

Der Unfall-Detektiv

Wenn sich zwei Autofahrer nach einem Unfall streiten, braucht es einen neutralen Dritten. Gutachter wie Martin Siegert gehen mit ungewöhnlichen Mitteln auf Spurensuche.

VON TOBIAS WOLF (TEXT UND FOTOS)

Die Kratzer sind gut einen Millimeter tief. Als helle Streifen ziehen sie sich über die Fahrertür und den hinteren Kotflügel des roten Opel Astra. Zusammen über einen Meter lang, formen sie eine schmale Rinne. Auch der Außenspiegel hat etwas abbekommen. Ein kleines Stück ist schon mit Reparaturfarbe ausgebessert worden, als Rostschutz. Der Winter mit den Blechfeinden Salz und Wasser steht vor der Tür. Niemand kann im Moment sagen, wann der Unfallschaden an dem fast 20 Jahre alten Wagen repariert wird. Weil der Schuldige noch nicht feststeht. Es gibt aber Verdächtige.

Für den Beweis ist Martin Siegert nach Raden gekommen, einem Ortsteil von Niederaue, nördlicher Landkreis Meißen. Bis Großhain sind es zwölf Kilometer. Der Gutachter kniet an diesem Montag auf der Schotterdecke einer Grundstückseinfahrt. Der Morgennebel hat sich verzogen. Es ist ruhig in dem Dorf, nur der Dieselmotor eines Bulldogs in einem der Nachbargrundstücke tuckert vor sich hin. Siegert zieht einen durchsichtigen Folienstreifen vom Trägerpapier und klebt ihn auf den Kratzer, reibt ihn mit den Fingern an der Oberfläche fest, genau dort, wo die tiefe Riefe ist. Dann zückt der 33-jährige Kraftfahrzeugingenieur die Kamera, schießt ein paar Fotos und löst den Streifen wieder. Jeder Schritt muss gerichtsfest dokumentiert werden.

Auf der Folie ist ein Strich zu erkennen, Partikel roten Lacks und Reste einer hellen Farbe. Sie sollen von dem Auto stammen, das den Opel beim Rangieren berührt hat. Ein silberner VW Jetta, noch einer von den Kantigen aus den frühen 1990er Jahren, steht neben dem Astra. Hinten rechts hat die Limousine einen Schaden. Nichts Großes, eine Beule, Kratzer, auf denen neue Farbe glänzt. Als die Polizei den Unfall aufnahm, war die Stelle unlackiert. Der Jetta-Fahrer ist vor Ort. Die Justiz hat das Treffen angeordnet. Direkt an der Unfallstelle.

Seit Monaten läuft das Verfahren schon am Amtsgericht Meißen. Ronny Peikert*, der Besitzer des roten Astra, hatte seinen Augen erst nicht getraut, als er am Morgen des 11. April das zweite Mal vor die Tür trat. Zwei Stunden vorher war er beim Bäcker gewesen, hatte den Wagen danach unverseht vor der Haustür auf dem Wiesenstreifen neben dem Schotterweg geparkt. Nun sind da plötzlich diese Kratzer und frische Reifenspuren. Eine Situation, wie sie viele Autofahrer erleben. Wird der Schuldige nicht gefunden, heißt es oft selber zahlen.

Peikert könnte Glück haben. Schon bei der Unfallaufnahme durch die Polizei hatte er einen Verdacht geäußert. Nur zwei Fahrzeuge sollen die Einfahrt an dem Aprilmorgen benutzt haben. Ein Lkw aus dem Nachbardorf, der Kohle abgekippt hatte und der Post- und Zeitungszusteller Werner Schneider* mit seinem silbernen Jetta, der immer gegen halb acht kommt. Peikert ist sicher, dass es der 65-jährige Zusteller war. Der fahre immer so zügig von Grundstück zu Grundstück. Im April fehlte die Stoßstange hinten an seinem Auto, weil er im Dezember rückwärts gegen eine Granitsäule gefahren war. Dabei sei der Schaden neben dem Rücklicht entstanden, gab der Zusteller bei der Polizei zu Protokoll.

Schneider sagt zum Fahrer des roten Astras: „Ich kann mich an keinen Zusammenstoß erinnern.“ Er sei wie immer vorwärts in den Schotterweg hinein gefahren und danach wieder rückwärts über die Straße in die gegenüberliegende Einfahrt, um dort seine Sendungen abzugeben. „Wenn ich an den Opel dran gekommen wäre, hätte ich das doch gemerkt, ganz sicher.“ Ein Satz, den er dem Gutachter noch mehrmals sagen wird, der aber auch das Gericht bisher nicht überzeugt hat. Es wollte Werner Schneider eine Geldstrafe über 500 Euro und zwei Monate Fahrverbot aufbrummen. Der Senior widersprach.

Nun also ein Gutachten mit Spurrif. So heißt die Folie, mit der kleinste Lackpartikel gesichert werden. Kriminalisten reden von Mikrospuren, mit bloßem Auge kaum erkennbar. Unter dem Mikroskop werden sie sichtbar. Im Idealfall lässt sich an beiden Autos jeweils die Farbe des anderen nachweisen. Ein Verfahren, das in Sachsen bisher nur von zwei Firmen angewendet wird. Eine ist in Chemnitz, die andere ist die ISH GmbH in Radebeul, für die Martin Siegert seit über sechs Jahren arbeitet. In ganz Ostsachsen sichert er Spuren für die Justiz, Privatleute oder Versicherungen.



Schuldig oder nicht? Wenn nach einem Parkrempler der Verursacher vom Unfallort verschwindet, ist die Beweisführung oft schwierig - auch weil viele Verdächtige es nicht gewesen sein wollen. Martin Siegert sichert in solchen Fällen mit einer Spezialfolie kleinste Lackpartikel an der Karosserie und kann so herausfinden, ob zwei Autos „Kontakt“ hatten.

„Ich kläre keine Schuldfragen, das ist Sache des Gerichts. Mein Job ist es, Spuren auszuwerten.“

Martin Siegert, Unfallrekonstrukteur

In Raden hat der Unfallrekonstrukteur die Prozedur mit dem Folienstreifen auch beim Jetta hinter sich und bringt beide Autos in die Position, an der sie beim Zusammenstoß gewesen sein müssen. Er stellt eine Messlatte dazwischen und kniet sich wieder in den Schotter. „Die Schäden sind bei beiden etwa in der gleichen Höhe“, konstatiert er. Ein erster Hinweis, dass die Autos vielleicht „Kontakt“ hatten, wie es der Unfallexperte vorsichtig ausdrückt. „Ich kläre keine Schuldfragen, das ist Sache des Gerichts“, sagt Siegert. „Mein Job ist es, Spuren auszuwerten.“ Nicht nur, wenn es erst Monate später Zweifel gibt.

Oft rufen Polizei oder Staatsanwaltschaft den Spezialisten auch direkt dazu, wenn es gerade gekracht hat. Nicht einfach für Martin Siegert, weil er dann nicht mehr nur zerstörte Wracks, sondern auch sterbliche Überreste von Menschen sieht, die gerade ihr Leben verloren haben. Wie die Leiche eines jungen Mannes, der auf der Bundesstraße 98 nahe des Großenhainer Flugplatzes mit seinem kleinen BMW auf die Gegenspur geriet und gegen einen Laster prallte, der den Wagen dabei überrollte.

Immer wenn der Familienvater an dieser Stelle vorbei kommt, muss er daran denken. An die grausigen Bilder, das Auto, von dem fast nichts mehr übrig war, der deformierte Körper. Oder der Fall einer Mutter, deren alter Passat von einem Mercedes Geländewagen frontal gerammt wurde. Der Kombi wurde auf eine Leitplanke geschleudert. Vom Motorraum war kaum etwas übrig, die Frau starb auf Fahrersitz.

Auch Obduktionen von Verkehrstoten begleitet Siegert. „Wenn geklärt werden muss, wie ein Fußgänger stand, bevor er mit dem Kopf gegen die Frontscheibe kam“, sagt er. Manchmal finden sich Glassplitter oder Lackpartikel in der Haut. Puzzlestücke, die mit anderen Hinweisen ein Gesamtbild ergeben, mit dem der Unfall relativ präzise rekonstruiert werden kann.

Was macht das mit einem Menschen? Lackkratzer im Blech auf der einen, Tote auf der anderen Seite. Siegert hat versucht, sich einen professionellen Blick anzueignen. Anders kann man es wohl auch nicht machen. Wenn er an die Unfallstelle komme, seien meist alle Messen gesungen.

„Ich bin wirklich froh, dass ich nicht als Ersthelfer vor Ort bin und auch noch keine toten Kinder gesehen habe.“

Die Spurensicherung in dem kleinen Dorf bei Großhain ist abgeschlossen. Einen Verdächtigen muss Siegert jetzt noch überprüfen. Der Bau- und Transportunternehmer wartet mit seinem Lastwagen schon im Nachbardorf. Der Mittelfünziger, wettgergerbtes Gesicht, gepflegter grauer Schnurrbart, ist sich seiner Sache sicher. „Ich habe den Schaden an dem roten Astra nicht verursacht.“ Interessiert guckt der Lkw-Fahrer dann zu, wie der Ingenieur den Abstand von Stoßstange und Radkasten zum Boden vermisst. Es dauert nur ein paar Minuten.

Radebeul bei Dresden, ein paar Tage später. Für das Panorama vor seinem Bürofenster, Weinberge und alte Villen, hat Martin Siegert keinen Blick. Am Computer läuft die Unfallakte durch. Er ruft die Rieser Polizei an, fragt nach weiteren Fotos. Vor allem Reifenspuren interessieren ihn, die vom Unfallverursacher stammen könnten. „Die sind eigentlich viel zu schmal für einen Lkw“, sagt er. Noch so ein Indiz für den Unfall-Detektiv, das später in seinen Befund einfließen wird.

In der Sache Zeitungszusteller gegen Opel-Besitzer hängt alles an den Lackspuren. Unter dem Mikroskop kann Siegert genau erkennen, ob die Farbe des Jettas auch am Opel zu finden ist. Zu diesem Fall darf er nun nichts mehr sagen. „Die juristische Frage wird wohl demnächst vor Gericht geklärt“, sagt er und erzählt stattdessen von einem schon abgeschlossenen Fall, in dem die Spezialfolie eine Täterin überführte.

2014 landet eine Akte der Staatsanwaltschaft auf Siegerts Tisch. Eine Mittvierzigerin soll laut einer Zeugin mit ihrem weißen Suzuki-Kleinwagen einen BMW beschädigt haben. Auf einer Nebenstraße im Dresdner Norden hatte die Frau rangiert und dabei die blaue Limousine gestreift. Bei der Vernehmung streitet sie alles ab, will nichts bemerkt haben. „Die Schadensfotos der Polizei von den beiden Autos passten da schon ganz gut zusammen“, sagt Siegert. Zwar hatten die Beamten Lackspuren gesi-

chert, das Landeskriminalamt konnte aber keinen „Kontakt“ nachweisen. Siegert soll den Fall noch einmal aufrollen.

„Das Auto war in der Zwischenzeit intensiv gereinigt und poliert worden, oberflächlich war da nichts mehr zu erkennen, auch keine verwertbaren Spuren.“ Aber Siegert weiß, wo er suchen muss, findet Spuren fremder Farbe hinter einer Kante im Radkasten. Eine kaputte Stelle, die noch vom Unfall herrühren musste.

Siegert klebt die Spurensicherungsfolie auf die Stelle. Unter dem Mikroskop stellen sich die Partikel als Teile eines blauen Perleffekt-Lacks heraus. So eine Farbe hatte der BMW. An dem finden sich weiße Spuren. Siegert will ganz sicher gehen. In einem Labor werden die Proben noch einmal mit einem Rasterelektronenmikroskop untersucht.

Der Befund ist eindeutig. Die Farbpartikel sind identisch und, an beiden Autos finden sich Lackspuren des jeweils anderen. Der Suzuki und der BMW hatten Kontakt. Die Fahrerin des Suzuki wird zu einer Geldstrafe verurteilt und muss für mehrere Monate ihren Führerschein abgeben, während die Besitzerin des BMW ihren Schaden ersetzt bekommt.

Für Siegert ist die Spurensicherung mit der Folie Alltag. Er hofft, dass auch Polizisten irgendwann flächendeckend damit arbeiten. Das würde die Beweisführung in vielen Verfahren erleichtern, sagt er. Die Beamten würden zwar Klebeband benutzen. Das sei aber so umständlich zu handhaben, dass es oft nicht zum Einsatz kommt, hat Siegert beobachtet. Laut Innenministerium ist es auch nicht angedacht, die Polizei mit einer Folie auszustatten, wie sie die Gutachter verwenden.

Die beiden Autobesitzer Ronny Peikert und Werner Schneider warten nun auf das Gerichtsurteil. Der eine, um zu wissen, ob er seinen Job weitermachen kann, für den er seinen alten Jetta und den Führerschein braucht. Der andere, damit sein Opel Astra nach Monaten endlich repariert werden kann. Vielleicht stellt sich dann auch heraus, dass Fahrerflucht nach einem Unfall nie eine gute Idee ist.

* Namen geändert

Eine Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.