

16. Nachweis des versuchten Betruges bei einem Fahrzeug mit elektronischer Wegfahrsperre

Der Fall:

Einem VN war während einer Veranstaltung das Fahrzeug entwendet worden und wurde später in verunfalltem Zustand im Ausland sichergestellt. Die Täter, die den Unfall mit dem Fahrzeug hatten, konnten trotz polizeilicher Verfolgungsfahrt von der ausländischen Polizei nicht gestellt werden.

In dem Fahrzeug befand sich ein Schlüssel, laut Polizeiprotokoll ein Originalschlüssel, der jedoch nicht mehr zur Verfügung stand. Er war bei der ausländischen Polizei verloren gegangen.

Der VN legte zwei Schlüssel mit Transponder der Versicherungsgesellschaft vor, sodass aus dieser Konstellation zunächst kein Verdacht auf einen Betrug zu schöpfen war.

Das zurückgeführte Fahrzeug wurde untersucht und dabei festgestellt, dass an den Schlössern äußerlich sichtbar keine Beschädigungen vorhanden waren. Eine Schlossbetätigung konnte mit den zu dem Fahrzeug gehörenden Schlüsseln vorgenommen werden. Es war festgestellt worden, dass Schlüssel, wie die vom VN vorgelegten, Schafteinschnitte aufwiesen, wie sie zum serienmäßigen Schlosssatz dieses Fahrzeugs passten.

Das Fahrzeug war nach dem 01.01.95 hergestellt worden und verfügte über eine elektronische Wegfahrsperre. Es handelte sich um einen Opel.

In Verbindung mit einer Opel-Niederlassung wurde eine Untersuchung der Schlüssel an dem Fahrzeug vorgenommen. Dazu muss ein Service Testgerät der Werkstatt in Anspruch genommen werden.

Mit diesem Testgerät kann einmal der Speicher des Wegfahrsperren-Steuergerätes ausgelesen werden. Hierbei war festzustellen, dass zu diesem Fahrzeug nur zwei Schlüssel aktiviert waren, die restlichen drei Positionen für mögliche Nachschlüssel waren nicht belegt.

Anschließend wurde eine Überprüfung mit den beiden vom VN vorgelegten Schlüsseln vorgenommen und festgestellt, dass der Transponder des einen der beiden Schlüssel dem Wegfahrsperren-Steuergerät als zugehörig bekannt war und zwar auf der Position 2. Der zweite vom VN vorgelegte Schlüssel verfügte zwar über einen Transponder, dieser war jedoch nicht in dem Wegfahrsperren-Steuergerät aktiviert, d.h. mit diesem Schlüssel konnte das Fahrzeug nicht gestartet und gefahren werden.

Eine mikroskopische Untersuchung der Schlüssel hat ergeben, dass der von dem Wegfahrsperren-Steuergerät anerkannte, vom VN vorgelegte Schlüssel, ein Originalschlüssel war. Der zweite, nicht anerkannte, Schlüssel war ein anhand der Code-Nr. bei dem Hersteller georderter Nachschlüssel mit gleichen Schafteinschnitten, jedoch noch nicht aktiviertem Transponder.

Der Schlüssel mit dem nicht aktivierten Transponder ließ keine Gebrauchsspuren erkennen, während der andere Schlüssel Merkmale eines geringfügigen Gebrauchs aufwies.

Der nachgefertigte Schlüssel ließ ein Spannsurenbild erkennen, was auf einen Einspannvorgang bei dem Herstellungsprozess hinwies. Darüber hinaus waren keine Spannsuren an diesem Schlüssel vorhanden. Somit kann auch das Vorhandensein eines Nachschlüssels ausgeschlossen werden, bei dem der Musterschlüssel auf einer elektronischen Kopierfräsmaschine gelesen wurde. Wie bereits in früheren Beiträgen angeführt, muss hier der Musterschlüssel ebenfalls eingespannt werden.

Fazit:

Das Fahrzeug wurde zur Unfallstelle mit einem der beiden Originalschlüssel gefahren. Da in diesem Fahrzeug nur die beiden Originalschlüssel als zugehörig abgelegt gewesen sind. Weitere Schlüssel waren in dem Wegfahrsperrren-Steuergerät nicht aktiviert.

Der VN versuchte die Versicherung zu täuschen, indem er zwei Schlüssel vorlegte, von denen jedoch nur einer ein Originalschlüssel war, der zum Fahrzeug passte, der Zweite war anhand der Code-Nr. bei dem Hersteller geordert worden, die mechanische Schließung passte zwar zu den Schlössern, der Transponder war jedoch in dem Fahrzeug noch nicht aktiviert.

Durch diese Untersuchung ist zu erkennen, dass gegenüber der früheren Fahrzeugausstattung bei Fahrzeugen mit Transponder (elektronische Wegfahrtsicherung) eine weitergehende Möglichkeit der Überprüfung besteht, wenn das Fahrzeug wieder aufgefunden wird.

Das hiesige Sachverständigenbüro führt an den wiederaufgefundenen Fahrzeugen Untersuchungen durch. Soweit die dabei zu gewinnenden Erkenntnisse grundsätzliche Bedeutung haben, werden lediglich die Spesenkosten in Rechnung gestellt.

Manfred Göth

Kriminaltechnisches Prüflabor GÖTH, GmbH, Mayen

www.goeth.com

Mitglied der DGfK (Deutsche Gesellschaft für Kriminalistik)

und Gründungsmitglied des EVU (Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse e.V.)