

## **Mayener Informations- und Fachgesprächstag am 23.10.2007**

Zum ersten Mal haben wir Ende 2007 auf unserem Betriebsgelände einen Informations- und Fachgesprächstag veranstaltet.

Von den von uns eingeladenen Personen hatten ca. 140 zugesagt, kurzfristig mussten die Mitarbeiter der Kölner Polizei jedoch absagen, sodass 125 Gäste erschienen waren.

Wegen dieser großen Zahl und der hohen Resonanz, über die wir uns besonders gefreut haben, hatten wir ein Zelt aufgebaut. Die Teilnehmer konnten sich so auch über die Ausstattung in unserem Prüflabor einen Überblick verschaffen, mit den einzelnen Mitarbeitern Gespräche führen und sich daher auch die Geräte erklären lassen.

Wir hatten als Vortragsthemen das neue VVG, das seit dem 01.01.2008 in Kraft getreten ist, als Referent dazu war Herr Dr. Spielmann (Bach, Langheid & Dallmayr) zu uns gekommen. Nach seinem Vortrag gab es noch rege Diskussionen und Fragen.

Danach hatten wir den Brandsachverständigen Rainer Kiefer gebeten aus seiner Sicht als Dipl.-Phys. einige Erklärungen zu den Feststellungen der Brandursachen abzugeben, was er in hervorragender Art und Weise und durch Bilder sehr anschaulich übernommen hatte.

In diesem Zusammenhang hatte er auch auf die Zuhilfenahme von Brandmittelspürhunden hingewiesen, sodass es nun logisch war, dass sich nach diesem Vortrag Udo Gutzeit mit seiner Mitarbeiterin, Frau Schwarz, und seinen Hunden präsentierte. Dazu gab es auch eine kleine beeindruckende Vorführung mit einem neuen Hund, der noch „zur Schule“ ging. Wer die Tätigkeit eines solchen Tieres einmal gesehen hat, ist in jedem Fall begeistert. Warum diese Begeisterung sich immer so darstellt, hatte Herr Gutzeit sehr anschaulich und auch mit entsprechenden Erläuterungen und Anschauungsmaterial vorgetragen.

An dieser Stelle danken wir noch einmal allen Referenten für ihr Mitwirken und müssen darauf hinweisen, dass nicht nur für die Teilnehmer keine Kosten erhoben wurden, sondern dass auch die Referenten ihre Tätigkeit kostenlos vorgestellt haben.

Zwischen den einzelnen Vorträgen hatten wir ausreichend Pausen vorgesehen, um, wie sich auch im Nachhinein gezeigt hat, die notwendige Zeit für interne Diskussionen und Fachgespräche zu führen.

Wir hatten dazu fast keine Bestuhlung in dem Zelt aufgebaut, damit an den Stehtischen ein wechselnder Teilnehmerkreis miteinander diskutieren konnte.

Eine Vielzahl von Meinungen haben wir danach erhalten, die im Wesentlichen ergeben haben, dass von den sonstigen Vortragsveranstaltungen abweichende Konzepte mit langen Pausen zwischen den einzelnen Vorträgen zu Fachgesprächen und zum Informationsaustausch genutzt werden konnten.

Insbesondere diese positive Resonanz hat uns dazu veranlasst, die Veranstaltung zu wiederholen.

In dem Jahr 2008 haben wir jedoch ausgesetzt. In den Herbstmonaten dieses Jahres fanden Messen statt, die für uns Pflicht sind (Security, Photokina, Automechanika und weitere Fachveranstaltungen) und nur im Zweijahres-Rhythmus veranstaltet werden. Diese Messen müssen wir besuchen, um unser Equipment auf dem technisch neuesten Stand zu halten. Daher haben wir uns entschieden, den nächsten Mayener Informations- und Fachgesprächstag ebenfalls in einem Zweijahres-Rhythmus und jeweils in den Jahren zwischen diesen Messen zu betreiben.

Wir planen also im Jahr 2009, am Dienstag, den 22.09.2009 einen weiteren „Mayener Informations- und Fachgesprächstag“.



Entsprechende Informationen und Einladungen werden wir ihnen per E-Mail noch zukommen lassen. Soweit wir Ihre E-Mail-Adresse nicht haben sollten und Sie Interesse an der Teilnahme bekunden, schicken Sie diese an [Info@goeth.com](mailto:Info@goeth.com) zu. Vielen Dank.

## Funkfernbedienungen

In den vergangenen Jahren hatten wir mehrfach Versuche, teilweise auch in Begleitung von Fernseherteams unternommen, Fahrzeuge zu überprüfen, aus denen es zu Entwendungen gekommen war, ob diese auch wirklich verschlossen waren.

Die Problematik hat nach wie vor eine sehr hohe Präsenz, etwa das 10fache der entwendeten Fahrzeuge wird aufgebrochen und daraus entsprechende Gegenstände entnommen.

Vielfach handelt es sich dabei auch um Festeinbauten wie Sitze, Navigationssystem, Entertainmenteinrichtung usw., oftmals werden auch dann noch die Räder entwendet, vereinzelt ging es auch so weit, das Motor und Getriebe ausgebaut wurden. In früheren Info-Briefen hatten wir darauf hingewiesen, dass Fahrzeuge auch in Teile zerlegt werden. In Litauen konnten wir Hallen sehen, in denen Tausenden von Fahrzeugen in Teilen aufbewahrt wurden.

Insoweit verweisen wir auf den Info-Brief 2007.

Noch einmal ansprechen möchte ich jedoch die Möglichkeit, über die Fernbedienung das Fahrzeug zu verschließen und auf die Notwendigkeit der Überprüfung, ob das Fahrzeug auch verschlossen ist.

Wir haben in verschiedenen Vorgängen festgestellt, dass es keine Hinweise gab, dass das Fahrzeug gewaltsam überwunden wurde, d.h. trotz einem Eindringen mit den modernsten technischen Hilfsmitteln zur Überwindung von Schließzylindern waren keine Spuren vorhanden und konnte so die

Überwindung ausgeschlossen werden. Es muss nochmals darauf hingewiesen werden, dass auch dann, wenn es verschiedentlich behauptet wird, spurenfrei möglich wäre, Schließzylinder zu überwinden, es nach wie vor so ist, dass die mechanischen Schlösser bei einer Betätigung mit anderen Werkzeugen als den passenden Schlüssel entsprechende Spurenmerkmale erhalten.

Jemand der behauptet, dass ein spurenfrees Nachsperrern eines Schließzylinders möglich ist, beweist nur seine fehlende Fach- und Sachkompetenz.

Natürlich gibt es keine Spuren, wenn das Fahrzeug über die Fernbedienung nicht verschlossen wurde. Der Täter trifft dann ein unverschlossenes Fahrzeug an und kann dieses problemlos öffnen.

Die

Alarmanlage, soweit eine vorhanden ist, reagiert dann natürlich auch nicht. Oftmals wird es bei dem Wiederauffinden bzw. bei der Untersuchung des Fahrzeuges auch unterlassen, den Speicher

dahingehend auszulesen, ob eine Alarmauslösung zu dem fraglichen Schadenzeitpunkt stattgefunden hatte. Soweit die entsprechende Alarmauslösung gespeichert wird und durch weitere Bedienung des Fahrzeuges der Speicher nicht überschrieben worden ist, kann ein Ergebnis durch das Auslesen erzielt werden.

Verschiedene Fahrzeughersteller sind von dem sogenannten „Müllband“, d.h. 433 Mhz mit ihren Fernbedienungen abgerückt und haben andere Frequenzen gefunden, für die es zunächst keinen

entsprechenden „Jammer“ gab. Jammer sind Geräte, die mit sehr hoher Sendeleistung das schwache Signal des Schlüssels nicht bei dem Fahrzeug ankommen lassen. Das starke Signal des „Jammers“ drückt das schwache Signal weg. Mittlerweile hat hier jedoch auch die Elektronikindustrie nachgerüstet, sodass jetzt, wie uns jüngst mitgeteilt wurde, „Jammer“ mit zehn unterschiedlichen

Frequenzen auf dem Markt angeboten werden, wodurch natürlich die Möglichkeit besteht, auch bei diesen Fahrzeugen mit dem entsprechendem Störsignal das Verschließen zu verhindern.

Auch hier gilt wieder der Hinweis, dass nach dem Verschließen des Fahrzeuges über die Funkfernbedienung die Kontrolle durch den Fahrzeugführer erfolgen muss, ob das Fahrzeug auch

tatsächlich verschlossen ist. Dies kann zum einen über die Sichtkontrolle durch das Signal der Blinker, bei verschiedenen Fahrzeugen die Hörkontrolle, durch das Wahrnehmen des Signaltons oder auf die klassische Methode durch Ergreifen eines Griffes und des Versuchs die Tür zu öffnen, erfolgen.

## Keyless-Systeme

Problematisch stellt sich die Überprüfung, ob das Fahrzeug verschlossen ist, bei Keyless-Systemen dar. Hier kann das Ergreifen des Griffes nicht vorgenommen werden, wenn man gleichzeitig die Karte am Körper trägt. Hierbei muss sich auf die Kontrolle des Signals verlassen werden.

In diesem Zusammenhang hat sich im Rahmen einer von hier durchgeführten Untersuchung gezeigt, dass diese Systeme auch Probleme bereiten können.

Wenn ein Fahrzeug mit einem Keyless-System ausgestattet ist, muss bei dem Entfernen von dem Fahrzeug mit der an dem Körper getragenen Karte auch darauf geachtet werden, dass sich keine Personen in der Nähe des Fahrzeuges befinden, die, bevor das automatische Verschließen erfolgt, den Türgriff erfassen und so das Verschließen unterbinden.

In einem von hier untersuchten Fall war ein junger Mann aus dem Auto heraus geeilt, weil er schnell ein paar bestellte Blumen für seine Freundin abholen wollte. Er hatte im Halteverbot gestanden und andere Fahrzeuge zugeparkt. Zwei unabhängige Zeugen hatten ihn beobachtet, wie er, ohne sich noch einmal umzusehen, in das Geschäft gelaufen war. Gleichzeitig hatten die Zeugen beobachtet, dass zwei weitere Personen in der Nähe des Autos standen und direkt, nach dem der junge Mann ausgestiegen war, den Beifahrertürgriff ergriffen und die Tür öffnete. Sofort wurde über den Start/Stop-Knopf der Motor gestartet. Der zweite Mann war schnell um das Auto herumgelaufen, beide hatten im Auto Platz genommen. Das Auto war angesprungen und die beiden fuhren damit weg. Auch dies hatte der junge Mann, der noch gar nicht weit von dem Fahrzeug entfernt war, nicht mehr bemerkt, weil er sich vollständig auf das Abholen der Blumen konzentriert hatte.

Die Täter hatten es allerdings mit dem Fahrzeug nicht weit geschafft, ihnen war nur ca. 2 km weiter eine Ampel im Weg. An dieser waren sie dann noch verletzt von den Polizeibeamten in dem Auto sitzend angetroffen worden. Die Polizeibeamten wunderten sich, dass keine Karte im Fahrzeug vorhanden war und auch nicht in einem entsprechenden Aufnahmeschacht gesteckt hatte. Erst als der junge Mann mit seinen Blumen mit einem Taxi zu dem Unfallort kam, holte er die einzige Karte, die er bei sich hatte, aus seiner Jacke. Die zweite Karte, das hatten die Polizeibeamten ebenfalls überprüft, war zu Hause.

Insoweit bieten zwar diese Keyless-Systeme einen hohen Komfort, tragen aber gleichzeitig auch eine wesentlich höhere Gefahr, dass das Fahrzeug unverschlossen am Abstellort verlassen wird. Daher ist eine deutlich höhere Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass das Fahrzeug auch wirklich verschlossen ist. Dies kann ausschließlich über die Kontrolle des Rückmeldesignals von dem Fahrzeug erfolgen.

Bei diesen Fahrzeugen muss nicht befürchtet werden, dass das Verschließen durch einen „Jammer“ unterdrückt wird. Sobald sich keine entsprechende Karte mehr im Empfangsbereich der Antenne befindet, wird das Verschließen vorgenommen, außer, das Fahrzeug wird vorher geöffnet.



Für das Starten sind in dem Fahrzeug Antennen vorhanden, die überprüfen, ob eine Katalysatoranlage vorhanden ist. Während der Motor läuft, wird keine Überprüfung mehr vorgenommen. Das Fahrzeug stellt sich nicht selbstständig ab. Der Motor geht erst aus, wenn der Start/Stop-Knopf gedrückt wird.

## Seminare

Wie sie unserer Homepage entnehmen können ([www.goeth.com](http://www.goeth.com)) bieten wir zusätzlich zu den Leistungen der kriminaltechnischen Untersuchungen auch Seminare für Sachbearbeiter, Schadenregulierer und Polizei/Kriminalbeamte an.

Die Seminare sind auf 16 Personen begrenzt, diese Begrenzung hat im Wesentlichen den Hintergrund, dass wir äußersten Wert darauf legen, dass jeder Seminarteilnehmer die Möglichkeit hat, aktiv an dem Seminar mitzuwirken, d.h. er auch selbst Hand anlegen soll, um entsprechende Spurenmerkmale zu erzeugen, die dann mit allen Seminarteilnehmern besprochen bzw. erörtert werden.

Wir weisen in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, dass es ausdrücklich gewünscht ist, dass die Teilnehmer dieser Seminare ihr eigenes Fotogerät mitbringen und sich von den erzeugten Spuren Fotoaufnahmen fertigen dürfen bzw. sollen.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass wir das Seminar nicht für Einzelpersonen ausschreiben, dazu ist der Verwaltungsaufwand zu hoch. Soweit mit den entsprechenden 16 Personen eine Seminarteilnahme erwünscht, sind wir jedoch gerne bei evtl. zu suchender Übernachtungsmöglichkeiten usw. behilflich.

Für kleinere Gruppierungen sind wir auch gerne dahingehend behilflich, dass ein Zusammenschluss von 2 Gruppen, die notwendigen 16 Personen bilden.

Soweit diesbezüglich noch weitere Fragen, die über die Information auf unserer Homepage hinausgehen, bestehen, so kontaktieren sie uns unter den bekannten Telefonnummern.

## Vorträge

Im Rahmen der Zusammenschlüsse verschiedener Gesellschaften und teilweise Neubildungen von Schadenmanagementgesellschaften werden Informationsveranstaltungen erforderlich.

Wir wären gern in diese Veranstaltungen mit einem Vortrag eingebunden.

Dort können wir unsere Tätigkeit vorstellen und auf die Möglichkeiten, insbesondere auch auf die weiteren Entwicklungen auf dem Untersuchungsgebiet, hinweisen.

Rufen Sie an und vereinbaren Sie einen Termin. (Tel. 02651/700700)

## Bedenkliche Schadenregulierungspraxis

Innerhalb des letzten Jahres wurden wir verstärkt von Privatpersonen, mit der Bitte eine kriminaltechnische Untersuchung durchzuführen, kontaktiert.



Dies wäre im Allgemeinen positiv zu sehen, wenn uns nicht der Hintergrund bedenklich stimmen würde. Es wird von den Betroffenen mitgeteilt, dass Schadenregulierer der

Versicherungsgesellschaften und hier auch noch in besonderen Versicherungsgesellschaften, die in der Vergangenheit eigentlich eine, soweit wir das aus unserer Sicht beurteilen konnten, faire

Regulierungspolitik gegenüber den Versicherungsnehmern betrieben haben, den Wunsch hatten,

dass eine kriminaltechnische Untersuchung durchgeführt werden soll.

Dabei ergab sich, dass der Schadenregulierer dem geschädigten Versicherungsnehmer mitgeteilt

hatte, dass er das Schadenereignis, also z.B. den Einbruchdiebstahl nachweisen müsse. Er könne durch eine Untersuchung, auf seine eigenen Kosten, einen derartigen Nachweis erbringen.

Dabei

wurde dann unsere Adresse weitergegeben.

Gleichzeitig bot man den Versicherungsnehmern an, den Schaden mit einem direkt ausgestellten

Scheck, der sich etwa in der Hälfte der Schadenssumme bewegte, auch ohne eine solche Untersuchung abzuschließen.

Wir sehen in dieser „Regulierungspraxis“ aus folgenden Gründen erhebliche Bedenken und Gefahren:

Zum einen wird der redliche Versicherungsnehmer durch diese Regulierungspraxis „über den Tisch gezogen“. Ohne weitere Prüfung wird der Versicherungsnehmer mit einem Teil seines Schadens abgefunden mit dem Hinweis, dass jede weitere Schadenregulierung zeitliche Verzögerung in Anspruch nehme und nicht feststehe, ob auch tatsächlich eine Verbesserung des zu erzielenden Ausgleiches bestehen würde.

Im Gegensatz dazu wird jedoch der unredliche Versicherungsnehmer nicht als solcher erkannt, weil

eben die Überprüfung der Spurenlage nicht vorgenommen wird. Er erhält eine Entschädigungssumme, die er tatsächlich nicht „verdient“ hat.

Als Resümee daraus ist doch zu ziehen, dass derartige Schadenregulierungspraxis den ehrlichen

Versicherungsnehmer und Geschädigten bestraft und den Betrüger begünstigt.

Darüber hinaus ist abzuwarten, ob sich nicht fatale Folgen einstellen, die dann dazu führen, dass die Regulierungspraxis dem Versicherer sehr hohe Verluste einbringt, die letztlich dann wieder der ehrliche Versicherungsnehmer durch Erhöhung der Beiträge ausgleichen muss.

### **Vorstellung des Buches „Betrug in der Kraftfahrzeugversicherung“**

Das Buch, das unter der Leitung der Rechtsanwälte Norbert Meschkat und Ralf Nauert unter Mitwirkung einer Vielzahl von Fachleuten zustande kam, wurde Mitte des Jahres 2008 veröffentlicht.

In dem Vorwort ist auf das zuvor genannte Thema eingegangen worden, dass Versicherer nicht gerne

über die Frage einer Schadenregulierung streiten. Die Herausgeber gehen bei 8 – 10% aller gemeldeten Schäden sowohl in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung und Kaskoversicherung von einer Manipulation aus. Die Gesamtschadenssumme soll dabei deutlich über 1 Milliarde Euro liegen.

Die Fachbeiträge der Mitautoren sollen helfen, den Betrügern ihre Geldbeschaffungsmaßnahme zu vereiteln.

Hier wurde ein sehr umfangreicher Beitrag von Detlev Burgartz (GDV, Leiter der Kriminalitätsbekämpfung und Geldwäschen) aufgenommen, der mit statistischen Daten hinterlegt aufzeigt, wie versucht wird, auf die verschiedensten Arten und Weisen an das Geld der Versicherer



heranzukommen. So zeigen auch Herr Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Brösdorf und Jürgen Burg <sup>in ihren</sup> Beiträgen auf, wie im Rahmen von Verkehrsunfällen versucht wird, Kasse zu machen <sup>Untersuchungen von mechanischen Sicherungseinrichtungen, elektronischen Schließsystemen und kriminaltechnischen Spuren</sup>

Ein interessanter Beitrag ist von Dr. Eberhard Fähnrich aufgenommen. Hier wird dargestellt, wie Schadenregulierung mit intelligenten Entscheidungssystemen betrieben und zumindest Ansätze für

weitere Ermittlungen erhalten werden kann. Selbstverständlich haben auch die Herausgeber des Buches ihre Beiträge aufgenommen. Auch weitere Juristen haben mit entsprechenden Hinweisen zu Ermittlungen und weiteren Hilfestellungen zur Vorbereitung der anstehenden Prozesse ihre kompetenten Informationen eingestellt.

Insgesamt stellt das Buch über das Themengebiet, ein abgerundetes Hilfsmittel dar. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Buch von sehr vielen Personen, die sich mit der Schadenbearbeitung befassen, jedoch auch diejenigen die Entscheidungsträger dafür sind, ob überhaupt Betrugsbekämpfung ein Thema ist, zur Kenntnis genommen wird. Wenn Betrugsbekämpfung kein Thema ist, fallen die Betrugsdelikte in der Statistik nicht auf. Betrug bevorteilt den unredlichen Versicherungsnehmer und benachteiligt den ehrlichen Beitragszahler. Ihm werden Kosten aufgelastet, für die er eigentlich „keinen Vertrag“ abgeschlossen hat, er will ja „nur versichert“ sein.

#### Elektronische Komponenten der Fahrzeugschlüssel

Die Überprüfung der in den Schlüsseln integrierten elektronischen Bausteine sämtlicher Hersteller (Transponder) zur Bedienung der Wegfahrsperrung erfolgt auf Datenplausibilität mit elektronischen Lesegeräten. Durch die herstellerseits durchgeführten Neuentwicklungen muss ein ständig aktualisierter Bestand von Lesegeräten vorhanden sein. In diesem Zusammenhang ist es uns gelungen „exklusiv“ ein Auslesegerät zu erwerben, das ständig durch einen Updatevertrag auf den neuesten Stand der Entwicklungen der elektronischen Bausteine angepasst wird. Dies ist ein weiterer Bestandteil des hohen Qualitätsstandards unseres Unternehmens.

Darüber hinaus verfügt das kriminaltechnische Prüflabor über eine Vielzahl von Lesegeräten, die uns direkt von den Transponderherstellern zur Verfügung gestellt wurden. Das Lesegerät mit angehängter Auswerteeinheit des Herstellers Texas-Instruments ermöglicht eine Sichtbarmachung der Datenstruktur und ist weiterhin in der Lage zu prüfen, ob ein Transponder angelernt wurde. Die Möglichkeit, anhand der in frei zugänglichen Bereichen des Transponders abgespeicherten Daten diese einer Fahrzeugidentifikationsnummer zuzuordnen, wird von immer mehr Fahrzeugherstellern genutzt.

Gelingt dies nicht, so kann anhand der Aufdrucke auf den Transpondern das Herstellungsdatum festgestellt werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, über die im Transponder gespeicherten Daten das Produktionsdatum auszuwerten. Darüber hinaus lässt sich das Datenformat feststellen.

Aufgrund dieser Überprüfungen kann eine Aussage getroffen werden, ob die in den Schlüsseln enthaltenen Transponder (elektronischen Komponenten) zum einen überhaupt zum Fahrzeug gehören können und zum anderen aufgrund der zusammenliegenden Produktionszeiträume dem gleichen Schlüsselsatz zugeordnet werden können. Weiterhin lässt sich bei manchen

Transpondertypen feststellen, ob der Transponder im Schlüssel einem Anlernprozess am Fahrzeug unterlag.

Das Fehlen des elektronischen Bausteines zur Deaktivierung der Wegfahrsperre ist mit im Handel erhältlichen Geräten relativ einfach festzustellen. Hierbei muss jedoch bedacht werden, dass neben den üblichen Transpondern auch Bausteine verwendet werden, die von dem Auslesegerät über ein bestimmtes Signal angesteuert werden müssen, um eine Rückmeldung zu bekommen. Bei einem Lesegerät, das über eine derartige Funktion nicht verfügt, kann dieser Transpondertyp nicht nachgewiesen werden.

Die Schlüssel von Audi-Fahrzeugen des Wegfahrsperrensystems Generation 5 (aktuelle Modellreihen: A4 - A5) bieten eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Erlangung von wesentlichen Zusatzdaten.

Neben den bisher bekannten Möglichkeiten der Überprüfung, ob die Schlüssel zum entsprechenden Fahrzeug gehören, gibt es eine Möglichkeit, anhand der Schlüssel den Kilometerstand des Fahrzeuges auszulesen. Des Weiteren kann auch hier die letzte Aktualisierung des Schlüssels (Datum, Uhrzeit der letzten Abspeicherung) ausgelesen werden. Eine Übernahme dieses Systems ist bei weiteren Modellreihen in Planung.

- Die Datei "Aufstellung der Überprüfungsmöglichkeiten von Fahrzeugschlüsseln" kann beim H. Zimmermann Tel.: 02651/700-718 jederzeit angefordert werden –

**Manfred Göth**

Kriminaltechnisches Prüflabor GÖTH, GmbH, Mayen

[www.goeth.com](http://www.goeth.com)

