Falter-Podcasts werden durch Werbung unterstützt.

Das hilft bei der Finanzierung unseres journalistischen Angebots.

Jeder rennt über die Straßen und bedenkt nicht, dass das herannahende Fahrzeug eine kinetische Energie hat, die einen im Sprung aus einem dritten Stock entsprechen.

Ist die Straße insgesamt sicherer geworden oder haben mehr SUVs auf den Straßen die größere Verletzungen machen?

Ein Radfahrer ohne Helm ist auch ein potenzieller Selbstmörder.

Herzlich willkommen, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, zu unserer nächsten Folge von Klink und Reiter,

dem Falter-Podcast aus der Gerichtsmedizin.

Neben mir sitzt Christian Reiter und ich bin Florian Klink, Chefredakteur des Falter.

Wir machen hier ja keinen True Crime-Podcast, sondern ein bisschen etwas anderes.

Ein Gespräch über die Medizin, wie sie die großen Verbrechen aufklärt, aber auch über historische Persönlichkeiten,

deren Leben und Sterben mit den Mitteln der Medizin rekonstruiert wird.

Wir haben aber bemerkt, dass vor allem auch jene Folgen besonders gern gehört werden, die so richtig den Alltag von ihnen, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, berühren.

Eine Folge war Apfelmus, das giftig geworden ist, über Pilze, die man besser nicht essen soll, über Maden auf dem Obst und was sie uns über Leichen verraten.

Und heute haben wir uns gedacht, reden wir über etwas ganz, ganz Alltägliches, nämlich über den Straßenverkehr.

Prof. Reiter hat mir erzählt, dass die Gutachten über Verkehrsunfälle eigentlich sein tägliches Brot sind.

Die großen historischen Fälle, das ist eigentlich nur so lang die Kühe.

Das ist die Wurst am Brot.

Wie sind Sie denn hierhergekommen?

Ich bin mit den Apfels hierhergekommen.

Und wie ist das, wenn ein Gerichtsmediziner mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt? Woran denkt er?

Na ja, grundsätzlich denkt der Gerichtsmediziner, wenn er sich überhaupt aus der Haus befindet, immer an die Möglichkeit, dass hier der Straßenverkehr irgendwie gefährlich sein könnte.

Das können die Autos sein, das können aber auch die Radelfahrer sein.

Und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Wahrscheinlichkeit sehr gering, dass etwas passiert.

Aber ich bin aufgrund meiner beruflichen Erfahrungen auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln immer wieder vorsichtig,

weil ich ja doch genug Fälle sitziert habe, wo Leute zum Beispiel im U-Bahn Fahrtrog zu Tode gekommen sind,

weil sie geschubst wurden oder andere Handlungen stattgefunden haben.

Wir Medien haben ja einmal entschieden, dass wir über Suizide vor öffentlichen Verkehrsmitteln nicht berichten,

weil wir wissen, dass das insgesamt die Bereitschaft der Leute ist, nachzumachen, steigert.

Was mich fasziniert hat, ich war mal bei Ihnen sitzen vor vielen, vielen Jahren,

mit welcher, würde ich jetzt fast sagen, charmanten Distanz man mit diesen Fällen umgeht.

Da kann man mich erinnern, ein Gehilfe mit einem Sack und hat dann gesagt, Herr Professor, heute haben wir eine Eisenbahn und Sie haben dann diese Person zusammengesetzt und das war so eine Mischung aus wirklicher respektvoller, respektvollem Umgang mit diesem Leichnam, aber gleichzeitig mit ein bisschen einem Morbiden-Wienerschmäh hat man versucht, sich sozusagen auch eine Distanz zu verschaffen.

Ist das so?

Ja, auf der einen Seite, selbstverständlich sind wir von unserer inneren Einstellung so, dass wir selbstverständlich nicht irgendwie despektierlich über verstorbene Reden oder Denken, das ist hier unser Untersuchungskut und wir wissen selbstverständlich, dass diese Personen auch von ihren Verwandten geliebt wurden und von der Gesellschaft geschätzt wurden.

Andererseits wieder kann einem gerade bei gewissen Todesfällen schon auch ein Würgen im Hals auftreten, und man muss auch ein bisschen psychisch mit damit zurechtkommen und da kann es schon einmal vorkommen, dass also da die Diktion im Sitzier so etwas lockerer wird. Das heißt, ein gewisser Selbstschutz, indem man einfach ein bisschen lockerer redet, nicht über die Leiche, sondern generell einmal ein bisschen so schmäh führt, damit wir mit diesen Dingen auch psychisch zurechtkommen.

Sie haben zur Vorbereitung zwei Texte geschickt, den Vortrag, den Sie offensichtlich vor Richtern und Staatsanwälten gehalten haben

über Verkehrsunfälle und wie Verkehrsunfälle haben Sitziertisch ausgesprochen.

Was mir aufgefallen ist, war einerseits ein Vergleich, da haben Sie ein Bild des Landesgerichts für Strafsachen genommen

und haben dann so immer auf den Stockwerken ein Strich gemacht und gezeigt, wie viel KMH es sind,

wenn man aus welchem Stockwerk fällt.

Der erste Stock, der war sozusagen 20 bis 30 KMH Aufballgeschwindigkeit

und der zweite Stock, 50 KMH und das Dach war, glaube ich, 70 KMH

und wenn man ganz oben am Dachviers drunter fallen würde oder wenn es agran wäre, dann wären es 100 KMH

und Sie haben immer dazugeschrieben, was dann passiert, was eigentlich ziemlich schockierend war,

dass man mit 20 KMH das Tempo von einem Radfahrer eigentlich die kinetische Energie hat, wie wenn man aus dem ersten Stock von einem Wiener Gründerzeithaus fällt.

Ja, also wir unterschätzen diese kinetische Energie, wenn wir im täglichen Leben mit Kraftfahrzeugen interagieren,

wenn man es einmal so, jeder rennt über die Straßen und bedenkt nicht,

dass das herannahende Fahrzeug eine kinetische Energie hat, die einem Sprung aus dem dritten Stock entspricht.

Man merkt es eigentlich nur, wenn man gegen eine Glaswand läuft und sich den Schädel anhaut und wo man wahrscheinlich mit 3, 4 KMH unterwegs ist und wenn man bechert.

Wenn man bedenkt, dass der Schienbein eines Menschen und der Schienbein des Menschen ist ein Hörterknochen bereits bei einer Geschwindigkeit eines PKWs,

also sie wissen ja, kinetische Energie ist von Geschwindigkeit und von der Masse abhängig, aber dass bei einem Anstoß mit einem PKW etwa in der Größenordnung zwischen 10 und 15 KMH bereits das Schienbein bricht und ein Auto des 10, 15 KMH fährt, ist ein langsames Ausdrucken. So schätzt man, das heißt, wir agieren im Straßenverkehr, um besonders, weil wir einfach nicht abschätzen können, wie gefährlich die kinetischen Energien sind.

Das zweite, was mich irritiert hat, war, dass die Menschen, die da bei Ihnen auf dem Tisch liegen, am Anfang noch ihre Straßengleitung an haben.

Das Menschen sind die so wirklich aus dem Alltag gerissen werden.

Eine Schülerin, die so irgendwie so ein Band-T-Shirt an hat oder ein Pensionist mit seiner daunen Jacke,

eine Frau mit einer weißen Hose, wo man irgendwie das Gefühl hat,

das ist eine Krankenschwester am Weg in die Arbeit, die aber alles von einer Sekunde auf die andere in das Reich des Todes befördert wurden, ist das für sie etwas, was sie immer noch berührt?

Die Kleidung, weil kaum sind diese Menschen ausgezogen und werden dann sitziert,

sind sie eigentlich aus wie Präparate, aber mit der Kleidung haben die sowas individuelles.

Das ist vielleicht für Sie als Außenstehender so.

Die Kleidung eines Verstorbenen ist für uns ein ganz wichtiges Beweismaterial

und wir sehen die Kleidung eines Verstorbenen genauso wichtig und genauso informationshaltig wie den Toten selbst.

Es ist richtig, dass wenn jemand begleitet ist, als Toter,

dann kann man den Connect zum Leben wesentlich stärker empfindet,

aber auch das haben wir als Gerichtsmediziner gelernt, wegzufiltern.

Für uns ist in dem Moment, wo der Toten begleitet, auf den Tisch kommt das alles untersuchungsgut und die Kleidung ist ganz kostbar, weil ja auch die Kleidung Spuren des Unfalles enthält, sei es jetzt Aufreißen oder Lackauftragungen oder Splitter, die uns also weiterhelfen, das Gesamtbild dieses Unfalles zu rekonstruieren.

Denkst du das von Verbrennungsspuren, habe ich gesehen, auf Schuhsohlen haben Sie in einer dieser Folien?

Abriebe an Schuhsohlen zum Beispiel geben uns eine Stoßrichtung wieder

oder wenn eine Person zum Beispiel von einem PKW überfahren wird, da muss er nicht überrollt werden,

aber überrollen hat ja etwas mit Reifen zu tun und überfahren, ist eine Bewegung über einen Körper.

Das heißt, man kann mittig von einem PKW überfahren werden, ohne von ihm überrollt zu werden, aber der heiße Auspuff zum Beispiel oder der Katalysator erzeugen Wärme oder hitzebedingte Veränderungen

an der Kleidung oder am Körper und wir können dadurch auch die Position der Person zum Fahrzeug sehr gut rekonstruieren.

Bevor wir also einzelne Fälle sprechen, ich nehme an, dass sozusagen ihr Gutachten auch für die Strafhöhe

oder auch für die juristische Bewertung, also nicht nur für die Bemessung des Schmerzensgeldes, sondern auch für die strafrechtliche Beurteilung, extrem wichtig ist.

Ja, weil wir ja im Strafrecht einerseits Fahrlässigkeitsdelikte und andererseits Vorsatzdelikte

unterscheiden,

wobei die Vorsatzdelikte auch die billigende Inkaufnahme, also so nach dem Motor, da ist man auch wurscht, wenn es so ist, berücksichtigen, aber selbstverständlich das Strafausmaß bei Fahrlässigkeitsdelikten, wo haben wir halt eine Schlampperei.

In Wien wird man sagen, Fahrlässigkeit ist Schlampperei.

Wie geht es?

Selbstverständlich eine ganz andere Strafbemessung nach Sicht zieht, also wenn man sich um ein Vorsatzdelikt handigt.

Wie oft kann man Vorsatzdelikte im Straßenverkehr voraus, dass jemand wirklich nicht nur eine Schlampe, die es jemanden verletzt oder zur Tode bringt oder einen wirklich absichtlich Anfahrt zur Tode fährt, ist das üblich?

Ich kann mich zum Beispiel erinnern, dass ich relativ vor kurzer Zeit einen Gerichtsprozess hatte, wo zwei Autofahrer sich gegenseitig beschimpft haben.

Der eine Autofahrer ist ausgestiegen, ist vor die Front des anderen Fahrzeuges getreten, hat dort mit den Händen auf die Motorhaube geklopft und hat den Autofahrer, der im Auto saß, beschimpft.

Und dann kam es, dass plötzlich der vor dem Auto stehende am Boden lag, blutend mit schweren Verletzungen.

Der BKW Lenker ist davon gefahren, wurde dann aber ausfindig gemacht

und ein Zeuge, der das Ganze beobachtet hat, hat gesagt,

ja, der Autofahrer ist, hat leicht zurückgeschoben, hat einen Anlauf genommen sozusagen und ist dann gegen den dort stehenden Gefahren, hat den niedergestoßen, der kam zu Sturz

und dann sei er über den dort am Boden liegenden darüber gefahren, überrollt und sei dann davon gefahren.

Das Opfer selbst konnte sich an gar nichts erinnern,

weil der hatte nach dem Sturz auf den Hinterkopf eine Bewusstlosigkeit

und bei solchen Gehirnerschütterungen gibt es auch Erinnerungsverluste für die Zeit vor dem Trauma.

Der konnte gar nichts beitragen und es war dann die Anklage der Staatsanwaltschaft eines versuchten Mordes,

nämlich er hätte durch seinen Handeln billig an den Kauf genommen, den Tod dieses Menschen hervorzurufen.

Und da war es dann meine Aufgabe aus dem Verletzungsbild und den Beschädigungen am Fahrzeug zu rekonstruieren, wie dieser Unfall sich ereignet hat.

Und hat ein Versuch zum Morden?

Er hat ihn sehr wohl mit einer Geschwindigkeit zwischen 10 und 20 kmh im Bereich des Unterschenkels angefahren,

hat dort massive Verletzungen im Kniebereich nach sich gezogen, das Opfer ist auf den Hinterkopf gefallen,

hat also dort nicht unerhebliche Verletzungen auch am Kopf davon getragen,

aber wir haben keine Verletzung gefunden, die auf ein Überfahren oder Überrollen hingedeutet hat.

Und deshalb hat die Staatsanwaltschaft dann letztlich sich begnügen müssen mit der absichtlichen schweren Körperverluste.

Und das ist in der Straftage auch so ein Unterschied?

Ein Mordversuch wird behandelt wie ein Mord und eine schwere Körperverletzung ist im Stoffausmesser

verständlich erheblich geringer.

Jetzt gibt es immer wieder Klimaaktivisten, die sich auf die Straße kleben und man sieht, wie die Autofahrer zu kochen beginnen und manche fangen an, so auf sie loszufahren,

kannst damit so, wenn man nur so anfährt, eigentlich Schwerverletzungen geben?

Also bei einer auf der Straße sitzenden Person, die von einer BKW-Front angefahren wird, trifft ungefähr die Vorderseite des BKWs auf den Kopfbereich.

Und da genügen wir ihnen also schon Geschwindigkeiten in der Größe einer von fünf bis zehn KMA, dass schwere Verletzungen auftreten können.

Das heißt jemanden wegzuschieben mit dem Auto und zu glauben?

Das würde ich als Staatsanwalt schon als eine billigende Inkaufnahme eines Todes sehen.

Das heißt, wenn man Klimaaktivisten sitzen sieht, aussteigen aus dem Auto und durchatmen.

Das wird bei nichts anderes überbleiben.

Kommen wir zu dieser Folie, die Sie haben, ein Bild, das mich eigentlich sehr berührt hat, war, dass einer Schülerin, die überrollt wurde.

Wir haben vorher kurz über diesen Fall gesprochen, weil er doch irgendwie auch etwas über den, soll ich jetzt einmal, alltäglichen Verkehrs- und Fall hinausgehen, das erzählt hat.

Was ist da passiert?

Naja, das war eine Schülerin, ich glaube, sie war ungefähr 14 Jahre alt, die in einem Bus gefahren ist, um in die Schule zu kommen.

Und sie ist vorne beim Fahrer bei der ersten Einstiegstüre ausgestiegen und wollte dann vorne um die Front des Buses herumgehen.

Und da gibt es offenbar so ein totes Eck rechts vorne für den Fahrer.

Und der Fahrer hat den Bus in Bewegung gesetzt

und dieses Mädchen ist von der Busfront niedergestoßen worden

und dann vom rechten Vorderreifen des Buses überrollt worden.

Passanten haben laut geschrien, er soll stehen bleiben

und er ist auch stehen geblieben, aber das Fatale war, er ist direkt auf dem Kind stehen geblieben.

Der Reifen war im Bereich des Bauchers

und man hat dann geschrien, bitte zurückfahren, sie stehen auf dem Kind

und da gab es von Seiten des Arbeitsgebers dieses Busunternehmens

die Order nach einem Unfall hat, das Verkehrsmittel dort stehen zu bleiben, wie der Unfall sich ereignet hat.

Und trotz herum, geschrei aller Passanten,

ist er von den Mädchen nicht runtergefahren und das Kind ist dann gestorben

und die Frage bei Gericht war, ob das Kind überlebt hätte,

wenn der ein halben Meter mit dem Bus noch vor oder zurückgefahren wäre, um die Rettung dieses Kindes zu beschleunigen.

Und letztlich ist der Busfahrer dann verurteilt worden wegen fahlsäger Tötung.

Hätte das Kind überlebt, überlebt man über Rollen von einem Bus?

Da geht es um die Frage des Sterbens, wo ran stirbt jemand

und wann stirbt jemand?

Mein Lehrer Holzerbecker hat immer gesagt, man kann getötet werden, solange man stirbt.

Das heißt, wenn ein andere Todesursache eintritt als Alternativereignis zu einem anderen Zeitpunkt, dann ist es ein anderer Tod.

Und dann stellt sich die Frage,

wurde dieser andere Tod durch das Verhalten des Verursachers beeinflusst?

Und hier konnten wir aber dann sagen, ja, das Kind wäre wohl auch dann gestorben, aber es wäre zu einer anderen Zeit und an etwas anderem gestorben.

Und deshalb war dann der Tod dieses Kindes mit dem Verhalten des Busfahrers in einem Kassen zusammen.

Was immer wieder auffällt, ist, dass Leute, die im Straßenverkehr verletzt werden, eigentlich erstaunlich wenig Schmerzgeld bekommen, immer noch.

Warum ist das eigentlich so?

In Österreich ist es eine Tradition, dass die Höhe des Schmerzgeldes eigentlich unverhältnismäßig gering ist.

Wenn man sich also in anderen Ländern, und da ist Amerika sicherlich ein Extrem, überlegt, wie dort die Schmerzgeldsätze sind,

dann ist also Österreich wirklich ein Land, das geringe Schmerzgeldszahlungen meistert.

Also wenn man bedenkt, derzeit ist es so, dass ein Tag starke Schmerzen in der Größenordnung von 330 Euro nach sich ziehen.

Das müssen aber 24 Stunden starke Schmerzen sein.

Und 24 Stunden mittelstarke Schmerzen, ungefähr 220 bis 250 Euro.

Und leichte Schmerzen, 24 Stunden ungefähr 110, 120 Euro.

Dann ist das, wenn man es hochrechnet, bei einem nicht unerheblichen Verletzungsbild, liegt es in der Größenordnung von 10.000 bis 20.000 Euro, die man bekommt.

Das 300 Euro für starke Schmerzen pro Tag, das ist ungefähr das, was ein Anwalt im Gericht sei in der Stunde in Rechnung steht, oder?

Ja, aber da müssen sie wirklich sozusagen auf den Intensivstationen liegen und wahrscheinlich beatmet werden und alle möglichen Schleichlinge aus ihrem Körper herausnehmen,

dass sie in Anspruch nehmen können, starke Schmerzen zu haben.

Das kann man sagen, es ist eigentlich eine Form von Klassenjustiz, weil sie die Versicherungen schonen.

Weil meistens sind die Leute ja versichert und die reichen Versicherungen werden eigentlich von den Gerichten ein bisschen privilegiert.

Es ist sicherlich ein vorgehendes zum Vorteil der Versicherung.

Was mir aufgefallen ist, ist, dass man bei der Berufsunfähigkeit oder der Frage des Verdiensteingangs

auch wieder unterscheidet, ob jemand für oder wenig verdient.

Oder dass die Hausfrauen nachweisen müssen.

Es gibt eine sogenannte Hausfrauenjudikatur.

Was sie sonst noch tun, ist das noch immer so?

Ja, soweit ich das mitbekommen habe, ist das immer noch so.

Das bemisst sich sozusagen an den Einkommensquoten des jeweiligen Berufs.

Das heißt, wer einen guten Beruf hat, kriegt mehr Geld als der einen schlechten Beruf hat. Die Armen sind eigentlich ein bisschen unterprivilegiert, wenn sie unter die Räder kommen. Wenn man das so sehen möchte, ja.

Ich spreche ernst molden.

Auch heute darf ich wieder etwas Musik zu diesem extrem bildenden Podcast beitragen. Es gibt in den Südstaaten in Amerika einen alten Plus, der heißt Another Man, Done Gone. Und den habe ich ein bisschen nach Wien transponiert.

Und am Ende der Sendung werden sie hören schon wieder Anahi.

Wie haben sich denn die Verkehrsunfälle verändert in den letzten 40, 50 Jahren, wenn wir zurückblicken, ist die Straße insgesamt sicher geworden?

Hat die Technik, die Entwicklung der Autos dazu geführt, dass die Verletzungen weniger werden? Oder umgekehrt, kann man mehr SUVs auf den Straßen, die sozusagen größere Verletzungen machen?

Also es hängt immer davon ab, zu verstehen, welche Fahrzeuge hier bei einem Unfall betroffen sind oder mitspielen.

Die Verkehrstatistiken sind in den letzten Jahren generell etwas besser geworden, obwohl es sicher auch mehr Autos gibt.

Ich kann mich erinnern, in meinen ersten Jahren auf der Gerichtsmedizin hatten wir ganz häufig schwere Schädelhirnverletzungen

bei BKW in Sassen in der ersten Sitzreihe, weil damals keine guten Pflicht war.

Wir hatten schwerste Behinderungen nach Hirnblutungen, weil die Leute gegen die Windschutzscheibe geflogen sind.

Wir hatten schwerste Verletzungen des Brustkorbes, weil die Lenker gegen die Lenkseile gefallen sind.

Und mit der von eh ganz typisch Österreichisch einmal querollierten Dingen, wenn wir es uns alle angurten, ist die Zahl derer, die solche Verletzungen erlitten haben, dramatisch zurückgegangen.

Das heißt, wenn ich mich nicht anschneide, bin ich nicht nur verletzt im Gesicht, sondern möglicherweise auch dauerhaft behindert, weil mein Gehirn einfach gespielt wird.

Ja, wenn Sie mit der Stirne die Windschutzscheibe durchschlagen, dann haben Sie aus dem Stirn hier

und im Hinterhauptsgehirn wahrscheinlich große Verletzungsareale, was dazu führen kann, dass Sie einerseits massive Persönlichkeitsänderungen erfahren und andererseits können Sie einen Seeverlust erleiden.

Also das heißt, das ist schon da, da spült sich schon was ab.

Im Gehirn, wenn Sie eine Windschutzscheibe durchschlagen und die durchschlagen Sie bei einer relativ geringen Geschwindigkeit, wenn Sie nicht angegurtet sind, relativ schnell.

Das Yuccasino heißt, Sie willkommen.

Yuccasino ist kostenlos spielbar.

Hier können Sie der größte Spieler der Stadt sein und sich wie ein Gewinner fühlen.

Wählen Sie zwischen hunderten von Freispielen und Spielautomaten.

Treten Sie in Liegen an und erleben Sie einen Hauch von Las Vegas.

Treten Sie unserer Milliardärsliga bei, um mit Freunden um den besten Preis zu wetteifern.

Holen Sie sich gleich jetzt Ihren Yucvee Comments Bonus.

Laben Sie sich noch heute Yuccasino von Google Play oder aus dem App Store herunter.

Geringe Geschwindigkeit heißt was?

Im Stadtverkehr, Stadtverkehrsgeschwindigkeit.

Es hat alle, die jetzt diesen Podcast hören beim Autofahren, anschnallen.

Ja, es hat sich dann auch noch sozusagen der Airbag als zusätzliche Einrichtung hier eingefunden, sodass wir diese Art von Verletzungen und auch Todesursachen in den letzten Jahren ganz selten sehen.

Ich bin als Kind noch ganz selbstverständlich auf der Hutablage im Auto hinten gelegen, wenn man nach Italien gefahren ist. Die Eltern haben vorhin geraucht, so war das damals.

Kinder nicht anschneiden hinten, ist das eine gute Idee?

Oder generell sich hinten im Taxi, zum Beispiel viele Leute,

vielleicht mit dem Taxi fahren und schneiden sich eigentlich nicht an,

ist das wurscht, wenn man da gegen den Vorderseats fliegt, oder kann ich mich da auch so schwer verletzen?

Ich gucke mich auch im Taxi immer an, denn man kann also auch ganz erhebliche Verletzungen erfahren,

wenn man in der hinteren Sitzreihe nicht langgegurtet ist.

Welche?

Da kann man massivste Überstreckungsdraum haben, wenn jemand hinten auffährt,

und man kann aber auch massive Gesichtsverletzungen bekommen,

wenn man gegen die vordere Lehne fällt, also wenn man nach Vorfall lagert wird.

Also es werden auch immer wieder Leute bei Verkehrsunfällen aus dem Fahrzeug herausgeschleiert,

weil sie nicht angegurtet sind.

Also bei Unfällen, bei denen es zu Drehbewegungen des Fahrzeuges kommt,

wo dann die Türen aufspringen und die Leute aus den Fahrzeugen rausfallen,

erleiden die Leute oft durch den Sturz auf die Fahrbahn tödliche oder schwerste Verletzungen, was durch den Gurt verhindert werden kann.

Und das kann Autos betreffen, die eigentlich ganz vorschriftsgemäß langsam fahren, aber gerammt werden.

Genau.

Das heißt anschneiden, auch wichtig, um nicht rauszufliegen.

Also ich habe das in meiner Familie, klarerweise die Familie eines Gerichtsmediziners,

ist traumatisiert, weil der Vater ständig irgendwelche schräglichen Geschichten erzählt, aber es ist nicht angegurtet sein, das ist ein No-Go.

Man sieht man so auf der Autobahn, bei längeren Reisen,

dass man die Füße auf das Amaturenbrett legt, so gemütlich, was passiert dann?

Naja, wenn der Airbag aufgeht, zum Beispiel, und Sie haben die Füße vorne auf der Ablage,

dann kommt es zu einer ganz massiven Glaubmessengerbewegung,

das heißt die Beine werden Richtung Kopf bewegt.

Das kann schwerste Verletzungen im Rückenmarksbereich nach Sicht sehen, sie können quer Schnitzgelände sein.

Also das heißt, günstigsten Fall haben Sie also Verletzungen im Bereich des Beckens,

aber mit großer Wahrscheinlichkeit können bei solchen Öffnungen des Airbags quer Schnitzelähmungen entstehen.

Das heißt, die Füße immer unten lassen?

Also es ist zwar angenehm und ich habe das selber in meiner Jugend auch so gemacht, nämlich die Luft, die Füße plausen lassen von der Belüftung der Windschutzscheibe, ist nett, aber es ist sehr gefährlich.

Dass man sich das Rückenmark abreißen kann, wenn man die Füße am Amaturenbrett liegen hat, das ist eigentlich etwas, was die Leute überhaupt nicht wissen, weil es ist auf jedem Airbag ein Pickle, dass man den Kindersitz an das Ruhm hinsetzt oder irgendwie den Airbag ausschaltet, aber dass man die Fussel nicht vorne drauflegt, das weiß eigentlich niemand.

Ja, es wird darüber wenig gesprochen, es kommt Gott sei Dank auch nicht ganz so viele Fälle vor, aber de facto ist, man muss sich einfach vorstellen, wie die Beine bewegt werden, wenn der Airbag aufgeht.

Also rechnen wir, der Airbag geht auf bei 10, 15 kmh, wenn ich es richtig verstehe.

Das heißt, da muss ich nicht auf der Autobahn dahinrollen, und gleichzeitig wird aber ihr Rumpf noch vorbewegt.

Der wird Gott sei Dank durch die rückhalte Systeme, sprich kurz, fixiert, aber die Beine werden bis die Knie, werden bis zum Gesicht bewegt.

Und diese abrupte Bewegung vertraugt das Nervensystem, das von der Rückenmark kommt nicht. Das ist immer vom ganz normalen gemütlichen Stadtverkehr.

Das heißt, wir fahren vielleicht ganz gemütlich, dass die Stadt legt das Fussel auf die Armatur, es fährt man hinten oder vorne irgendwie wer drauf und...

Weil es ja hier gar nicht so sehr um die kinetische Energie des Unfalls geht, sondern es geht um die kinetische Energie des Airbags, der sich entfaltet.

Das heißt, eigentlich misst auf jedem Auto, vor einer Pickel stehen hier keine Füße ab.

Weil die Hörer, die jetzt hier den Podcast hören, werden daraus etwas lernen.

Und ich finde das auch sehr wichtig, dass man das einmal mitteilt.

Kommen wir noch zu den elektrischen Geräten.

Das Herumfummeln, das in das Handy tippen.

Jetzt die Lautstärke dieses Podcasts adjustieren und hinschauen, ob man die richtige Folge erwischt hat.

Führt das zu mehr Unfällen? Führt das...

Ist das in den Gerichtseln ein Thema? Kann man sowas rekonstruieren?

Dazu gibt es keine Statistiken und sie dürfen auch nicht vergessen, dass nach einem Verkehrsunfall meistens niemand fragt, wo ist das Handy und dieses Handy, das irgendwo unten bei den Füßen im vorderen Teil des Autos liegt, auf das achtet oft niemand und selbst wenn es dann später zur Diskussion kommt, wird es heißen, ja, das ist also auf der Sitzfläche des Beifahrersitzes gelegen und ich habe nicht damit handiert.

Aber das Manipulieren an elektronischen Geräten während des Fahrens ist sicherlich ein Faktor, der die Unfallstatistik hochschraubt.

Aber wie viel da wirklich eine Rolle spielt darüber, wissen wir zu wenig.

Das heißt, das wäre etwas, was Sie erforschen könnten?

Naja, die Leute, die es betrifft, nämlich die Insassen im Auto achten, oft darauf nicht, beziehungsweise der Verursacher des Unfalles, der Lenker, der sich mit dem elektronischen Gerät beschäftigt hat, der wird das also auch nicht zugehen. Reden wir noch ein bisschen über die Radfahrer. Wir wollen ja, dass die Leute mehr Rad fahren. Wir steigern den Anteil der Radfahrer. Sie haben mir mal erzählt, dass das eigentlich sehr viele neue Verletzungsbilder und Neuverletzungen in ihr Institut spült.

Ja, also zwei Radfahrer, das heißt also vom Moped angefangen bis zum Scooter, haben in den letzten Jahren, was die Beteiligung bei Unfällen betrifft, Zweifellos zugenommen.

Das heißt, viele sehr grausliche Verletzungen, die dadurch entstehen, dass eben der Zweiradfahrer halt keine Kabine um sich hat und daher eine gewisse sehr starke Exposition gegenüber den Gewalten ausgesetzt ist. Sehr grauslich, was bedeutet das?

Naja, bedenken Sie, dass oft Zweiradfahrer rechts neben BKWs vorbeifahren, weil die BKWs zum Stillstand kommen sind.

Die Hardspur sozusagen.

Die Hardspur sozusagen genützt wird und dann plötzlich also der Autofahrer nach rechts abblickt und den Radfahrer abschürzt nicht.

Aber auch die Unfälle zwischen den Zweiradfahrern sind häufig, weil viele Zweiradfahrer sich ein bisschen anarchisch im Verkehr verhalten.

Der Umstand, dass man sozusagen ein progressiver Zweiradfahrer ist, der also auch ökologisch denkt,

führt in manchen Gehirnen auch zu der Ansicht, man wäre so eine Ort Outlaw.

Man müsse sich nicht an Straßenverkehrsordnungen halten.

Und ich habe gestern wieder einen Akt auf den Tisch bekommen, wo also zwei Radfahrer kollidiert sind.

Und klarerweise, weil es ja auch fisch ist, ohne Helm zu fahren, der eine schwere Schädel hier einen Trauma erlitten hat, weil er vom anderen Radfahrer niedergestoßen.

Ich bin eine Zeit lang in Holland gelebt.

In Amsterdam, schon vor 20 Jahren, hat man gemerkt, dass die Hollander viel langsamer Radfahrer sind.

Wir haben das sogenannte Hollandrad, da sitzt man aufrecht, nicht zu einer Hundengebarke, in Kampfstellung.

Und die haben alle keine Helme getragen, sondern sind sehr langsam, so wie die Oma im Dorf, dahin geradelt.

Ist dieses langsame Fahren tatsächlich sicherer?

Oder ist das wurscht, wenn ich zusammenstoße?

Ja, wenn Sie als langsam fahrenden, gemütlich aufrecht, sitzen der Radfahrer, sondern anderen Radfahrer niedergestoßen werden, dann haben Sie also die Geschwindigkeit, wenn Sie mit dem Kopf auffallen, die geeignet ist, ein Schädelbruch hervorzurufen, wenn Sie keinen Helm tragen.

Das heißt Helm immer.

Also ein Radfahrer ohne Helm ist also ein potenzieller Selbstmörder.

Es gibt ganz Fische und gar nicht so schwere,

und die also das alles ermöglichen.

Ich würde niemanden raten, im Straßenverkehr auf einem Zweirad zu fahren, ohne Helm.

Das will ich jetzt genau wissen.

Was passiert, wenn ich keinen Helm aufhabe,

und was kann der Helm jetzt genau verhindern?

Wenn Sie vielleicht so ein paar Fälle schildern können,

wo der Helm wirklich so eine ganz entscheidende, oder nicht, Helm hatte.

Ja, wenn Sie also zum Beispiel, was ich ja auch immer wieder erlebe,

die Leute haben einen Helm auf, aber haben vorne nicht die Schließe zu.

Wenn Sie vom Rad gestoßen wären, pflügt der Helm weg,

und der ist nicht existent in dem Moment, wo ihr Schädel aufprallt,

und Sie können davon einen Schädelbruch und schwere Hirnblutungen davon tragen,

und können den Rest ihres Lebens behindert sein.

Und das kann der Helm tatsächlich verhindern.

Und das kann der Helm so weit verhindern, dass man sagen kann,

das ist also sicherlich um einen Zehnerpotenz geringer die Energie,

die hier auf den Schädel und auf das Gehirn einwirkt.

Mit Zehnerpotenz.

Ja, also ein Zündel.

Ein Zündel.

Das heißt, Kinder auf jeden Fall in der Wachsine unbedingt.

Ich würde es an jeden anraten.

Wir haben in der Stadt sehr viele Roller.

Diese Elektroroller, die von so mit 20-25 km haben,

mit so kleinen Radeln, so ein bisschen instabil.

Und keiner hat ein Helm auf?

Keiner hat ein Helm auf.

Kommt das jetzt öfter vergerichtet auf Ihren Tisch?

Ja, diese Fälle nehmen man ganz dramatisch zu,

weil erstens einmal viele Leute zu wenig Fahrerfahrung

mit diesen kleinredrigen Rollern haben.

Die sind auch sehr anfällig für Fressen und Bodenunebenheiten.

Man unterschätzt das.

Man kommt sehr schnell zu Sturz.

Und weil die Leute auch keine Helme tragen,

haben wir also hier ganz erhebliche Verletzungen,

die wir als Gutachter dann sehen.

Ich komme noch zu einem für mich sehr überraschenden Text für Sie,

wo Sie über den Schreck philosophieren,

nämlich der Schreck, der eine Verletzung auslösen kann.

Nehmen wir es lieber so, ein Schreck,

der ein Beschwerdebild auslösen kann.

Vielleicht fangen wir noch ein bisschen vorher an,

nämlich der sogenannte Batchenschlag.

Jeder kennt das sogenannte Batchenschlag-Syndrom,
das man gerne einmal hat.

Und wenn ich Ihre Berichte lese,

haben Sie ein gewisses Mitgefühl mit jenen,

bei denen man eigentlich keine wirklichen Beweise dafür findet,

dass da eine Verletzung stattgefunden hat,

die aber trotzdem Beschwerden haben.

Es ist so, dass die Techniker auch durch Dummy-Versuche
nachweisen konnten,

dass bei einer Beschleunigung eines BKW-Insassen unter 3G,

das entspricht etwa einer Anstoßgeschwindigkeit von 11 kmh,

es so gut wie nicht zu Veränderungen der Sitzposition der Insassen kommt,

die geeignet sind, eine Erzeherung der Halswirbelsäule nach Sicht zu ziehen.

Es kann aber nichts gezerrt werden, was nicht bewegt wird.

Wir kennen das im Brater vom Autotrom.

Da sind Geschwindigkeiten in der Größenordnung von etwa 10, 11 kmh

und es geht eigentlich niemand vom Autotrom weg

und jammert, dass er Beschwerden von Seiten der Halswirbelsäule hat,

weil dann müssen die Autotrombetreiber zusperren.

Jetzt kommen aber zu Ihnen Leute und sagen,

wir sind mit einer ganz geringen Anstoßgeschwindigkeit konfrontiert

und haben Schmerzen.

Ich bekomme Akte von den Gerichten, wo Leute nach einem Verkehrsunfall

ins Krankenhaus, zum Hausarzt, zum Orthopäden gehen

und über Beschwerden im Bereich der Schultergürtel, Nackenregion klagen

und wenn man sich die Krankengeschichten anschaut,

dann sind das Netzgeschichteln, wo man sagt,

naja, das ist eindeutig erkennbar, da trägt einer dick auf

und das ist ein Simulant, der möchte von der Versicherung kassieren,

sondern das sind tatsächlich auch Leute, die Verspannungen haben,

die Blockaden haben, wenn der Arzt untersucht, dann merkt er,

der kann den Kopf nicht nach einer Seite weiter bewegen,

der Arzt, weil der Patient blockiert.

Also das heißt, nicht nur subjektive Beschwerden des Patienten,

sondern auch objektive Befunde durch die untersuchenden Ärzte

und wenn man sich dann die Beschädigungen an den Fahrzeugen anschaut

und sie von einem Techniker rekonstruieren lässt, die Anstoßklinik,

dann stellt sie heraus, das war ein Pinballunfall, da ist überhaupt nichts Kinetisches passiert,

das war geringer als im Autodrom

und hier kann niemand eine Zehrung davon getragen haben

und früher war das oft so, dass dann eben die Richter in den Gerichtsverhandlungen

diesen Opfern mehr oder weniger ins Gesicht gesagt haben, sie sind aus Simulant, weil sie kennen er nicht verletzt worden seien, weil technisch gesehen hat ihr Körper keine Bewegung erfahren und daher kennen sie auch eine Zehrung haben. Und ich habe dann oft den Eindruck gehabt, dass diese Leute eigentlich aus dem Gerichtssaal gegangen sind und sich eigentlich missverstanden gefühlt haben, die Justiz ist über sie drüber gefahren.

Ich habe aus diesem Anlass heraus dann eine Studie gemacht über 2.500 Unfallopfer, die nach Auffahrunfällen eine Beschwerdesymptomatik entwickelt haben und bin darauf gekommen, dass es eine gar nicht so geringe Anzahl von Personen gibt, bei denen die Beschwerdesymptomatik nicht mit einer kinetischen Effekt einhergeht, also das heißt, es ist nichts bewegt worden, auch nichts gezehrt worden, aber sie hatten trotzdem Beschwerden, weil sie sich erschrocken haben.

Ich bin auf diese Idee auch gekommen, ich bin einmal bei einer Ampelkreuzung gestanden, als Fußgänger, habe auf das grüne Licht für die Fußgänger gewartet und war ein bisschen so verträumt und habe nichts gedacht und habe auf das grüne Licht gewartet und auf einmal kommt ein alter Freund, den ich aber vorher nicht gesehen habe, klopft mal auf die Schulter von hinten und sagt, servus alter.

Und ich muss gestehen, ich habe mich so erschrocken, weil das für mich überraschend war und ich habe dann so einen Riss gespürt im Genick und das hat sich dann in den Tagen danach eine Blockade, eine Schmerzsymptomatik aufgebaut, die sicher nichts mit dem Klopfen dieses Freundes auf die Schulter zu tun hatte, kinetisch, sondern ich habe mich erschrocken, ich habe mich verrissen durch den Schreck und dadurch hat sich eine Schmerzverspannungsspirale aufgebaut, die nur dadurch unterbrochen werden konnte, dass ich dann muskelentspannende Medikamente genommen habe,

ein bisschen Umschläge gemacht habe, warme Packungen und so weiter und so konnte ich diese Schmerzverspannungsspirale wieder runterschrauben, habe aber immerhin in der Größenordnung von 10, 14 Tagen Beschwerden gehabt und da bin ich darauf gekommen, dass erschrecken bei einem Unfall kann, eine Symptomatik nach sich ziehen, die einem Beidschenschlagszentrum sehr ähnlich ist, möglicherweise sind auch viele Beidschenschlagszentrum, bei denen es ja wohl eine kinetische Effekt stattfindet, zusätzlich durch diesen psychosomatischen Einfluss mitbestimmt

und habe daher jetzt die Möglichkeit, durch entsprechende Befragung der Leute ein bisschen herauszufinden,

ob es sich hier so mal eine psychosomatisch beeinflusste Verspannungsschmerzsymptomatik handelt.

Juristisch ist das eigentlich spannend, weil wenn man weiß, dass der Schreck auch Schmerz auslösen kann,

dann ist ja die Frage, ob man nicht das erschrecken des anderen auch als Körperverletzung verurten.

Genau, es geht um die Frage der Zurechenbarkeit, denn wenn mir mein Freund auf die Schulter klopft

und ihm die Fahreis und Verspannung und dann 14 Tage oder 10 Tage Schmerzen habe,

dann kann man aber den Freund nicht verantwortlich für meine Beschwerdesymptomatik machen, sondern das liegt sozusagen in meinem Wesen.

Ich war nicht konzentriert, ich habe mich damit gerechnet.

Juristen, denen sagen, das ist eine eigentümliche körperliche Beschaffenheit, die ich gehabt habe, die zwar prädestiniert vielleicht für so eine erschrecken und für so eine Verspannung, aber der, der mir auf die Schulter klopft, der kann nicht verurteilt werden, den Fahrer sicher Körper verletzt.

So, wenn ich jetzt noch mal drauf klopfen würde an der Ampel dann schon, oder?

Naja, das ist eine juristische Spitzfindigkeit, das Sie auch just studiert haben.

Ich möchte damit zum Ausdruck bringen, man muss dann im Gutachten darstellen, dass es sich hier nicht um eine, durch die Unfallkinetik hervorgerufene Symptomatik, sondern um eine eigentümliche Leibesbeschaffenheit oder psychische Beschaffenheit handelt, die zwar kausal ist, denn hätte es den Unfall nicht gegeben, dann hätte sie der nicht verspannt und hätte ja die Symptome nicht gehabt, aber diese Reaktion des Organismus ist sehr individuell, nicht jeder schreckt sie und jeder verspannt sie und daher ist diese atypische Reaktion dem Verursacher nicht zuzurechnen, auch wenn es zwischen dem Unfall und der Beschwerdesymptomatik an Zusammenhang gibt.

Herr Professor, vielen Dank, dass Sie uns mit Ihren Augen durch den Straßenverkehr geführt haben, uns gezeigt haben, welche Dummheiten wir im Auto nicht machen sollen, dass wir einen Helm tragen sollen, wie sich die Autofahrer mitunter benehmen und wie man Leute erschreckt und dadurch verletzt.

Vielen Dank.

Wenn Sie jetzt zugehört haben, schneiden Sie sich an, tragen Sie einen Helm, nicht im Auto, aber zumindest am Fahrrad und am Scooter.

Danke fürs Zuhören, bis zur nächsten Folge.

Wir hoffen Sie schalten noch nicht ab, denn es gibt auch diese Woche wieder was auf die Ohren.

Jede Woche zeigen wir Ihnen eine neue Nummer der CD-Mördernummern, die der Liedermacher Ernst Molden eigens für diesen Podcast komponiert hat.

Die CD ist ab 24. April exklusiv im Faltershop erhältlich unter faltershop.at-molden.

Sie können sie jetzt schon vorbestellen.

Und jetzt viel Vergnügen mit der Nummer Showida Anahi.

Showida Anahi.

Showida Anahi.

Er ist zum Wasser auf zwei Stunden auf einmal, wo er verschmunken, wo er jetzt ist.

Das fragt mich Showida Anahi.

Showida Anahi Fult.

Showida Anahi Fult.

Auf der Strassen, auf der Nossen hat das Leben sich verlassen.

Ein paar Blumen rum, wegen Notur, Showida Anahi Fult.

Für die Hunden ist heute Nacht was normales.

Das ist nichts mehr.

[Transcript] Klenk + Reiter / Der Tod auf vier Reifen - S02E03

Bis erst Herbst ist es wieder gut.
Weil die Nacht normal nichts tut.
Showida Anahi.
Showida Anahi.
Showida Anahi Fult.
Gesagt hat's mochter kann ich suchen.
Und den Radio richten wir muhen.
Schau am Level, was dann fliegt.
Showida Anahi Fult.
Sie hörten, klänk und reiter, den Falter Podcast aus der Gerichtsmedizin.
Mit Originalmusik von Ernstmolden.
Regie und Produktion von Miriam Hübel.
Audio-Technik von Philipp Dietrich.
Danke fürs Zuhören.
Wenn Sie uns das Podcast hinterlassen, hilft uns,
unsere Arbeit unter die Leute zu bringen.
Wenn Sie uns mit einem Abo unterstützen wollen,
also unabhängigen Journalismus fördern wollen,
können Sie das unter Abo.falter.at mit wenigen Klicks tun.
Schalten Sie wieder ein. Bis zum nächsten Mal.
Showida Anahi.
Showida Anahi.
Showida Anahi.
Showida Anahi.
Danke fürs Zuhören.
Danke fürs Zuhören.