

„Hell ist nicht automatisch gut“

Sicht-Probleme und menschliches Versagen macht Unfall-Experte Hubert Rauscher für das Gros der tödlichen Unfälle verantwortlich. Was dagegen zu tun wäre und warum es trotzdem immer Unfalltote geben wird, erklärt er in der PNP.

Von Petra Grond

Wenn es Mitte der 80er Jahre in oder um Ruderting gekracht hat, dann war Hubert Rauscher am Ort des Geschehens. Meist sogar noch schneller als die Feuerwehr. Damals war er 15 Jahre alt, „Autonarrisch“ und bereits brennend daran interessiert, wie es zu dem



Hubert Rauscher: Wenn nötig, kann er einen Motorraum auch selbst untersuchen. (F. Merl)

Chaos auf der Straße gekommen war und wie es wohl aufgelöst werden würde. Heute ist er Niederbayerns einziger von der Regierung öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger sowohl für Straßenverkehrsunfälle wie für Kfz-Schäden und -Bewertungen. Und am Unfallort ist er selbst damit beschäftigt, gemeinsam mit Polizei, Feuerwehr und Sanitätern die notwendigen Daten aufzunehmen und Fotos zu schießen.

Noch heute spürt der 35-Jährige die Spannung, wenn ihn das Telefon zu einem tödlichen oder lebensgefährlichen Unfall ruft, tags oder nachts, an jedem der sieben Tage einer Woche. Mittler-

weile haben Rauscher und seine Frau gelernt, anhand der Meldung die ungefähre Dauer seines Einsatzes einzuschätzen. Mittlerweile hat der Rudertinger auch gelernt, die Bilder zerstörter Fahrzeuge und ausgelöschter Menschenleben weitgehend von sich fern zu halten. Psychologische Hilfe gibt es für sein Berufsfeld nicht, hart werden muss jeder für sich selbst. Angst? „Doch, vor Kinderunfällen. Besonders im häuslichen Umfeld, also etwa bei landwirtschaftlichen Unfällen“, kommt die Antwort schnell. Rauscher ist selbst Vater von zwei kleinen Kindern, und manchmal, wenn er wieder von einem Einsatz heim fährt, bei dem sich ein Mofa oder Moped in ein Auto verkeilt hat, denkt er: „Da tust du alles, damit du die Kinder anständig groß ziehst, und dann fahren sie sich gegenseitig tot.“

Ein Motorrad bietet dem Auge zu wenig Fläche

Jährlich passieren in Deutschland 6000 bis 7000 tödliche Unfälle. In den 80er Jahren waren es noch knapp dreimal so viel. Aber der Fachmann ist überzeugt: „Die heutigen Zahlen werden sich nicht mehr wesentlich senken lassen.“ Rauscher nennt dafür zwei Hauptgründe: nie ganz auszu-schließendes menschliches Versagen und die natürliche Begrenztheit des menschlichen Auges. Konkret werden diese Defizite, wenn Rauscher von den beiden Hauptursachen bei Verkehrsunfällen spricht: „Wenn ein Autofahrer ab einer gewissen Geschwindigkeit aufs rechte Bankett gerät, reißt er vor Schreck das Steuer um 90 Grad nach links, so dass der Wagen unhaltbar ins Schleudern gerät. Ausreichend wäre eine Korrektur um maximal zehn Grad.“ Und: „Autofahrer sind optisch auf die große Fläche anderer Wagen eingestellt. Ein Motorrad bietet weniger Fläche und ändert, je nachdem ob einer oder zwei Fahrer darauf sitzen, auch noch seine Form. Damit ist es für das Auge schwieriger aufzulösen vor seinem Hintergrund und wird oft zu spät erkannt.“

Wenn Rauscher von einem Unfall heim fährt, löst sich seine Anspannung: „Da kriegen die Sachen dann Gesichter.“ Da wird „die Leiche“ wieder zu einem 19-jährigen, wird der alltägliche Ein-



Hubert Rauscher (in roter Jacke) im Einsatz: Der Unfallort ist mit einem Referenzraster markiert, damit er die Lage der beteiligten Fahrzeuge, der Verletzten und der umhergefliegenen Teile exakt notieren kann.



Hell hebt sich die Hose des Fußgängers vor dem dunklen Hintergrund ab. Die Scheinwerfer des Gegenverkehrs haben ihn nicht erfasst. (Fotos: Rauscher)



Im Licht des eigenen Scheinwerfers und dem des Gegenverkehrs wird die helle Hose „tarnkontrastig“: Der Fußgänger ist für den Autofahrer nicht zu sehen.

satz zu einer menschlichen Tragödie. Die Arbeit des Rudertingers ist dann noch nicht zu Ende. Seine Aufgabe besteht nun darin, Unfallhergang und Unfallfolgen in eine für Unbeteiligte verständliche Schriftform zu bringen.

Wie konnte das passieren? Hätte irgendjemand das irgendwie verhindern können? Es ist diese Form von Neugier, die den Sachverständigen heute antreibt. Sie stand am Anfang seiner „besonderen Sachkunde“ und „erhöhten Qualifikation und Glaubwürdigkeit“, die nötig waren, um die Bestellung und Vereidigung für gleich zwei Sachgebiete zu erhalten. Sie sorgt dafür, dass die Büro-

gemeinschaft Plöchingen in Tiefenbach, für die Rauscher tätig ist, regelmäßig Fahrtrainings anbietet, dass er in Schulen dafür wirbt, dass die jungen Auto- und Mopedfahrer ihre Fahrzeuge durch angeleitetes Training beherrschen lernen. Dieses Suchen nach Unfallvermeidungsstrategien hat den

Licht über Zebrastreifen: Ein tödlicher Irrtum

35-Jährigen auch dazu getrieben, nach seiner Lehre als Kfz-Mechaniker und seinem Studium von Maschinenbau und Fahrzeugtechnik an der FH Landshut und

dreijähriger Praxis bei einem renommierten Unfall-Analytiker in Landshut noch einmal an der TU Dresden eigens eine lichttechnische Ausbildung für Nachtunfälle zu absolvieren.

„Tages- und Dunkelheitsunfälle sind zwei ganz unterschiedliche Dinge“, zeigt Rauscher auf und verweist auf die Hoch-Zeiten für Unfälle. Im Frühjahr und Sommer sind es vor allem die Motorradfahrer, die die Zahl der Unfalltoten und -verletzten in die Höhe treiben. Im Herbst gehören vermehrt Fußgänger zu den Opfern. „Das ist selten ein Geschwindigkeitsproblem, sondern fast immer

ein Sichtproblem.“ Könnte der Rudertinger ein Verkehrsgesetz erlassen, so hieße es: „Nach Einbruch der Dunkelheit darf niemand mehr ohne Licht-reflektierende Kleidung auf die Straße.“

Wenn der Sachverständige erklärt, wie tödlich es ist, einen Zebrastreifen mit einer Straßenlampe direkt über dem Übergang zu beleuchten, dann staunen zunächst nicht nur die Laien. Doch wenn Referent Rauscher etwa den Polizisten am Fortbildungsinstitut in Ainring (Oberbayern) anhand von Fotos zeigt, warum eine Lampe fünf bis zehn Meter vor und eine zweite in gleicher Entfernung nach dem Übergang hängen muss, während der Zebrastreifen selbst am besten dunkler bleibt, dann leuchtet das im Wortsinn jedem leicht ein. „Hell ist nicht automatisch gut“, sagt Rauscher und zeigt, wie direkte Helligkeit den Fußgänger auf dem Zebrastreifen zur schwarzen Silhouette macht, die vor dem Dunkel der Nacht nicht mehr erkennbar ist. Andernfalls hingegen hebt sich der Mensch vor dem erleuchteten Bereich jenseits des Übergangs deutlich ab.

Ein weiterer Grund, warum Hubert Rauscher mit spürbarem Engagement seine schwierige Arbeit immer wieder gern macht, wurzelt seiner Erzählung nach ebenfalls in der Kindheit. Vielleicht waren es die Erfahrungen in einer Großfamilie, die schon den kleinen Buben mit einem großen Gerechtigkeitsinn ausgestattet haben. Heute, wo Rauscher ausschließlich für Gerichte, Staatsanwaltschaft und Polizei in ganz Niederbayern und der Oberpfalz tätig ist, erfüllt es ihn mit Befriedigung, dass seine Arbeit dazu beiträgt, dass ein Unfall zumindest für alle Beteiligten gerecht abgewickelt wird: Wer einen Unfall verursacht hat, muss dafür gerade stehen. Wer unverschuldet geschädigt wird, soll seinen Schaden ersetzt bekommen.

Mit so viel Wissen und Erfahrung – wird man da wenigstens ein guter Autofahrer? Hubert Rauscher, Führerscheinbesitzer seit 17 Jahren, jährliche Fahrleistung rund 70 000 Kilometer, überlegt kurz: „Ich habe immer ein Unfallbild vor Augen, deshalb bin ich ein vorsichtiger Fahrer.“ Und dann lacht der Rudertinger: „Aber auch ein miserabler Beifahrer.“