

Der Geschwindigkeit auf der Spur

Kfz-Sachverständiger erläutert, mit welchen Hinweisen er das Fahrtempo von Unfallbeteiligten ermitteln kann

VON LAURA TREFFENFELD



Kfz-Sachverständiger Jochen Neuberg ist Schwindlern und Geschwindigkeiten auf der Spur.

Foto: t&w

Lüneburg. Es knallt – ein Autofahrer hat einen Fußgänger in der Nacht übersehen. Es schepert – eine Autofahrerin kollidiert mit einem anderen Auto, das von links kam, sie hatte Vorfahrt. Es gibt keine Zeugen, kein Blitzerfoto – nur die eigenen Aussagen. Und die lauten: Ich bin korrekt gefahren.

Hier kommt Jochen Neuberg ins Spiel. Er hat 40 Jahre lang als Kfz-Sachverständiger bzw. Gutachter gearbeitet und ist dabei auch immer wieder der Frage nachgegangen: Wie war es wirklich? Auch vor Gericht – das ihn öfter für eine Beurteilung beauftragte – hat er erläutert, wie ein bestimmter Unfall abgelaufen sein muss. Denn die tatsächliche Geschwindigkeit lässt sich durch erstaunlich viele Merkmale herausfinden. Hier zu lügen, ist oft zwecklos, denn ein umfangreiches Gutachten kann einem auf die Schliche kommen. Wie der Sachverständige arbeitet, erläutert er an zwei Fallbeispielen.



Beispiel 1: Auto kollidiert mit Fußgänger auf der Landstraße

Es ist dunkel auf der Landstraße. Ein Autofahrer fährt mit normalem Abblendlicht durch die Allee, ist mehr oder minder aufmerksam, singt zu dem Song im Radio mit. Er fährt ziemlich genau 100 km/h. So schnell, wie es laut Straßenverkehrsordnung (StVO) außerorts erlaubt ist. Er weiß nicht, dass er stets dazu verpflichtet ist, auf Sicht zu fahren, sprich 100 km/h bei Dunkelheit viel zu schnell sind. Ein Fußgänger, der spät abends noch mit seinem Hund Gassi geht, kreuzt die Landstraße, der Fahrer sieht ihn zu spät, überfährt ihn – und der Fall landet vor Gericht. Der Fahrer sagt dort aus, er sei vielleicht 70 km/h gefahren. Sachverständiger Jochen Neuberg widerlegt diese Aussage anhand folgender Untersuchungen:

„Neben anderen Indizien lässt sich etwa aus den Verformungen am Auto, die durch den Kontakt mit dem Fußgänger entstanden sind, die Geschwindigkeit des Autos im Moment des Aufpralls näherungsweise herleiten“, erklärt Jochen Neuberg. „Und aus

den Verletzungen der Person kann auf die Haltung bzw. Bewegungsrichtung der Person zum Kollisionszeitpunkt geschlossen werden.“ Aus vielen realen Versuchen mit Fahrzeugen und Puppen sei es heutzutage möglich, anhand von Wurfweiten die jeweilige Geschwindigkeit der Beteiligten einzugrenzen. So könne ein Mensch sieben bis 17 Meter weit geschleudert werden, wenn ein Auto ihn mit 40 km/h

trifft.

„Die Sichtverhältnisse für den Autofahrer ergeben sich dazu aus der Witterung, der Tageszeit bzw. Helligkeit, der Eigenschaften der Beleuchtung des betroffenen Pkw und der Auffälligkeit des Hindernisses.“ Neben den Geschwindigkeiten der Beteiligten ermittelt der Sachverständige auch den Beginn und die Dauer der Sichtbarkeit des Hindernisses.

„Naheliegender ist die Frage nach einer eventuellen Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit. Aber der Auftrag an den Sachverständigen schließt immer die Frage ein, ob der Fahrer die Kollision hätte vermeiden können.“ In vielen Fällen wird vom Sachverständigen eine reduzierte Kollisionsgeschwindigkeit oder sogar ein mögliches Anhalten vor dem Hindernis in den Raum gestellt.

Das Sichtfeld im abgeblendeten Scheinwerferlicht des Pkw hängt von vielen Faktoren ab. Durchaus üblich sind Sichtweiten von nur 50 bis 80 Metern. Der Anhalteweg bei 100 km/h liegt aber zwischen 80 und 130

Meter. „Für einen Anhalteweg zwischen 50 und 70 Metern dürfte nachts – auch bei sofortiger und scharfer Reaktion – maximal 70 bis 80 km/h gefahren werden, also erheblich unterhalb der zulässigen Geschwindigkeit in Deutschland auf allen Straßen außerorts (Autobahnen ausgenommen). Wenn also das entscheidende Gericht anhand des Sachverständigengutachtens davon ausgehen muss, dass die Todesfolge des Unfalles bei angepasster Fahrweise vermeidbar gewesen wäre, droht für den Fahrer der Vorwurf der fahrlässigen Tötung“, sagt Sachverständiger Jochen Neuberg.

Beispiel 2: Autofahrerin fährt zu schnell aus der „rechts-vor-links-Straße“

Eine Autofahrerin düst durch ein Wohngebiet, in dem es viele „rechts-vor-links-Stellen“ gibt.

Sie kennt sich dort gut aus und fährt schnell aus einer Straße heraus. Sie weiß, sie hat dort Vorfahrt. Sie ist im Recht. Eine Sekunde später schepert es, sie ist in das von links kommende Auto gefahren. Nun trifft sie eventuell eine Teilschuld, denn sie ist womöglich schneller gefahren als erlaubt. Zur Aufklärung kann Jochen Neuberg auch hier anhand einiger Hinweise beitragen:

„Man untersucht die Verformungen der beteiligten Fahrzeuge. In welcher Art und Tiefe und mit welchem Verlauf sind weiche Karosserieteile eingedrückt? Sind harte Achsteile verschoben? Haben sich Räder zum Anstoßzeitpunkt gedreht? Wer hatte wann welche Geschwindigkeit im Verlauf des Unfalles?“

Der Sachverständige zeichnet die Unfallstelle mit dortigen Spuren sowie Endlagen von Fahrzeugen und Gegenständen auf, etwa

die Lage von Scheinwerfer-Splittern sowie den Spurverlauf mit kollisionsbedingten Unregelmäßigkeiten, um aus allem eventuell den genauen Kollisionsort zu ermitteln und die Ausgangsgeschwindigkeiten errechnen zu können. „Wir betrachten auch die Sichtverhältnisse. Oft gibt es Sichteinschränkungen durch enge Bebauung, Einfriedungen oder parkende Fahrzeuge. Auch hier erfolgen computergestützte Rückrechnungen, für die empirische Werte, Tabellen, usw. hinzugezogen werden.“

Möglicherweise ergibt sich über das Gutachten des Sachverständigen, dass die Autofahrerin erheblich zu schnell gefahren ist. Und auch wer zur Vorfahrt berechtigt ist, dem kann über das Gutachten des Sachverständigen und die Entscheidung des Gerichtes Strafe oder Beteiligung an der Haftung drohen.

ZUR SACHE - VON MICHAEL ZIDORN

Der rechtliche Rahmen für das „Sichtfahrgebot“

Gemäß Abs. 3 betrügt „die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen“ auf Landstraßen „außerhalb geschlossener Ortschaften für Personenkraftwagen 100 km/h“. Das heißt, auch bei super Wetter darf nicht schneller gefahren werden.

Abs. 1 beschränkt dies bereits wieder, denn hier heißt es: „Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss so langsam gefahren wer-

den, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.“

In Anlehnung an den besprochenen ersten Fall bedeute dies, dass für die Fahrt auf einer normal ausgebauten Bundes-, Land- oder Kreisstraße (nur mit Abblendlicht bei Dunkelheit 100 km/h regelmäßig zu schnell sind, da ein Pkw-Fahrer aufgrund des beschränkten Lichtfeldes nicht in der Lage wäre, innerhalb der übersehbaren Strecke und damit vor einem Hindernis, etwa einem Fußgänger, rechtzeitig zu halten.

Käme es zu einem Zusam-

menprall, würde der Fahrer im Verdacht stehen, einen Verstoß nach Paragraph 1 (u.a. darf hier nach kein anderer geschädigt werden) und 3 begangen zu haben, weiterhin wäre ihm der Vorwurf der fahrlässigen Tötung zu machen. Dazu lautet der vollständige Gesetzestext: „Wer durch Fahrlässigkeit den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe bestraft.“ Übrigens: Der Begriff „Sichtfahrgebot“ ist im Text der StVO nicht zu finden, vielmehr fußt er auf einer Entscheidung des BGH. (Auszüge aus § 3 Straßenverkehrsordnung).