



**Schwere Lkw-Unfälle erfordern detaillierte Aufklärung – die Kölner Polizei hat dafür ein eigenes Spezialistenteam.**

Text | Jan Bergrath

# SCHULDENFRAGE

Fotos | Jan Bergrath, Archiv

**F**ür die Häufung von schweren Lkw-Unfällen auf Autobahnen hat die Polizei eine simple Erklärung: Je mehr Verkehr es gibt, und je mehr Baustellen sich als Hindernis in den Weg stellen, desto größer die Gefahr, dass es am Stauende kracht. Diesen traurigen Trend geben die neuen Zahlen der Polizei Köln für das erste Halbjahr 2011 wieder: Verkehrsunfälle (aller Teilnehmer) an Stauenden sind um 26,3 Prozent von 271 auf 342 gestiegen.

Der Einzugsbereich der Autobahnpolizei Köln umfasst rund 600 Kilometer (siehe Karte Seite 23). Vor allem der extrem belastete Kölner Ring macht weiterhin erhebliche Probleme. Einerseits, weil zu viele Lkw-Fahrer trotz regelmäßiger Videoüberwachung viel zu dicht auffahren, andererseits, weil noch lange kein Ende der Großbaustellen in Sicht ist. In der Lärmschutzeinhausung an der A 1 wird derzeit in der Weströhre das Glasdach eingesetzt, eine Spur ist gesperrt. Auf der

A 3 soll nach der momentanen Verbreiterung auf acht Spuren das Kreuz Leverkusen zur A 1 modernisiert werden. Was die Verkehrsdirektion um Leiter Georg Dissen besonders beunruhigt: Die Anzahl der Verunglückten stieg bei Unfällen mit Lkw als Verursacher im Vergleich zu 2010 (siehe Grafik Seite 22) von 149 auf 180 um 20,8 Prozent.

Es sind meist die schweren Lkw-Unfälle, die für erschütternde Bilder in den Medien und für lange Vollsperrungen sorgen. Dann



*Im Heck des Mercedes-Benz Sprinter sind die Utensilien für die Unfallaufnahme und die Absicherung des „Tatorts“ untergebracht. Vor Ort wird der Einsatzwagen zum mobilen Büro. Die Mitarbeiter des VU-Teams – hier POK Hans-Joachim Di-egel – können dort Zeugen vernehmen.*



stellt sich die Frage, wer letzten Endes die Schuld trägt, wessen Versicherung eintreten muss. Deswegen hat die Kölner Polizei als erste in Nordrhein-Westfalen im Mai 2005 ein Team für eine qualifizierte Unfallaufnahme vor Ort vorgestellt. 15 Spezialisten halten sich bereit, um bei einem Unfall mit Toten oder Schwerverletzten mit ihrem Fahrzeug, einem Sprinter, sofort zu Unfallstelle zu fahren. Im vergangenen Jahr waren es fast 300 Einsätze auf Autobahnen und im Stadtge-

biet. Nichts hält die Beamten auf – auch der FERNFAHRER nicht. Am 15. September, mitten im Gespräch, muss Polizeihauptkommissar Oliver Fuchs, 48, mit dem Team ausrücken – auf der A 4 raste ein Lkw ins Stauende.

Im Heck des Sprinters sind die entscheidenden Gerätschaften verstaut: Ein Tachymeter, wie es auch Landschaftsvermesser einsetzen sowie ein 5,50 Meter hoher Teleskopmast mit einer Spiegelreflexkamera für Aufnahmen von oben. Dazu eine CAD-Software zur Fertigung von Unfallskizzen, ein Lichtmast sowie ausreichend Material zur Absicherung einer Unfallstelle. Etwa 25.000 Euro kostet die Ausstattung. „Wir haben alles doppelt“, erläutert Polizeihauptkommissar Achim Schulze-Schwanebrügger, 56, der Teamleiter, „bis auf den Lichtmast und den Sprinter“. Der ist zu einem mobilen Büro umgebaut, mit einem Tisch für den Laptop und Zeugenvernehmungen direkt vor Ort.

Hauptaufgabe des VU-Teams: Der detaillierte Sachbeweis am Tatort, den dann später die Sachverständigen auswerten. So wie Mitte Mai auf der A 1. Am Nachmittag fuhr ein Sattelzug aus Norddeutschland nahe der Anschlussstelle Bocklemünd in ein Stauende. Die Wucht des Aufpralls schob vier Pkw über 30 Meter nach vorne und verformte sie zu

einem wüsten Blechknäuel. Es gab zum Glück „nur“ Schwerverletzte. „Die Unfallaufnahme vor Ort dauerte fast vier Stunden“, erinnert sich Fuchs. „Erst um 21 Uhr konnte der Verkehr in Südrichtung wieder fließen.“

Zum so genannten Sachbeweis des dreiköpfigen Teams vor Ort gehören: die Fertigung von Fotografien von Spuren, Beschädigungen, der gesamten Örtlichkeit, sowie die den Verkehr beeinflussenden Faktoren und besonders die Fahrzeug-Endstände. Dazu

kommt das Herstellen von Übersichtsaufnahmen aus dem Polizeihubschrauber; Videoaufzeichnungen an der Unfallstelle; das Auslesen und Auswerten des digitalen oder analo-

gen Kontrollgerätes; eine millimetergenaue Vermessung der gesamten Unfallstelle mit dem Tachymeter sowie die Produktion so genannter Monobilder aus 5,5 Metern Höhe.

Pro Unfall entstehen bis zu 200 Fotos aus allen möglichen Perspektiven. „Bei uns in der Dienststelle erfolgt die fotogrammetrische Auswertung der Monobilder und Fertigung einer verzerrungsfreien Gesamtdarstellung der Fahrbahnoberfläche der Unfallstelle“, so Oliver Fuchs. „Daraus fertigen wir eine maßstabsgerechte Unfallskizze und stellen je nach Notwendigkeit auch den Unfallverlauf dar.“

### **Lange Sperrungen der Strecke sind der genauen Analyse geschuldet**



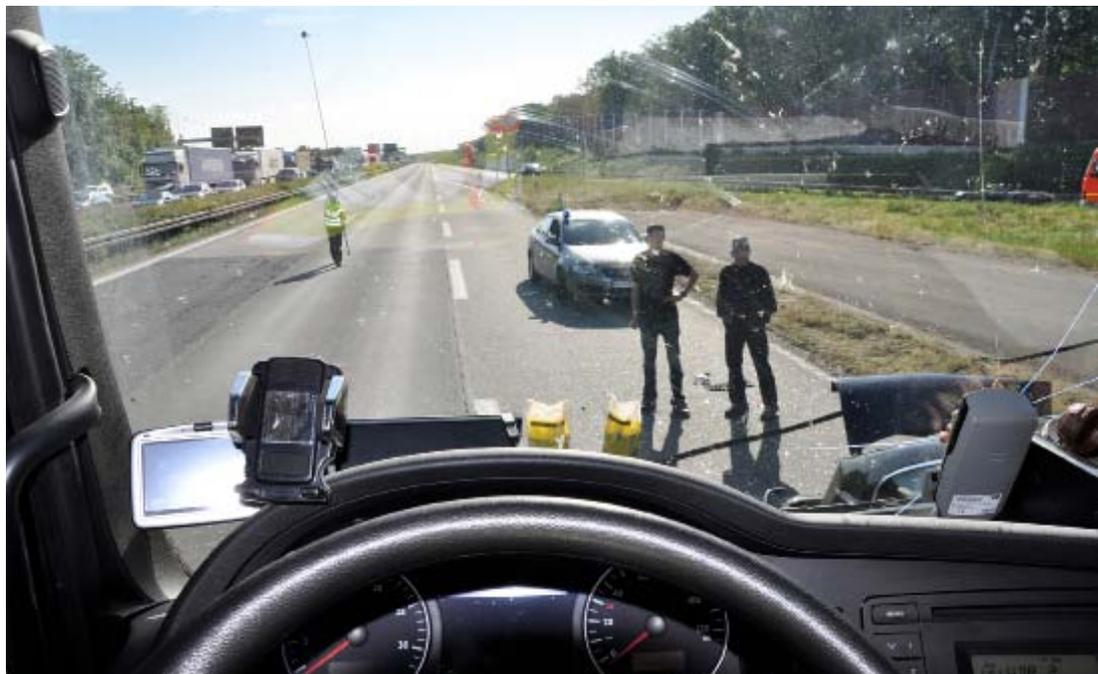
Beim Lkw-Unfall auf der A 1 im Mai wurden vier Pkw ineinander geschoben.



Die Höhe des sogenannten Stempelabdrucks anderer Fahrzeuge wird erfasst.



Mit Hilfe von Schlagmarken misst man, wo der Lkw auf den hinteren Pkw traf.



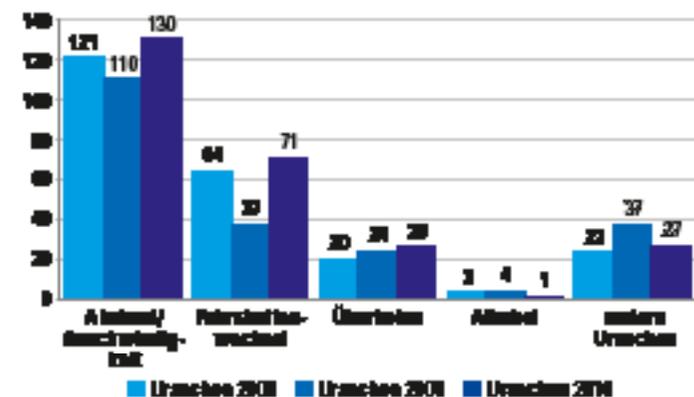
Nach Polizeimeinung tragen zu viele Geräte im Lkw zur Ablenkung des Fahrers bei.

Digitale Bilder aus fünf Meter Höhe erfassen die gesamte Unfallstelle in einem einzigen Blick

**Verkehrsunfallentwicklung 2010**

**Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Verunglückten und Verursacher Lkw**

Ursache Geschwindigkeit/Abstand: plus 20 (18,18 %) zum Vorjahr, Ursache Fahrstreifenwechsel: plus 34 (91,89 %).

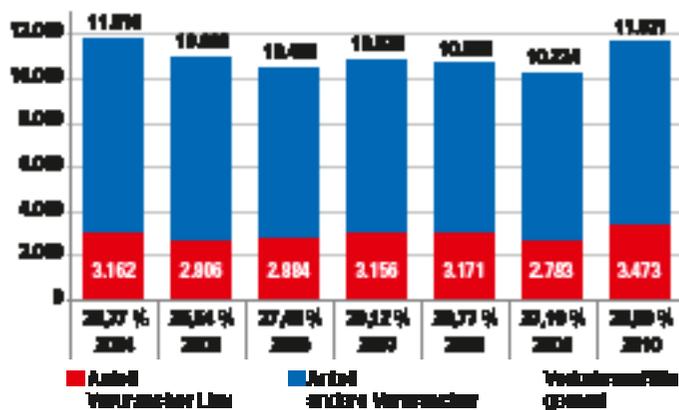


Quelle: Polizeipräsidium Köln/Direktion Verkehr

**Verkehrsunfallentwicklung 2010**

**Verkehrsunfälle mit Verursacher Lkw**

Anstieg der durch Lkw verursachten Verkehrsunfälle: plus 690 (24,49 %) zum Vorjahr; Anstieg des prozentualen Anteils Lkw: plus 2,7 Prozentpunkte.



Quelle: Polizeipräsidium Köln/Direktion Verkehr

