

Probleme und Beurteilungen über die Rekonstruktion der Verkehrsunfälle*

L. ZANALDI

Institut für gerichtliche Medizin der Universität Padua
(Kommissarischer Direktor: Prof. Dr. F. INTRONA)

Eingegangen am 1. August 1967

Das Institut für gerichtliche Medizin der Universität Padua verfügt über eine reichliche, gerichtsärztliche Kasuistik über Untersuchungen zur Rekonstruktion von Verkehrsunfällen.

Früher, als die Verkehrsunfälle noch nicht so häufig waren wie jetzt und die technische Ausbildung der Straßenpolizei noch nicht erfolgt war, wurde das ärztliche Personal des Instituts für gerichtliche Medizin in vielen Fällen nicht nur mit der Obduktion der Verkehrstopfer beauftragt, sondern des öfteren auch zur Tatbestandaufnahme herangezogen, um die zur Rekonstruktion des Unfalls notwendigen Beschreibungen der biologischen Spuren zu liefern.

Auf diese Art und Weise war es uns möglich, eine gewisse Erfahrung auf diesem Gebiet zu sammeln, über die wir hier kurz berichten möchten. Angesichts der knappen Zeit, die uns zur Verfügung steht, sollen vorwiegend die hauptsächlichsten Schlüsse erörtert werden, die aus unseren Erfahrungen zu ziehen sind. Den Anstoß hierzu verdanken wir Herrn Prof. PONSOLD, der meine Mitarbeit zur Bearbeitung dieses Themas für die dritte Ausgabe seines Lehrbuchs über die gerichtliche Medizin liebenswürdigerweise anforderte.

Bekanntlich erfolgt die Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls aus der harmonischen Zusammenstellung der verschiedenen Befunde, die nach einem gewissen Schema gesammelt werden müssen: Technische Untersuchungen, Zeugenaussagen, gerichtsärztliche Erhebungen am Ort des Unfalls, Art der von den einzelnen in den Unfall verwickelten Personen davongetragenen Verletzungen stellen die einzelnen Bausteine dar, die zusammengefügt zur endgültigen Rekonstruktion führen.

Fällt einer der Bausteine aus, so können die anderen nicht überwiegen, sondern verlieren sogar automatisch an Bedeutung.

Hinsichtlich der einzelnen Komponenten ergibt sich folgendes aus unserer Erfahrung.

* Vorgetragen auf der Tagung der Deutschen Gesellschaft für gerichtliche und soziale Medizin in Freiburg i. Br., Oktober 1966.

1. Technische Untersuchungen

Bekannte Forscher (MESCHLERT) haben darauf hingewiesen, daß alle diejenigen, die an die Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls herangehen, dazu neigen, eigene Hypothesen über die Entstehung eines jeden Unfalls aufzustellen und diese Hypothesen als gültig oder stillschweigend bewiesen anzunehmen.

In der Tat ist jeder Untersucher empfänglicher für eine gewisse Kategorie von Erscheinungen, denen nur er, aber nicht andere, eine entscheidende Bedeutung zuschreiben.

Solche Fehler bei der Bewertung, d.h. die besondere Nachsicht, den Hypothesen eine Beweiskraft zuzuschreiben, die auf Grund der besonderen, beruflichen und wissenschaftlichen Ausbildung des Untersuchers aufgeworfen wurden, unterlaufen vor allem dem Techniker bei Aufnahme der Befunde am Unfallort und auch bei verspäteten Erhebungen.

Hier können wir nicht auf die Erklärung der psychologischen und technischen Ursachen dieser Einstellung eingehen; man muß jedoch immer daran denken, um nicht kritiklos jede Schlußfolgerung anzunehmen, die manchmal mit äußerster Bestimmtheit von dem technischen Gutachter bei der Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls behauptet wird, aber im Widerspruch mit anderen Befunden stehen kann.

2. Zeugenaussagen

Es ist allgemein bekannt, daß die Zeugenaussagen, auch wenn sie nicht willig gefälscht sind, nicht eine absolute Beweiskraft besitzen: Das gilt vor allem für die Verkehrsunfälle.

GORPHE hat z.B. festgestellt, daß unparteiische Zeugen im allgemeinen die geringe Schnelligkeit eines Fahrzeugs unterschätzen und die hohe Geschwindigkeit aber überschätzen. Nach einem schweren Unfall sind andererseits die Zeugen geneigt, auch die mittleren Geschwindigkeiten zu überschätzen. Wir stehen dann vor einem logischen Rekonstruktionsfaktor: Man ist der Meinung, daß der Unfall nicht zustande gekommen wäre, wenn das Fahrzeug nicht zu schnell gefahren wäre; somit stellt man die logische Integration an die Stelle der wirklichen Beobachtung.

ALTAVILLA weist außerdem darauf hin, daß der sich in Gefahr befindende Mensch durch seine Aufregung dazu neigt anzunehmen, daß das entgegenkommende Fahrzeug auf ihn zufährt; so kommt die Vorstellung des Überfahrenwerdens zustande.

So konnte festgestellt werden, daß die Insassen eines Fahrzeugs die Schuld des Zusammenstoßes dem anderen Fahrzeug zugeschrieben und umgekehrt. Die aus obengenannten psychologischen Voraussetzungen entspringenden Zeugenaussagen können auch in gutem Glauben abgelegt werden.

3. Gerichtsärztliche Erhebungen am Unfallort

Hinsichtlich der gerichtsmedizinischen Erhebungen am Unfallort ist zu sagen, daß der Gerichtsmediziner über zwei grundlegende Fähigkeiten verfügen muß: Aufmerksamkeit und Genauigkeit. Er darf sich nicht einen Befund aneignen, um ihn sofort zu einer phantastischen Rekonstruktion zu verwenden, sondern muß sich bescheiden vor Augen halten, daß seine Aufgabe nur rein beschreibend ist und daß nur derjenige zur Rekonstruktion befugt ist, dem alle Befunde zu einem Vergleich zur Verfügung stehen, d. h. die Ergebnisse der technischen Erhebungen, die Zeugenaussagen, die Resultate der Sektion usw.

Heutzutage ist es folglich nicht unbedingt notwendig, daß zur Beschreibung der biologischen Spuren am Ort des Verkehrsunfalls ein Arzt herangezogen wird: Angesichts der Unzahl der Unfälle wäre es außerdem nicht möglich, über eine entsprechende Anzahl von besonders geschulten Ärzten verfügen zu können, die ständig mit solchen Aufgaben betraut werden könnten. Die Polizeibeamten müssen jedoch die ganzen Probleme kennen und müßten vor allem die gerichtsmedizinischen Laborenen besuchen, um von der Art der Untersuchungen Kenntnis zu nehmen, die am asservierten Material durchgeführt werden, und auch um die Aufbewahrungsmethoden zu erlernen, die ein Verderben der gesicherten Spuren verhindern. Sie alle müssen außerdem ständig daran denken, daß die biologischen Spuren allein keine Beweiskraft besitzen, sondern nur bei Zusammenstellung aller Befunde an Bedeutung gewinnen können.

Die Polizeibeamten müssen sich auch darüber im klaren sein, daß man bei der Tatbestandsaufnahme noch nicht wissen kann, welche Befunde wichtiger und welche weniger wichtig sind. Besonders genau sind all die Stellen abzusuchen, die für gewöhnlich biologische Spuren aufweisen (hervorstrebende Fahrzeugteile im Fall von Anfahen, Kühlerhaube und Verdeck im Fall von „Getragenwerden“, untere Teile des Fahrzeugs beim Überfahren, Nachschleifen usw.), jedoch ist kein anderes Teil des Fahrzeugs bei der Tatbestandsaufnahme zu übergehen.

4. Art der Verletzungen und Rekonstruktion eines Verkehrsunfalls

Es ist sofort darauf hinzuweisen, daß eine der größten Gefahren, denen der Gerichtsmediziner auf diesem Gebiet entgegengeht, darin besteht, daß er sich auf Grund der Sektionsbefunde zu einer allzu sicheren und phantasievollen Rekonstruktion verleiten läßt. Nicht immer ist die Art der Verletzung typisch für einen bestimmten Mechanismus oder eine bestimmte Phase des Unfalls; dementsprechend kann auf die Frage über die Rekonstruktion des Unfalls nicht immer abstrakt nur auf Grund der

Leichenschau oder -sektion geantwortet werden, sondern dabei müssen auch alle anderen Befunde in Betracht gezogen werden.

Man muß an die typischen Stellen und die Art der Verletzungen denken, die im Lauf der einzelnen Phasen des Unfallgeschehens betroffen werden bzw. entstehen (Anstoß, Niederwerfen, Anfahren, Überfahren, Nachschleifen).

Man muß an die vorwiegenden Stellen und an die Art der Verletzungen denken, die für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer typisch sind (Fußgänger, PKW-Fahrer, Radfahrer, Motorradfahrer usw.).

Es ist auch möglich, daß man manchmal vor Ausnahmen steht, die nicht den klassischen Begriffen entsprechen: So z.B. das sog. „Auspressen“, d.h. das Austreten des Schädelinhalts oder von Organen aus dem Brust- oder Bauchraum durch Hautverletzungen nach CANUTO und TOVO oder die „Auswanderung von Eingeweiden“, d.h. die Wanderung innerer Organe auch weit von ihrem gewöhnlichen Sitz ohne Hautverletzungen, Befunde also, die im allgemeinen durch schwere Fahrzeuge (Omnibus oder LKW) hervorgerufen werden. Solche Befunde konnten wir, wenn auch selten, nach Überfahren seitens leichter Fahrzeuge beobachten (kleine, nicht überlastete PKW).

Nur ein sorgfältiges und genaues Absuchen auch der Kleidung und der Schuhe der in einen Unfall verwickelten Personen trägt zur Rekonstruktion des Unfalls in entsprechendem Maße bei; es ist nicht unbedingt notwendig, das Unfallgeschehen in allen seinen Einzelheiten rekonstruieren zu können, um von einem endgültigen Ergebnis sprechen zu dürfen. Die völlige Rekonstruktion ist fast immer unmöglich; es genügt jedoch, sich Klarheit über die gegenseitige Stellung des Opfers und des Täters zu verschaffen, eine der Phasen des Unfallgeschehens rekonstruieren zu können oder auch das Fahrzeug im Fall von Fahrerflucht identifizieren zu können.

Die uns zur Verfügung stehende Zeit ist zu knapp, um über die einschlägige Kasuistik berichten zu können; wir möchten jedoch nur darauf hinweisen, daß oft qualitativ und quantitativ keine Beziehungen bestehen zwischen äußeren und inneren Verletzungen und daß daher die Sektionen systematisch durchgeführt werden müßten, womit auch zur Rekonstruktion des Unfalls beigetragen werden kann.

In dieser Hinsicht stimmen wir vollkommen v. KARGER zu, der die in einigen Ländern übliche behördliche Praxis kritisiert, auf Grund derer nur wenige Straßenopfer obduziert werden.

Zusammenfassung

An Hand eigener Erfahrungen berichtet Verf. über die praktischen Richtlinien zur Rekonstruktion von Verkehrsunfällen auf Grund der

gerichtsärztlichen Befunde, der Tatbestandsaufnahme, der Art der Verletzungen, die bei der Leichenschau und der Sektion von Verkehrsopfern festgestellt werden können.

Unter anderem weist er auf die Zweckmäßigkeit hin, daß im Fall von tödlichen Verkehrsunfällen systematisch die Sektion durchgeführt werden sollte, um die Art der Verletzungen besser feststellen zu können und folglich über mehr Befunde zur Rekonstruktion des Unfalls verfügen zu können.

Literatur

- ALTAVILLA, E.: *Psicologia Giudiziaria*. Torino 1948.
- CANUTO, G., e S. TOVO: *Le lesioni delle vittime e il sopralluogo nello studio dell'incidente stradale*, in: *Atti XIV Congr. Soc. Med. Legale*, Napoli 1957.
- GORPHE, F.: *La critique du témoignage*. Paris 1927.
- KARGER, J. v.: *The necessity of post-mortem examination in cases of fatal road accidents*, in *Proceedings of the second Congr. of Internat. Assoc. for Accident and Traffic Medicine*, Stockholm 9—12 agosto 1966.
- MESCHIERI, L.: *Studio e prevenzione dei fattori psicologici degli infortuni stradali*, in *L'aspetto medico legale dell'incidente stradale*. *Atti del Symposium di Salsomaggiore 8—9 maggio 1959*. Roma 1960.
- ZANALDI, L.: *Incidenti stradali — Problemi e indagini medico-legali*, Padova 1957; II. Aufl. Padova 1963.
- *Leichenbefunde und Rekonstruktion von Verkehrsunfällen*. In: A. PONSOLD, *Lehrbuch der Gerichtlichen Medizin*. Stuttgart 1967.

Professor Dr. L. ZANALDI
Istituto di Medicina Legale e delle
Assicurazioni dell'Università
Padova, Via Falloppio n. 16