



# ARCHITEKT DIPL. ING. GERALD GAIGG

STAATLICH BEFUGTER UND BEEIDETER ZIVILTECHNIKER  
Nageletal 1a, 6020 INNSBRUCK Tel./Fax 0512-585832  
e-mail: g.gaigg@tirol.com Mobiltel. 0676-3117612

Innsbruck, 16.09.2016

An die  
**Staatsanwaltschaft St. Pölten**  
[REDACTED] Staatsanwältin

**Schießstattring 6**  
**3100 St. Pölten**

**Betreff:** [REDACTED] **Ihre Stellungnahme vom 31.08.2016**

Sehr geehrte Frau Staatsanwältin,  
Sehr geehrte Frau [REDACTED]

Bezugnehmend auf Ihre Stellungnahme vom 31.08.2016 ersuche ich aufgrund nachfolgender Ausführungen erneut um die Einholung eines verkehrstechnischen SV-Gutachtens.

Als Eltern von Michael Gaigg ist mir und meiner Frau Béatrice Gaigg die Klärung der Umstände und Faktoren, die zum Unfall geführt haben, naturgemäß ein besonderes Anliegen. Diese könnten wesentlich dazu beitragen, zukünftig gleichartige Unfälle an dieser Stelle durch geeignete Gegenmaßnahmen zu verhindern. Wie Recherchen am Unfallort ergaben, hatte sich dort bereits vor zwei Jahren ein ganz ähnlicher Unfall zwischen PKW und Fahrrad mit einem Schwerverletzten ereignet.

Nun kommen Sie am Ende Ihrer Stellungnahme zum Schluss, dass aufgrund der veränderten Lage von Fahrrad und Opfer beim Eintreffen der Beamten eine fotogrammetrische Bildauswertung der Spuren nicht möglich gewesen wäre, die Annahme der Kollisionsstelle lediglich auf der Zeugenaussagen von [REDACTED] [REDACTED] beruhe, folglich ein Mangel an objektivierbaren Spuren vorläge und infolgedessen von einer Einholung eines verkehrstechnischen SV-Gutachtens Abstand zu nehmen sei.

Die Unfallbeteiligten waren schwer traumatisiert und wurden notfallpsychologisch betreut. Die am Unfalltag protokollierten Aussagen der noch unter Schockwirkung stehenden Zeugen sind als alleinige Informationsquellen zur Klärung des Ablaufes und der Ursachen im Gegensatz zu den dokumentierten Unfallspuren erfahrungsgemäß schwer zu verifizierende Quellen. Einige wesentliche Fragen zur Beurteilung einer möglichen Fahrlässigkeit des Fahrzeuglenkers können mit großer Wahrscheinlichkeit nur über die Auswertung der vorliegenden Unfallspuren beantwortet werden. Dies gilt insbesondere zur Klärung, ob ein möglicher Verstoß infolge objektiv überhöhter Geschwindigkeit vorliegt und ob der Lenker, der den Zeugenaussagen nach wie seine Beifahrer die beiden Radfahrer vor der Kollision beobachtet hatte, angemessen (beispielsweise durch Reduzierung der Geschwindigkeit) auf die mit Gefahrenzeichen angekündigte Kreuzung und die für ihn erkennbaren Fahrmanöver der Radfahrer reagiert hat.

Die Lage des Unfallopfers musste zur medizinischen Notversorgung zwangsläufig verändert werden. Dass dies nun Argument sein soll, um von der Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens Abstand zu nehmen, ist insbesondere mit Blick auf die Folgen des Unfalles für uns sehr schwer nachvollziehbar. Die dokumentierten Blutspuren lassen eine lagemäßige Endstellung des Radfahrers und eine exakte Bestimmung der Längswurfweite zu.

Das Fahrrad befand sich laut Zeugenaussage [REDACTED] in Endlage neben Michael Gaigg und ist daher lagemäßig bekannt. Das Fahrrad selbst wurde gesichert und steht für eine Untersuchung des verkehrstechnischen Sachverständigen jederzeit zur Verfügung.

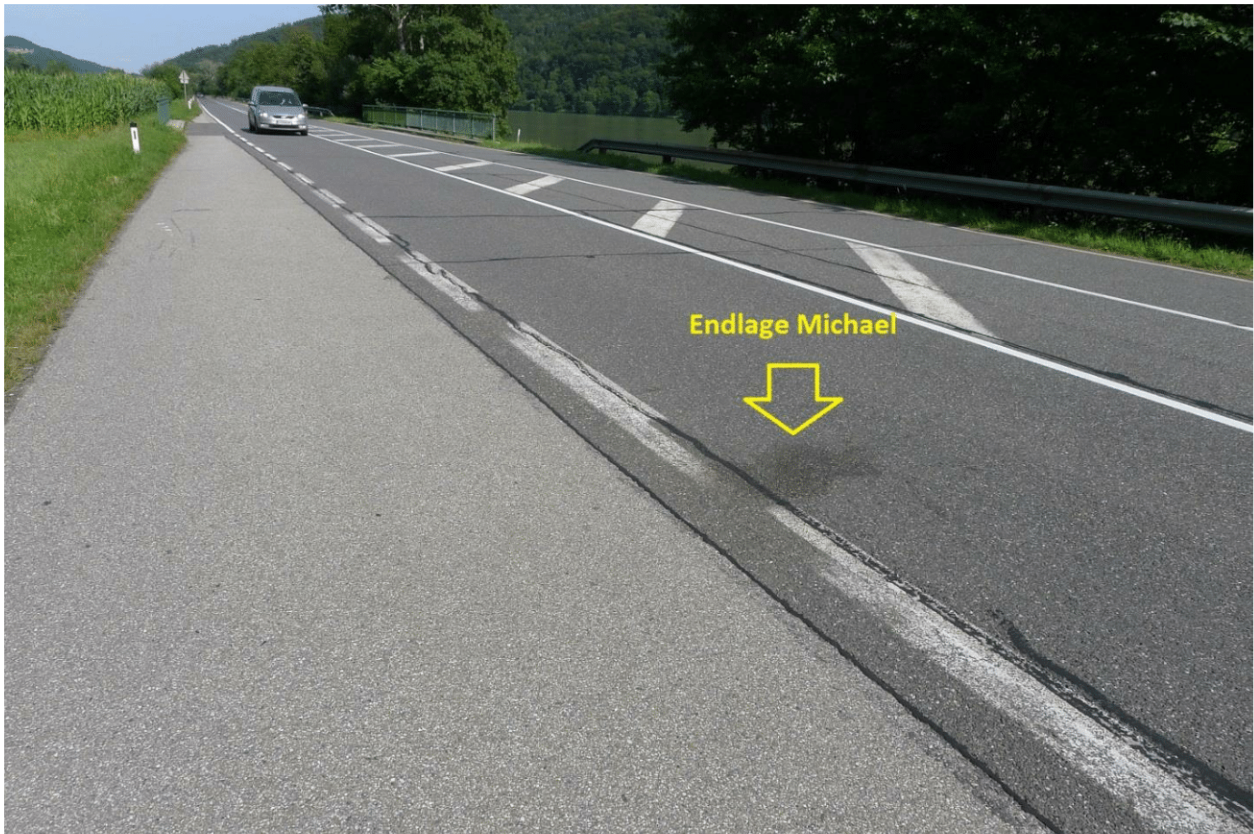


Abb. 1, Endlage Michael Gaigg/Fahrrad, Aufnahme am Tag nach dem Unfall, Foto G.Gaigg

Ebenso gesichert sind die Endlage des PKW und die letzten 2/3 des Anhalteweges nach dem Verlassen des Kreuzungsbereiches (Abb. 3). Bekannt ist die Länge der Fahrkurve vom vermuteten Kollisionsort bis zum Erreichen der Wiese (Abb. 4). Mit den Zeugenaussagen nicht exakt bestimmbar ist der Beginn des Bremsweges, des Ausweichmanövers des Lenkers und der eingeschlagenen Lenkradius: mittels des bekannten Verlaufes der in der Wiese sichtbaren Fahrkurve (Abb. 3) sowie der Fahrgeschwindigkeit (beeinflusst den Lenkeinschlag) könnte mittels eines verkehrstechnischen SV-Gutachtens der fehlende Anteil der Fahrkurve und damit auch der Kollisionspunkt wesentlich genauer bestimmt werden. Insgesamt legte der PKW vom Kollisionsort bis zur Endstellung eine Entfernung von ca. 68-70 Meter zurück, die Kollisionsgeschwindigkeit mit dem Bahndamm und dem Brückengeländer ist durch die dokumentierten Schäden am Fahrzeug und am Brückengeländer objektivierbar.

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h werden bei einer Gefahrenbremsung nach den gängigen Berechnungsmethoden 30 Meter bis zur Einleiten der Bremsung (Reaktionsweg) zurückgelegt und für den eigentlichen Bremsvorgang 50 Meter benötigt. Bei 80 km/h liegen der Reaktionsweg bei 24 Meter und der Bremsweg bei 32 Meter. Der Bremsweg des Unfall-PKW liegt dagegen bei mehr als 70 Meter (Entfernung Bremspunkt/Endstellung) und dies, obwohl das Fahrzeug auch durch Hindernisse wie Bahndamm, Eisenbahnschienen und Brückengeländer gebremst wurde. Hinzu kommt, dass das Fahrzeug, ein Ford Focus II, sehr gute Bremswerte aufweist und in der Literatur für eine Gefahrenbremsung von 100km/h lediglich 37-38 Meter Bremsweg benötigt.

Der Fahrer will seiner Aussage nach bemerkt haben, wie das Vorderrad des Fahrrades hinter der Leitplanke hervorgekommen ist und vor dem Zusammenstoß ein Ausweichmanöver begonnen haben. Das Fahrzeug muss sich somit zu diesem Zeitpunkt etwa 15-30 Meter (Wegstrecke Reaktionszeit) vor der Kollisionsstelle befunden haben.





Abb. 3, Fahrspur des PKW durch die Wiese auf den Bahndamm, die Lage des Grenzpflocks ist gesichert, Foto am Tag nach dem Unfall, G.Gaigg



Abb. 4, Kreuzungsbereich, Kollisionsort unmittelbar nach dem Unfall. Aus größerem Abstand in gleiche Blickrichtung, es sind keinerlei Bremsspuren ersichtlich. Foto FF Ybbs Persenbeug



Abb. 5, PKW in Endstellung, gut erkennbar die starken Schäden auch an der linken vorderen Fahrzeugseite, Foto FF Ybbs Persenbeug



Abb. 6, PKW in Endstellung, gut erkennbar von der Kollision mit dem Radfahrer stammenden starken Schäden an der rechten vorderen Fahrzeugseite, Foto FF Ybbs Persenbeug

Wir möchten Sie aufgrund der dargelegten Zweifel an den Aussagen des Fahrzeuglenkers und seiner Beifahrer zur Fahrgeschwindigkeit des PKW nun nochmals ersuchen, unserem Wunsch nach der Erstellung eines verkehrstechnischen SV-Gutachten zu entsprechen und so die Ermittlung der Kollisionsgeschwindigkeit des am Unfall beteiligten PKW zuzulassen.

Wir hoffen, dass die Erkenntnisse aus dem verkehrstechnischen SV-Gutachten dazu beitragen werden, weitere ähnliche Unfälle an dieser Stelle durch geeignete Gegenmaßnahmen zukünftig zu verhindern.

Gezeichnet  
DI Gerald Gaigg,  
Mag. Béatrice Gaigg  
16.09.2016