auf dem Lande der Gendarmeriebeamte meist auf sich selbst angewiesen ist, so steht er vor einer schwereren Aufgabe als die Beamten eines Unfallkommandos in den Großstädten. In Zukunft wird diese Lücke durch die Schaffung der motorisierten Straßenpolizei weitgehendst behoben werden.

Die motorisierte Straßenpolizei wird mit schnellen, mittelstarken Kraftfahrzeugen ausgestattet. Diese Fahrzeuge sind mit Empfangsantennen und -empfängern versehen und können daher überraschend schnell von einer Centralstelle aus an die Unfallorte geleitet werden. Das Personal der Unfallkommandos ist in besonderem Maße verkehrstechnisch geschult und führt das entsprechende Gerät für die Unfallaufklärung mit.

Trotz bester Schulung der Beamten der Polizei wird es kaum einen Sachverständigen geben, der auf allen Gebieten, die hier in Betracht kommen, wirklich als Sachverständiger bezeichnet werden kann. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen Polizei, Staatsanwaltschaft und Gericht unter häufigster Hinzuziehung von Sachverständigen der gerichtlichen Medizin. Von großer Wichtigkeit

ist, daß die medizinischen Befunde so eindeutig aufgestellt werden, daß auch der Kraftfahrachverständige bei der Aufstellung seines Gutachtens in der Lage ist, damit etwas anzufangen. Alkoholbefund, Sinnesfunktionen und deren Tüchtigkeit, Ermüdungsfragen, Schlußfolgerungen für den Unfallverlauf aus der Art der Verletzungen u. a. m. sind die wichtigsten Belange, die in Verbindung mit den kriminaltechnischen Ergebnissen für die Schuldfrage entscheidend sind.

Häufig ist vor Gericht die Frage erörtert worden, ob man nach dem Grad der Verletzung annähernd die gefahrene Geschwindigkeit errechnen kann. Ich möchte das nicht ohne weiteres verneinen. Doch bin ich überzeugt, daß sich dafür bestimmte Formeln nicht aufstellen lassen. Man ist in diesen Fällen auf gesammelte Erfahrungen angewiesen. Der Sachverständige, ob Mediziner oder Techniker, wird sein Gutachten nur auf langjährige eigene Erfahrungen aus der Praxis stützen können.

So habe ich immer die Beobachtung machen müssen, daß besonders die Herren Richter erstaunt waren, daß in manchen Fällen die Körper der Verunglückten sehr weit fortgeschleudert worden waren. Mit welchen Entfernungen zu rechnen ist, soll folgendes Beispiel zeigen. Bei einem einwandfrei geklärten Zusammenstoß zwischen zwei Kraftfahrzeugen, die mit einer Geschwindigkeit von 65—75 km/h fast rechtwinklig zusammengestoßen sind, wurde der Führer des schwächeren Kraftwagens durch das Segeltuchverdeck 27 m weit geschleudert. In einem anderen Falle wurde ein Mann von einem etwa 60—65 km/std fahrenden Kraftwagen erfaßt und dabei 20 m weit gegen einen Baum geschleudert. Also nicht nur den Ort, auch die genaue Lage verletzter Personen muß sich derjenige, der sie in ärztliche Behandlung bringt, ganz genau einprägen, damit später keine Irrtümer entstehen. Bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen ist es wichtig, daß auch die beteiligten Fahrzeuge bei der Tatortbesichtigung unverändert an ihren Plätzen stehen oder liegen bleiben. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn verletzte Personen geborgen werden müssen. Falls bei der Bergung von Personen eine Änderung vorgenommen werden muß, so hat sich der feststellende Beamte vorher die Situation genau einzuprägen, damit nach der Bergung der Verletzten die ursprüngliche Lage tunlichst sofort wiederhergestellt werden kann. Für den Fall, daß bei einem Verkehrsunfall der Oberteil eines Wagens nach unten zu liegen gekommen ist, so muß bei der Bergung der Verunglückten sorgfältig vorgegangen werden. Durch kopfloses und unsachgemäßes Handeln, z. B. einseitiges Anheben des Wagens, kann den Verletzten noch größerer Schaden zugefügt werden, als vorher entstanden ist. Einen derartigen Fall habe ich selbst zu begutachten gehabt. Ein offener Personenkraftwagen hatte sich überschlagen. Dabei sind einige Fahrgäste herausgeschleudert worden und zwei Damen (Mutter und Tochter) kamen unter das Fahrzeug. Da die

Tochter mit dem Kopf, der stark blutete, unter der Karosserie hervor-sah, so hoben die Leute, die zuerst an die Unfallstelle kamen, schnellstens den schweren Wagen einseitig hoch, wodurch die ganze Last nach der anderen Seite verlagert wurde. Die Mutter, die auf dieser Seite unter der Karosseriekante lag, wurde dadurch derart gequetscht, daß sie kurze Zeit danach verstorben ist, während die Tochter nur leichte Verletzungen davongetragen hatte. Erst beim Anheben des Wagens und gleichzeitigem Aufschrei der Mutter ist man auf die zweite Verletzte unter dem Wagen aufmerksam geworden.

Ich wollte nur damit kennzeichnen, wie überlegt und sachgemäß bei der Bergung von Verletzten vorgegangen werden muß.

In wenig verkehrsreichen Gegenden, sofern unparteiische Zeugen nicht vorhanden sind, ist daran zu denken, daß Spuren an der Unfallstelle absichtlich verändert oder künstlich erzeugt sein können. So können z. B. Materialfehler durch Hammerschläge auf Metall vorgetäuscht werden. Deshalb ist auch auf umherliegendes Handwerkszeug zu achten.

Bei der Aufklärung eines schweren Unfalls eines Fernlastzuges, der mit der Eisenbahn zusammengestoßen war, fand ich im Führerhaus des Lastkraftwagens einen etwa 60 cm langen Knüppel, der an einem Ende eine kleine Astgabelung hatte. Bei näherer Untersuchung mußte ich feststellen, daß dieser Knüppel dazu diente, den Schalthebel des Getriebes festzuklemmen, damit der eingeschaltete Gang nicht von selbst wieder herausspringen konnte. Da die Straße nach der Unfallstelle zu einige Kilometer weit abfiel, so hatte, wie sich später ergab, der Fahrer den Schalthebel auf Leerlauf gestellt und der Wagen ist dann immer mehr ins Rollen gekommen. Als der Fahrer dann die Eisenbahn die Straße überqueren sah, konnte er nicht mehr rechtzeitig anhalten, da die Bremswirkung ohne den Motor nicht ausreichend für die Schwere des Lastzuges war. Durch diesen im Führerhaus vorgefundenen Knüppel konnte dann die Angelegenheit völlig aufgeklärt werden.

Das Photographieren an der Unfallstelle ist unerläßlich. Sehr zweckmäßig ist es, wenn der Sachbearbeiter selbst photographieren kann. Bei den Fahrzeugen müssen alle für die Ermittlung der Unfallursache wichtigen Einzelheiten der Hauptanstoßstellen, wie Kratzer, Schrammen, Einritze in die Bereifung, Speichen, Achsverschlüsse, verbogene Klinken, Einbeulung der Kühlrippen, Kühlerhaube, Kotflügel, Blutflecke, Stoffreste, Leichteile usw. klar (durch Nahaufnahme) aufgenommen werden, damit sie später auch entsprechend ausgewertet werden können.

Vor allem sind die Spuren sofort aufzunehmen, die den Witterungseinflüssen und der Vernichtung durch den Verkehr besonders stark ausgesetzt sind. Dies sind Fahr-, Brems-, Schleuder-, Gleit- und Schleifspuren auf der Fahrstraße. Bei der Aufnahme verfährt man am zweck-

mäßigsten so, daß man von der Endstelle die Spur rückwärts verfolgt. Häufig ist die Spur recht deutlich ausgeprägt. Doch gibt es auch Fälle, in denen man ihren Verlauf nur bruchstückweise feststellen kann. Und manchmal findet man sie nur durch seitliches Betrachten der Fahrstraße gegen das Licht.

Der Bremsweg ist für die Beurteilung und Berechnung der Fahrgeschwindigkeit von Wert. Eine sehr deutliche Bremsspur entsteht auf glatter Fahrbahn (Asphalt-Teerdecke) bei heftiger Gefahrenbremsung. Ein ruckartiges Durchtreten der Fußbremse hemmt die Umdrehung der Räder, die dann schließlich bei gutem Bremsbelag noch blockieren. Die gebremsten Räder schleifen und lassen die Blockierspur zurück. Vielfach wird die Blockierspur auch als Schleifspur bezeichnet. Der Kriminalist versteht aber unter Schleifspuren in der Regel solche Spuren, die durch das Schleifen eines Menschen oder Gegenstandes entstehen. Es besteht aber die Möglichkeit, daß sich neben einer Blockierspur eine Schleifspur befindet, nämlich dann, wenn eine Person bei einem Unfall am Fahrzeug hängen bleibt und mitgeschleift wird.

Auch werden häufig die Begriffe Gleit-, Schleuder- und Bremsspur miteinander verwechselt. Gleit- und Schleuderspuren entstehen bei schnellem Fahren auf nassen, schlüpfrigen oder vereisten Straßen, besonders mit Asphaltbelag in den Kurven bei unruhiger Steuerung. In diesen Fällen laufen die Hinterräder nicht mehr auf Spur. Je nach Lage dieser Gleit- und Schleuderspuren ist die Wirkung zu erkennen, mit der das Fahrzeug aus seiner Richtung abgeschwenkt wurde. Die Form und Lage der Fahrspur und des Bremsweges vor der Unfallstelle lassen häufig erkennen, ob der Fahrer unsicher in seinem Verhalten war oder nicht. Der Bremsweg ist auszumessen und möglichst zu photographieren. Der Gesamtbremsweg kann verschiedene Spuren aufweisen. Angenommen, der Fahrer hat beim Erkennen einer schwierigen Verkehrslage zunächst *gebremst*, dann zeichnen sich die Reifen *etwas deutlicher* als normalerweise auf der Fahrbahn ab. *Bei Steigerung* des Bremsens ist das Reifenprofil infolge des Schleifens der Räder *etwas verwischt*. *Beim Blockieren* der Räder ist das Reifenprofil *völlig verwischt* und nur noch eine Rutschspur sichtbar.

Da Verletzte unverzüglich in ärztliche Behandlung gebracht werden müssen, so sind Spuren an Kleidungsstücken nachträglich im Krankenhaus zu ermitteln und die Art der Verletzung beim Arzt zu erfragen. Nötigenfalls ist der Arzt mit der Beweisaufnahme vertraut zu machen, damit er bei der Behandlung der Verletzungen sein Augenmerk auf die Entstehung der Verletzungen richten kann, um diese dann zu begutachten.

Die lückenlose Klärung eines Verkehrsunfalles erfordert auch die Erörterung seiner Vorgeschichte. Zur Stützung oder Widerlegung der

Angaben eines Beschuldigten über sein Verhalten vor dem Unfall können Zeugenaussagen von größter Wichtigkeit werden. Sehr wichtig ist, daß Zeugen an der Unfallstelle nicht durch Äußerungen von Sachverständigen, Beteiligten und Polizeibeamten unbeabsichtigt oder von Interessierten auch absichtlich beeinflusst werden. Will man Zeugenbeeinflussungen verhindern, so darf man die beteiligten Kraftfahrer nicht aus den Augen lassen. Es gibt immer wieder schuldige Kraftfahrer, die versuchen, durch Suggestivfragen Entlastungszeugen für ihre Darstellung zu gewinnen.

Hinter dem Tatbestand tödlicher Verkehrsunfälle verbergen sich nicht selten strafbare Handlungen verschiedenster Art. Schon mehrfach mußten Mordkommissionen eingesetzt werden, weil nicht ohne weiteres zu erkennen war, ob ein Verbrechen vorlag oder ob es sich um einen Verkehrsunfall handelte.

Solche sog. Grenzfälle müssen mit rein kriminalistischen Arbeitsmethoden geklärt werden. Hier ist engste Zusammenarbeit der Spezialarbeiter für Verkehrsunfälle mit den Spezialarbeitern für Todesermittlungssachen von vornherein notwendig. Beide müssen sich in solchen Fällen unterstützen und ergänzen, um gemeinsam Klarheit zu schaffen. Oft ist auch noch die Hinzuziehung des gerichtsmmedizinischen Sachverständigen unbedingt erforderlich, der in erster Linie festzustellen hat, ob die Verletzungen an einer auf der Landstraße oder im Straßengraben liegenden Leiche vor oder nach dem Tode entstanden sind. Die Fälle, in denen ein bereits getöteter Mensch noch von einem Auto überfahren worden ist, sind schon vorgekommen. Ich hatte im vorigen Jahre einen Fall zu bearbeiten, der dazu führte, daß eine bereits über 4 Wochen bestattete Leiche wieder ausgegraben werden mußte. Erst der Untersuchungsbefund des Gerichtsarztes, der auch mit dem kriminaltechnischen Gutachten übereinstimmte, brachte volle Aufklärung. Durch diese letzte Maßnahme konnte der Angeklagte, der der fahrlässigen Tötung verdächtig war, freigesprochen werden. Die mir zur Verfügung stehende Zeit erlaubt es mir leider nicht, weitere Beispiele anzuführen.

Ich schließe nun mit dem Wunsche, daß meine Ausführungen dazu beitragen mögen, daß die verehrten Anwesenden der Medizin davon überzeugt sind, daß nur die engste Zusammenarbeit mit allen Behörden und Sachbearbeitern im Interesse der Allgemeinheit unsere wichtigste Aufgabe bei Klärung von Verkehrsunfällen sein muß. Und hier erlaube ich mir die Bitte auszusprechen, daß Sie sich, verehrte Anwesende, mit Ihrem reichen Wissen, mit Ihrem Können und mit den Ihnen zur Verfügung stehenden medizinischen Hilfsmitteln restlos zur Verfügung stellen und Hand in Hand mit den berufenen Organen der Strafverfolgung und Rechtsprechung die schweren Aufgaben der Unfallaufklärung zu lösen helfen.



*Aussprache zu den Referaten Buhz und Hellmann:* Herr Walcher-Halle a. d. S. schildert Serienbrüche der Dornfortsätze, die bei der äußeren Besichtigung der Erfassung entgehen können und erst durch Einschnitt klargelegt werden, ferner auch Ringbrüche der Schädelbasis. Diese Verletzungen entstehen bei Verkehrsunfällen durch Anfahren von hinten mit Schleuderung des Körpers in der Längsachse gegen den Oberteil des Wagens. Weiter wird betont, daß eine Ablederung (Décollement) nicht sicher beweisend für Überfahung durch die Räder ist. Vor der Ausdeutung von Sektionsprotokollen durch technische Sachverständige wird gewarnt.

Herr Koopmann-Hamburg: Die Zahl der Verkehrsunfälle in Hamburg weist in der Zeit von 1929—1935 trotz enormen Anwachsens des Verkehrs keine wesentlichen Schwankungen auf.

1929	. .	5278	Verletzte,	133	Getötete.
1935	. .	5265	„	, 121	„

Die Zahl der im Gerichtlich-Medizinischen Institut (Anatomie des Hafenkrankehauses) aufgenommenen getöteten Verkehrstopfer hat sich von 1929 bis 1935 von 36,8% auf 53,7% erhöht. Gerichtliche Obduktionen im Anschluß an Verkehrsunfälle nahmen im gleichen Zeitraum von 6,7% auf 12,4% zu. Dabei war das männliche Geschlecht mit 70—78% weit höher vertreten als das weibliche mit 22—30%.

Herr Jungmichel-Heidelberg gibt einen kasuistischen Beitrag: Tödliche Überfahung eines 60jährigen Mannes, der beim Heraustreten aus einer Toreinfahrt trotz Warnung von einem von links kommenden Lastwagen erfaßt wurde. Die Erklärung für die Nichtbeachtung der Gefahrensituation fand sich darin, daß der Überfahrene links ein Glasauge trug, an doppelseitiger Schwerhörigkeit litt und außerdem starke Erhöhung des Blutalkoholgehaltes aufwies. (Ausführliche Mitteilung im Arch. Kriminol. 100.)

Herr Schneider-Wien hebt hervor, daß bei tödlichen Verkehrsunfällen gerichtliche Leichenöffnungen auch deshalb unerläßlich sind, weil bei späteren Rentenansprüchen der Hinterbliebenen die Zivilgerichte häufig an den ärztlichen Sachverständigen die Frage stellen, ob etwa eine Verminderung der mittleren Lebenserwartung bei dem Getöteten vorlag (infolge des sonstigen Körperzustandes). Dies läßt sich nur auf Grund eines sorgfältigen Leichenöffnungsbefundes beantworten.

## Rechtsfragen bei Verkehrsunfällen.

Von

Staatsanwaltschaftsrat Gerstenhauer, Jena.

### I.

Jeder Verkehrsunfall zieht Rechtsfolgen nach sich. Der Schuldige kann strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Es entstehen Rechtsbeziehungen zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten, die Schadensersatzansprüche zum Gegenstand haben. Schließlich werden noch die Versicherungsgesellschaften durch ihre Verträge mit den Versicherten hineingezogen.

Die Grundfrage, die vor der Entscheidung und Lösung aller dieser Rechtsbeziehungen gestellt und beantwortet werden muß, ist die Frage