

Verkehrsunfall: Zeugenaussagen problematisch, aber unverzichtbar!¹

Bernhard Wielke

- 1. Einleitung**
- 2. Gerichtsverfahren in Verkehrssachen**
 - 2.1. Allgemeines
 - 2.2. Aufgabe des Gerichtssachverständigen
 - 2.3. Unterschied Strafverfahren – Zivilverfahren
- 3. Formales zur Zeugenaussage**
 - 3.1. Wahrheitserinnerung
 - 3.2. Kein Zeuge ist „unabhängig“
 - 3.3. Verhalten von Zeugen während der Befragung
 - 3.4. Suggestive Befragung
 - 3.5. Ausdrucksweise
- 4. Wahrnehmen und Erkennen**
 - 4.1. Erkennen als psychische Funktion
 - 4.2. Psychische Präsenzzeit
- 5. Analyse von Zeugenaussagen**
 - 5.1. Gefahrerkennen und Bremsbeginn
 - 5.2. Wahrgenommene Kollisionsstelle
 - 5.3. Geschwindigkeitsschätzung durch äußere Beobachter
 - 5.4. Geschwindigkeitsschätzung (plötzlich = schnell)
 - 5.5. Zeitschätzung
 - 5.6. Relativbewegung
 - 5.7. Stillstand des eigenen Fahrzeugs
 - 5.8. Empfundene Körperbewegung beim Stoß von hinten
 - 5.9. Glatteis
- 6. Bewertung von Zeugenaussagen**
 - 6.1. Auffälligkeitsschwelle und Reaktionsanlass
 - 6.2. Abwehrhandlungen
 - 6.3. Reflektorische Abwehrhandlung
- 7. Zusammenfassung**

¹ Dem väterlichen Freund und Kollegen Ing. *Fritz Sacher* sei Dank für wertvolle ergänzende Anregungen zum Manuskript.

1. Einleitung

Die Unfallrekonstruktion wird primär gern als physikalisch-technische Aufgabenstellung angesehen, weil die Mehrzahl aller Straßenverkehrsunfälle Fahrzeugkollisionen betrifft. In Österreich waren im Jahr 2010 an 35.000 Straßenverkehrsunfällen 27.000 PKWs beteiligt. Tatsächlich ist die Berechnung von Brems- und Anhaltestrecken, der beherrschbaren Kurvengeschwindigkeit, der Stoßanalyse etc eine Aufgabe des „technischen Sachverständigen“.

Technische Gebrechen als Unfallursachen sind quantitativ gegenüber Fahrfehlern oder sonstigen Fehlern der Verkehrsteilnehmer vernachlässigbar. Tatsächlich steht konsequenterweise bei der Unfallrekonstruktion die menschliche Komponente – Wahrnehmungsmöglichkeit, Reaktion und Abwehrhandlung – im Vordergrund. Eine wichtige objektive Grundlage zur Ermittlung des Fahrverhaltens vor einer Kollision ist aufgrund der technischen Entwicklung verloren gegangen. Noch vor wenigen Jahren standen in vielen Fällen dokumentierte Reifenspuren in Form von Blockierspuren und Schleuderspuren zur Verfügung. Das Fahrverhalten der involvierten Fahrzeuge konnte aufgrund physikalischer Gesetzmäßigkeiten in engen Grenzen berechnet werden. Fast alle Fahrzeuge sind inzwischen mit ABS ausgerüstet. Insbesondere geradlinig fahrende PKWs zeichnen trotz Vollbremsung meist nur kaum erkennbare Bremsspuren, sodass dieser Anknüpfungspunkt in der Praxis verloren gegangen ist. Den Zeugenaussagen der Lenker, der sonstigen Fahrzeuginsassen und unbeteiligter Beobachter kommt daher noch größere Bedeutung zu als bisher.

Die in Gerichtsverfahren beigezogenen Sachverständigen (SDG-Liste des BMJ: Fachgebiet „17.01 Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse“) sind in Fächern wie „technische Physik“, „Maschinenbau“ und ähnlichen ausgebildet mit wichtigen Zusatzqualifikationen² aus dem Gebiet der Wahrnehmungspsychologie.

Nur bei Kenntnis der Grenzen der menschlichen Wahrnehmungsfähigkeit, der Gedächtnisleistung und der Problematik der Wiedergabe der Erinnerungen können Inhalte von Zeugenaussagen richtig bewertet werden.

Der vorliegende Artikel fußt auf den langjährigen Erfahrungen namhafter Sachverständiger mit der Zeugenbefragung bei Gericht. Er soll Probleme, Möglichkeiten und Grenzen von Zeugenaussagen vor allem in Gerichtsverfahren aufzeigen und Hinweise für die „richtige“ Würdigung der Aussagen geben. Teilaspekte des behandelten Themas wurden vom Autor in mehreren Arbeiten publiziert.³

Bewusst falsche Aussagen, also Aussagen, die den Zweck erfüllen sollen, einen ungerechtfertigten Vorteil, sei es für sich selbst, sei es für einen der Beteiligten zu erzielen, werden in diesem Artikel nicht behandelt.⁴

² *Sacher*, Die menschliche Komponente im Straßenverkehrsunfall, VKU 1988, 119.

³ *Wielke*, Verkehrsunfall: Würdigung „falscher“ Zeugenaussagen, ZVR 1997, 110 und SV 1998/2, 10; *Wielke*, „Falsche“ Zeugenaussage durch Sinnestäuschung, SV 1997/1, 7; *Wielke*, Verkehrsunfall: Würdigung „falscher Zeugenaussagen“, DAR 2002, 551; *Wielke*, Grenzen des Wahrnehmungs- und Erinnerungsvermögens während des Unfallgeschehens (Zeugenaussagen im Straf- und Zivilprozess), ÄKVÖ-Symposium 2003.

⁴ Zu Zeugenaussagen generell *F. Arntzen*, Psychologie der Zeugenaussage⁵ (2011).

2. Gerichtsverfahren in Verkehrssachen

2.1. Allgemeines

Strafverfahren werden eingeleitet, wenn im Zuge eines Verkehrsunfalls Personen verletzt oder getötet werden (§ 88 StGB), seien es Beifahrer oder außenstehende Personen. Um einerseits die Gerichte zu entlasten und andererseits Verkehrsdelikte zu entkriminalisieren, ist unter der Voraussetzung, dass kein „schweres Verschulden“ vorliegt, das Bagatellfolgenprivileg mit der Änderung des § 88 Abs 2 StGB erweitert worden. Nunmehr liegt keine Strafbarkeit des Täters vor, wenn die Gesundheitsschädigung des Opfers 14 Tage (bisher drei Tage) nicht überschreitet.⁵ Die Judikatur des OGH zur Anwendbarkeit der Diversion bei Körperverletzungsdelikten im Straßenverkehr wurde ebenfalls großzügiger. Daher sind Körperverletzungen im Zusammenhang mit dem Nichtbeachten des Rotlichts der Verkehrsleitanlage und die Verletzung eines Fußgängers auf dem Fußgängerübergang grundsätzlich diversionswürdig.⁶ Der Vorteil für den Unfallverursacher ist, dass er sich durch Zahlung einer Geldbuße eine eventuelle gerichtliche Verurteilung „erspart“. Ein Schuldanerkennnis mit den entsprechenden zivilrechtlichen Konsequenzen bedeutet die Bezahlung einer Geldbuße nicht.

Wenig bekannt ist, dass nur in 1 % aller Verkehrsunfälle zur Durchsetzung zivilrechtlicher Schadenersatzansprüche ein Gericht in Anspruch genommen wird. Versicherungsreferenten und Rechtsanwälten gelingt es, in 99 % aller Fälle eine außergerichtliche Erledigung der Ansprüche Geschädigter zu erwirken. Das mag daran liegen, dass jeder Kraftfahrzeuglenker die grundlegende Kenntnis der rechtlichen Normen (StVO) in Zuge des Erwerbs der Lenkerberechtigung nachweisen muss. Die Anwendung des EKHG, das eine Haftung auch ohne Verschulden normiert, stellt erfahrungsgemäß höhere Ansprüche an die Einsicht Betroffener und damit Befasster.

Die häufigsten Prozessbehauptungen bzw Vorbringen von Klagsseite zur Begründung der Haftung eines Verkehrsteilnehmers sind

- Vorrangverletzung (Kreuzung, Fahrstreifenwechsel etc);
- Unaufmerksamkeit;
- verspätete oder falsche Reaktion;
- überhöhte Geschwindigkeit;
- Einhalten eines zu geringen Abstands etc.

2.2. Aufgabe des Gerichtssachverständigen

Der vom Gericht bestellte Sachverständige ist zugleich Helfer des Gerichts und Beweismittel. Er soll sein spezifisches Fachwissen einbringen. In noch größerem Ausmaß als in anderen Verfahren bilden Richter und Sachverständiger ein Team. Das manifestiert sich schon in der Gestaltung der Verhandlungen, in denen die Beteiligten vom Gericht und vom Sachverständigen gemeinsam vernommen werden. Auch wo dies nicht ständige Praxis ist, wird dem Sachverständigen ein Fragerecht zugestanden. Damit bietet sich

⁵ Budgetbegleitgesetz 2011, BGBl I 2010/111.

⁶ OGH 30. 5. 2007, 15 Os 42/07a; 22. 11. 2007, 15 Os 128/07y; 15. 4. 2008, 14 Os 32/08z; 13. 11. 2008, 15 Os 162/08z.

dem Sachverständigen die Möglichkeit, während der Verhandlung in Ergänzung zum Gericht gezielte, fachspezifische, für sein Gutachten notwendige Fragen zu stellen.

Bei der technischen Bewertung von Aussagen fließt das Fachwissen des Sachverständigen ein, sodass letztlich eine Aussage fundiert richterlich gewürdigt werden kann. Beispielsweise gibt es zahlreiche Einflüsse bei der Schätzung von Geschwindigkeiten, ohne deren Kenntnis krasse Fehler vorprogrammiert wären (siehe Punkt 5.3.). Andererseits müssen einige Details von Zeugenaussagen durch den Sachverständigen erst wahrnehmungspsychologisch interpretiert werden, bevor man ihren Inhalt sinnvoll und richtig verwerten kann. Klassisches Beispiel dafür ist die unbewusst erlebte Vorbremsephase. Dieses Phänomen hat eine starke Unterschätzung der Abwehrstrecke zur Folge. Würde man die wahrgenommene Bremsstrecke als Abwehrstrecke zugrunde legen – der Zeuge gibt sie ja wörtlich als „Abwehrstrecke“ wieder –, erhielte man eine viel zu kleine Bremsanfangsgeschwindigkeit (siehe Punkt 5.1.).

2.3. Unterschied Strafverfahren Zivilverfahren

Im Strafverfahren hat der Sachverständige einen Unfall in Hinblick auf das mögliche Verschulden des Angeklagten aufzuklären und dabei auf den Grundsatz „in dubio pro reo“ zu achten. Das Mitverschulden anderer Beteiligter kann das Strafausmaß mildern. Der Sachverhalt muss möglichst objektiv rekonstruiert werden, was auch – im Unterschied zum Zivilverfahren – eine gewisse investigative Tätigkeit erfordern kann. Dem Gericht ist bei der Beweisaufnahme zur Seite zu stehen, etwa indem aufgezeigt wird, welche Untersuchungsmöglichkeiten es zu einem bestimmten Fragenkomplex gibt.

Demgegenüber steht im Zivilverfahren formal das Vorbringen der Parteien im Vordergrund. Ist dieses unvollständig, liegt es am Gericht, die Parteien im Rahmen der Manduktionspflicht anzuleiten, gegebenenfalls ihr Vorbringen zu präzisieren oder zu erweitern. In Verkehrsprozessen werden Parteien nahezu ausnahmslos durch Anwälte vertreten. Die Anleitung einer Partei durch das Gericht bleibt deshalb erfahrungsgemäß beschränkt.

Eine zu formale Sicht kann bei einem unvollständigen Vorbringen zu „delikaten“ Situationen führen. Wirft zB ein Wartepflichtiger dem Bevorrangten zwar Unaufmerksamkeit, nicht aber auch überhöhte Geschwindigkeit vor, dürfte der Sachverständige in seinem Gutachten die sich eventuell aus der Rekonstruktion ergebende überhöhte Geschwindigkeit des Bevorrangten nicht thematisieren. Er würde ja einer Partei „helfen“, das bisherige Vorbringen zum eigenen Vorteil zu ergänzen. Ohne Ermittlung der Geschwindigkeit kann aber die Frage der Reaktionsverspätung gar nicht beantwortet werden. Eine Balance zwischen formellen und materiellen Fragen muss gefunden werden. Um dem Vorwurf eines „überschießenden“ Gutachtens zu entgehen, der darin besteht, man würde Fragen beantworten, die gar nicht gestellt wurden, empfiehlt es sich, die Problematik mit dem Gericht abzuklären, indem man einen präzisen Gutachtensauftrag einholt. Der Inhalt des Gutachtens wird durch den Gerichtsauftrag definiert und nicht durch das Parteilvorbringen.

Die unterschiedlichen Verfahrensgrundsätze in einem Straf- oder Zivilverfahren können zu verschiedenen Ergebnissen der Rekonstruktion desselben Unfalls führen. Notwendigerweise ergibt die Frage nach der sicher nachweisbaren Unter- oder Ober-

grenze einer Geschwindigkeit in einem Strafverfahren – je nachdem, welcher Zahlenwert für den Angeklagten günstiger ist – einen anderen Zahlenwert als die Frage nach dem wahrscheinlichsten Mittelwert in einem Zivilverfahren. Ergebnisse eines Gutachtens in einem Strafverfahren können daher nicht ohne Weiteres in einem eventuell anschließenden Zivilverfahren übernommen werden.

3. Formales zur Zeugenaussage

3.1. Wahrheitserinnerung

Die Wahrheitserinnerung eines Zeugen zu Beginn seiner Vernehmung wird sehr unterschiedlich gehandhabt und reicht von „Sie wissen, dass Sie die Wahrheit sagen müssen“ bis zum Vorhalt, eine falsche Zeugenaussage sei mit einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren, im Fall der Beeidigung bis zu fünf Jahren bedroht.⁷ Man kann sicher sein, dass sich mancher Zeuge von seiner „vorbereiteten“ Version durch die erstgenannte Art der Wahrheitserinnerung kaum abbringen lassen wird, während die zweite Variante – so die Beobachtungen des Autors während zahlreicher Gerichtsverhandlungen – den Ernst der Situation nahebringt. Allerdings sind ausgeklügelte Überlegungen und Vorbereitungen einer Aussage erfahrungsgemäß ohnehin kontraproduktiv und halten meist einer Überprüfung nicht stand.

Andererseits ist zu bedenken, dass die meisten Zeugen von ihrer subjektiven Sicht des Erlebten zutiefst überzeugt sind, auch wenn diese Sicht durch objektive Anknüpfungspunkte einfach zu widerlegen ist. Hin und wieder bestehen sie sogar trotz entscheidenden Vorhalts gegen jede Vernunft auf der eigenen Version.

3.2. Kein Zeuge ist unabhängig

Kein Zeuge ist im strengen Sinn unabhängig, auch wenn er weder wirtschaftlich noch in sonstiger Weise involviert ist. Schon die Beobachtung des Unfalls führt in der Regel zu einer subjektiven Beurteilung. Sie drückt sich meist schon früh zB dadurch aus, dass nur einem der Beteiligten eine Visitenkarte übergeben wird. Unterschätzt dürfte werden, welchen Einfluss das Verhalten von Zeugen und Beteiligten unmittelbar nach dem Unfall auf die „Geneigtheit“ anderer Personen hat. Es gibt eine Unzahl von unbewusster Solidarisierung bzw Gegnerschaft durch

- aggressives oder einsichtiges Verhalten eines der Beteiligten (unabhängig von der objektiven Verschuldensfrage);
- tatsächliche oder vermeintliche Gefährdung der eigenen Person durch das Unfallgeschehen;
- eigene ähnliche Erlebnisse;
- persönliche Sympathie oder Antipathie etc.

Hatte ein Fußgänger die Absicht, einen bestimmten Schutzweg zu benützen, tendiert er dazu, jenen PKW-Lenker als Schuldigen anzusehen, der seinen Schutzweg zu queren hatte. Die potenzielle Gefahr ging ja scheinbar nicht vom Zweitbeteiligten aus, der zwar

⁷ Ein Taxilenker antwortete kürzlich spontan mit dem erstaunten Ausruf: „Na servus! In Deutschland kriegt man nur ein Jahr.“

eventuell bei Rot, aber ursprünglich parallel zur eigenen Bewegungsrichtung fuhr. Analoges gilt für nachfolgende Fahrzeuglenker, die bewusst oder unbewusst meinen, wäre nicht das Vorderfahrzeug betroffen gewesen, hätte es sie selbst „erwischt“.

Gerne werden Insassen von öffentlichen Verkehrsmitteln als Zeugen geführt. Bei ihnen wird besondere Unabhängigkeit und Objektivität vermutet. Die Aussage zugunsten des eigenen Fahrers kann aber unbewusst dadurch beeinflusst werden, dass man sich nicht eingestehen möchte, sich einem Menschen anvertraut zu haben, der dieses Vertrauen gar nicht verdient hätte (zB einem alkoholisierten Buslenker).

Aussagen von Zeugen, die Autoritätsberufe ausüben (insbesondere Lehrer, Exekutivbeamte und Akademiker), sind besonders häufig unbrauchbar. Einerseits fällt ihnen die Antwort „Das weiß ich nicht“ berufsbedingt meist sichtlich schwer, andererseits reflektieren sie zu viel. Anstelle möglichst nur direkte Wahrnehmungen wiederzugeben, werden bewusst und unbewusst Schlüsse gezogen und der Unfall vorwegnehmend rekonstruiert, dies mit teilweise verblüffend unsinnigen Resultaten.

3.3. Verhalten von Zeugen während der Befragung

Die Befragung im Gerichtssaal stellt für viele auch unbeteiligte Zeugen eine emotionale Belastung dar. Eine bekannte Erfahrung während Gerichtsverhandlungen ist das sehr unterschiedliche Verhalten Befragter. Unabhängig von der prozessualen Stellung, sei es als betroffener Lenker oder als beobachtender Unbeteiligter, sieht sich der Befragte mit einer Erwartungshaltung des jeweils Fragenden (Richter, Sachverständiger, Anwalt) konfrontiert, die er an der Art der Fragestellung zu erkennen glaubt. Entweder die Situation oder die Persönlichkeit des Befragten führen zur Tendenz, die vermutete Erwartungshaltung des Fragenden zu bestätigen. Man spricht von einem „opportunistischen Zeugen“, der alle Fragen zustimmend beantwortet, auch wenn danach das Gegenteil gefragt wird, sodass die Aussage nicht nachvollziehbar und unbrauchbar ist.

Andererseits sehen einige Befragte in jeder Frage, von wem sie auch kommt, eine Provokation („Das alles habe ich ohnehin schon vor der Polizei gesagt und der Versicherung geschrieben“) oder eine List („Worauf wollen Sie hinaus?“); man spricht von „oppositionellen Zeugen“. Sie können durch das Geschick der Verhandlungsführung meist entemotionalisiert werden.

Überraschend oft wird dem Unfallgegner während der Verhandlung vorgehalten, er habe sich doch nach dem Unfall entschuldigt bzw er habe Schuldzuweisungen nicht widersprochen. Höflichkeit wird hin und wieder bereits als Schuldeingeständnis gewertet.

3.4. Suggestive Befragung

Vordergründige Suggestivfragen sind leicht zu erkennen, es wird aber oft völlig unbeabsichtigt suggestiv gefragt. Viel diffiziler erkennbar sind Beeinflussungen durch die Wortwahl.⁸ Die Formulierung einer Frage beeinflusst die Antwort ganz wesentlich.

⁸ Die Befragung eines Zeugen unterliegt der klassischen Problematik der Kommunikation. Eine ausführliche praxisorientierte Behandlung findet sich in *Bouhafa/Fucik/Kleindienst-Passweg/Rath, Verhandeln vor Gericht* (2011).

Schon seit Jahrzehnten ist in der psychologischen Literatur folgendes Beispiel bekannt:

In einer Untersuchung wurden Probanden, nachdem ihnen Filme von Verkehrsunfällen vorgeführt worden waren, Fragen zu ihren Beobachtungen gestellt. Unter anderem wurde nach zerbrochenem Glas gefragt, das es im Film tatsächlich nicht gab. Nach der Frage „Mit welcher Geschwindigkeit stießen (englisch ‚hit‘) die Fahrzeuge zusammen?“ kam signifikant seltener auch zerbrochenes Glas in Erinnerung als nach der Formulierung „Mit welcher Geschwindigkeit krachten (englisch ‚smashed‘) die Fahrzeuge gegeneinander?“

Auf die neutral gemeinte Frage „Wie schnell fuhren Sie?“ wird anstelle der erwarteten Geschwindigkeitsangabe in Zahlen sehr oft spontan geantwortet: „Ich fuhr gar nicht schnell.“ Neutral formuliert sollte die Frage lauten: „Welche Geschwindigkeit hielten Sie ein?“

3.5. Ausdrucksweise

Die Formulierungen in Niederschriften geben nicht immer die Intention des Befragten wieder. Gelegentlich fließt das Wissen des Fragenden aus soeben aufgenommenen Antworten anderer Beteiligter ein. Andererseits wird der Niederschrift, aufgenommen unmittelbar nach dem Verkehrsunfall, große Bedeutung zugemessen. Nachträgliche Korrekturversuche werden nicht gern gesehen, sie könnten durch Absprache mit Angehörigen oder dem Anwalt veranlasst worden sein.

Selbst so einfache Aussagen wie „Plötzlich stand der Fußgänger vor mir“ führen regelmäßig zu Missverständnissen. Die Konsequenzen können prozessentscheidend sein. Stand nämlich der Fußgänger tatsächlich, kann eine Unaufmerksamkeit des PKW-Lenkers Unfallursache sein. Ist aber mit „stand“ die Momentanposition eines bewegten Objekts zu einem gewissen Zeitpunkt, dem Moment des Erkennens der Gefahr, gemeint – analog einem Foto eines bewegten Objekts oder dem Einzelbild aus einem Film –, bedeutet das einen gravierenden Unterschied für die Unfallrekonstruktion.

Mit viel Fingerspitzengefühl müssen Zeugen während ihrer Aussage mehrfach darauf hingewiesen werden, dass sie keiner Prüfung unterzogen werden: „Wenn Sie etwas nicht wissen oder gesehen haben, sagen Sie es freimütig.“ Übertreibt man mit diesem Hinweis, riskiert man, gar keine verwertbaren Antworten zu erhalten. Das Ersuchen, sich seiner gewohnten Ausdrucksweise zu bedienen, und selbst bei der Befragung eine einfache Ausdrucksweise ohne Fachjargon zu wählen, kann sehr hilfreich sein. Häufig versuchen Zeugen mit dem vermeintlich hohen Niveau der Befragung mitzuhalten und drücken sich „geschwollen“ aus. Schon mehrfach gehört: „Die Fahrzeuge koalitierten in der Kreuzung.“

Bei der Problematik der Ampelphase stellt sich immer die Frage nach der Entfernung beim letzten Blick auf die Ampel. Schon die Frage, welche Entfernung gemeint ist, muss geklärt werden. Rechtlich relevant ist meist die Distanz zur Haltelinie, die vom Beginn der Kreuzung (rechtlich: Baulinie) oder von den Gehsteigkanten stark abweichen kann.

Authentisches Beispiel für eine klare Ausdrucksweise:

Auf der A23 fährt A im äußerst linken Fahrstreifen besonders langsam, weil er telefoniert. B bedrängt ihn und hupt wild. A lässt sich nicht beirren. B versucht, rechts zu

überholen. Nun beschleunigen beide bis auf eine weit überhöhte Geschwindigkeit und es kommt zu einer streifenden Kollision. Strittig ist, wer über die Leitlinie geriet. Ausagedetail nach entsprechendem Vorhalt während der Vernehmung: „Wir ließen einfach die Motoren sprechen!“ Das Gericht folgte der Aussage dieses sehr glaubwürdigen Zeugen.

4. Wahrnehmen und Erkennen

4.1. Erkennen als psychische Funktion

Was man nicht kennt, kann man nicht erkennen. Jeder Verkehrsteilnehmer wird mit äußeren Reizen überflutet. Nur ein kleiner Bruchteil davon wird durch unwillkürliche, situationsbezogene bzw für das eigene Verhalten relevant erscheinende Selektionsprozesse aufgenommen.⁹ Erkennen, eine der psychischen Funktionen, geschieht durch Einordnen von Wahrnehmungsinhalten in den bisherigen Erfahrungsschatz.¹⁰ Die hohe Unfallwahrscheinlichkeit Jugendlicher ist nicht nur durch ihren „Übermut“ begründet, sondern durch den vergleichsweise geringen Erfahrungsschatz hinsichtlich kritischer Verkehrssituationen.

Beispiele:

Ein langsam am rechten Fahrbahnrand fahrender Verkehrsteilnehmer stellt – im Unterschied zur Auffassung mancher Juristen – aus technischer Sicht nicht per se eine „unklare Verkehrssituation“ dar, sondern es ist dem erfahrenen Verkehrsteilnehmer klar, dass dieser plötzlich und ohne zu blinken oder auf den Nachfolgeverkehr zu achten, in den einzigen freien, links liegenden Parkplatz zufahren wird.

Das Einschalten des linken Blinkers und das Anhalten eines Fahrzeugs am rechten Fahrbahnrand schafft dann ebenfalls keine „unklare Verkehrssituation“, solange der Vertrauensgrundsatz gilt und man ihn nicht „verwässern“ will (eine reine Rechtsfrage). Der Vertrauensgrundsatz sollte Sicherheit geben, dass die Vorbeifahrt des Fließverkehrs abgewartet wird (wieder eine reine Rechtsfrage).

Glücklicherweise ist man im Verkehrsgeschehen fast nur mit bekannten Situationen konfrontiert. Die notwendigen zielgerichteten Reaktionen erfolgen daher üblicherweise reflektorisch und laufen viel schneller ab, als dies bei einem vorangegangenen Denkprozess möglich wäre. Die Reaktionen kämen sonst meist zu spät, um einen Unfall zu verhindern.

4.2. Psychische Präsenzzeit

Scheinbar unproblematisch erleben wir Ereignisse in einer eindimensionalen zeitlichen Ordnung (Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft). Die erlebte Gegenwart, die psychische Präsenzzeit, ist aber kein mathematischer Punkt zwischen Vergangenheit und Zukunft, sondern sie ist zirka 4 bis 12 Sekunden lang.⁵ In dieser Gegenwartsphase sind im Rahmen der begrenzten Aufnahmefähigkeit sämtliche Wahrnehmungen und Erlebnisse gleichzeitig präsent und ohne Erinnerungsarbeit bewusst.

⁹ Sacher, Unzureichende Informationsaufnahme als Unfallursache, VUK 1993, 155.

¹⁰ Rohracher, Einführung in die Psychologie¹³ (1988).

Die durchschnittliche Zeitdauer eines Unfallgeschehens liegt in der Größenordnung von wenigen Sekunden. Beispielsweise dauert es 2 Sekunden, um ein mit 50 km/h fahrendes Fahrzeug bis zum Stillstand abzubremsen, inklusive Vorbremszeit sind es 3 Sekunden. Vom Moment des Bremsentschlusses bis zur Kollision (der sogenannten Abwehrzeit) vergehen bei 50 km/h weniger als 3 Sekunden. Die Zeitspanne der Abwehrzeit ist somit wesentlich kürzer als die Präsenzzeit. Die wahrnehmungspsychologische Konsequenz ist, dass das ganze Unfallgeschehen von der psychischen Präsenzzeit umfasst wird. Der gesamte Ablauf – Abwehrhandlung, Bremsen, Kollision – wird gleichzeitig wahrgenommen und manchmal im Ablauf wie ein Zeitlupenfilm geschildert.

Es gibt während der Präsenzzeit keine Ordnung der zeitlichen Abfolge. Erst beim Abspeichern in das Ultrakurzzeitgedächtnis wird eine zeitliche Reihenfolge des Erlebten hergestellt, die durch bisherige Erfahrungen beeinflusst wird. Außerdem werden Wahrnehmungsinhalte und damit auch die diesbezüglichen Gedächtnisinhalte durch unbewusstes Schließen von Kausalketten ergänzt und verfälscht. Dazu kommt noch, dass sich emotional belastete Ereignisse – der Verkehrsunfall ist ein solches meist stark emotional belastetes Ereignis – zwar besonders tief ins Gedächtnis einprägen, aber auch besonders stark verfälscht in Erinnerung bleiben.

Natürlich wird von einem Zeugen erwartet, dass er zeitliche Abläufe wiedergibt. Allerdings kann er sie nicht „objektiv“ wahrnehmen und sie nicht, ohne unbewusst eigene Erfahrungen miteinzubeziehen, im Gedächtnis abspeichern. Zudem wird das Wahrgenommene schon unmittelbar nach dem Unfall verfälscht. Dass weitere Verfälschungen durch nachherige mehrfache Schilderungen, Berichte und Erlebnisaustausch mit anderen Beobachtern auftreten, ist nachvollziehbar und wird noch beleuchtet werden.

Es wird somit klar, dass zwar die Erinnerung an ein Unfallgeschehen im Zuge einer Zeugenbefragung wie ein Film abgerufen werden kann, dieser ist aber schon vor dem Abspeichern ins Gedächtnis durch den bisherigen Erfahrungsschatz stark redigiert und „geschnitten“ worden.

Zwei Beispiele zu diesem Themenkomplex seien zur Veranschaulichung angeführt.

Beispiel zur Umkehrung objektiver Zeitabläufe aus einem Verfahren, in dem der Autor als Gerichtssachverständiger tätig war:

Zwei Fahrzeuge näherten sich im Querverkehr mit jeweils 50 km/h. Direkte Sicht aufeinander hatten sie erst zirka 1 Sekunde vor der schweren Kollision. Die Reifenspuren zeigten erwartungsgemäß, dass die von beiden Lenkern gesetzte sofortige Vollbremsung erst nach der Kollision wirksam wurde. Zufällig wurde der Unfall von fünf verschiedenen Passanten beobachtet. Die Aussagen waren ausnahmslos folgende: „Ich sah die Fahrzeuge kommen, hörte Reifenquietschen, einen fürchterlichen Krach und dann Totenstille.“

Wie die Unfallrekonstruktion zweifelsfrei aufgrund zahlreicher weiterer Anknüpfungspunkte ergab, erfolgte die Kollision innerhalb der Vorbremszeit, aber noch vor dem Bremsbeginn. Es gab also objektiv zuerst ein lautes Kollisionsgeräusch, gefolgt vom Reifenquietschen der schleudernden Fahrzeuge und danach die „Totenstille“. Möglicherweise stellt die Erfahrung von Großstädtern mit Fahrzeuggeräuschen die Erklärung für diese durchwegs übereinstimmende „Umordnung“ der tatsächlichen Ereignisse nach Ablauf der Präsenzzeit schon beim Einordnen ins Kurzzeitgedächtnis dar.

Offensichtlich erschien es unlogisch, nach einer Kollision zu bremsen und es wurde dieser zunächst neutrale Wahrnehmungsinhalt unbewusst ausgeschieden.

Würde man als Grundlage für das Gutachten die fünf übereinstimmenden Aussagen der am Unfall unbeteiligten und daher als besonders glaubwürdig eingeschätzten Zeugen heranziehen und die wahrnehmungspsychologischen Tatsachen unbeachtet lassen, krasse Fehler in der Rekonstruktion und der Beurteilung wären die Konsequenz.

Ein weiteres Beispiel: Durch Selbstbeobachtung konnte der Autor das „Einfrieren“ von Erlebnisinhalten innerhalb der Präsenzzeit erleben. Unmittelbar nach dem Durchatmen nach der kritischen Situation ist Folgendes in Erinnerung geblieben und „müsste“ – als Zeuge befragt – unreflektiert ausgesagt werden.

„Ich beabsichtige, auf der Autobahn mit 130 km/h einen im rechten Fahrstreifen mit 70 bis 80 km/h fahrenden LKW zu überholen. Als sich mein PKW nur mehr 10 m schräg hinter dem LKW befand, scherte dieser nach links aus, um seinerseits ein langsames Fahrzeug zu überholen. Ich bremste voll und hupte. Der Tiefenabstand betrug inzwischen nur mehr gefährliche 10 m. Glücklicherweise reagierte der LKW-Lenker auf das Hupen und kehrte auf den rechten Fahrstreifen zurück, bevor es zum Auffahrunfall kam. Ich konnte die gesetzte Vollbremsung bei einem Tiefenabstand von 10 m abbrechen und überholte mit 90 bis 100 km/h.“

Das Erlebte ist völlig „unsinnig“. Der Tiefenabstand zwischen den beiden Fahrzeugen verringerte sich während des gesamten Fahrmanövers ständig, zum Zeitpunkt des Bremsbeginns um zirka 15 m pro Sekunde! Kein Zeuge oder Lenker wird obige „echte“, aber „krass nicht nachvollziehbare“ Wahrnehmung über den jeweiligen Tiefenabstand wiedergeben (wollen), sondern sie bewusst oder unbewusst durch logische Überlegungen „verbessern“.

Das Fachwissen eines Beobachters ändert an derartigen Wahrnehmungsinhalten nichts. Man kann sich auch durch das Wissen um eine optische Täuschung dieser nicht entziehen. So bewegt sich etwa der Mond mit einem fahrenden Beobachter und hält an, wenn der Beobachter anhält. Die Wahrnehmung der Scheinbewegung eines ruhenden Objekts, hervorgerufen durch die Eigenbewegung des Beobachters, spielt in der Unfallrekonstruktion im Zusammenhang mit dem sogenannten Auffälligkeitsschwellwert eine wichtige Rolle.

5. Analyse von Zeugenaussagen

5.1. Gefahrerkennung und Bremsbeginn

Zu Beginn der Tätigkeit des Autors als Gerichtssachverständiger Anfang der 1980er-Jahre war es von gutachterlicher Seite nicht selbstverständlich, zwischen der von einem Lenker angegebenen Stelle des Erkennens einer Gefahr und der des Bremsbeginns zu unterscheiden.

Das vom Sachverständigen *Otto Fleischmann* entdeckte, von *Fritz Sacher* anhand zahlreicher Realunfälle bestätigte und von *Fritz Meyer-Gramcko*¹¹ psychologisch er-

¹¹ *Meyer-Gramcko*, Reaktionsanlaß und Reaktion im Straßenverkehr, SV 1978/1, 78.

klärte Phänomen besteht darin, dass eine Spontanreaktion, die infolge eines plötzlichen Anlasses ohne Denkprozess reflexartig (eingeschliffen, automatisiert) erfolgt, nicht ins Gedächtnis eingeht und daher unbewusst bleibt.

Die unbewusst reflektorisch ablaufende Vorbremssphase (Zeitspanne: Gefahrerkennen – Fuß vom Gaspedal – Fuß aufs Bremspedal – Wirksamwerden der Bremsung), die im Durchschnitt 0,8 bis 1 Sekunde lang dauert und oft fälschlich und missverständlich als „Reaktionszeit“ bezeichnet wird, bleibt nicht in Erinnerung. Erst der Beginn der aktiven Abwehrhandlung im Sinne der Betätigung des Bremspedals bleibt in Erinnerung und wird bei Befragungen als Moment des Erkennens der Gefahr wiedergegeben. Nähme man die von Zeugen angegebene Distanz bis zur Kollision wörtlich und würde nicht im Sinne der wahrnehmungspsychologischen Interpretierung der Aussage die Vorbremsstrecke dazuzählen, erhielte man viel zu geringe Abwehrzeiten. Der Vorwurf einer um 1 Sekunde verspäteten Reaktion wäre ein folgenschwerer Fehlschuss. Ein anderer wäre eine auf der zu kurzen Abwehrstrecke basierende, viel zu geringe Bremsanfangsgeschwindigkeit, was die Aussage zu Unrecht unglaubwürdig erscheinen lassen würde.

Diese Tatsachen erfordern eine „wahrnehmungspsychologische Interpretation“ einer Zeugenaussage und sind Sachverständigenfragen und nicht Fragen der richterlichen Beweiswürdigung.

5.2. Wahrgenommene Kollisionsstelle

Nicht veröffentlicht und vermutlich auch nicht allgemein bekannt ist die Erfahrung des Autors aus zahlreichen Gerichtsverfahren, dass die soeben dargestellte und inzwischen unstrittige wahrnehmungspsychologische Interpretation der Zeugenaussagen, was die Position des Erkennens der Gefahr betrifft, auch in jenen Fällen geboten ist, in denen eine Kollision für einen Fahrzeughenker völlig überraschend, ohne Wahrnehmung des Zweitbeteiligten vor der Kollision geschieht.

Ein Kollisionsgeräusch, eine rüttelnde Fahrzeugbewegung oder eine plötzliche Ablenkung aus der ursprünglichen Fahrlinie müssen erst – im Sinne des vorher Gesagten – erkannt und zugeordnet werden. Bis man „mitbekommt“, also erkennt, es habe soeben eine Kollision mit dem eigenen Fahrzeug stattgefunden, vergeht eine gewisse Zeitspanne. Die Gerichtspraxis zeigt nun, dass jene Stelle, die als Kollisionsstelle in Erinnerung bleibt, um zirka eine Sekundenstrecke zurückverlegt werden muss, um gemeinsam mit anderen Anknüpfungspunkten eine konsistente Unfallversion zu erhalten. ZB glauben viele an einer Kreuzung einbiegende Unfallbeteiligte, die Kollision habe sich ausgangs der Kreuzung, schon in der Geraden ereignet, obwohl die Kollision im Kurvenscheitel (größenordnungsmäßig 1 Sekunde früher) erfolgt ist, was oft allein aus der Art der Beschädigungen der beiden Fahrzeuge und weiteren Anknüpfungspunkten bestätigt werden kann.

5.3. Geschwindigkeitsschätzung durch äußere Beobachter

Nahezu historischen Charakter haben die Arbeiten von *Fritz Meyer-Gramcko*, der nach Berufsgruppen getrennt die Genauigkeit von Geschwindigkeitsschätzungen untersucht hat.¹² Vor Einführung von Lasermessgeräten hat die die Exekutive Geschwindigkeits-

¹² *Meyer-Gramcko*, Die Schätzung der Fahrgeschwindigkeit, SV 1980/1, 2.

überschreitungen geschätzt. In sehr detaillierten Untersuchungen konnte gezeigt werden, dass die „geschulten“ Beamten in keiner Weise besser schätzen konnten als gewöhnliche Bürger und dass vor allem die Geschwindigkeitsschätzungen in erwarteter Weise von der Art des Fahrzeugs, seiner Geräuscentwicklung und Farbe, der Umgebung, einer engen oder breiten Straße und anderem so stark beeinflusst waren, dass die Abweichungen der Schätzergebnisse von der tatsächlich eingehaltenen Geschwindigkeit bis zu mehr als 100 % ausmachten. Das bedeutet aber auch, dass Zahlenwerte der Geschwindigkeitsschätzungen eines äußeren Beobachters äußerst kritisch zu werten oder überhaupt unbrauchbar sind. Leider geschieht es noch immer, dass angebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen und damit das (Mit-)Verschulden eines Beteiligten allein mit der Schätzung eines Zeugen begründet werden. In diesen Fällen muss der Sachverständige aufklärend tätig werden.

Wird ein PKW bei einem rechtwinkligen seitlichen Stoß im hinteren Bereich getroffen, schleudert er nicht nur rotierend um die eigene Achse, sondern kann sogar umstürzen und am Dach zu liegen kommen – ein gar nicht so seltenes Unfallgeschehen. Lässt man Beteiligte und beobachtende Zeugen, die dieses spektakuläre Geschehen erlebt haben, die Geschwindigkeit des stoßenden Fahrzeugs schätzen, erhält man „abenteuerliche“ Zahlenwerte. Es klingt für den Laien nahezu unvorstellbar, dass schon eine Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h ausreicht, um den zweitbeteiligten PKW umwerfen zu können. Es darf also nicht verwundern, wenn exorbitant zu hohe Schätzwerte angegeben werden, die mit der Realität nichts zu tun haben.

5.4. Geschwindigkeitsschätzung (plötzlich = schnell)

Ein zusätzlicher Effekt ist inzwischen allgemein bekannt und bezieht sich auf die Aussagen der unfallbeteiligten Lenker. Die Geschwindigkeit des zweitbeteiligten Fahrzeugs wird immer dann als besonders hoch empfunden, wenn es unerwartet, wenn auch nicht unerwartbar, und überraschend wahrgenommen wird, weil es ursprünglich übersehen oder aus einem sonstigen Grund nicht bemerkt worden war. Das Fahrzeug, das plötzlich da war, legte ja vermeintlich in einer kurzen Zeit eine große Strecke zurück. Es „muss“ also schnell gefahren sein, sonst hätte man es rechtzeitig gesehen, wird regelmäßig argumentiert. Anstelle der eigenen Unaufmerksamkeit des Wartepflichtigen als Unfallursache wird mit voller Überzeugung die empfundene überhöhte Geschwindigkeit des Bevorrangten angenommen.

5.5. Zeitschätzung

Werden Zeugen im Zusammenhang mit einem Unfallgeschehen nach Zeitspannen gefragt, erhält man scheinbar unverständlich lange Zeitangaben. Statt von Sekunden zu sprechen, werden Minuten angegeben. Zumindest teilweise ist das nicht überraschend, wenn man wieder die Wahrnehmungspsychologie beachtet.

Man spricht hier vom Zeitparadoxon. Jeder kennt das Phänomen, dass erlebniserfüllte Zeitabschnitte besonders schnell vergehen, andererseits aber langweilige Stunden „ewig“ kein Ende nehmen. Umgekehrt erscheinen die erlebniserfüllten Zeiten in der Erinnerung stark gedehnt, die Dauer derartiger Zeitabschnitte wird stark überschätzt. Erlebnisarmer Zeitabschnitte werden in der Erinnerung gerafft und erscheinen kürzer.¹³

¹³ Benesch/von Saalfeld/von Saalfeld, dtv-Atlas Psychologie I (1997).

Da ein Unfallgeschehen sehr ereignisreich ist, werden in der Erinnerung daran Zeitabschnitte gedehnt und es kommt zu den bekannten krassen Überschätzungen. Kurz: Die Frage nach Zeiten in Sekunden kann nur unbrauchbare Antworten nach sich ziehen. Trotzdem wird sie von Anwälten gerne gestellt, allerdings meist in der Absicht, die Glaubwürdigkeit eines Zeugen zu erschüttern.

5.6. Relativbewegung

Im Zuge eines (Serien-)Auffahrunfalls gibt der Lenker des letzten Fahrzeugs fast immer an, das vordere Fahrzeug sei nach dessen Auffahren auf das Vorderfahrzeug zurückgeschleudert worden, zurückgeprallt und ihm dadurch entgegengekommen. Ein elastisches Zurückprallen ist bei auch nur annähernd gleich schweren Fahrzeugen (PKW-PKW-Stoß) aufgrund der Stoßgesetze aus physikalischen Gründen auszuschließen. Um eine Bewegung überhaupt definieren zu können, bedarf es eines Bezugssystems. Es gibt physikalisch gesehen und auch in der Wahrnehmung nur Relativbewegungen verschiedener Objekte zueinander. Für den Fahrzeuglenker bieten sich als Bezugssysteme die Fahrbahn und ihre Umgebung und andere Fahrzeuge an. Ein Zurückprallen bedeutet eine Bewegung relativ zur Fahrbahn entgegen der ursprünglichen Bewegungsrichtung. In der kritischen Situation vor einem Auffahrunfall tritt das Bezugssystem „Fahrbahn“ in den Hintergrund und nur mehr das Bezugssystem „Vorderfahrzeug“ bleibt relevant. Die rasche, unvermutete Annäherung an das Vorderfahrzeug wird so empfunden, als würde es einem aktiv entgegenkommen.

Bei der häufig zu lösenden Frage, ob nun das Mittlere von drei Fahrzeugen zuerst aufgefahren ist und dem Nachfolgenden dadurch in unfallkausaler Weise die Anhaltstrecke verkürzt hat oder ob der Letzte den Mittleren auf das erste Fahrzeug aufgeschoben hat, kann eine falsche Interpretation einer Zeugenaussage ein fehlerhaftes Resultat bewirken. Es muss erst geklärt werden, wieso der Zeuge den Eindruck haben konnte, das Vorderfahrzeug komme ihm entgegen.

Nicht selten sagen Parteien sogar zum Nachteil des eigenen Prozessstandpunkts aus, indem sie auch nach entsprechendem Vorhalt des Gerichtssachverständigen darauf bestehen, das eigene Fahrzeug sei bei der Kollision bereits im Stillstand gewesen, obwohl es nachweislich noch in Fahrt war. Wegen des quadratischen Zusammenhangs zwischen Geschwindigkeit und Bewegungsenergie sind die Schlussfolgerungen aus dem Vergleich der Deformationstiefen an der Front und am Heck des mittleren Fahrzeugs völlig unterschiedlich, je nachdem, ob dieses Fahrzeug während der Bremsphase gestoßen wurde oder erst nach dem Stillstand.

5.7. Stillstand des eigenen Fahrzeugs

Auch bei Kreuzungsunfällen im Querverkehr behauptet der Wartepflichtige oft: „Ich bin ja schon lange gestanden, der andere hätte leicht ausweichen können.“ Selbst wenn ein Fahrzeug innerhalb der Abwehrzeit des Zweitbeteiligten zum Stillstand gekommen sein sollte, bleibt der Unfall für diesen in der Regel dennoch unvermeidbar. Dass die eigene Stillstandsdauer angesichts des sich nähernden anderen Fahrzeugs stark überschätzt wird, ist zu erwarten (siehe Punkt 5.5.). Außerdem kann das in Punkt 4.2. schon behan-

delte Phänomen der psychischen Präsenzzeit zum unverrückbaren Eindruck führen, man sei gestanden, obwohl zB durch Abriebspuren das Gegenteil objektiv beweisbar ist.

5.8. Empfundene Körperbewegung beim Stoß von hinten

In Zusammenhang mit Verletzungen im Bereich der Halswirbelsäule¹⁴ muss der betroffene Insasse des gestoßenen Fahrzeugs zu seiner eigenen Körperbewegung befragt werden. Unreflektiert und in Übereinstimmung mit der Wahrnehmungsmöglichkeit wird angegeben, der eigene Körper sei zuerst nach vorne geschleudert und vom Gurt aufgefangen worden. Danach sei er gegen die Sitzlehne geprallt, der Kopf gegen die Kopfstütze und dabei sei es zur Verletzung gekommen. Subjektiv ist das nachvollziehbar, objektiv ist die umgekehrte Reihenfolge richtig.

Ein von hinten gestoßenes Fahrzeug wird beschleunigt und dadurch schneller. Einem Insassen, der sich ja vor dem Stoß mit der gleichen Geschwindigkeit bewegt wie das Fahrzeug bzw relativ zur Fahrbahn zB im Stillstand ist, wird wegen der Fahrzeugbeschleunigung die Sitzlehne gegen den Rücken geschoben. Relativ zur Fahrgastzelle wird er zuerst nach hinten gegen Sitz und Kopfstütze geschleudert und dabei möglicherweise verletzt. Wegen der kurzen Zeitdauer dieser Phase des Unfalls von nur 0,1 bis 0,2 Sekunden kann erst die viel langsamer ablaufende, durch das elastische Verhalten der Sitzlehne hervorgerufene Sekundärbewegung wahrgenommen werden.

Die früher häufig gezogene Schlussfolgerung, die betroffene Person sei gar nicht verletzt worden, sie habe ja sogar den Ablauf des Unfalls falsch wiedergegeben, ist unzulässig. Der Umkehrschluss auch, weil eine intensive Befassung mit dem Unfallgeschehen die primären Wahrnehmungen überdecken kann und sich die „falsche“ Wahrnehmung mit der eigenen oder fremden „richtigen“ Rekonstruktion des Hergangs vermischen können.

5.9. Glatteis

Berichtet ein Verkehrsteilnehmer, er habe zwar gebremst, wegen der eisglatten Fahrbahn sei sein Fahrzeug aber schneller geworden, ist man geneigt, zunächst an ein technisches Gebrechen zu denken. Tatsächlich unterliegt er einer psychologisch erklärbaren Täuschung der Wahrnehmung. Wieder ist es der bisherige Erfahrungsschatz, der die Wahrnehmung in die Irre führt. Man ist gewohnt, bei Beschleunigungen oder Verzögerungen Trägheitskräfte zu spüren. Das gilt im Fahrzeug genauso wie zB in einem Aufzug. Man bemerkt diese Kräfte dann nicht oder kaum, wenn sie in der gewohnten, bereits oft erfahrenen Art auftreten. Erwartet man in einer Aufzugskabine stehend, der Lift werde nach oben losfahren und er fährt unerwartet nach unten los, spüren wir die Trägheitskräfte sehr deutlich „in der Magengrube“.

In analoger Weise werden uns während des Bremsens die Trägheitskräfte, die auf unseren Körper wirken, kaum bewusst. Fällt nun die Verzögerung wesentlich geringer aus als erwartet, bleiben auch die erwarteten Trägheitskräfte auf unseren Körper aus. Die fehlende starke Verzögerung wird als Beschleunigung empfunden. Eine Beschleunigung durch Bremsen ist auszuschließen, der subjektive Eindruck ist eine Täuschung und die dementsprechende Aussage ist durch den Sachverständigen zu relativieren.

¹⁴ *Wielke*, Das Schleudertrauma der Halswirbelsäule, ZVR 1989, 129.

6. Bewertung von Zeugenaussagen

6.1. Auffälligkeitsschwelle und Reaktionsanlass

Wie schon erwähnt, erhebt der Wartepflichtige gerne den Vorwurf, der Zweitbeteiligte hätte ja früher oder besser reagieren können oder er habe sogar den Unfall bewusst provoziert bzw hervorgerufen. Besonders Straßenbahnfahrern wird häufig der Vorwurf einer verspäteten Reaktion gemacht. Dabei wird die große Anhaltstrecke eines Straßenbahnzugs nicht beachtet. Die zumutbare Betriebsbremsung, um stehende Fahrgäste nicht zu gefährden, führt bei 50 km/h zu einer Anhaltstrecke von mehr als 130 m. Bei einer Notbremsung ist sie mehr als doppelt so lang wie die eines PKW.

Damit man auf eine Gefahr reagieren kann, muss sie erkennbar sein. Einen Reaktionsanlass kann nicht das bevorstehende, sondern nur das bereits erfolgte Verhalten des Zweitbeteiligten darstellen. Fährt ein Wartepflichtiger aus einer Stillstandsposition los, ist das erst durch seine Bewegung erkennbar, also nach dem Losfahren. Analoges gilt für das Erkennen eines Fahrstreifenwechsels oder des Einbiegens eines Entgegenkommenden. Besonders kontraproduktiv ist ein langsames „Hineintasten“ in eine Kreuzung, weil diese Bewegung nicht wahrgenommen werden kann. Die Bewegung des Zweitbeteiligten muss eine gewisse Auffälligkeitsschwelle überschritten haben, sich bis zu einem objektiven Reaktionsanlass gesteigert haben, damit man reagieren kann. Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Eigenbewegung eines Objekts (Fußgänger, Fahrzeug etc) von der perspektivischen Scheinbewegung auch ruhender Objekte, hervorgerufen durch die Eigenbewegung des Beobachters, abheben muss. Der Schwellwert ist ein Winkelmaß, in der Praxis bei Geschwindigkeiten im Ortsgebiet gut angenähert durch eine Eigenbewegung quer zur Beobachtungsrichtung von 1 m, was zahlenmäßig zufällig einer Beschleunigungszeit von zirka 1 Sekunde gleichkommt. Verglichen mit der Bremszeit bei 50 km/h von 2 Sekunden bis zum Stillstand, wird anschaulich klar, dass die zeitliche Auffälligkeitsschwelle von 1 Sekunde einem Beobachter nicht ohne Weiteres bewusst ist und als Reaktionsverspätung empfunden werden kann.

Immer häufiger wird auch der Vorwurf erhoben, man habe vor dem Fahrstreifenwechsel ohnehin geblinkt, als wären dadurch die Vorrangregeln oder der Vertrauensgrundsatz außer Kraft gesetzt. Als Auffälligkeitsschwelle hat das Erreichen bzw Überschreiten der Leitlinie zwischen zwei Fahrstreifen zu gelten, nicht etwa der Moment des Einschaltens des Fahrtrichtungsanzeigers. Überzeugend ist die vom „Sachverständigen-Papst“ *Fritz Sacher* griffig formulierte Rechtsausführung, der Blinker sei keine Stopptafel.

6.2. Abwehrhandlungen

Eine kritische Situation kann meist dadurch gemeistert werden, dass gebremst und/oder einem Hindernis ausgewichen wird. In Übereinstimmung mit psychologischen und physikalischen Tatsachen¹⁵ gilt auch in der Rechtsprechung, dass eine gesetzte Abwehrhandlung, wenn sie prinzipiell geeignet ist, einen Unfall zu verhindern oder die Unfallfolgen zu verringern, auch dann nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn sich nachträglich herausstellen sollte, dass eine alternative Abwehrhandlung (zB nach links

¹⁵ *Wielke*, Psychologische und physikalische Grenzen bei Lenk- und Bremsreaktionen, VUK 1982, 35.

auszuweichen anstatt nach rechts oder zu verreißen anstatt zu bremsen) den Unfall vermieden hätte. In der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit der Abwehrhandlung können alternative Varianten nicht erwogen werden, ganz abgesehen von logischen Einwänden gegen Schlussfolgerungen zu alternativen Verhaltensweisen.¹⁶ Zusätzlich sind reflektorische Handlungen zu berücksichtigen, wie dies unter Punkt 6.3. an einem Beispiel erläutert wird.

6.3. Reflektorische Abwehrhandlung

Glücklicherweise laufen die wichtigsten Abwehrhandlungen wie Bremsen oder Auslenken im Verkehrsgeschehen nicht erst nach Denkprozessen ab, sie würden viel zu lange dauern, sondern reflektorisch. Andererseits können Reflexe nicht oder nur unter Einschaltung von Denkprozessen, die eine entsprechende Zeit benötigen, unterdrückt werden. Fällt einem in einem kritischen Moment ein Sandkorn ins Auge, kann man diesen Reflex bewusst nur schwer unterdrücken oder hinausschieben.

Es gibt Verkehrssituationen, in denen einem Verkehrsteilnehmer durch die Aussagen beobachtender Zeugen unrichtigerweise ein Fehlverhalten zugeordnet wird.

Ein in der Gerichtspraxis bedeutendes Beispiel eines reflektorischen Verhaltens ist als „Lenken weg von der Gefahr“ allgemein geläufig. Immer wieder wird einem Bevorragten vom Wartepflichtigen zu Unrecht der Vorwurf einer „falschen“ Abwehrhandlung gemacht. Auf das Phänomen der nicht zusammenpassenden Abwehrhandlung beider Beteiligten kann nur hingewiesen werden.¹⁷

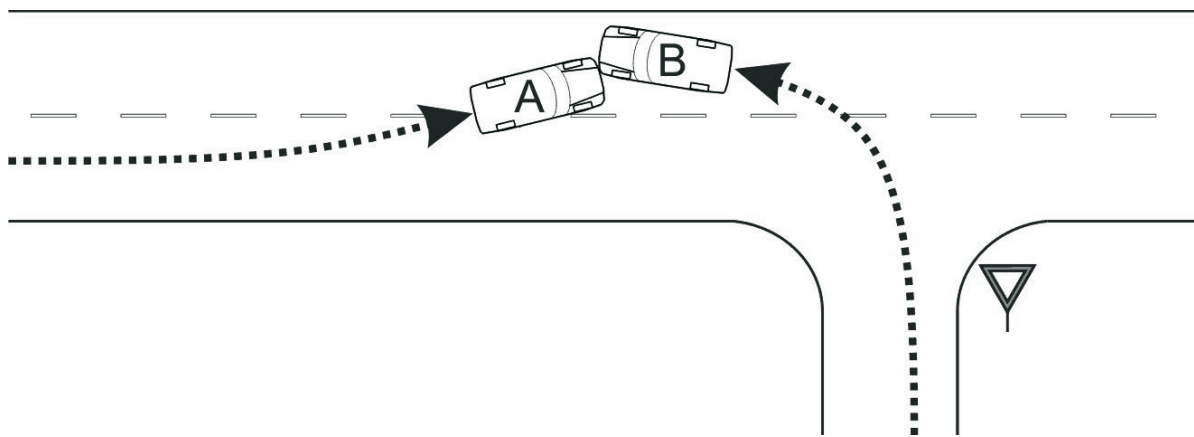


Abbildung 1: Kreuzungsunfall oder Begegnungsverkehr? Fehlreaktion von A, EKHG-Haftung?

Abbildung 1 zeigt die folgende Situation: Fährt ein durch das Verkehrszeichen „Vorrang geben“ Wartepflichtiger aus Sicht des Bevorragten von rechts ein, sind die reflektorischen Abwehrhandlungen ein Linksverreißen und ein Bremsen. Kommt es nun in der Gegenfahrbahnhälfte des Bevorragten zur Kollision, wird ihm regelmäßig vorgeworfen, seine Abwehrhandlung habe überhaupt erst zum Unfall geführt. Wäre er –

¹⁶ Wielke, Die allgemeine Kollisionsbedingung, VUK 1982, 9.

¹⁷ Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke, Handbuch des Verkehrsunfalls II² (2008) Rz 197.

was objektiv richtig ist – einfach geradeaus weitergefahren (hätte er vor sich hin geträumt), wäre es nicht zur Kollision gekommen.

Man wirft ihm also vor, reagiert zu haben und verkennt, dass man einerseits eine unzulässige Überlegung ex post anstellt und andererseits nicht abzusehen war, ob der Wartepflichtige eventuell noch vor der Kollision bremsen würde und dann die Kollision nicht im linken, sondern im rechten Fahrstreifen erfolgt wäre. Andererseits kann eine reflektorische Abwehrhandlung allein aufgrund des mangelnden „Erfolgs“ nicht vorgeworfen werden.

7. Zusammenfassung

Zur Klärung der Verantwortung an einem Verkehrsunfall, sei es in einem Strafverfahren oder zur Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen in einem Zivilverfahren, muss der Unfallhergang rekonstruiert werden, üblicherweise unter Beiziehung eines verkehrstechnischen Gerichtssachverständigen. Als Anknüpfungspunkte stehen meist nur Schadensfotos und Aussagen der Beteiligten und Beobachter des Geschehens zur Verfügung. Blockierspuren waren früher die wichtigste und genaueste Grundlage für die Rekonstruktion der Fahrzeugbewegungen. Seit der weiten Verbreitung von ABS gibt es praktisch keine Blockierspuren mehr. Zeugenaussagen haben daher noch weiter an Bedeutung gewonnen.

Bedenkt man die mehrfachen „Verfälschungen“ von Wahrnehmungsinhalten – unbewusstes Schließen von Kausalketten, unvollständige und falsche Informationsaufnahme, Änderung der zeitlichen Reihenfolge des Erlebten innerhalb der Präsenzzeit, lückenhafte und subjektiv gefärbte Abspeicherung ins Gedächtnis, Beeinflussung während der Befragung etc –, stellt sich die Frage, ob Aussagen überhaupt als ausreichend verlässliche Grundlage für die Unfallrekonstruktion herangezogen werden können. Die Antwort ist ein klares Ja, wenn sie nur durch den qualifizierten Sachverständigen den Tatsachen der Wahrnehmungspsychologie entsprechend interpretiert und verstanden werden. Viele scheinbare innere Widersprüche einer Aussage und zwischen den Aussagen verschiedener Zeugen lassen sich bei Kenntnis der psychologischen Gesetzmäßigkeiten leicht aufklären. Die Aufgabe des Sachverständigen ist es, bei der Unfallrekonstruktion, basierend auch auf Zeugenaussagen, deren fachspezifische Interpretation durchzuführen, damit das Gericht die unterschiedlichen Verfahrensergebnisse angemessen würdigen kann.

Und zuletzt: Wen sollte man sonst fragen als jene Personen, die den Unfall erlebt haben? Man muss nur die Antworten zu verstehen wissen.