

# Autobahn 2 Unfallserie

Auf der A2 rasten innerhalb weniger Minuten fast 250 Autos ineinander. Die Polizei erklärt, wie sie den Einsatz koordinierte und wie sie nun nach den Ursachen des Unglücks sucht. Ein Verkehrsexperte erklärt, welche Rolle das extreme Wetter bei dem Unfall spielte.



Hubert Schwaninger (von rechts), Leiter der Braunschweiger Autobahnpolizei, mit seinen Mitarbeitern Hans-Hermann Ehlers und Günter Süß. Sie versuchen, sich nach der Unfallserie einen Überblick zu verschaffen. Der Plan (links) zeigt die A2-Unfallschwerpunkte der vergangenen Jahre. Foto: Uwe Hildebrandt

## Autobahnpolizist Ehlers, 54: So was habe ich noch nicht erlebt

Reportage aus dem Lagezentrum – Wie die Ermittler das riesige Unfall-Puzzle zusammenfügen

Von Uwe Hildebrandt

Sie trinken nicht literweise Kaffee, sondern flaschenweise Wasser. Polizeihauptkommissar Hans-Hermann Ehlers und Oberkommissar Günter Süß versuchen, ein Riesen-Puzzle zusammenzufügen. „Wir zählen bis jetzt 68 Unfälle mit 82 Verletzten und 247 Fahrzeugen“, sagt Ehlers.

Er muss sich konzentrieren. Solche Zahlen ist man bei der Autobahnpolizei Braunschweig nicht gewöhnt. Und sie ändern sich ständig. Außerdem ist Ehlers bei der Mittagsbesprechung mit seinem Chef Hubert Schwaninger schon acht Stunden im Dienst. „Ich habe noch nicht gefrühstückt“, sagt er.

Als Ehlers um fünf Uhr zur Arbeit kam, trudelten nach und nach seine Kollegen von der A2 ein. Sie haben im Akkord Unfälle aufgenommen und den Rettungseinsatz der Feuerwehren und Sanitäter unterstützt. Nun mussten sie zumindest die Unfälle mit Verletzten sofort in den Computer eingeben, das ist Pflicht. Um 8 Uhr wurde die Autobahnsperrung aufgehoben. Als die Einsatzkräfte erschöpft ins Bett fallen, ist es schon 9 Uhr oder später.

Der von Hans-Hermann Ehlers geleitete Kriminal- und Ermittlungsdienst muss nun das Chaos ordnen. Drei der sechs Mitarbeiter sind im Urlaub. „Und es klingeln ja ständig die Telefone“, erzählt Ehlers: „Da

wollen Leute wissen, wo ihr Auto ist. Es rufen schon Rechtsanwälte an, die von Unfallbeteiligten eingeschaltet wurden. Und Versicherungen wollen wissen, wer bei einem Unfall der Verursacher war.“

Teils vertrösten die Beamten die Anrufer. Bei all jenen, die nach Bekannten oder Autos suchen, hängen sie sich jedoch richtig rein. „Wir haben großes Glück, dass die Abschleppdienste und Krankenhäuser sehr kooperativ sind und uns die Daten liefern“, sagt Ehlers.

Ihre Autos suchen all jene, die in der Nacht medizinisch behandelt werden müssen und beim Abschleppen gar nicht dabei waren. Auch

die Autobahnpolizei muss wissen, wo die Autos jetzt stehen, denn sie sind unter Umständen Beweismittel.

„Es ist hier wie im Taubenschlag“, sagt Autobahnpolizei-Chef Schwaninger zu Beginn der Lagebesprechung um 13 Uhr. „Uns ist es gelungen, schon 90 Prozent der Daten zu ordnen“, sagt der 60-Jährige. Sprich: Die meisten Verletzten und die meisten beschädigten Autos sind nun schon den vor Ort erfassten Unfällen zugeordnet.

Während der Besprechung wird im Nachbarzimmer ein kanadischer Unfallbeteiligter vernommen, der sich nach seiner Entlassung aus dem Krankenhaus selbst gemeldet hat.

Auch vier Polen verletzten sich, berichtet Süß: „Ich habe schon die

Botschaft in Hamburg verständigt, damit die Angehörigen in der Heimat informiert werden können.“

Bei den ausländischen Patienten werden Ehlers und Süß noch persönlich im Krankenhaus vorbeischauen. Sie werden sie dort vernehmen. „Wenn die Möglichkeit einer fahrlässigen Körperverletzung besteht, müssen wir eine Sicherheitsleistung einziehen. Das können 300 Euro sein“, sagt Schwaninger. Wer nicht zahlen kann, der muss auch schon mal seinen Fotoapparat rausrücken.

Eine Sonderkommission hat die Polizei nicht eingerichtet. Schwaninger will die Unfallnacht mit dem festen Personal aufarbeiten. Und das werkt in seinen normalen kleinen Arbeitszimmern im Dienstgebäude im Braunschweiger Gewerbegebiet Hansestraße. Die Mitarbeiter stimmen sich per Zuruf ab.

Bei der Aufarbeitung des Dramas spielt natürlich auch die Frage nach der Ursache eine große Rolle. „Der überwiegende Teil der Aussagen zeichnet ein klares Bild“, fasst Schwaninger zusammen: „Als der Starkregen aufhörte, schien die tiefstehende Sonne den Fahrern ins Gesicht. Die dann aufspritzende Gischt erschwerte die Sicht.“

Für Schwaninger ist dieses Wetterphänomen aber keine ausreichende Entschuldigung für die Unfälle: „Schon allein wegen des vorherigen Schlagregens hätten die Fahrer die Geschwindigkeit doch erheblich absenken und den Abstand zum Vorrang erhöhen müssen.“

Es geht bei dieser Frage keineswegs nur um eine moralische

Schuld. Die Polizei gucke, ob den Betroffenen „ein verkehrswidriges Verhalten“ zur Last gelegt werden kann, so Schwaninger. Und es geht um die zivilrechtliche Frage, wer für welchen Schaden einstehen müsse. Bei Karambolagen müssen gar die einzelnen Teilverantwortungen festgelegt werden.

Doch es werden an diesem Tag nicht nur Fakten gesammelt, Protokolle geschrieben und Aussagen eingeholt. Es geht auch um menschliche Schicksale. „Wir rufen die Angehörigen der Schwerverletzten an“, erzählt Ehlers. Zum Glück seien diese oft schon von den Betroffenen informiert worden. Bei lebensgefährlichen Verletzungen würden Beamtinnen im Wohnort der Angehörigen die Nachricht persönlich überbringen.

Es kommen sogar Angehörige oder Unfallbeteiligte in der Dienststelle vorbei und schütten ihr Herz aus. Dann ist es wichtig, einen Moment lang geduldig zuzuhören.

Zwischendurch seufzt Polizeihauptkommissar Ehlers. „Seit ich hier arbeite, habe ich so etwas noch nicht erlebt, so viele Fahrzeuge, so viele Verletzte.“ Ehlers arbeitet seit fast 25 Jahren bei der Autobahnpolizei. Obwohl er so unter Druck steht, wirkt er gefasst. Genauso wie sein Chef Schwaninger, der am Sonntag um 19.30 Uhr alarmiert wurde. Er hat die Nacht durchgemacht. Seine Frau hatte ihm noch schnell zwei Tassen in die Hand gedrückt.

Trinken sie wirklich alle nur Wasser bei der Autobahnpolizei? „Na ja“, sagt Schwaninger, „zwei, drei Tassen Kaffee waren schon dabei“.

## Das Protokoll der Unfallserie

Von Stefanie Waske

Kaum etwas ist so schwierig, wie eine Unfallserie zu rekonstruieren. Hier unser Protokoll:



Nichts geht mehr – verunglückte Autos stehen auf der A2. Foto: dpa

**Sonntag, 19. Juli**

**18.30 Uhr:** Auf der A2 wird es eng: Wochenendausflügler, Urlauber, Pendler, sie alle wollen Richtung Hannover. Auf der Höhe von Röhrse, Landkreis Peine, gibt es die ersten Unfälle.



Tückische Lichtverhältnisse – viele Autofahrer sind geblendet.

**18.45 Uhr:** Stau und eine große Regenfront zieht heran.

**19 Uhr:** Nach dem Starkregen taucht hinter einer dunklen Wolke die Sonne auf. Viele Autofahrer blendet das Licht, zudem spritzt das Wasser von der Straße hoch.

**19.15 Uhr:** Im Verlauf der A2 bis zum Autobahnkreuz Braunschweig Nord kommt es zu Folgeunfällen. Immer mehr Rettungskräfte – Polizei, Feuerwehren und der Notarzt – eilen zur Hilfe.

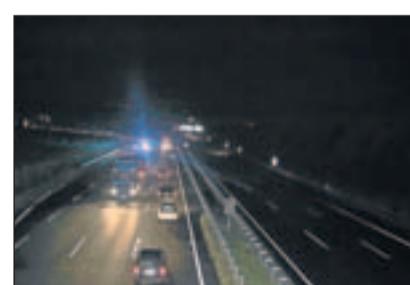
**19.30 Uhr:** Auf dem Autobahnparkplatz Röhrse Nord richtet die Feuerwehr eine Sammelstelle ein, um die 82 Verletzten zu bergen.

Die Polizei sperrt die Autobahn ab. Braunschweig Nord voll – ebenso die Auffahrten Richtung Hannover bis zur Anschlussstelle Peine Ost. Notfallseelsorger kümmern sich um die Reisenden.



Die Feuerwehr errichtet ein Zelt. Dort kümmern sie sich um die Verletzten.

**21 Uhr:** Noch immer sind die Rettungskräfte mit Bergen beschäftigt – immerhin müssen mehr als 200 Autos abgeschleppt werden. Kilometerlang stauen sich die Fahrzeuge auf der A2.



23 Uhr – die Fahrbahn ist gesperrt. Fotos (3): bsnews

**Montag, 20. Juli**

**8 Uhr:** Die Strecke ist wieder frei. Firmen säubern die Fahrbahn.

**11.30 Uhr:** Die Spuren des Unfalls sind kaum noch zu entdecken, freie Fahrt auf der A2.

## Starker Regen, stehendes Wasser, schlechte Sicht

Verkehrs-Professor Wermuth: Extreme Witterungsverhältnisse führen zur Unfallserie – ADAC gibt Fahr-Tipps

Von Andre Dolle

Plötzlicher Starkregen sorgt für stechendes Wasser auf der Fahrbahn, gleich danach reißt die Wolkendecke auf und gleißender Sonnenschein blendet die Autofahrer auf der A 2 am Sonntag. „Die Witterungsverhältnisse waren extrem. Sie und die hohe Verkehrsichte haben zur Unfallserie geführt“, sagt Professor Manfred Wermuth vom Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der Technischen Universität Braunschweig.

„Hätten die Autofahrer den halben Tachostand in Metern Abstand zum Vordermann gehalten, wären wohl nicht alle Unfälle bei den extremen Verhältnissen verhindert

worden, sie wären aber nicht so heftig gewesen“, sagt Wermuth. Auf der vollen A 2 befanden sich am Sonntag viele auf der Fahrt in den Urlaub oder auf der Rückkehr aus dem Wochenende. Wermuth schätzt die Zahl der Fahrzeuge an solch einem Tag auf etwa 100 000 Fahrzeuge pro Stunde. An normalen Tagen sind dies rund 80 000 Fahrzeuge, jedoch sind dann auch LKW eingerechnet, die am Sonntag nicht unterwegs waren.

Für Wermuth ist es aber nicht unbedingt von Vorteil, dass keine LKW gefahren sind. Ein Unfall mit einem LKW hätte verheerende Folgen haben können. Jedoch: „Lastwagen hätten bei dem dichten Verkehrsfluss die rechte Spur blockiert

und somit für eine geringere Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer gesorgt. Außerdem sind die Lastwagen-Fahrer routinierter als die meisten Autofahrer“, sagt Wermuth.

„Viele Autofahrer wissen bei Starkregen nicht genau, wie sie sich verhalten sollen. Das ist eine Stress-Situation, mit der niemand rechnet. Plötzlicher Starkregen ist wie die Fahrt in eine Nebelbank“, so der Verkehrssexperte.

Wermuth warnt in solchen Situationen davor, abrupt zu bremsen, sonst könnte der Hintermann auffahren. „Besser ist es, moderat zu bremsen, eine Art Stotterbremsen ist richtig, um das Tempo gezielt zu drosseln.“

## SERVICE

### Tipps für Autofahrer vom ADAC

► Schon bei herannahender Regenfront sollten Fahrer die Geschwindigkeit reduzieren, die Scheibenreinigungsanlage vor einsetzendem Regen benutzen und möglichst Parkplätze aufsuchen, um abzuwarten.

► Bei starkem Regen oder auch bei schlechter Sicht durch die blendende Sonne heißt es – Fuß vom Gas! Überholmanöver und starkes Bremsen sind zu vermeiden.

► Vorbeugend ist es wichtig, das Reifenprofil zu überprüfen. Gesetzlich ist ein Reifenprofil von 1,6 Millimetern vorgeschrieben – sicherer sind 3 Millimeter. Ein gutes Profil gibt mehr Halt auf der Straße.