

# Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme als Problembereich für die rechtsstaatliche Beweisführung im Strafverfahren<sup>1</sup>

(Seminar 2013)

Aktuelle Ergänzungen in Rotschrift

## 1 Straßenverkehrsunfälle in Deutschland<sup>2</sup>

**2,4 Mill. in 2011** (6,2 Mill. Straftaten)

Davon	0,2 %	Tote
	12 %	Verletzte
	4 %	Schwerer Sachschaden
	0,6 %	Berauschede Mittel

**Rest 80 %**

## 2 Nur die **Hälfte** aller Straßenverkehrsunfälle werden der Polizei **bekannt**.<sup>3</sup>

Die „Ermittlungen“ werden durch die Beteiligten und die Versicherungen durchgeführt.<sup>4</sup>

Die notwendigen statistischen Erhebungen erfolgen bei den Haftpflichtversicherern und den Straßenverkehrsbehörden.<sup>5</sup>



<sup>1</sup> Art. 20 III GG; *Weihmann*, 2010a, Seite 82 [84, ab 3. Spalte]; *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 1.5.2 und 7.5.8; *Weihmann / de Vries*, Kriminalistik, 13. Auflage, 2014, Kapitel 7.5.8

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt (Zahlen gerundet)

<sup>3</sup> NRW-Landtagsdrucksache 12/3650, Seite 7; *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 15.5.2

<sup>4</sup> *Hassemer / Matussek*, Das Opfer als Verfolger. Ermittlungen des Verletzten im Strafverfahren, Frankfurt/M 1996

<sup>5</sup> Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz;

## Besonderheiten bei der Verkehrsunfallaufnahme

### 3 **Kriminalpolitische Bedeutung** des Straßenverkehrsunfalls.<sup>6</sup>

Maximal:

**Fahrlässige Tötung**, § 222 StGB.

Bis 5 Jahre Freiheitsstrafe oder Geldstrafe.

(Vergleichbar: Einfacher Diebstahl, § 242 StGB)

Alle weiteren möglichen Sanktionen liegen deutlich darunter.

### 4 **Blutalkohol** / Rauschmittel werden als belastende Tatsache angesehen.

**Nüchternheit** ist unbeachtlich.

(Anders bei mittlerer und schwerer Kriminalität.)

### 5 Es herrscht eine völlig andere „**Beschuldigtenmentalität**“ als im übrigen Strafrecht / Nebengesetze.

„**Das kann jedem passieren**“

fördert das Eingeständnis der „Tat“.



---

<sup>6</sup> Weihmann de Vries, 13. Auflage, 2014, Kapitel 5 zu 1.2; 7.5.8

## Besonderheiten bei der Verkehrsunfallaufnahme

- 6 Der Verkehrsunfall ist die **einzig** „**Straftat**“, bei der sich der Täter offenbaren muss.

**Verkehrsunfallflucht**, § 142 StGB.

Bis 3 Jahre Freiheitsstrafe oder Geldstrafe.<sup>7</sup>

(Vergleichbar: Verletzung des vertraulichen Wortes, § 201 StGB)

Es ist eine fragwürdige Ausnahme von der »**Selbstbelastungsfreiheit**« des Beschuldigten.<sup>8</sup>

§ 142 StGB hat den alleinigen Zweck, **zivilrechtliche Ansprüche**<sup>9</sup> durchzusetzen:

- **Schadensregulierung**
- **Versorgung der Hinterbliebenen**

Die unterstützende Aufgabe der Polizei ist nur erforderlich, wenn private Rechtsverluste drohen.<sup>10</sup>

Das zeigt, der Gesetzgeber stellt die Einigung zwischen den Verkehrsunfallbeteiligten in den Vordergrund.



<sup>7</sup> BGHSt 8, 263; 12, 254 und 24, 382; *Küper*, a.a.O.

<sup>8</sup> Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte vom 19.12.1966, Artikel 14 III g, BGBl. 1973, Seite 1533 [1540]; BGHSt 5, 332 [334] und 34, 39 [46]

<sup>9</sup> BGHSt 8, 263; 12, 254 und 24, 382; *Küper*, a.a.O.

<sup>10</sup> § 1 II PolG/NRW

## Besonderheiten bei der Verkehrsunfallaufnahme

- 7 Die **Regresspflicht** übernimmt die Haftpflichtversicherung, sodass der Verursacher kaum persönliche Einbußen hat, was das Eingeständnis weiter fördert.
- 8 Es geht überwiegend um **Zivilrecht** und nicht um Strafverfolgung.<sup>11</sup>
- 9 Als Beweiskraft zur Schadensregulierung reicht der **Anscheinsbeweis**.<sup>12</sup>

Das „verführt“ zur Vernachlässigung, den **strafprozessrechtlichen Status von Personen** festzustellen:

„**Beschuldigter, Verdächtiger, Zeuge**“<sup>13</sup> (Beispiel: Auffahrunfall)

Pauschale (gleichförmige) Maßnahmen gegen [Unfall- oder Straftaten-] „**Beteiligte**“ gibt es in der Strafprozessordnung nicht.

- 10 Der strafmildernde „**Täter-Opfer-Ausgleich**“ wird angestrebt.<sup>14</sup>  
Voraussetzung dafür ist ein **Geständnis**.<sup>15</sup>



<sup>11</sup> BGHSt 8, 263; 12, 254 und 24, 382; Küper, a.a.O.

<sup>12</sup> Metz, a.a.O.; OLG Hamm, NJW 2014, 3790

<sup>13</sup> Weihmann / de Vries, 13. Auflage, 2014, Kapitel 11.7

<sup>14</sup> § 46 a StGB; § 155 a StPO

<sup>15</sup> BGH in NStZ 2004, Seite 382, und 2003, Seite 365

## Besonderheiten bei der Verkehrsunfallaufnahme

- 11 Überwiegend **keine Vernehmungen** durch die Polizei.  
Verzicht auf Ermittlungsansätze.

**Anhörungsbögen** sind stark verbreitet. (Beispiel: „Autobumser“)

- 12 Angekündigte **polizeiliche Vernehmungen** werden vom Verteidiger durch **Stellungnahmen** ersetzt.

Die inzwischen weit verbreiteten Rechtsschutzversicherungen fördern das. Ein weiterer Verzicht auf Ermittlungsansätze.

- 13 Seitens der Anwälte besteht **kein Interesse**, polizeiliche Fehler aufzudecken.

Eine „**Konflikt-Verteidigung**“ wird **nicht** angestrebt.<sup>16</sup>

Das Honorar richtet sich nach dem Streitwert.  
Berufung oder Revision sind entbehrlich.

- 14 Die **Verkehrstoten** werden den Strafverfolgungsbehörden auch ohne polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme über § 159 StPO bekannt.

Vergleichbar wie bei den jährlich rund 10.000 Selbsttötungen, 25.000 tödlichen Haus- und Privatunfällen und weiteren 55.000 nicht natürlichen Todesfällen.<sup>17</sup>



<sup>16</sup> Schwenn, a.a.O.; Weihmann / de Vries, 13. Auflage, 2014, Kapitel 3.8

<sup>17</sup> Weihmann de Vries, 13. Auflage, 2014, Kapitel 22

## Besonderheiten bei der Verkehrsunfallaufnahme

- 15 Ein generelles Alkoholverbot und eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen ist von den Politikern / Abgeordneten nicht gewollt, sodass sehenden Auges diese Ursache für **Verkehrsunfalltote in Kauf** genommen wird.

Das sind mindestens **1.500 Personen** pro Jahr.

Auch dies weist auf eine untergeordnete kriminalpolitische Bedeutung hin.

- 16 Der sehr starke **Rückgang der Verkehrstoten** im Jahr 2010 um 495 auf **3.657 Personen** (- 13,5 %) ist witterungsbedingt durch Schnee und Glatteis.<sup>18</sup> Dadurch wird langsamer gefahren, es sind weniger Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger auf den Straßen, sodass Verkehrsunfälle weniger schwerwiegend sind. Da Zweiradfahrer und Fußgänger bei Verkehrsunfällen mit Autos weniger geschützt sind, verletzen diese sich auch bei gemäßigter Fahrt schwerer oder sterben. Polizeiliche Präventionsarbeit kann den Rückgang der Todeszahlen nicht leisten.<sup>19</sup> Das zeigt die Zahlen des nächsten Jahres und die Prognose bis 2020.

Ebenso **witterungsbedingt** stieg in **2011** die Anzahl der Verkehrstoten um 361 auf 4.009 Personen (+ 9 %), obwohl die Gesamtzahl der polizeilich bekannten Verkehrsunfälle um 2,1 % abgenommen hat. Besonders betroffen waren Fußgänger (+ 29 %) und Motorradfahrer (+ 11 %). Als Ursache für die Zunahme gibt das Statistische Bundesamt die anhaltende „milde Witterung“ an, bei der schneller und risikoreicher gefahren wird.

Für **2012** erwartet das Statistische Bundesamt aufgrund von Hochrechnungen einen deutlichen Rückgang der Verkehrstoten um 403 auf 3.606 Personen (- 11 %), obwohl die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle gestiegen ist. Auch hier gibt das Bundesamt **witterungsbedingte** Ursachen mit Schnee und Eis an.<sup>20</sup>

*Baumgardt* und *Burgheim* (2013) bestätigen den Einfluss des Wetters. Sie haben eine vergleichende Studie über „**Tödliche Verkehrsunfälle**“ durchgeführt. Die Autoren kommen u.a. zu dem Ergebnis, dass sich **80 %** auf **trockenen Fahrbahnen**, 17 % auf nassen oder verschmutzten und **3 %** bei **Glatteis** oder **Schnee** ereignen. Bei Nebel gab es nur einen Fall. Statistisch untersucht wurden alle tödlichen Verkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen zwischen 1.12.2010 und 30.11.2011. Das waren **576 Unfälle** mit **604 Toten**. 90 % der Verursacher dieser Unfälle haben ihren Wohnsitz in Nordrhein-Westfalen. Be-

<sup>18</sup> FAZ vom 24.2.2011, Seite 9

<sup>19</sup> *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 7.5.8; 21

<sup>20</sup> FAZ vom 23.2.2013, S. 9

merkens-wert ist auch, dass die Verursacher von tödlichen Verkehrsunfällen zu **94 %** die zulässige **Höchstgeschwindigkeit** nicht überschritten und zu **96 %** den **Sicherheitsabstand** eingehalten hatten.<sup>21</sup>

Das Statistische Bundesamt sieht einen weiteren starken Faktor für die **Abnahme der Verkehrstoten** durch den **demografischen Wandel** der Gesellschaft. Der starke Rückgang der Geburten bewirkt, dass der Anteil der jungen Menschen stark zurückgeht. Da junge Menschen überwiegend schwere Verkehrsunfälle verursachen, erwarten die Experten bis **2020** einen **starken Rückgang** der Todesopfer bis auf **2.500 Personen** pro Jahr.<sup>22</sup>

Ein anderes Phänomen wird regelmäßig in den Medien stark verbreitet: die „**Geisterfahrt**“ auf Autobahnen. Genauer gesagt, das „**Verbot der Einfahrt**“ an Autobahn-Ausfahrten, sodass gegen den fließenden Verkehr gefahren wird. Das geschieht in Deutschland durchschnittlich **2.200-mal pro Jahr** (sechsmal pro Tag) und fordert durchschnittlich **20 Todesopfer** pro Jahr. Darüber hinaus geschehen auf deutschen Autobahnen jährlich rund 700.000 Verkehrsunfällen (1.900 pro Tag), bei denen durchschnittlich weitere **430 Personen** pro Jahr zu Tode kommen.<sup>23</sup>

Nach Unfällen durch „Geisterfahrt“ wird in den Medien immer wieder die Notwendigkeit von zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen gefordert. Da jedoch die Motive der Falschfahrer vielseitig sind, gibt es keine Strategie, die das verhindern könnte. Deshalb ist das der Preis unserer Mobilität, den wir hinnehmen müssen. Es berechtigt „**keine Panikmache**“, wie der **Verkehrsforscher Professor Schreckenber** darlegt.<sup>24</sup> Zumal auch andere Ursachen für das Falschfahren in Betracht kommen, als das Fehlverhalten von Autobahnbenutzern. So bei der tragischen Falschfahrt am 30.12.2012 auf der Autobahn 51, Auffahrt Nr. 44, Gelsenkirchen-Hassel (westlich der BAB), kam beim Zusammenstoß mit dem Falschfahrer ein Ehepaar zu Tode. Die öffentliche Berichterstattung und die öffentlichen Erklärungen der zuständigen Autobahn-Behörde zeigten, dass möglicherweise an der Ausfahrt seit Jahren die Beschilderung unzureichend war. Unmittelbar nach dem Unfall wurden an der Stelle der Fehleinfahrt die zwei auf der linken Straßenseite vorhandenen Schilder „Verbot der Einfahrt“ (Nr. 267) durch weitere vier Schilder (links und rechts) ergänzt. Darüber hinaus musste die Polizei zwei Wochen vor dem Verkehrsunfall einen Richtungspeil für die vorgeschriebene Vorbeifahrt (Nr. 222) korrigieren.<sup>25</sup>

Polizeiliche Prävention konnte auch nicht den **Massenverkehrsunfall** am 8.4.2011 auf der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern mit acht Toten und über 100 Beteiligten verhindern, obwohl der **Sandsturm** als Hauptursache vorhersehbar war.<sup>26</sup> Das gilt ebenso für den **Massenverkehrsunfall** am 18.11.2011 auf der A 31 im Münsterland mit drei Toten und über 70 Beteiligten, obwohl hier das Auftreten von **Nebelbänken** bekannt war.<sup>27</sup>

Einen Erfolg der Bundesländer beim Rückgang von Verkehrstoten mit einem Vergleich der „**Getötetenbelastung**“<sup>28</sup> zu begründen, ist sehr fragwürdig. Bei den dort besonders lobend hervorgehobenen **Stadtstaaten** und Nordrhein-Westfalen mit dem **Ruhrgebiet** wird nicht berücksichtigt, dass die Verkehrsstrukturen in den **Flächenstaaten** völlig an-

<sup>21</sup> Baumgardt / Burgheim, a.a.O., Seite 38, 43, 58, 65, 67 und 117

<sup>22</sup> Statistisches Bundesamt in: FAZ vom 7.7.2012, Seite 9

<sup>23</sup> Schreckenber in RZ vom 25.1.2013, S. 1

<sup>24</sup> RZ vom 25.1.2013, S. 1

<sup>25</sup> RZ vom 8.1.2013, S. 7, und vom 11.1.2013, S. 14

<sup>26</sup> FASZ vom 17.4.2011, Seite 61

<sup>27</sup> RZ vom 21.11.2011

<sup>28</sup> Mönninghoff, u.a. a.a.O., Seite 147

ders sind. Besonders unterschiedlich sind z.B. die massenhafte Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Häufigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkungen, „Langsamfahrten“ auf stark befahrene Straßen, das Vorhandensein von Verkehrsleitsystemen, Urlaubsverkehr oder die räumliche Trennung von verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die dargestellten Zahlen deuten vielmehr daraufhin, dass der „polizeiliche Einfluss“ auf die Anzahl der Verkehrsunfälle und auf die Verkehrstoten eher gering ist.

Durch die besonderen Umstände bei der Verkehrsunfallaufnahme werden mögliche Unzulänglichkeiten bei den polizeilichen Ermittlungen und bei der Beweisführung den Vorgesetzten nicht bekannt. Die **Fehler** können deshalb nicht abgestellt werden und dürften sich auch bei der allgemeinen Kriminalität **wiederholen**.<sup>29</sup> Dann aber mit **Beweisverboten**.<sup>30</sup> Zu bedenken ist, dass es nur bei der Hälfte der von der Polizei als „aufgeklärt“ gemeldeten Straftaten (durch Erwachsene) zur gerichtlichen Verurteilung kommt.<sup>31</sup>

## Literatur

*Baumgardt / Burgheim*, Tödliche Verkehrsunfälle. Eine vergleichende Studie, Frankfurt/M 2013

*Hassemer / Matussek*, [Hassemer: vormals Vizepräsident des Bundesverfassungsgerichts] Das Opfer als Verfolger. Ermittlungen des Verletzten im Strafverfahren, Frankfurt/M 1996

*Küper*, Verfassungswidrige und verfassungskonforme Auslegung des § 142 StGB [Verkehrsunfallflucht], NStZ 2008, Seite 597

*Metz*, Der Anscheinsbeweis im Straßenverkehrsrecht, NJW 2008, Seite 2806

*Mönninghoff / Bastian / Kattert*, Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme – Eine lästige Pflicht oder Küraufgabe?, in: Die Polizei 2011, S. 142

*Schwenn*, Fehlerurteile und ihre Ursachen – die Wiederaufnahme im Verfahren wegen sexuellen Missbrauchs, Strafverteidiger 2010, Seite 705

*Weihmann*, Kriminaltechnik - Analyse und Expertise, in: Hg.: Fraunhofer-Institut für Naturwissenschaftlich-Technische Trendanalyse (INT), Euskirchen 2009, Seite 207

*Weihmann*, Kriminalistische Vernehmung, in: Kriminalistik 2010a, Seite 82 [84, ab 3. Spalte]

*Weihmann de Vries*, Kriminalistik, 13. Auflage, 2014

*Weihmann*, Prüfungswissen Kriminalistik und Kriminaltechnik

<sup>29</sup> OLG Oldenburg, NJW 2009, 3591 [3592], und OLG Hamm, NStZ-RR 2009, 243; Systemfehler in der polizeilichen Ausbildung; *Weihmann*, a.a.O., 2010a; *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 15.5.2.1; 15.5.2.4

<sup>30</sup> *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 3.3

<sup>31</sup> *Weihmann / de Vries*, 13. Auflage, 2014, Kapitel 15.5.2.4