Version 1
© 2006 by EVU

Der Wiehltalbrückenunfall

Dipl.-Ing Alexander Wiek

Abstract

Abb. 1+2: Der Lkw brennt unter der Brücke aus. Spurenlage auf der Brücke.

NRW, Bergisches Land, Wiehltalbrücke 26.August 2004. Ein Tanklastzug stürzt mit 32.000 Litern Kraftstoff brennend von der Wiehltalbrücke neben bewohnte Häuser, explodiert und brennt völlig aus. Ein total demolierter BMW, Fahrzeugteile auf der Brücke und ein ausgebrannter Lkw darunter. Die Leitplanken, die dort eingelassen waren konnten den Lastwagen nicht abfangen. Beim anschließenden Brand wurden Teile der Brücke so stark beschädigt, dass sie wegen mangelnder Tragfähigkeit gesperrt und später aufwändig erneuert werden musste. Das Wiehltalbrücken-Unglück war nach Angaben der Versicherung mit 30 Millionen Euro der bis dahin teuerste Verkehrsunfall in der Bundesrepublik Deutschland. Der Unfallverursacher fuhr unter Drogeneinfluss und ohne Fahrerlaubnis, sowie mit technischen Mängeln am Pkw.

Der Unterzeichner wurde im Strafverfahren gegen den BMW-Fahrer vor dem Amtsgericht Gummersbach als (letzter) Gerichtsgutachter mit dem Fall beauftragt.

Abstract

Germany, NRW, bridge of Wiehltal, in august 2004. A burning tanker with 32000 litres of fuel falls from the bridge next to houses, explodes and burns out. On the bridge there are a totally damaged car – a BMW – and pieces of vehicles. Under it, there is a totally burned out tanker. The crash barriers cannot prop up the tanker. The fire destroys the bridge in a way it has to be closed because of missing weight-bearing capacity. It is the most expensive accident in Germany. The driver of the BMW drives the car without a driving licence, the car has defects and the driver drives the car although he has taken drugs. An expert comes to investigate the accident, further investigations follow. Five experts try to find out the cause and the effect. They all have different opinions. It is complicated especially, because the taking down details of the accident is not in a way it should be. But this is the basis of the work as an investigator

Die Unfallaufnahme

Die Feuerwehr hatte zunächst große Mühe mit der Brandbekämpfung. Zuerst auf der Brücke eingetroffen, brannten dort lediglich Kleinteile. Weitere Einheiten mussten dann die engen Anliegerstraßen bis zur Absturzstelle des Lkw unter der Brücke anfahren um hier den Brand zu bekämpfen. An eine Spurenaufnahme auf der Brücke, wo der Pkw stand, war aufgrund der Hitzeeinwirkung nicht zu denken. Der Asphalt auf der Brücke schmolz und sämtliche Teile drückten sich in den Asphalt ein. Die Feuerwehr löschte dann den Brand und erst nach Stunden war eine erste Begehung der Brücke möglich. Die Polizei nahm den Unfall mit Hilfe des Sachverständigen (1) auf. Hierbei beschränkte sich die Polizei hauptsächlich auf die Fertigung von Bildern sowie auf Koordinationsmaßnahmen und die ersten Zeugenbefragungen. Es wurde zunächst beschrieben, dass keine Brems-

Schleuder- oder sonstige Spuren vorhanden waren. In einem späteren Spurenbericht wurden dann noch einige Spuren detailliert von der Polizei beschrieben. Es sind jedoch keine Reifenspuren auf dem Asphalt gefunden worden. Nach Zeugenbefragungen und des zum Unfallzeitpunkt herrschenden wolkenbruchartigen Platzregens ging die Polizei davon aus, dass der Fahrer des Pkw aufgrund überhöhter Geschwindigkeit sowie aufgrund der geringen Profiltiefe der Hinterreifen des Pkw ins Schleudern geriet. Der Pkw sei dadurch gegen die Felge der Hinterachse des Lkw sowie gegen den Unterfahrschutz linksseitig gestoßen. Der Lkw soll durch diesen Anstoß nach rechts geraten sein und dann sei beim Überfahren des Brückenkopfes neben der Fahrbahn sowie beim Durchbrechen der Leitplanke die Hinterachse abgerissen worden. Der Tank schlitzte sich auf und der Kraftstoff entzündete sich. Der Pkw soll durch diese Druckwelle in die Endlage geschleudert worden sein. Der Sattelzug durchbrach das Brückengeländer und fiel ca. 20 Meter tief. Dieser Ablauf wurde von der Polizei zunächst gemutmaßt. Der Pkw wurde sichergestellt. Der von der Polizei hinzugerufene Sachverständige (1) fertigte Bilder und erstellte ein schriftliches Gutachten zum Unfallablauf. Von der Polizei erfolgten umfangreiche Ermittlungsmaßnahmen. Mit dem Pkw BMW waren einige weitere Pkw in der gleichen Richtung unterwegs. Diese Zeugen wurden eingehend zum Unfallablauf befragt. Der von der Polizei hinzugezogene Sachverständige (1) besichtigte die Unfallstelle 4 Tage nach dem Unfall nach. Es wurden neue Spuren aufgenommen auf die später noch eingegangen wird.

Abb. 3: Bild der Rollei Metrik Vermessung

Rollei-Metrik Vermessung

Seitens des LKA erfolgte eine Vermessung nach dem Rollei Metrik Verfahren, die der Ermittlungsakte beilag, vgl. Abbildungen 3+4. Die Vermessung enthielt eine detaillierte maßstäbliche Unfallskizze sowie eine Vielzahl von Bildern in der Übersicht. Detailaufnahmen der Spuren oder Schäden an den Fahrzeugen waren hierin nicht vorhanden.

Schriftliches Gutachten des Sachverständigen (1)

Der Gutachter (1), der von der Polizei zur Aufnahme des Unfalles hinzugerufen wurde, erstatte am 1.10.2004 ein schriftliches Gutachten zum Unfallhergang. Die Aussagen der Zeugen wurden aufgeführt und bewertet. Eine Einlassung des Beschuldigten lag nicht vor. Im Gutachten wurden die Endlagen und Schäden sowie die Spurenlage beschrieben. Der Gutachter (1) beschrieb, dass er mit den aufnehmenden Beamten die Fahrbahn auch oberhalb der Brücke auf Brems- Schleuder- oder sonstige Spuren abgesucht habe, welche jedoch nicht gefunden wurden. Bei einer Nachbesichtigung der Unfallstelle, 4 Tage nach dem Unfall wurden dann vom Brückenkopf beginnend bis exakt in die Endlage des BMW Spuren gefunden, die der Gutachter (1) als Brems- und Schleuderspuren identifizierte, vgl. Abbildungen 6+7. Weiterhin fand der Gutachter am Beginn dieser Spuren eine Kratzspur im Asphalt, welche als Kollisionsstelle zwischen Lkw und Pkw identifiziert wurde. Der Gutachter begründete diese neu gefundenen Spuren damit, dass bei der ersten Aufnahme die Straße noch nass gewesen sei und die Spuren da noch nicht erkennbar gewesen waren. Der Gutachter schloss aus dieser Spurenlage, dass der BMW in Schleudern geriet und im „Schrägversatz“ mit seinem rechten Vorderwagen gegen die Zugmaschine im vorde-

Abb. 4: Entzerrtes Rollei Metrik Bild als Zeichnungsgrundlage

ren linken äußeren Bereich stieß. Die Schäden an der Motorhaube wurden der Unterkante der Fahrertür des Lkw zugeordnet. Die Schäden hinten rechts am BMW wurden der Schraubenabdeckung des vorderen linken Lkw Rades zugeordnet. Weiterhin wurden einige technische Mängel am Pkw BMW festgestellt, wobei im wesentlichen eine Profiltiefe der hinteren Reifen von etwa 1...1,5 mm zu nennen ist.

Der Gutachter (1) kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass der auf der rechten Spur fahrende Lkw von dem schleudernden BMW vorne, zwischen Vorderrad, Stoßstange und Einstieg erfasst wurde. Der Lkw sei dadurch ins Schleudern geraten und die Brücke herabgestürzt. Aufgrund der Breitreifen des BMW sowie der geringen Profiltiefe wurde in Verbindung mit dem Regen zur Unfallzeit ein Schleudern des BMW durch Aquaplaning als Mitursache beschrieben.

Ermittlungsprobleme bis zum Prozessbeginn

Wer war der Fahrer des BMW? Diese Frage beschäftigte die Polizei eine ganze Zeit lang. Zunächst stellte sich der ältere Bruder der Polizei als Fahrer, machte jedoch kaum Angaben zum Unfallhergang. Er wurde in Untersuchungshaft genommen und der BMW wurde kriminaltechnisch untersucht. Vor Prozessbeginn war jedoch klar, dass der jüngere der Brüder gefahren ist, was auch nicht mehr bestritten wurde. Der Sachverständige (1) besichtigte und fertigte Bilder der Schäden, woraufhin der BMW dann wieder freigegeben und an ein Entsorgungsunternehmen verkauft wurde. Eine Nachforschung des Unterzeichners führte zum Entsorgungsunternehmen, wo der BMW dann noch im Sommer 2005 intensiv nachbesichtigt werden konnte. Das Blechkleid war noch weitgehend vorhanden. Für den Prozess wurden diese Fahrzeugreste nochmals sichergestellt.

Strafprozess vor dem Amtsgericht Gummersbach

Im Sommer 2005 wurde gegen den Fahrer des BMW laut Anklageschrift das Strafverfahren eröffnet. Zu Beginn wurde eingehend das Umfeld des Angeklagten betrachtet. Anschließend wurden 36 Zeugen gehört, Polizeibeamte sowie Zeugen die vor und hinter dem Lkw bzw. dem BMW sowie auf der Gegenfahrbahn fuhren. Es wurde prinzipiell gleichartig die Witterung als wolkenbruchartiger Platzregen beschrieben. Den eigentlichen Unfallhergang also die Reihenfolge der Kollisionen zwischen Lkw, Pkw und Gegenständen konnte jedoch kein Zeuge detailliert beschreiben.

Gutachten des Sachverständigen (1)

Nach der mehrtägigen Zeugenbefragung erstatte der Gutachter (1) sein Gutachten nochmals mündlich. Der Ablauf des Unfalles ist bereits im

Abb. 5: Bild der Spurenlage des Gutachters 1 am Unfalltag ohne „Schleuderspuren“ bzw. Bergespuren.

Abb. 6: Bild der Spurenlage des Gutachters 1, 4 Tage nach dem Unfall mit „Schleuderspuren“ bzw. Bergespuren.

Abb. 7 : Bild des Gutachters 1. „Schleuderspuren“ bzw. Bergespuren enden exakt in den Radaufstandspunkten

Abschnitt „Schriftliches Gutachten des Sachverständigen (1)“ beschrieben und wurde prinzipiell gleichlautend wieder gegeben.

Gutachten des Sachverständigen (2)

Von dem Halter des Lastwagens, einem Speditionsunternehmen bzw. dessen Versicherung wurde privat ein Gutachter (2) mit der Rekonstruktion beauftragt. Dieser Gutachter (2) besichtigte ebenfalls die Unfallstelle, jedoch nur aus gewisser Entfernung, da die Polizei eine detaillierte Besichtigung ablehnte. Er besichtigte den Lkw sowie den BMW auf den Sicherstellungsgeländen nach. Es liegt kein schriftliches Gutachten vor. Der Gutachter (2) erstatte dann im Prozess nach der Beweisaufnahme ein mündliches Gutachten zum Unfallablauf, vgl. Abbildung 17. Demnach sei der BMW wahrscheinlich aufgrund von Aquaplaning ins Schleudern geraten und mit seinem vorderen rechten Eckbereich gegen den linken Tritt des Lkw gestoßen. Durch diese Kollision habe sich der BMW vor den Lkw gedreht und der BMW sei dann mit seiner Front gegen die Front des Lkw gestoßen. Hierbei seien die Spuren und Schäden an der Front des Pkw entstanden. Wie die Schäden an der hinteren rechten Seite des Pkw entstanden sind, könne der Gutachter (2) nicht abschließend klären. Der Gutachter (2) übernahm die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall bei der Nachbesichtigung gefundenen Brems-Schleuderspuren. Der BMW sei in die Endlage geschleudert und habe dabei diese Spuren gezeichnet.

Gutachten des Sachverständigen (3)

Von der Versicherung des BMW wurde ein Gutachter, im folgenden Gutachter (3), mit der Rekonstruktion des Unfalles beauftragt und legt am 4.5.2005 ein schriftliches Gutachten vor. Der Gutachter (3) besichtigte bereits am 31.8.2004 den Lkw sowie an 3 weiteren Tagen im September 2004 die Unfallstelle sowie den Pkw BMW. Der Gutachter (3) definierte am BMW drei unabhängige Anstoßstellen. Der Gutachter (3) übernahm ebenfalls die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall bei der Nachbesichtigung gefundenen Brems-Schleuderspuren. Der Gutachter 3 definierte im wesentlichen einen Unfallablauf wie folgt: Der BMW sei auf der linken Fahrspuren gefahren und der Lkw auf der rechten. Der erste Kontakt zwischen den Fahrzeugen fand an der vorderen linken Ecke des Lkw und der hinteren rechten Seite des Pkw statt. Der Gutachter (3) ließ die Verursachung des Unfalles hier offen. Er könne nicht sagen, von welchem Fahrzeug ein Spurwechsel begangen wurde; Vom Lkw nach links gegen den Pkw oder vom Pkw nach rechts gegen den Lkw. Infolge dieser Spurwechselkollision, von welchem Fahrzeug auch ausgeführt, habe sich der BMW vor den Lastwagen gedreht und sei mit der Front rechtsseitig gegen die Leitplanke gestoßen. Hierdurch seien die Schäden an der Front des BMW entstanden. Infolge dieser Leitplankenkollision sei der BMW zurück in Richtung Mittelleitplanke geschleudert und hier in eine erste Endlage geraten. Der Lkw sei nach rechts gedriftet. Der voll beladene Auflieger des Lkw habe sich dabei um die Hochachse im Uhrzeigersinn um etwa 90° Grad gedreht und sei quer driftend mit der hinteren linken Seite gegen den BMW gestoßen, der sich an der Mittelleitplanke in seiner ersten Endlage befand. Der BMW wurde dadurch wieder angestoßen und schleuderte dann in seine letzte Endlage, wobei die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall gefundenen Spuren erzeugt wurden. Der Auflieger des Lkw soll dann in die Gegenrichtung um etwa 90° Grad wieder zurück geschleudert sein und stürzte dann von der Brücke, vgl. Abbildung 18. Vom Gutachter (3) wurde ebenfalls Aquaplaning als Unfallursache aufgeführt, wobei keine Verursacherzweisung erfolgte. Er könne nicht sagen, ob zuerst der Lkw gegen den BMW geschleudert sei oder der BMW gegen den Lkw. Auch ein Spurwechsel des Lkw gegen den BMW oder des BMW gegen den Lkw komme in Betracht.

Gutachten des Sachverständigen (4)

Von der Versicherung des Lkw wurde ein Gutachter, im folgenden Gutachter (4), mit der Rekonstruktion des Unfalles beauftragt und legte am 1.9.2005 während des Prozesses ein schriftliches Gutachten vor. Dieses Gutachten wurde nach Aktenlage ohne Besichtigungen erstellt. Der Gutachter (4) definierte ebenfalls drei unabhängige Anstoßstellen am BMW:

- Vorne rechts im Eckbereich.
- Vorne quer an der Front
- An der hinteren rechten Seite zwischen B-Säule und Rad hinten rechts.

Die Zeugenangaben wurden bewertet und analysiert. Der Gutachter (4) besichtigte einen baugleichen BMW sowie einen bauähnlichen Lkw nach und stellte Höhenmessungen an. Der Gutachter (4) führte zusammenfassend folgende Ergebnisse zusammen:

- Die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall gefundenen Spuren seien dem Unfall nicht zuzuordnen.
- Ein Leitplankenanprall des BMW sei auszuschließen.

- Die Schäden an der vorderen rechten Ecke des BMW seien einem Kontakt mit der Sattelzugmaschine zuzuordnen.
- Der Schaden an der hinteren rechte Seite des BMW sei einer Berührung mit der abgerissenen Hinterachse der Sattelzugmaschine zuzuordnen.

Demnach sei der BMW zuerst mit seiner vorderen rechten Ecke unter einem Winkel von etwa 55° Grad gegen die vordere linke Ecke der Sattelzugmaschine gestoßen. Anschließend habe sich der BMW weiter gedreht und kam so rückwärtsfahrend vor die Sattelzugmaschine. Dadurch kam es zum Anprall der Front der Sattelzugmaschine gegen die Front des BMW. Hierdurch wurde dieser auf die Geschwindigkeit des Sattelzugs beschleunigt. In Reaktion auf den anprallenden BMW leitete der Sattelzugfahrer eine Vollbremsung ein, wodurch sich der BMW von dem Lkw löste und in seine Endlage driftete. Die abgerissene Hinterachse des Lkw stieß dabei noch gegen die hintere rechte Seite des BMW. Durch den Anprall wurde der Sattelzugmaschine nach rechts abgelenkt, geriet gegen die Leitpklanke und stürzte von der Brücke, vgl. Abbildung 19.

Gutachten des Unterzeichners (5)

Vom Amtsgericht Gummersbach wurde der Unterzeichner im Juli 2005 mit der Rekonstruktion des Unfalles im Strafverfahren beauftragt. In den Gerichtsakten lagen die schriftlichen Gutachten der Gutachter (1) und (3) vor. Das schriftliche Gutachten des Gutachters (4) wurde während des Prozesses eingereicht. Der Gutachter (2) erstatte sein mündliches Gutachten ebenfalls während des Prozesses. Somit lagen die 4 teils sehr unterschiedlichen Rekonstruktionsergebnisse vor. Wie oben beschrieben, wurden von den 4 Vorgutachtern die Unfallabläufe sehr unterschiedlich beschrieben. Die Reihenfolge der einzelnen Kollisionen während des Unfallablaufs sowie die Anstoßstellen waren unterschiedlich. Die Kontaktpartner wurden unterschiedlich zugeordnet. Das Schleuderverhalten und die Auslaufwege der Fahrzeuge wurden stark unterschiedlich beschrieben. Spuren wurden mal in den Ablauf einbezogen und mal ausgeschlossen.

Insofern hatte es der Unterzeichner leicht und konnte sich die „Rosinen“ rauspicken – könnte man meinen. Das Gegenteil war der Fall. Aus diesem „Wirrwarr“ von beschriebenen Unfallablaufen waren eindeutig zuordnungsfähige Spuren anzugeben und nicht eindeutige auszuschließen. Insbesondere die 3 Kollisionsstellen des BMW gegen den Lkw oder andere Bauteile war in die richtige Reihenfolge zu bringen.

Abb. 8: Drei Anstoßstellen am BMW

Bei der Bearbeitung des Falles waren insbesondere die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall gefundenen Spuren nicht vernünftig in den Ablauf einzubinden. Weiterhin waren auf den Bildern, die der Gutachter (1) am Unfalltage fertigte, trotz teilweise abgetrockneter Straße, genau diese Spuren nicht sichtbar, vgl. Abbildung 10+12. 4 Tage nach dem Unfall waren diese Spuren dann plötzlich sichtbar, was sich nicht ohne weiteres erklären ließ. Der Unterzeichner war sich zunächst auch unsicher bei der Zuordnung dieser Spuren, da die Spuren in Höhe des Brückenanfangs begannen und exakt in den Radaufstandspunkten des BMW in der Endlage endeten. Es konnten jedoch keine Schleuderspuren sein, denn die Spuren verliefen parallel zueinander, vgl. Abbildung 6+7.

Während der Verhandlung wurde dann auf Anregung der Fahrer des Abschleppwagens befragt, der den BMW abgeschleppt hat. Dieser berichtete, dass er mit seinem Abschleppwagen wegen Einsturzgefahr nicht auf die Brücke zum BMW fahren konnte. Er hielt also den Abschleppwagen am Brückenanfang an und zog das Stahlseil zu Fuß ca. 60 Meter bis zum BMW. Dann zog er den BMW per Seilwinde bis zum Abschleppwagen. Hierbei wurden aufgrund entlüfteter Reifen die „Schleuderspuren“ gezeichnet. Diese ominösen „Schleuderspuren“, die der Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall feststellte, waren somit als Bergespuren eindeutig einzuordnen.

Hiernach war der von den Gutachtern (1),(2) und (3) dargestellte Unfallablauf eindeutig widerlegt. Der Gutachter (4) hatte diese Spuren bereits dem Unfall nicht zugeordnet.

Der Unterzeichner besichtigte weiterhin einen baugleichen BMW sowie einen exakt bauglei-

chen Lkw zwecks Fertigung von Messlattenbildern und Höhenmessungen. Der BMW des Beschuldigten wurde auf Anregung des Unterzeichners beim Entsorgungsbetrieb sichergestellt und nachbesichtigt. Das äußere Blechkleid war bis auf die vordere Spitze des Kotflügels noch vorhanden. Die Unfallstelle wurde nachbesichtigt und vermessen.

Mit diesen Grundlagen konnte zunächst die zeitliche Reihenfolge der Kollisionen am BMW eingegrenzt werden:

1. Hintere rechte Seite des BMW gegen vordere linke Ecke des Lkw.
2. BMW mit der Front gegen die rechtsseitige Leitplanke
3. Lkw mit der vorderen rechten Ecke gegen die vordere rechte Ecke des BMW.

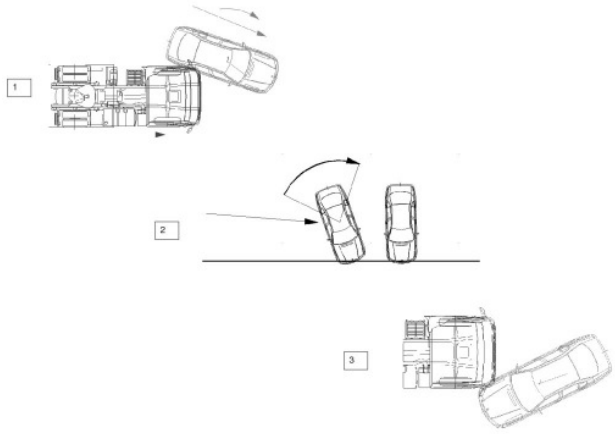

Abb. 09: zeitliche Reihenfolge der drei Kollisionen

Abb. 10: Der BMW steht in der Endlage mit den Rädern zufällig exakt in fremden Bremsspuren.

Die vom Gutachter (1), 4 Tage nach dem Unfall gefundenen Spuren sind dem Unfall nicht zuzuordnen. Weitere beschriebene Splitterfelder ca. 100 Meter vor der Brücke sowie Fahrspuren im rechtsseitigen Grundstreifen sind dem Unfallablauf nicht sicher zuzuordnen, da weder Bilder noch exakte Vermessungen existieren. Vom angeblichen Splitterfeld existierte auch keine Beschreibung der Splitterart. Waren es Glas- Kunststoff- Lack- oder sonstige Teile ? Die Anprallstelle des BMW gegen die rechtsseitige Leitplanke konnte aufgrund der Folgekollision des Lkw gegen die Leitplanke nicht näher untersucht werden. Die Leitplanke wurde vom ersten Gutachter nicht fotografiert und nicht untersucht. Die vordere linke Stoßstangenecke des Lkw war trotz des Brandes noch vorhanden, wurde jedoch nicht gesichert. Hier hätten noch Spuren festgestellt werden können, vgl. Abbildung 11.

Abb. 11: Stoßstangenecke vorne links teilweise noch vorhanden aber nicht gesichert.

Abb. 12: Der Gutachter (1) fotografierte den BMW in der Endlage bei trockener Straße noch ohne „Schleuderspuren“

Die Rekonstruktion des Unfallablaufs lag somit im wesentlichen in einer Beschreibung der Reihenfolge der Kollisionen am BMW. Rechnerisch wären 6 Lösungen denkbar, die untersucht und ausgeschlossen wurden. Die Abfolge wie in Abbildung 09 dargestellt stellte sich dann als plausible und technisch erklärbare Lösung dar. Die exakten Kollisionsstellen konnten dabei nicht ermittelt werden.

Folgender prinzipieller Unfallablauf wurde angegeben:

1. Kollision 1: Der BMW prallte zuerst mit seiner hinteren rechten Seite gegen die vordere linke Ecke des Lkw. Die relativen und die absoluten Höhenlagen der Streifspuren an der hinteren rechten Seite des BMW waren exakt kompatibel zu der Bauform der vorderen linken Stoßstangenecke des Lkw. Sicken und Kanten sowie Ausschnitt der Blinker und Scheinwerfer zeichneten sich exakt durch Streifspuren in genau passender Höhenlage am BMW ab. Die Streifspuren am BMW verlaufen von vorne nach hinten was technisch beweist, dass der BMW bei der ersten Kollision schneller war als der Lkw. Aus der Eindringtiefe sowie der Zunahme der Intensität über die Anstreiflänge kann von einer Quergeschwindigkeit des BMW und somit von einer Verursachung der ersten Kollision vom BMW ausgegangen werden. Diese erste Kollision könnte folgende Ursachen haben:
   a. Der BMW geriet aufgrund Aquaplaning ins Schleudern und stieß gegen den Lkw.
   b. Der Fahrer im Wagen vor dem BMW sagte, dass er in einen Aquaplaningzustand geriet und bremste. Der BMW-Fahrer könnte dadurch nach rechts ausgewichen sein um nicht aufzufahren und ist dadurch gegen den Lkw geraten.
   c. Der BMW Fahrer dachte er sei am Lkw vorbei und wollte die Spur nach rechts wechseln.
   d. Aufgrund Unaufmerksamkeit, mangelnder Fahrpraxis, heruntergefallener Kaffeebecher etc. kam der BMW nach rechts auf die Fahrspur des Lkw.

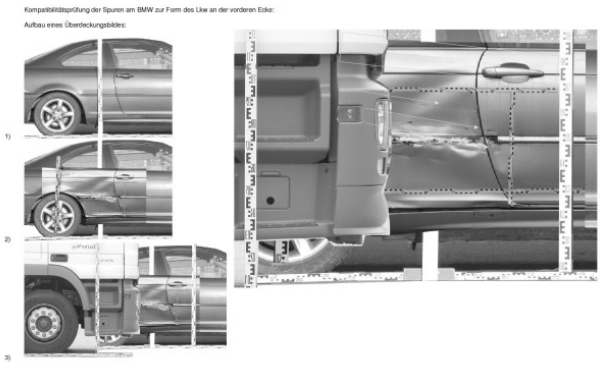

Abb. 13 Zuordnung der Kontaktpartner der Kollision 1

2. Kollision 2: Durch diese exzentrische Kollision und weil der BMW schneller war als der Lkw, drehte sich der BMW vor den Lkw um die Hochachse im Uhrzeigersinn und prallte mit dem vorderen rechten Bereich in die rechtsseitige Leitplanke. Der BMW „wickelte“ sich praktisch mit der Front an der Leitplanke ab und wurde auf die rechte Fahrspur zurückgewiesen.

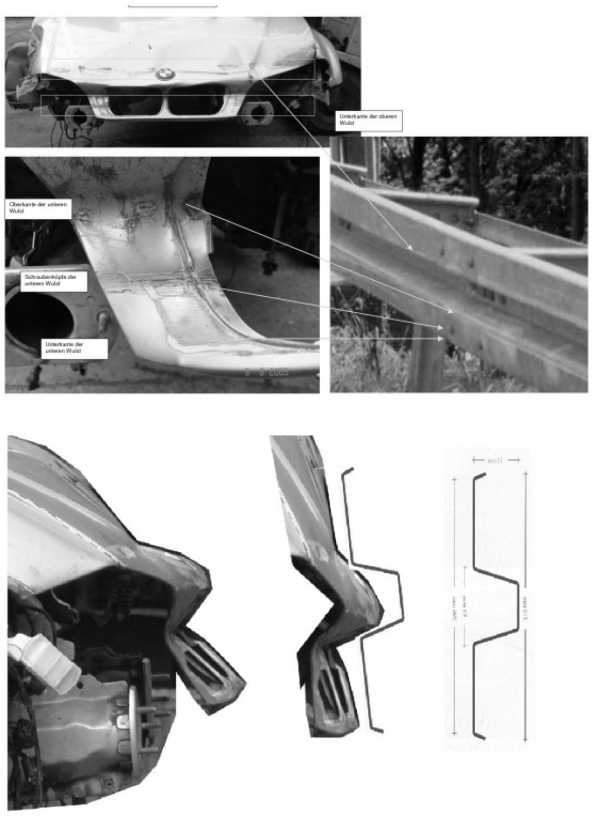

Abb. 14: Zuordnung der Kontaktpartner der Kollision 2

3. Kollision 3: Der nachfolgende Lkw durchbrach die rechtsseitige Leitplanke und stieß hierbei höchstwahrscheinlich mit seinem vorderen rechten Eckenbereich gegen den vorderen rechten Eckbereich des BMW, wodurch der BMW in seine Endlage gestoßen wurde. Diese Kollision an der vorderen rechten Ecke des BMW konnte somit plausibel in den Ablauf eingebunden werden.

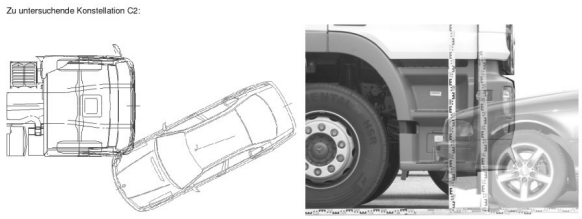

Abb. 15: Zuordnung der Kontaktpartner der Kollision 3

Diese prinzipielle Reihenfolge der 3 Anstoßstellen am BMW ergab einen in sich schlüssigen Bewegungsablauf, der dem Gericht vorgestellt wurde. Die 4 Vorgutachter schlossen sich dann dem Vortrag des Unterzeichners an.

Es stellte sich dann die Frage, warum der Lkw, der doch so viel schwerer ist als der BMW und es nur eine vergleichsweise leichte erste Kollision gab, nach rechts von der Straße abkam, durch die Leitplanke schlug und von der Brücke stürzte. Diese Frage konnte mit letzter Sicherheit nicht eindeutig beantwortet werden. Zum einen ist es möglich, dass sich der Lkw Fahrer aufgrund der ersten Kollision erschrocken hat und den BMW von links nach rechts in seinem Blickfeld vor sich auftauchten sah. Hier ist es möglich, dass der Lkw Fahrer instinktiv – von der Gefahr weg – nach rechts ausgewichen ist. Die erste Kollision ereignete sich kurz vor dem Brückenanfang und der Lkw fuhr am Brückenkopf mit den rechten Rädern über die erhöhte Betonkante nahe der Leitplankenfüße, wodurch sich die Leitplanke mittig unter den Lkw bohrte und der Lkw dadurch wahrscheinlich nicht mehr lenkfähig war. Der Zeitraum von der ersten Kollision bis zum Überfahren der Betonkante des Brückenkopfes kann bei möglichen 2...3 Sekunden gelegen haben, sodass diese Zeit zum Reagieren möglicherweise nicht mehr ausreichte. Der Lkw kann auch aufgrund einer Ausweichlenkbewegung des Lkw-Fahrers nach rechts ins Schlingern geraten sein, was dann zum Driften nach rechts geführt haben kann. Sicherlich hätte der schwere Lkw den „kleinen“ BMW noch bis zum Brückenende vor sich herschieben können, wenn denn der Lkw Fahrer vor der ersten Kollision darauf eingestellt gewesen wäre, was jedoch nicht zu unterstellen ist. Zusammenfassend wurde die Unfallverursachung dem BMW Fahrer zugeordnet, welche verschiedene Gründe haben kann, vgl. Aufzählung a...d.

Der Beschuldigte schwieg die ganze Zeit.

Noch im Gerichtssaal wurde Haftbefehl gegen den Beschuldigten erlassen.

Warum so viele unterschiedliche Gutachten ?

Spuren wurden falsch gedeutet. Physikalisch unmögliche Unfallabläufe wurden angegeben. Kein Wunder könnte man meinen, denn zusammenfassend lagen KEINE Spuren auf der Fahrbahn vor. Alle zunächst gefundenen und vorhandenen Reifenspuren konnten ausgeschlossen werden. Lediglich die drei Schäden am BMW blieben übrig und konnten zugeordnet werden. Diese drei Schäden am BMW wurden von den Vorgutachtern zunächst in unterschiedlichen Reihenfolgen zu grundsätzlich verschiedenen Unfallabläufen gedeutet. Von Toleranzen in der Unfallrekonstruktion ist das weit entfernt. Jedoch ist hier zu beachten, dass den Gutachtern unterschiedliche Anknüpfungstatschen vorlagen. Spuren am BMW wurden auch nicht richtig zugeordnet, weil teilweise den Gutachten nur die Bilder der Schäden vorlagen und eine persönliche Inaugenscheinnahme nicht vorgenommen wurde oder konnte. Dies führt erfahrungsgemäß immer wieder zu unterschiedlichen Deutungen der Schäden und deren Verursachung.

Das Problem im Gutachtensektor liegt oftmals darin, dass eine nicht ausreichende und nicht sachkundige Spurensuche und Sicherung betrieben wird. Dieser Fall zeigte das sehr deutlich. 1 Tag vor Gutachtenerstellung wurde der BMW auf Anregung des Unterzeichners vom Gericht sowie den 5 Gutachtern gleichzeitig nachbesichtigt. Es wurde ein abgesägtes Stück Leitplanke mit den Schäden an der Front gegenübergestellt und es gab keine Zweifel mehr an der Kompatibilität dieser Spur. Gleiches wurde mit den Schäden am BMW hinten rechts und einem Stück einer Stoßstangenecke eines baugleichen Lkw durchgeführt.

Eine fachkundige Spurenaufnahme und Sicherung sowie deren richtige Deutung ist die Basis jedes Gutachtens. Wenn Folgegutachter dann keine Möglichkeit der Nachbesichtigung mehr haben, wird oftmals auf diesen falschen Grundlagen aufbauend weiter gearbeitet. Vorgefasste Meinung werden übernommen. Die Frage: “*Könnte es nicht auch anders gewesen sein*“ wird zu wenig durchdacht. Teilweise müssen Alternativbetrachtungen angestellt und wieder verworfen werden. Je weniger handfeste Beweise, desto größer wird der Raum für Spekulationen oder uneindeutige Annahmen. In diesem Fall ist es genau dazu gekommen. Der erste Gutachter baute in seinen Ablauf Spuren ein, welche beim Unfall noch nicht vorhanden waren. Schäden wurden falschen Kontaktpartnern zugeordnet. Folgegutachter haben diese Zuordnungen und Spuren dann teilweise kritiklos übernommen, welche dann später mit Überzeugungsaufwand wieder verworfen wurden.

Der Wiehltalbrückenunfall und seine technische Aufarbeitung war ein Paradebeispiel in Sachen Unfallaufnahme und welche Toleranzen sich später bei der Unfallrekonstruktion ergeben können. Letztendlich kam es jedoch zu einem geschlossen vorgetragenen Unfallablauf.

Prinzipiell dargestellte Unfallabläufe

Im folgenden sind die von den Vorgutachtern und vom Unterzeichner dargestellten Unfallabläufe bildlich dargestellt.

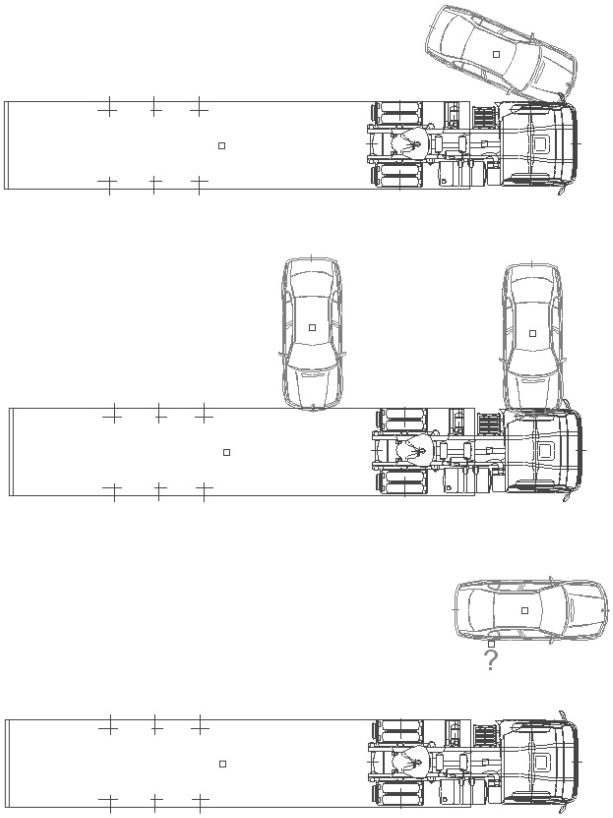

Abb. 16: Reihenfolge der Kollisionen nach den Angaben des Gutachters (1).

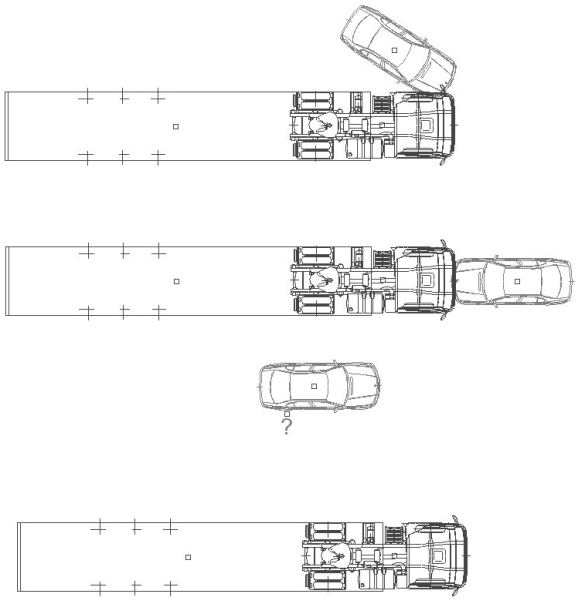

Abb. 17: Prinzipielle Reihenfolge der Kollisionen nach den Angaben des Gutachters (2).

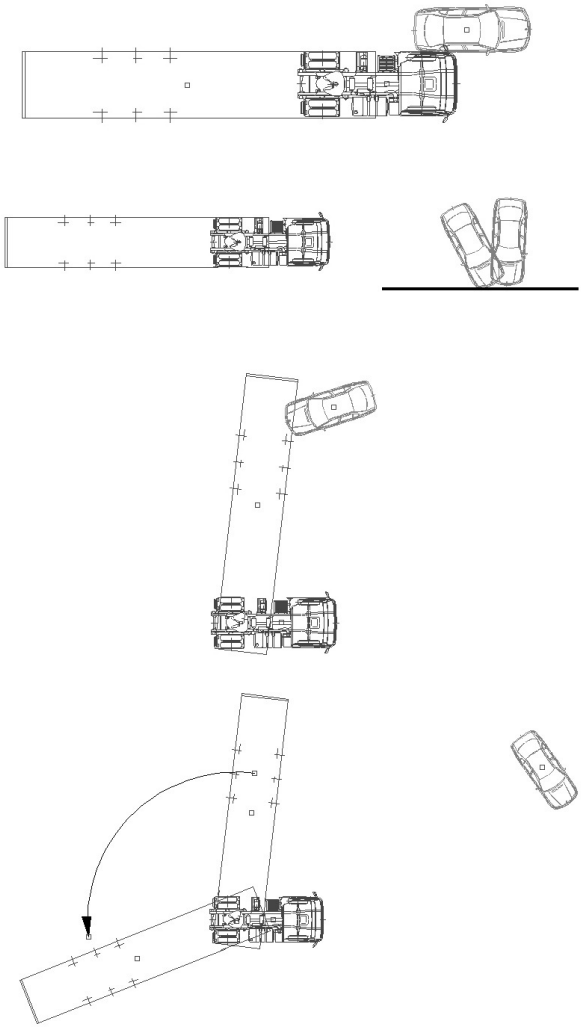

Abb. 18: Prinzipielle Reihenfolge der Kollisionen nach den Angaben des Gutachters (3).

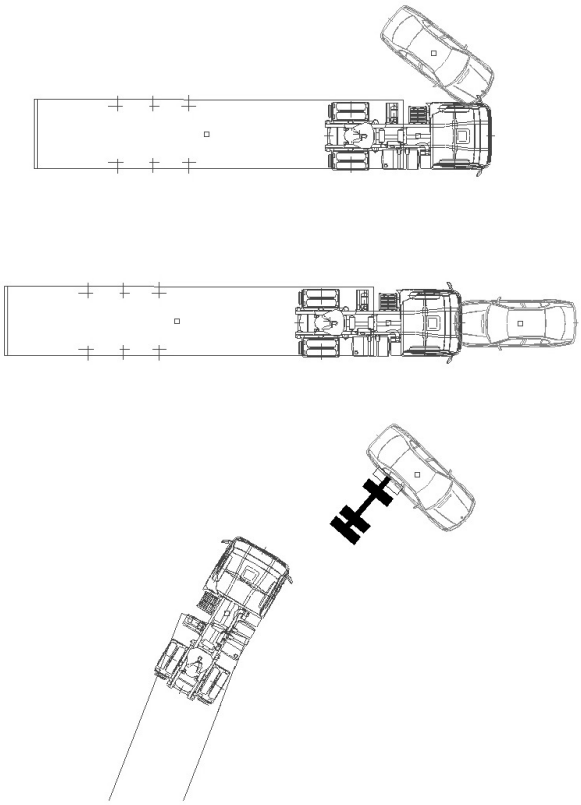

Abb. 19: Prinzipielle Reihenfolge der Kollisionen nach den Angaben des Gutachters (4).

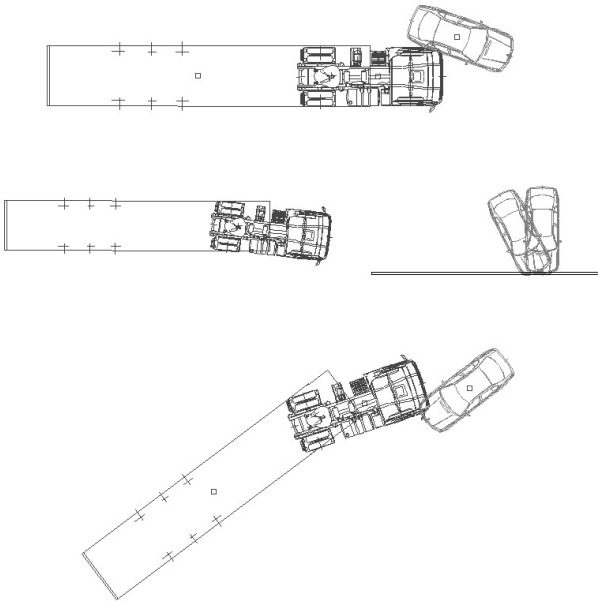

Abb. 20: Prinzipielle Reihenfolge der Kollisionen nach den Angaben des Gutachters (5).