

31. Info-Brief 2006

Diebstähle aus Fahrzeugen mit Funkfernbedienungen

Eine Vielzahl der Fahrzeuge verfügen über Funkfernbedienungen zum Auf- und Zuschließen und Betätigen der Zentralverriegelung. Bei Fahrzeugen, die in dem deutschen und europäischen Raum gefertigt sind, haben Funkfernbedienungen, die auf dem Kanal 433 MHz betrieben werden.

Dieser Kanal wird unter Insidern auch als sogenannter „Müllkanal“ bezeichnet. Auf diesem Kanal arbeiten eine Vielzahl von Geräten, unter anderem auch Fernbedienungen für Spielzeuge und im Hobbybereich. Für eine Fernsehsendung, übertragen in SAT1 (Heinos Brillen), bei der wir mitgewirkt hatten, wurde überprüft, inwieweit solche Fernbedienungen in der Lage sind, zu verhindern, dass das Fahrzeug über die Funkfernbedienung verschlossen werden konnte.

Diese Funkfernbedienungen können beispielsweise das damit betätigte Spielwarenfahrzeug auch noch in einer Entfernung von ca. 100 m steuern, deshalb haben sie eine deutlich höhere Leistung als dies bei dem Schlüssel der Fall ist.

Wird z.B. in der Nähe des Empfängerfahrzeuges diese Funkfernbedienung betätigt, drückt sie das Signal des Schlüssels weg. Dadurch findet kein Verschließen des Fahrzeuges statt.

Wenn der Fahrzeugnutzer, wie man dies bedauerlicherweise sehr häufig beobachten kann, sein Fahrzeug „im Weggehen“ so verschließt und nicht die üblicherweise vom Fahrzeug abgegebene Kontrollmitteilung in Form eines kurzen Hupens oder Blinkens beobachtet und auch nicht noch einmal an einem der Fahrzeuggriffe probiert, ob das Fahrzeug verschlossen ist, wird er nicht bemerken, dass das Funksignal nicht bei dem Fahrzeug angekommen ist und das Fahrzeug dann tatsächlich nicht verschlossen wurde.

Meldet der Versicherungsnehmer dem Versicherer gegenüber einen Diebstahl aus dem Fahrzeug, der jährlich etwa 10 Mal so häufig vorkommt, wie eine Fahrzeugentwendung, treten Probleme bei der Schadenregulierung auf.

Aufgrund bestimmter Umstände ist es für Täter lukrativ, hochwertige Lederausstattungen, Lederlenkräder, Mittelkonsolen mit Klimaanlagesteuerung, Radio, CD-Player und Navigationsgeräte auszubauen, jedoch auch im Fahrzeug befindliche hochwertige Kleidung, Laptops, Fotoapparate usw. zu entwenden.

Die Schadenssummen sind beachtlich.

Jüngst wurden auf dem Markt Geräte angeboten, die eine so hohe Leistung haben, dass sie im Umkreis von 200 Metern das Abschließen von Fahrzeugen verhindern können.

Beobachtungen von uns auf den Parkplätzen von Großmärkten hatten ergeben, dass eine Vielzahl von Personen ihre Fahrzeuge abstellten und den Verschluss nicht mehr überprüften, so dass dann, wenn dieses Gerät eingeschaltet wäre, die Fahrzeuge offen bleiben und für einen Täter problemlos die Möglichkeit bestünde, wenn sich diese Personen im Markt aufhalten, das Fahrzeug zu durchsuchen und Gegenstände zu entwenden.

In dem o.a. Fernsehfilm hatten wir seinerzeit auf die Untersuchungsmöglichkeiten hingewiesen, die im Falle eines solchen behaupteten Diebstahls bestehen.

Zusammenfassend kann somit ausgeführt werden, dass immer dann, wenn sich bei der kriminaltechnischen Untersuchung an den mechanischen Schlössern, an den Rahmenkanten der Türen, der Gummidichtungen und der Innengriffe, sowie den in den Türen gelegenen Gestängen

keine Spurenmerkmale befinden, der Nachweis nicht erbracht werden kann, dass das Fahrzeug verschlossen war. Der Versicherer bleibt in diesem Fall leistungsfrei.

Bei dem Abschließen des Fahrzeuges über die Fernbedienung sollte deshalb immer die Kontrolle des Verschlusses erfolgen, um sicher zu sein, dass das Fahrzeug auch verschlossen abgestellt wurde.

Urteil des Landgerichts Köln (24 O 93/04)

Jüngst hat die 24. Zivilkammer des Landgerichtes in Köln in einem Urteil für RECHT erkannt, dass der Versicherer den Entwendungsschadens eines BMW 730 D ersetzen muss. Es waren keine Nachschlüssel gefertigt worden, wie eine entsprechende Untersuchung ergeben hatte. Wesentliche Aussage des Urteils war: „Wegfahrsperrern bedeuten heutzutage für einen Täter kein Hindernis mehr. Außerdem benutzen professionelle Banden Transpondercodes, um Nachschlüssel zu fertigen.“

Bei sachverständigen Untersuchungen von Fahrzeugen, die entwendet wurden, muss eine detaillierte Untersuchung des eingebauten Systems erfolgen. Entsprechend kann danach auch eine Aussage getroffen werden, wie lange es dauern kann, ein derartiges Fahrzeug an seinen mechanischen und elektronischen Sicherungen zu überwinden.

Dazu ist es selbstverständlich erforderlich, dass man, um eine sachverständige Aussage treffen zu können, bei dem Hersteller nach Mitteilung der Fahrzeugdaten detailliert den technischen Ausstattungsstand dieses Fahrzeuges erfragt.

Das Landgericht hatte angeführt, dass gerade hochwertige Leasingfahrzeuge typische Objekte für Vortäuschungsfälle seien. Seitens der Beklagten wurde auf die „moderne Wegfahrsperrere“ bei diesem Fahrzeug hingewiesen, die eine Entwendung aus einer Parktasche in einer belebten Straße unmöglich erscheinen lasse.

Das Gericht hatte den sachverständigen Zeugen, einen Kriminalbeamten des Kompetenzzentrums Kriminaltechnik in der Polizei Berlin hinzugezogen. Dieser hatte angeführt, dass es professionellen Tätern mithilfe hochtechnischer Ausrüstungen möglich sei, auch Fahrzeuge mit modernsten Wegfahrsperrern im „einstelligen Minutenbereich“ fahrbereit zu machen. Somit war im Wesentlichen die Aussage des Kriminalbeamten für das Gericht von entscheidender Bedeutung. Der Kriminalbeamte hatte weiter ausgeführt, dass Videoaufzeichnungen vorlägen, aus denen zu entnehmen seien, dass seit 2004/2005 mit Hilfe von technischen Geräten die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen gezielt überwunden werden könnten. Es hätten sich auch bei Sicherstellungen Geräte, die für BMW-Fahrzeuge konfiguriert gewesen seien, befunden. Es sei bekannt, dass bei verschiedenen Fahrzeugen die einzelnen Steuergeräte oder die Steuergerätefamilien komplett ausgetauscht werden mussten. Dies sei heute jedoch nicht mehr erforderlich.

Die Beklagte hatte eingewandt, dass die Entwendung vor 2004/2005 erfolgt sei und deshalb noch von einem Tausch der Steuergeräte auszugehen wäre. So wie und wo die Steuergeräte verbaut wären, sei es dazu erforderlich bestimmte Verkleidungsteile, Abdeckungen und Staubschutzeinrichtungen zu demontieren. Diese Maßnahmen erforderten einerseits Sachkenntnis, wo sich die Steuergeräte befänden und Werkzeuge, mit denen man entsprechend diese zugänglich machen könne. Das Gericht folgte dieser Argumentation jedoch nicht und wollte auch nicht berücksichtigen, dass der Tatort eine sehr belebte Straße (Köln-Düsseldorf) sei.

Von hier muss zugegeben werden, dass Täter, so wie ein geübter Kfz-Schlosser, schneller als üblicherweise ein Sachverständiger, in kurzer Zeit den Gerätetausch vollziehen können. Man kommt auf etwa gute Vergleichszahlen, wenn solche Tausch- und Ausbaumaßnahmen in einer Fachwerkstatt von einem dort tätigen Mitarbeiter vorgenommen und die Zeit gestoppt werden.

Darüber hatte ein weiterer Zeuge dem Gericht eine Videoaufnahme vorgelegt.

Letztlich war noch eine ergänzende Aussage für das Gericht bedeutsam: Der Kriminalbeamte berichtete, dass bei der Polizei gewonnene Erkenntnisse zeitnah mit den Fahrzeugherstellern und den Versicherern besprochen worden seien. Umso befremdlicher erschien es dem Gericht, dass Versicherer nach wie vor offenbar „wider besseren Wissens“ behaupten würden, dass ein solcher Diebstahl neben Kenntnissen von der Wegfahrsperrung einen Zeitaufwand von mindestens 20 Minuten erfordere.

Abschließend muss von hier in Bezug auf dieses „Kölner Urteil“ angeführt werden, dass die pauschale Aussage, wie sie der sachverständige Zeuge des Kompetenzzentrums Kriminaltechnik Berlin zu der Frage gemacht hat, wie lange die Überwindung eines Fahrzeugs im allgemeinen dauern kann, nicht erfolgen sollte. Aus diesem Grund würden nach sachverständigen Äußerungen von hier auch derartige Urteile nicht entstehen. Es ist zwingend erforderlich, dass zu dem in Rede stehenden Fahrzeug explizit die Möglichkeiten der Überwindung dargelegt werden, ggf. Versuche unternommen werden, damit verlässliche Aussagen zustande kommen. Pauschalaussagen führen, wie sich hier gezeigt hat, zu einem Urteil, das weitreichende Auswirkungen haben kann, mit denen letztlich niemand, außer einem Täter, gedient ist.

Es bleibt deshalb zu hoffen, dass das Urteil in der vorliegenden Form von der nächsten Instanz nicht bestätigt wird.

Untersuchungen von Glühlampen

Verkehrsunfalluntersuchungen und Rekonstruktionen machen es gelegentlich erforderlich zu überprüfen, ob bei einem Fahrzeug z.B. das Bremslicht, der Fahrtrichtungsanzeiger oder auch das Fahrlicht intakt und eingeschaltet war.

Aufschluss darüber können die kriminaltechnischen Untersuchungen der entsprechenden Birnen ergeben. Dazu müssen diese demontiert werden. In unserem Prüflabor werden derartige Untersuchungen durchgeführt. Regelmäßig wird dazu das Raster-Elektronen-Mikroskop eingesetzt, das es erlaubt, entsprechende Aussagen treffen zu können.

Es muss ergänzend noch darauf hingewiesen werden, dass derartige Untersuchungen auch durchgeführt werden, wenn die Glühlampe nicht zerstört wurde.

Bei zerstörten Birnen ist es sinnvoll, eine Fotoaufnahme von der Beschädigung des Fahrzeuges zu fertigen und den gesamten Scheinwerfer mit den Resten der Glühlampe zu demontieren und zur Untersuchung einzusenden. So werden weitere Spurenlegungen vermieden, der Zustand, wie er nach dem Unfall war, bleibt erhalten.

Da üblicherweise die Verpackung bereits das Problem darstellen kann und im heute üblichen Paketversand kein schonender Umgang mit diesen Paketen stattfindet, ist es oft zweckmäßig, eine Kurierfahrt für den Transport einzusetzen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass derartige Untersuchungen auch bei Glasentladungslampen möglich sind. Aufgrund der vorliegenden apparativen Ausstattung ist es möglich, eine entsprechende Untersuchung vorzunehmen.

Keine erfolgsversprechende Untersuchung dürfte sich jedoch bei den jetzt jüngst immer mehr auftretenden LED-Lampen ergeben. Aus physikalischer Sicht dürfte hier kaum eine Möglichkeit bestehen, erfolgsversprechende Untersuchungen durchzuführen.

Wildhaaruntersuchungen

In früheren Veröffentlichungen hatten wir schon mehrfach auf die Haaruntersuchungen bei und nach Verkehrsunfällen mit jagdbarem Wild hingewiesen.

Derartige Untersuchungsaufträge wurden auch in der Vergangenheit regelmäßig an uns gestellt. Jüngst haben wir jedoch einen deutlichen Rückgang beobachten müssen. Für uns stellt sich daher die Frage, gibt es einerseits weniger Unfälle mit Wild oder liegen andererseits die Kenntnisse darüber, dass man derartige Untersuchungen durchführen kann, insbesondere bei jüngeren Polizeibeamten oder auch bei Sachverständigen nicht mehr vor?

Wir weisen deshalb darauf hin, dass wir diese Untersuchungen erfolg versprechend vornehmen, wenn entsprechendes Untersuchungsmaterial eingereicht wird.

Dazu ist es ebenfalls erforderlich, dass Lichtbilder von dem Fahrzeug und der Auffindsituation der Haare erfolgen. Insbesondere die Möglichkeit der Feststellung, ob es sich um ein „frisches“ Haar handelt, das einem jagdbaren Wildtier zugeordnet werden kann oder ob ersatzweise aus dem gegerbten Fell eines solchen Tieres Haare entnommen und an dem Auto angebracht wurden, erlauben die Zuordnung, ob es sich tatsächlich um einen Wildunfall gehandelt hatte, wenn das Fahrzeug auf mysteriöse Art und Weise von der Straße abkam und den Totalschaden oder einen schweren Schaden erlitten hatte.

Autoaufbruch wegen Zusatznavi

In jüngster Zeit werden mobile Navigationsgeräte in Fahrzeugen eingesetzt, deren Halter mit einem Sauger an der Scheibe befestigt werden. Die Geräte sind gegenüber den von Herstellern gelieferten fest eingebauten deutlich günstiger und eignen sich auch für den Outdoor-Einsatz. Der Leistungsumfang und insbesondere die Navigation sind jedoch nahezu gleichartig.

Es wird deshalb darauf hingewiesen, dass der Aufbruch des Fahrzeuges und die Entwendung dieser Geräte von einem Täter dann initiiert werden, wenn er den entweder an der Scheibe noch anhaftenden Befestigungsarm sieht oder an der Scheibe erkennt, dass dort der runde Abdruck des dort einmal angebrachten Saugfußes vorhanden ist. Ganz zu schweigen, wenn das Navi noch im Halter ist.

Gelegentlich nehmen Fahrzeughalter ihre Navigationsgeräte aus dem Halter und legen sie entweder unter den Sitz oder in das Handschuhfach. Wenn die Entwendung derartiger Geräte dem Versicherer angezeigt wird, sollten entsprechende Untersuchungen an den Fahrzeugen, wie o.a. ausgeführt, erfolgen und die Aufbewahrung der Geräte und des Befestigungsmediums hinterfragt werden.

Neue Auslesegeräte für Steuergeräte von Fahrzeugen bzw. entsprechende Software

Bereits in früheren Mitteilungen hatten wir ausgeführt, dass es, insbesondere in Webseiten aus osteuropäischen Ländern, Hinweise auf Geräte oder Programme gibt, die von der Grundkonzeption her für den Service an Fahrzeugen vorgesehen sind. Meist können diese Geräte jedoch noch wesentlich mehr.

Seit diesen Veröffentlichungen hat es in der Entwicklung keinen Stillstand gegeben, sondern sie wurde kontinuierlich fortgeführt und der Entwicklung in den Fahrzeugen angepasst.

Mit den, offiziell von den Herstellern vertriebenen Geräten, die auch freie, nicht markengebundene Werkstätten beliefern, besteht in den meisten Fällen keine Möglichkeit, über die Servicedienstleistungen hinaus weiter in die Tiefe einzusteigen.

Die o.a. zitierten Geräte haben diese Beschränkungen jedoch nicht, so dass mit diesen Geräten auch die Möglichkeit besteht, Änderungen in der Programmstruktur und in den dort niedergeschriebenen Daten, z.B. FIN, Tachostand usw., vorzunehmen. Entsprechende Unterlagen und Leistungsbeschreibungen liegen uns vor. Ferner konnten wir verschiedene Geräte an Fahrzeugen testen.

Weiterhin haben wir auf einer Tagung des EVU (Europäische Vereinigung für Unfallanalyse und Forschung) erfahren, dass insbesondere Unfallanalytiker und Sachverständige, die Unfallrekonstruktionen vornehmen, an Daten in Steuergeräten interessiert sind, die Rückschlüsse auf den Unfall zulassen.

Solche Aufzeichnungen können selbstverständlich eine erforderliche Unterstützung sein, um den Unfall aufzuklären.

Wie sich jedoch bei den Ausführungen dazu auch gezeigt hat, geben die Fahrzeughersteller oftmals dazu nicht erschöpfende Auskünfte. Dies kann einerseits damit zusammenhängen, dass der Hersteller, der Steuergeräte von verschiedenen Zulieferern in seinen Fahrzeugen verbaut, nicht weiß, welche Leistungen diese Geräte über die von ihm gewünschte Leistungsabdeckung hinaus noch in Form von Daten speichern. Darüber hinaus wurde von einem Vortragenden eines Fahrzeugherstellers geäußert, dass der Fahrzeughersteller keinesfalls „seinen Kunden kriminalisieren und hinter Gitter bringen will“.

Somit müssen die Sachverständigen mit der Tatsache leben, dass sie entweder keine Informationen erhalten oder sich selbst mit der Thematik auseinandersetzen, um an entsprechende Daten heranzugelangen. Die entsprechenden Vorträge anlässlich dieser Veranstaltung haben gezeigt, dass Sachverständige, die sich intensiv bemühen, Ergebnisse erlangen, die man eigentlich nicht für möglich gehalten hätte.

Es muss jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass hier ein permanenter Wandel vorliegt und es keine Geräte geben kann, die die „eierlegende Wollmilchsau“ darstellen. Für die verschiedenen Fahrzeuge werden zurzeit unterschiedliche Geräte und Programme benötigt. Vielleicht hat sich dies in einigen Jahren erübrigt, wenn sich die Fahrzeughersteller in Bezug auf den Einbau der Elektronik immer mehr aneinander orientieren und entsprechend gleichartige Geräte verbauen. Die Schnittstelle OBD2 ist nach hiesiger Auffassung der erste Weg in diese Richtung.

Es wurde in dieser Tagung jedoch auch mitgeteilt, dass Fahrzeuge, die in die USA exportiert werden, über Aufzeichnungsgeräte verfügen, die bei Fahrzeugen für Deutschland nicht registriert werden.

Die Aussage des Vortragenden war dazu: „Wenn der Gesetzgeber dies auch für deutsche Fahrzeuge fordern würde, könnten die Geräte dort auch eingebaut werden“. Somit könnte der Gesetzgeber mit einer entsprechenden gesetzlichen Regelung die Sachverständigen unterstützen.

Dies wird, wie auch bei der Forderung vor über 20 Jahren, dass bei Fahrzeugen eine Wiederholung der FIN an weiteren Fahrzeugteilen, wie für die USA erforderlich, (an 14 Positionen) für Deutschland oder für den europäischen Markt, nicht umgesetzt werden.

Hingewiesen werden muss allerdings noch, dass die Daten eines Fahrzeuges „im Eigentum des Halters“ stehen. Wenn solche Daten aus den Fahrzeugsteuergeräten verwendet werden sollen, muss das Einverständnis des Halters vorliegen. Regelmäßig stellt es kein Problem dar, das Einverständnis des Halters zu erlangen.

Wirksamkeit von Wegfahrsperrern

Im Rahmen der von hier durchgeführten kriminaltechnischen Untersuchungen an den Sicherungseinrichtungen von Fahrzeugen wurden zu jeder Zeit Schwachstellen bemerkt, die es den Tätern mehr oder weniger leicht machten, ein Fahrzeug zu entwenden.

Zu den Zeiten, als es ausschließlich das Lenkzündschloss mit seinem Sperrbolzen (bei verschiedenen Fahrzeugen auch eine Getriebesicherung) gab, konnte regelmäßig bei Einführung neuer FZ-Baureihen festgestellt werden, dass diese über Schwachstellen verfügten.

Es wurde jedoch auch von den Versicherern hingenommen, dass es möglich war, die Sicherungen zu überwinden und die Fahrzeuge zu entwenden.

Als Anfang der 90er Jahre steigende Fahrzeugdiebstähle zu verzeichnen waren, hatte sich die Versicherungswirtschaft darauf geeinigt, Wegfahrsperrern zusätzlich zu den mechanischen Sicherungen zu verlangen.

Die ursprünglich dazu eingesetzten Nachrüstwegfahrsperrern hatten zumindest den Vorteil, dass sie individuell am Fahrzeug angebracht werden konnten, jedoch waren diese leicht zu überwinden, da das Fahrzeug vorher auch ohne diese Nachrüstwegfahrsperrere bewegt werden konnte. Die nachgerüsteten Steuergeräte wurden von den Tätern abgeklemmt, das Fahrzeug konnte wieder in der ursprünglichen Form betrieben werden.

Die dann vom Hersteller eingebauten Generationen der Wegfahrsperrere versprachen, dass eine Überwindbarkeit ausgeschlossen sei.

Sichere und eindeutige Aussagen eines Sachverständigen wären dann noch möglich, wenn die Fahrzeughersteller den Sachverständigen auch ausreichende Informationen zukommen lassen würden.

Heute, viele Jahre später und wie bei den meisten Fahrzeugen eingesetzter Wegfahrsperrere mit cryptologischer Verschlüsselung muss jedoch nach wie vor festgestellt werden, dass die Möglichkeit, dass ein Fahrzeug entwendet werden kann, nach wie vor gegeben ist.

Problematisch stellt sich die Tätigkeit des Sachverständigen dar, wenn er in der Annahme, die Wegfahrsperrere könne nicht überwunden werden, sein Gutachten fertigt und dann einige Zeit später zur Kenntnis nehmen muss, dass es Mittel und Wege gibt und gab, derartige Fahrzeuge in kurzer Zeit zu entwenden. In gleichmäßigem Tempo mit den Fahrzeugherstellern entwickeln Elektroniker Überwindungswege für Wegfahrsperrern.

Es erhebt sich daher die Frage: Wann wird es gelingen, ein wirklich entwendungssicheres Fahrzeug zu bauen?

Zwar steigen auch mit den immer aufwendigeren Elektroniksystemen in den Fahrzeugen die Nachweismöglichkeiten, wann, wie und unter welchen Bedingungen die Entwendung des Fahrzeuges möglich war. Dies kann in der Regel jedoch nur dann wirksam erfolgen, wenn das Fahrzeug wieder aufgefunden und untersucht wurde.

Aufgrund der oft zurückhaltenden Mitteilungen der Fahrzeughersteller wird man als Sachverständiger gezwungen, die notwendigen Informationen bei denjenigen zu holen, die sich mit der Entwicklung und dem Vertrieb von Überwindungselektronik befassen. Die Fahrzeughersteller selbst sind in der Regel jedoch auch nicht bereit, die notwendigen Feststellungen zu treffen und Gutachten zu erstatten. Das Ergebnis ist, es wird sowohl von der Versicherungswirtschaft, als auch den Ermittlungsbehörden hingenommen, dass eine gewisse Anzahl von Fahrzeugen auf Dauer verschwindet. Die enorm hohen Kosten, die heute trotz rückläufiger Zahlen von entwendeten Fahrzeugen deutlich höher liegen, als in der Hochkonjunkturzeit der Entwendungen, müssen von der Versicherungsgemeinschaft getragen werden.



Es erhebt sich daher die Frage, warum die Versicherungswirtschaft den Druck auf die Autohersteller nicht soweit erhöht, dass es tatsächlich „entwendungssichere Fahrzeuge“ gibt.

Bis dahin bleibt einem Fahrzeugbesitzer, der nicht auf sein erworbenes Gefährt verzichten will, eigentlich nur, wie vor den 90iger Jahren, das Fahrzeug mit individuellen Nachrüstlösungen zu versehen.

Dagegen wehren sich die Hersteller jedoch vehement mit dem Hinweis auf die elektromagnetische Verträglichkeit, die im Falle eines Schadens an dem Fahrzeug zum Versagen der Gewährleistung führen könnte.

Es stellt sich die Frage: Plant man bei der Produktion der Fahrzeuge bereits eine gewisse Anzahl von entwendeten Fahrzeugen mit ein?

Vor einigen Jahren wurde in den Info-Briefen auf Such- und Auffindesysteme als Nachrüstlösungen in Fahrzeugen hingewiesen. Hier hatten sich inzwischen einigen Firmen mit den unterschiedlichsten Systemlösungen am Markt gemeldet. Ausgiebige Testreihen wurden noch nicht durchgeführt. Einzeltests haben jedoch ergeben, dass die Geräte sehr wirksam verhindern, dass das Fahrzeug abhandenkommt.

Wünschenswert wäre, wenn die Versicherungswirtschaft sich, wie bei der Einführung der Nachrüstwegfahrsperrung dazu entschließen könnte, dem Versicherungsnehmer den Einbau solcher Systeme durch einen Preisnachlass schmackhaft zu machen. In jedem Falle wäre dieser Rabatt deutlich günstiger, als die hohen Kosten, die für entwendete Fahrzeuge aufgebracht werden müssen.

Elektronische Schließsysteme

In der Vergangenheit wurde bereits in verschiedenen Veröffentlichungen auf die Problematik elektronischer Schließsysteme zur Sicherung von Objekten hingewiesen.

Zur Historie wird noch einmal erläutert, dass die ursprünglichen, von den Herstellern angebotenen elektronischen Schließzylinder auf hohem Niveau waren. Sie verfügten überwiegend über Cryptotransponder oder solche, die aktiv betätigt werden müssen, hatten in der Regel einen auslesbaren Hintergrundspeicher und boten so auch die Möglichkeit, entsprechende Ereignisdaten auszulesen. Diese Zylinder wurden in der Regel als mechanisch/elektronisch kombinierte Systeme (Mechatronik) ergänzend zu bestehenden Schließanlagen vertrieben.

Nur wenige Systeme waren rein elektronisch ausgeführt und hatten mit geringen Ausnahmen Sicherheitsmerkmale, die auch VdS-Zulassungen zuließen.

Aufgrund der hohen Fertigungskosten dieser Schließsysteme waren sie auch sehr teuer. Die Verkaufszahlen blieben relativ niedrig. Seit ca. 2 Jahren sind Schließsysteme auf dem Markt, die mit relativ einfachen elektronischen Bauteilen versehen sind und keinesfalls über einen Hintergrundspeicher verfügen.

Auch hierzu wurden Hinweise bekannt, dass es entsprechende Entwicklungen zur Überwindung dieser Schließsysteme gab. Bei einem System bestand die Möglichkeit, mit einem Magneten das Verschließen zu verhindern, sodass mit einfachen Mitteln die Möglichkeit bestanden hatte, anschließend die Tür zu öffnen.

Es war von hier mehrfach in Fachgesprächen darauf hingewiesen worden, dass Systemlösungen, die nicht über einen Hintergrundspeicher verfügen, seitens der Versicherer nicht zugelassen werden sollten. Die Problematik war, dass nach einem Schadenereignis weder der Versicherungsnehmer, noch der Versicherer den notwendigen Beweis antreten können, ob dieses Schließsystem durch

fremde Hand in verschlossenem Zustand überwunden wurde oder nicht abgeschlossen war. Eine Reaktion hatte es bisher nicht gegeben.

Jüngst wurde eine Untersuchung beauftragt, die ein einfaches elektronisches Schließsystem, was zu günstigen Kosten zu erwerben war, betraf. Einen Hintergrundspeicher oder sonstige Möglichkeiten des Nachweises, ob an diesem Schließsystem eine Überwindung stattgefunden hatte, gab es nicht. Äußerlich sichtbar waren keine Spuren vorhanden. Elektronische Schaltwege können durch mikroskopische Untersuchungen nicht nachgewiesen werden. Das fehlende Speichermedium verhinderte das Auslesen, wann und mit welchem Code Öffnungen erfolgt waren. Es bleibt abzuwarten, wie hier seitens des Versicherers die Schadenregulierung entschieden wird, zumal noch eine ganze Menge begleitender Fakten für eine Vortäuschung sprechen. Ferner bleibt abzuwarten, wie der sicherlich anstehende Rechtsstreit entschieden wird.

Es kann daher nur nochmals der Appell an die Versicherer gerichtet werden, dass nur solche elektronischen Schließsysteme vertragskonform sind, die die VdS-Zulassung haben und über einen entsprechenden Speicherbaustein verfügen, der die vorangegangenen Ergebnisse auslesen lässt.

Billiglösungen helfen weder dem Versicherer, noch dem Versicherungsnehmer.

Änderung der Mitarbeiter im hiesigen Prüflabor

Anfang des Jahres 2006 wurde das Personal durch den Dipl. Physiker Dr. Rainer Kunz aufgestockt. Hintergrund dieser Einstellung sind die gestiegenen Anforderungen an kriminaltechnischen Untersuchungen und um die Notwendigkeit, über die bloße Spurenbetrachtung hinaus auch unter physikalischen Gesichtspunkten ergänzende Untersuchungen und Auswertungen treffen zu können.

Darüber hinaus ist auch beabsichtigt, in dem Bereich der Computersimulation ergänzende Darstellungsmöglichkeiten anzubieten.

Der bisherige Mitarbeiter Ottmar Schneider, der im Wesentlichen die Untersuchungen von Fahrzeugen vorgenommen hatte, jedoch wegen des starken Rückganges derartiger Untersuchungen überwiegend auch mit der Begutachtung von Schlüsseln und Untersuchungen von Schließzylindern betraut war, hat zum 1.10.2006 auf eigenen Wunsch das Prüflabor verlassen.

Über das künftige Tätigkeitsgebiet des Herrn Schneider liegen uns nur unvollständige Angaben vor, so haben wir zurzeit keine Kenntnis darüber, ob er künftig noch Fahrzeuge untersucht.

Für den weiteren Berufsweg von Herrn Schneider wünschen wir ihm alles Gute.

Unabhängig davon dürfte der starke Auftragsrückgang und insbesondere auch die o.a. zitierte Änderung in der Rechtsprechung, sowie das Vorhandensein verschiedener o.a. angeführter Geräte erwarten lassen, dass noch weniger Untersuchungen anfallen.

Dennoch haben wir, um auch zukünftig das Leistungsangebot aufrecht zu erhalten, einen neuen Mitarbeiter gewinnen können, der darüber hinaus jahrelang in der Servicetechnik von Fahrzeugen tätig war.

Darüber hinaus haben wir einen weiteren Mitarbeiter gewinnen können, der auf dem schlosstechnischen Gebiet über entsprechende Sachkenntnisse verfügt. Beide neuen Mitarbeiter werden im hiesigen Prüflabor intensiv geschult und bei entsprechenden Fachfirmen das notwendige Know-how erlernen.

Wir bitten um Verständnis, dass es aus diesen Gründen zu vorübergehenden Verzögerungen in der Vorgangsbearbeitung kommen kann.

Wir sind jedoch im höchsten Maße bestrebt, zumindest zu Beginn des nächsten Jahres wieder zu unseren, wie früher gewohnten, kurzfristigen Bearbeitungszeiten zu gelangen, wie es auch die Zertifizierungsvorgaben fordern.

Ich bedanke mich für Ihre Kenntnisnahme.

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.)