

<http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-kleve-und-der-region/zwischen-unfallort-und-gerichtssaal-id12211137.html>

Unfallanalyse

Zwischen Unfallort und Gerichtssaal

21.09.2016 | 08:00 Uhr



Die ersten Schritte am Einsatzort: Praktikant Max Pfaffenholz (v. l.), Jochen Lehmkuhl und sein Kollege Martin Gassens stellen eine Unfallsituation nach.

Foto: Kristin Dowe

Jochen Lehmkuhl ist Unfallsachverständiger und betreibt ein Ingenieurbüro in Goch. Wenn es irgendwo gekracht hat, ist sein technisches Know-how gefragt

Jochen Lehmkuhl kennt die beklemmenden Bilder zur Genüge. Wenn ein Fahrer aus seinem Auto herausgeschnitten werden muss, weil er plötzlich die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat und Wrackteile quer über die Fahrbahn verteilt liegen. Oder wenn Blutspuren den Unfallort zeichnen und das Flatterband der Polizei noch pietätlose Schaulustige fernhält. Für viele sind dies beängstigende Relikte eines Unglücks, doch für den 47-Jährigen sind sie wichtige Puzzleteile, die sich im Idealfall am Ende zu einem stimmigen Gesamtbild zusammenfügen lassen. Jochen Lehmkuhl ist Unfallsachverständiger und betreibt im Gocher Gewerbegebiet ein Ingenieurbüro.

Wann immer es irgendwo in NRW im Straßenverkehr kracht und Polizei und Rettungskräfte ihren Teil der Arbeit abgeschlossen haben, kommt Lehmkuhl auf den Plan. Um die Spuren zu sichern und mithilfe von Hightech-Instrumenten so präzise wie möglich zu rekonstruieren, wie der Unfall sich abgespielt hat. Oft eine Sisyphusarbeit, an deren Ende er in der Regel ein Gutachten erstellt und in einem Zivilverfahren vor Gericht als Zeuge seine Einschätzung darlegt. „Ich gerate regelmäßig zwischen die Fronten“, gesteht er freimütig. „Das liegt in der Natur der Sache. Denn es gibt immer zwei Parteien, die jeweils die Interessen ihrer Mandanten vertreten.“

Denn für die Betroffenen geht es um viel, wenn etwa ein Unfall immense Kosten nach sich zieht oder ein Geschädigter gar seinen Beruf nicht mehr ausüben kann. „Des einen Not, des Anderen Brot“, wie es so schön heißt.

Wer sich dessen nicht bewusst sei, könne den Job nicht machen. „Auswertung von objektiven Anknüpfungstatsachen“ nennt sich Lehm-kuhls Tätigkeit in klangvollem Juristen-Deutsch. Dabei gleicht seine Aufgabe der eines Detektivs: All zu oft bekommt Lehmkuhl von Betroffenen eine Version der Geschichte aufgetischt, die bei näherer Untersuchung nicht der Wahrheit entsprechen kann. So konnte er schon so manchen handfesten Versicherungsbetrug entlarven. „Es gelingt uns aber auch oft, einen vermeintlichen Unfallverursacher zu entlasten. Das ist der schönste Teil unserer Arbeit“, betont er. Der psychische Umgang als Unfallsachverständiger mit oftmals schockierenden Bildern sei auch eine Trainingssache. „Das klingt gefühlkalt, aber wenn ich an einen Unfallort gerufen werde, blende ich das Leid der Betroffenen erstmal aus. Das muss ich tun, damit ich mich voll und ganz auf die Analyse konzentrieren kann.“ Was nicht bedeute, dass er kein Mitgefühl mit den Betroffenen habe.

Dreidimensionale Darstellung

Auch die technischen Ansprüche an die Unfallsachverständigen sind mit den Jahren enorm gestiegen: Konnte man früher noch allein mit einer Kamera ausgestattet am Unglücksort zu Werke schreiten, müssen Lehmkuhl und seine zwei Mitarbeiter heute schon andere Geschütze auffahren. Dazu gehören unter anderem ein 3D-Laserscanner, mit Hilfe dessen Unfallstellen dreidimensional erfasst und realitätsnah nachgestellt werden können, ebenso wie Drohnen, mit denen die Unglücksorte abgefilmt. Mithilfe eines Raster-Elektronenmikroskops lassen sich etwa Lackabsplitterungen um das 250 000fache vergrößern. Um das Geschehen möglichst authentisch zu rekonstruieren, scheut Lehmkuhl keinen Aufwand: „In mir steckt auch ein kleiner Tüftler. Man ist überrascht, wie präzise wir den Unfallhergang mittlerweile beschreiben können.“ So kauft er auch schon mal alte, schrottreife Autos an, um den Unfall auf einem entlegenen Gelände im Rahmen der technischen Möglichkeiten nachzustellen.

Lehmkuhl selbst war früher Kfz-Mechaniker, sattelte später ein Ingenieurstudium drauf, was für den Beruf erforderlich ist und arbeitete weitere fünf Jahre in einem Ingenieurbüro, bevor er sich selbstständig machte. Bundesweit gibt es nur etwa 450 Unfallsachverständige. In der Branche herrscht Nachwuchsmangel, denn finanziell ist die Arbeit in staatlichem Auftrag für Ingenieure eher weniger lukrativ als ein Posten in der freien Wirtschaft.

Eine Faustregel seiner Zunft lautet: „Eine Spur ist dann eine Spur, wenn sie von Dritten als solche nachzuvollziehen ist.“ Auch digitale Spuren im Auto sind dabei heute wichtig – so ist in den meisten Modellen inzwischen eine Software installiert, die wichtige technische Daten aufzeichnet und festhält, wann etwa der Airbag ausgelöst wurde. Und auch

die Betroffenen haben oft ein sensibles Gespür dafür, wenn sie etwa über ein Hindernis fahren. Was Fachleute dabei als „vestibuläre oder kinästhetische Wahrnehmung“ bezeichnen, nennt Lehmkuhl schlicht den „Popo-Faktor“. Der Begriff dürfte sich selbst erklären.

Unfallursache Raserei

Wenn sich die Anforderungen in seinem Beruf auch gewandelt haben – die Ursachen für schwere Unfälle sind im Wesentlichen die gleichen geblieben. Oft spielt mangelnde Erfahrung bei Fahranfängern, Selbstüberschätzung oder schlicht Rücksichtslosigkeit bei Rasern eine tragende Rolle, wenn es zum Crash kommt. Wenn auch die mobilen Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmer Veränderungen unterliegen. Waren sogenannte Pedelecs, also Fahrräder mit Elektroantrieb im Straßenverkehr eher eine Seltenheit, so gehören sie heute zum Stadtbild. Lehmkuhl: „Sie denken, das Ding fährt 15 und dann fährt es doch 25. Das birgt natürlich Gefahren.“

Seinen Sinn für Humor hat sich Jochen Lehmkuhl trotz des ernstesten Hintergrunds seiner Arbeit bewahrt. Als er sich im NRZ-Gespräch verabschiedet, frotzelt er: „Auf Wiedersehen. Hoffentlich meinerseits nicht dienstlich.“

Kristin Dowe