

Crashtests – Ein überlegenes Forschungsmittel zur Klärung von Schuld oder Unschuld

Von Manfred Becke*

Häufig müssen Unfallanalytiker die Frage beantworten, ob es sich bei einem Unfall tatsächlich um einen Unfall gehandelt hat oder ob ein Betrug dahinter steht. Die Klärung wird insbesondere dann gelingen, wenn auffällige Diskrepanzen vorhanden sind. Die Möglichkeit, diffizile Fälle mithilfe von Crashtests beweissicher zu beurteilen, soll im Folgenden anhand eines ungewöhnlichen Beispiels in einer Strafsache beschrieben werden, die im Ingenieurbüro Schimmelpfennig + Becke bearbeitet wurde.

1 Verfahrensgang

Dieser Strafsache war ein ziviler Rechtsstreit vorausgegangen. Im Zuge des zivilen Rechtsstreits wurde zugunsten der Versicherung geurteilt. Die Staatsanwaltschaft eröffnete ein Strafverfahren gegen einen der Beteiligten wegen versuchten Betrugs. Im ersten Rechtszug kam es zu einer Verurteilung wegen Betrugsversuchs (die Versicherung hatte ja nicht gezahlt). Daraufhin ging der Angeklagte in Berufung. Im zweiten Rechtszug an dem zuständigen LG wurde der Angeklagte jedoch mit der Begründung freigesprochen, die insgesamt vier Sachverständigen seien sich nicht einig gewesen darüber, ob es sich um einen Unfall oder um einen Betrug gehandelt habe. Dies könne nicht zulasten des Angeklagten gehen. Daher sei der Angeklagte freizusprechen. Daraufhin ging die Staatsanwaltschaft in Revision. Der BGH verwies die Sache zurück ans LG an eine andere Strafkammer.

Im Verlauf dieser Wiederholung des zweiten Rechtszuges wurde der Autor vom Vorsitzenden Richter einer kleinen Strafkammer eines weit entfernten LG gebeten, ein weiteres Gutachten zu erstatten.

Es sollte weiter Beweis erhoben werden zu der Frage, ob sich der Unfall entsprechend der Einlassung des Angeklagten ereignet haben könne

und ob insbesondere die Schäden an beiden beteiligten Fahrzeugen kompatibel seien und darüber hinaus der geschilderte Unfallverlauf aus Sachverständigensicht möglich erscheine. Die örtlich ansässigen Sachverständigen seien schon involviert. Insofern müsse er ausweichen.

Zur Ausarbeitung des Gutachtens standen ein dicker Stapel Zivilakten sowie ein weiterer dicker Stapel Strafakten mit diversen Gutachten zur Verfügung. Insbesondere waren von vier verschiedenen Sachverständigen insgesamt sechs Gutachten vorhanden. Diese waren in einem Zeitraum von insgesamt knapp acht Jahren erstattet worden.

2 Bisherige Ergebnisse

Dem Akteninhalt konnte entnommen werden, dass es sich um eine Frontalkollision zwischen einem Opel und einem Golf handelte. Diverse Gutachter hatten die Unfallstelle schon besichtigt. Danach war davon auszugehen, dass sich die Kollision aus Sicht des Opel-Fahrers am Ende einer serpentinartigen, scharfen Rechtskurve ereignete, **BILD 1**. Die Endsituation war im zivilen Rechtsstreit durch diverse Zeugen skizziert worden, insbesondere auch durch den Golf-Fahrer. Schließlich standen diverse Lichtbilder beider beschädigten Fahrzeuge

zur Verfügung, jeweils entnommen aus Gutachten zur Bestimmung der Schadenhöhe.

Die bislang tätigen Sachverständigen waren sich bezüglich der Kompatibilität der Fahrzeugschäden nicht einig. Des Weiteren hatten sie versucht, mithilfe eines Computerprogramms (PC-Crash) die beschriebene Endsituation nachzubilden. Dabei wurden verschiedene Winkelstellungen zwischen den Fahrzeugen diskutiert und auch erforderliche Lenkeinschläge des Golf-Fahrers. Einig waren sich sämtliche Vorgutachter dahingehend, dass eine Relativgeschwindigkeit von 35 km/h – bei einem der Sachverständigen bis zu 45 km/h – zugrunde zu legen sei. Anhand dieser Relativgeschwindigkeit sollten die Schäden an beiden Fahrzeugen erklärt werden können. Dabei war bei der Erarbeitung der Relativgeschwindigkeit von den Sachverständigen aber offensichtlich kommentarlos davon ausgegangen worden, dass jeweils der gesamte Schadenumfang an den Fahrzeugfronten der Fahrzeuge, zumindest was die energiemäßige Darstellung anbetrifft, diesem einen Geschehen zuzuordnen sei.

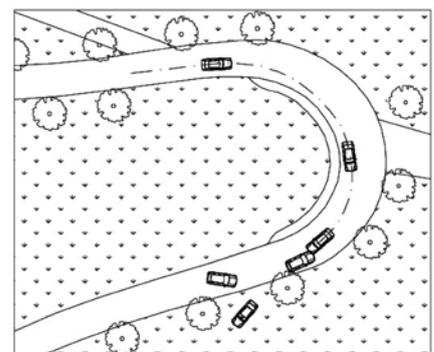


BILD 1: Unfallskizze

FIGURE 1: Sketch of the accident

Des Weiteren war ein besonders herausragender Diskussionspunkt das Vorhandensein von Dachbeulen an beiden Fahrzeugen, jeweils über der B-Säule. Während einer der Sachverständigen der Meinung war – und dies auch durch entsprechendes Bildmaterial belegt –, dass bei diesen Belastungen entsprechende Dachbeulen bei diesen Fahrzeugen nicht auftreten, vertrat ein anderer Sachverständiger die Ansicht, dass hier jedoch eine Besonderheit vorläge, da die Längsträger der beiden Fahrzeuge exakt aufeinandergetroffen seien und hierdurch derartige Dachbeulen erklärlich würden. Ein weiterer Sachverständiger hatte in einem seiner Gutachten explizit darauf hingewiesen, dass die beschriebene Kollisionsstellung der Fahrzeuge zueinander nicht zu den starken Beschädigungen in der Mitte des VW Golf passte.

3 Neuer Weg: Crashtest

Aufgrund der Vielzahl theoretischer Betrachtungen von teilweise durchaus bekannten Unfallanalytikern wurde mit dem Vorsitzenden Richter Kontakt aufgenommen. Es wurde festgestellt, dass weitere theoretische Ausführungen nicht zum beweiskräftigen Erfolg führen könnten, da speziell zur Frage der Kompatibilität die Vorstellung der Schadenentstehung der einzelnen Sachverständigen nicht korrigiert werden könnte, indem lediglich eine andere Schadenentstehung erneut im Detail diskutiert würde. Hier hätte eine Meinung gegen eine andere Meinung vorgelegen. Das Gericht hätte sich allenfalls einem der Sachverständigen anschließen können. Ohne eine besondere Darstellung, dass gerade dieser Sachverständige über eine bessere Sachkunde verfügte, wäre dies wohl kaum nachvollziehbar zu begründen gewesen. Es wurde also festgestellt, dass eine weitergehende Prüfung der Kompatibilität durch Crashtests erfolgen sollte, die schließlich bei crashtest-service.com durchgeführt wurden. Zur Vorbereitung der Crashtests waren

diverse Vorüberlegungen notwendig. Bei der Vorbereitung stellte sich zunächst heraus, dass bei vergleichbaren Beschädigungsschweren der Fahrzeuge in der hier zur Verfügung stehenden Crashtest-Datenbank (www.crashtest-service.com) mit insgesamt circa 3.500 Crashtests kein einziger Fall gefunden wurde, bei dem ein VW Golf II oder ein Opel Vectra A einen Knick (Beule) im Bereich der B-Säule aufwies. Daher war der Einwand eines der Sachverständigen besonders zu berücksichtigen, dass bei den Crashtests die Längsträger aufeinanderprallen müssten.

Des Weiteren ergab sich aus dem Schadenzustand der Fahrzeuge, dass die Golf-Stoßstange im Verlauf der Kollision so weit hochgedrückt wurde, dass der linke Längsträger dieses Fahrzeuges frei stand. Hieraus war automatisch die Bedingung zu stellen, dass sich die Stoßstange des Opel Vectra unter die Stoßstange des VW Golf schieben musste. Die bislang tätigen Sachverständigen hatten die Relativgeschwindigkeit zwischen den Fahrzeugen im Bereich zwischen 35 km/h und sogar bis 45 km/h benannt. Der Vergleich mit Crashtests zeigte jedoch, dass diese Relativgeschwindigkeit von vornherein viel zu hoch war. Es wären erheblich größere Schäden, insbesondere am Opel Vectra, entstanden. Daher wurde für den ersten Versuch eine Geschwindigkeit aufgrund der Crashtestvergleiche um 26 km/h anvisiert. Die erreichte Kollisionsgeschwindigkeit im Versuch 1 des Opel Vectra betrug 26,2 km/h, **BILD 2**.

Bei der Vorbereitung dieses Versuchs mussten zunächst die Fahrzeugmassen festgelegt werden. Es stellte sich dabei heraus, dass alle Vorgutachter mit unterschiedlichen Fahrzeugmassen gerechnet hatten. Da die verunfallten Fahrzeuge nicht mehr zur Verfügung standen, um sie zu wiegen, mussten die Massen anhand verschiedener Quellen ermittelt werden. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Zuladungen wurden die Unfallmassen der Kollisionsfahrzeuge bestimmt. Zunächst wurden zur Eingrenzung des tatsächlichen



Anstoßkonfiguration



BILD 2: Anstoßkonfiguration 1. Versuch, die erreichte Kollisionsgeschwindigkeit des Opel Vectra betrug 26,2 km/h

FIGURE 2: Collision configuration of the 1st test; the collision velocity of the Opel Vectra was 26.2 km/h

Geschehens drei Versuche durchgeführt, wobei jeweils andere unbeschädigte Fahrzeuge benötigt wurden. Mit jedem Versuch wurden neue Erkenntnisse gewonnen zur Geschwindigkeit, zur gegenseitigen Höhenlage, zum seitlichen Versatz und zum Kollisionswinkel. Die Veränderungen erfolgten jeweils nach den Erkenntnissen aus den vorausgegangenen Versuchen mit dem Bestreben, die tatsächlichen Unfallschäden möglichst gut nachzubilden. Beispielsweise wurde die Kollisionsgeschwindigkeit zunächst von 26,2 km/h im Versuch 1 auf 24,3 km/h im Versuch 2 und auf 20,9 km/h im Versuch 3 reduziert. Auch der Kollisionswinkel und die seitliche Überdeckung wurden variiert, **BILD 3** und **BILD 4**.

Die drei Versuche ergaben, dass der Schadenumfang am VW Golf keineswegs zu dem Schadenumfang am Opel Vectra passte. Die Schäden waren nicht miteinander kompatibel. Es wurde ersichtlich, dass der Golf im Bereich der Fahrzeugfront schon stark vorgeschä-

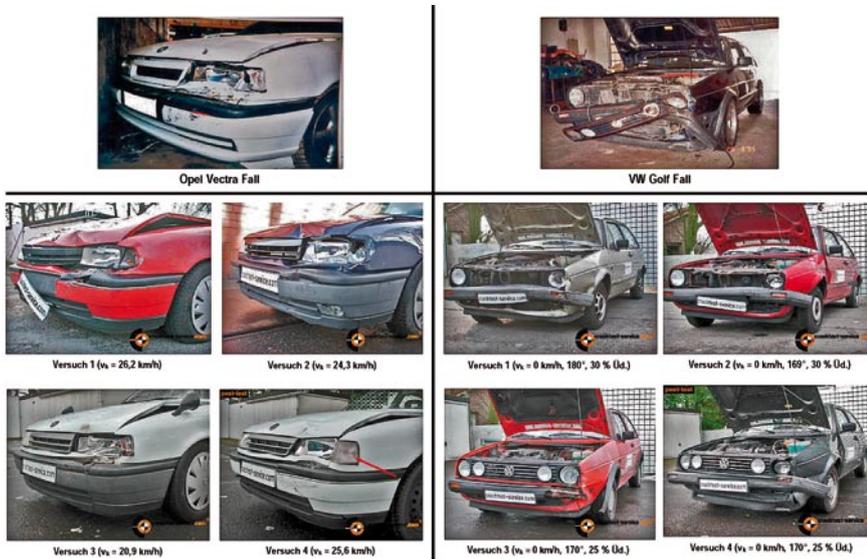


BILD 3: Fallfahrzeuge Opel Vectra und VW Golf sowie Schadenbilder nach den Versuchen 1 bis 4 mit Angaben zu den Versuchsparametern

FIGURE 3: The vehicles involved (Opel Vectra and VW Golf) as well as the damage patterns after tests 1 to 4 with details of test parameters

dig war oder möglicherweise auch nachträglich zusätzlich beschädigt wurde. Dieses hatte zur Folge, dass sämtliche Sachverständige auf eine viel zu hohe Relativgeschwindigkeit zwischen den Fahrzeugen rückschlossen und zwar zwischen 35 und 45 km/h, statt in einer Größenordnung von unter 20 km/h, wie die Versuche zeigten. Eine nachträgliche Verstärkung der Golf-Schäden war wenig wahrscheinlich, da die Polizeibeamten dann möglicherweise später festgestellt hätten, dass der Golf an der Unfallstelle ganz anders aussah als auf den Fotos.

Ferner wurde anhand dieser drei Crashtests festgestellt, dass eine Dachbeule im Bereich der B-Säule am Opel auch bei größerer Beschädigung nicht festzustellen war, ebenso keine oben abstehende Tür am Opel.

Es wurde der Schluss gezogen, dass nur durch einen unfallunabhängig deutlich durchgebogenen Stoßfänger und die Beschädigung des darunter befindlichen Bereiches am VW Golf schließlich eine Kompatibilität zwischen den Fahrzeugschäden durch eine gemeinsame Kollision erreicht werden konnte. Auch war an dem Versuchs-VW-Golf eine Knickstelle

im Bereich des Daches bei diesen Versuchen nicht aufgetreten.

Nach dem Ergebnis der Versuche konnte festgestellt werden, dass zwar eine Kollision zwischen den Fahrzeugen erfolgt war, jedoch keineswegs die Gesamtheit der Schäden durch diese Kollision erfolgt sein konnte. Die durch die Versuche nachgewiesene Relativgeschwindigkeit führte dazu, dass sämtliche Ausführungen der Vorgutachter, mit welcher Geschwindigkeit man die Kurve seitens des Vectra befahren konnte, entbehrlich waren. Aufgrund dieser geringen Relativgeschwindigkeit war es ebenfalls kaum plausibel nachzuvollziehen, wie die Fahrzeuge dabei noch in die beschriebenen Endstellungen gelangt sein sollten. Falls die beschriebenen Endstellungen tatsächlich vorlagen, waren sie jedenfalls nicht natürliche Folge der Kollision.

Es zeigte sich nach Durchführung dieser drei Versuche, dass das Schadenbild am Opel Vectra dem des Unfall-Vectra im Bereich der Fahrzeugfront mit abnehmender Geschwindigkeit immer näher kam. Es war zu erwarten, dass dieses Ergebnis durch folgende Maßnahmen noch verbessert werden konnte:

1. noch geringere Relativgeschwindigkeit im Bereich um 18 km/h
2. Gegenüber dem dritten Versuch sollte der Winkel wieder mehr in Richtung 180° eingestellt werden.
3. Es müsste eine Kollision mit einem schon vorher deformierten Golf erfolgen, bei dem insbesondere der Stoßfänger in der Mitte schon stark durchgebogen war. Dies würde erwarten lassen, dass kein Abdruck mehr im Bereich des Blinkerausschnitts im Bereich des Opel Vectra resultiert. Dieser Abdruck war aufgrund der vorangegangenen Versuche beim nicht deformierten Golf je nach Winkelstellung von vornherein zu erwarten.

Ein derartiger Versuch wurde nie durchgeführt.

4 Weiterer Crashtest

Nachdem im mündlichen Termin die Ergebnisse dieser ersten drei Crashtests präsentiert worden waren, wurde hingegen durch einen der Sachverständigen Kritik an der Durchführung dieser Crashtests geäußert, insbesondere an der vorgenommenen Anstoßkonfiguration bezüglich des genauen Überdeckungsgrades, der gegenseitigen Höheneinstellung und der Kollisionsgeschwindigkeit.

Dieses führte zu dem Beschluss des Vorsitzenden Richters, dass noch ein vierter Crashtest im Beisein dieses Sachverständigen nach dessen Vorgaben durchgeführt werden sollte, siehe auch Bild 3 und Bild 4. Nach Vorgabe dieses Sachverständigen sollte die Kollisionsgeschwindigkeit wieder etwas höher angesiedelt werden und zwar im Bereich zwischen 25 und 27 km/h. Weil bei den vorangegangenen drei Kollisionen zunehmend zwar die Beschädigungsschwere des Opel wiederspiegelt wurde, der VW Golf jedoch zunehmend immer weniger beschädigt wurde, als sich der Golf nach dem Unfallgeschehen darstellte, bestand seitens dieses Sachverständigen die Absicht, die Beschädigungen am Golf durch das höhere Geschwindigkeitsniveau besser nachzubilden. Der Kollisionswinkel wurde

wiederum mit 170° festgelegt und eine etwas größere Überdeckung, damit auf jeden Fall die Längsträger miteinander kollidieren würden.

Als Resümee konnte festgestellt werden, dass zunächst einmal die von diesem Sachverständigen in Auftrag gegebene Kollisionsgeschwindigkeit des Opel Vectra deutlich zu hoch war, ebenso war die von ihm vorgegebene Überdeckung zu groß. Schließlich ergab sich bei diesem Versuch entgegen der Voraussage des Sachverständigen, dass sich der Opel nicht von selbst unter die Stoßstange des Golf schob, sondern dass die Längsträger bis zum Ende der Kollision voll aufeinandertrafen. Tatsächlich war jedoch die Stoßstange des Opel unter die Stoßstange des Golf geraten, was in den vorangegangenen Versuchen dadurch erreicht wurde, dass der Opel, um eine Abbremsung zu simulieren, von vornherein vorn abgesenkt wurde.

Obgleich die Längsträger im vierten Versuch voll aufeinandertrafen, während dieses im tatsächlichen Unfallgeschehen nicht gegeben war, kam es auch hier nicht dazu, dass sich am Opel oder am VW ein Knick im Dachbereich einstellte. Schließlich konnte festgestellt werden, dass der gesamte Deformationsumfang des Versuchsgolf im Bereich des linken Vorderwagens keinerlei Ähnlichkeit mit dem Unfall-Golf hatte, da er viel zu stark deformiert war. Darüber hinaus konnte auch hier festgestellt werden, dass die Schäden beim VW Golf mehr in Fahrzeugmitte in diesem Versuch ebenfalls nicht erreicht werden konnten.

5 Verteidigungsvorbringen führt zu weiteren Versuchen

Vonseiten des Verteidigers wurde daraufhin vorgetragen, dass sich der Knick im Dach des Opels dadurch hätte einstellen können, dass das Fahrzeug im Auslaufvorgang mit dem Heck hinten versetzt aufgesetzt habe, wodurch die Eindellung im Dach entstanden sein könnte. Um auf diese Betrachtung einzugehen, wurde der weitere Ver-

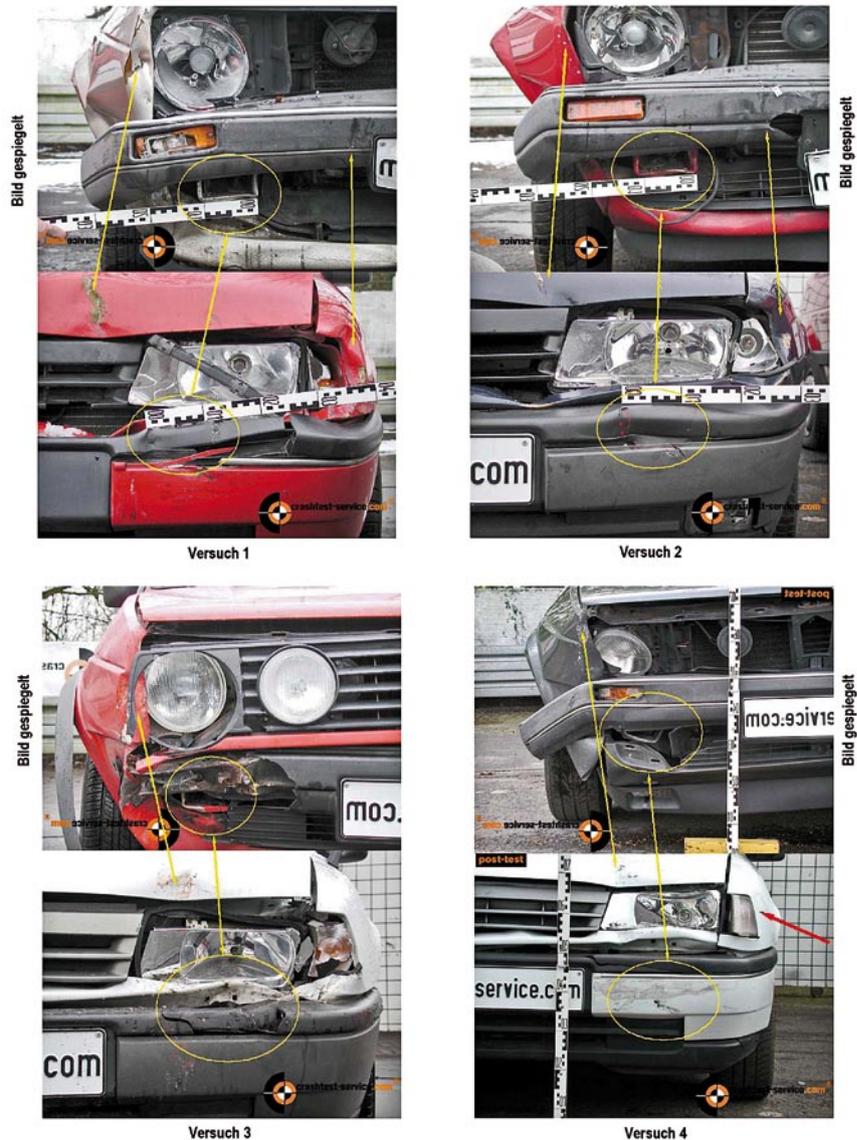


BILD 4: Vergleich der Schadenausprägungen nach den Versuchen, die tatsächlichen Unfallschäden möglichst gut nachzubilden

FIGURE 4: Comparison of the damage attributes after tests to reproduce the actual accident damage as well as possible

such Nr. 5 durchgeführt, bei dem ein Opel Vectra A hinten um 20 cm hochgehoben wurde, um dann mit einer elektrischen Ausklinkvorrichtung aus dieser Höhe auf zwei Betonklötze zu fallen, **BILD 5**. Dabei entstanden gravierende Schäden im Bereich der C-Säule im Übergang zum hinteren Kotflügel, und zwar auf beiden Seiten. Außerdem kam es zu Veränderungen des Türspalts hinter dem hinteren linken Seitenteil und den hinteren Türen. Jedoch wur-

den auch bei diesem Herunterfallen des Fahrzeughecks keine Knicke im Dach festgestellt.

Es war außerdem zu prüfen, wo an einem entsprechenden Golf mit Stahlschiebedach überhaupt Knicke im Dach entstehen würden, wenn man die Karosserie nur mit ausreichend hoher Geschwindigkeit in Längsrichtung belastet. Zu diesem Zweck wurde in dem Versuch Nr. 6 der Versuchs-Golf aus dem Versuch 4 noch einmal verwendet

und mit 37,7 km/h mit 40 % Überdeckung gegen einen Betonklotz gefahren und zwar mit der bislang unbeschädigten Beifahrerseite, BILD 6. Das Fahrzeug wurde äußerst stark deformiert. Als Ergebnis wurden zwei Knickstellen im Dach festgestellt, wobei jedoch keine der Knickstellen im Bereich der B-Säule wie am Unfallfahrzeug entstand. Eine der Knickstellen befand sich neben der Schiebedachöffnung und der zweite Knick im Dach in ungefähr gleichem Abstand zur B-Säule hinter der B-Säule. Es konnte somit festgestellt werden, dass der zweitürige Versuchs-Golf mit Stahlschiebedach bei entsprechender Beanspruchung zwei Knickstellen im Dach aufwies, wobei jedoch keine dieser Knickstellen im Bereich der B-Säule auftrat, wie am Unfall-Golf festgestellt.

Da insbesondere die hochgebogene Stoßstange am Unfall-Golf nicht zu

erklären war, wurde durch den Verteidiger nunmehr die Möglichkeit erörtert, dass dieser Schaden beim Abschleppen entstanden sein könne. Es wurde darauf verwiesen, dass oben auf dem Abschleppwagen eine Anhängerkupplung montiert gewesen sei, die sich an einem Gelenk befunden habe und drehbar gewesen sei. Der Sinn sei gewesen, dass Anhänger, die verunfallt waren und bei denen die Anhängervorrichtung verbogen und nicht mehr drehbar war, ordnungsgemäß transportiert werden konnten, indem die oben auf dem Abschleppwagen angebrachte Anhängerkupplung so gedreht wurde, dass die Anhängervorrichtung eines abzuschleppenden Anhängers eingerastet werden konnte. Diese Anhängerkupplung sei i. d. R. mit dem Kugelkopf nach unten gedreht gewesen, wenn Anhänger nicht abgeschleppt wurden.

Auf den Einwand, dass eine Verbiegung der Stoßstange nach oben beim Rollen nach vorn jedoch nicht möglich sei, wurde vonseiten der Verteidiger ausgeführt, es könne doch möglich sein, dass der Pkw aufgrund von Fahrbahnunebenheiten starke Vertikalbewegungen ausgeübt hätte und in dem Moment, als eine Bewegung nach unten einsetzte, gerade eine Vollbremsung eingeleitet wurde, wobei der transportierte VW Golf wohl nach vorn geraten und gleichzeitig nach unten gefallen sein könnte.

Eine derartige Fallgestaltung wurde im Versuch Nr. 7 versuchstechnisch nachgebildet, BILD 7. Dazu wurde auf einem Abschleppfahrzeug zunächst eine Anhängerkupplung so installiert, dass die Mitte der Kugel die VW-Golf-Stange gerade so berühren würde, sobald das Fahrzeug gegenüber seiner statischen Ruhelage um 10 cm angehoben war. Es wurde eine Vorrichtung gebaut, bei der, bei einer Vollbremsung des Lkw, der Pkw sich um 10 cm angehobenem Zustand nach vorn bewegte und dann aus der angehobenen Position gegen den Kugelkopf prallte und gleichzeitig nach unten fiel. Bei diesem Versuch drang die Anhängerkupplung circa 20 cm tief ein und hinterließ sehr deutliche Einstanzungen im Stoßfängermaterial. Das erreichte Schadenbild wich von dem Schadenbild bezüglich des Stoßfängerschadens am Unfall-VW-Golf erheblich ab. Besonders hervorzuheben war, dass der Stoßfänger durch die punktuelle Belastung mit der Anhängerkupplung an einer einzigen Stelle eingeknickt war und keineswegs „bananenförmig“ verbogen wurde wie am Unfall-Golf. Auch war eine Anhebung des Stoßfängers in dem Bereich der „Knickstelle“ keineswegs erreicht worden. Auch nur im Ansatz ähnliche Deformationen waren nicht aufgetreten. Es konnte zusammengefasst festgestellt werden, dass auch mit diesem Versuch eine mögliche Erklärung für die mittige Durchbiegung der Golf-Stoßstange in der vorliegenden Form nicht gelang. Das Aussehen des Ver-



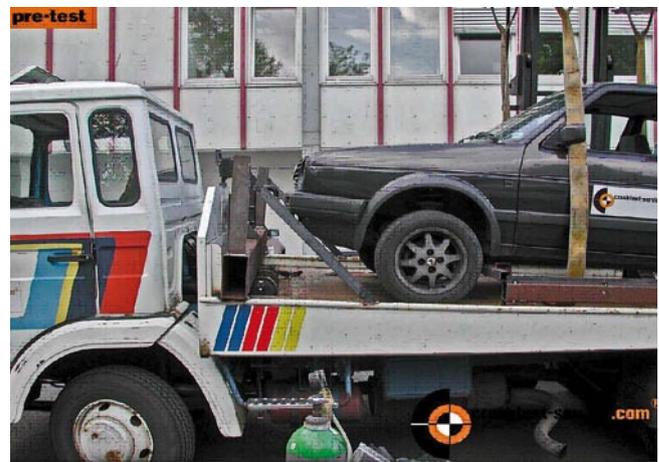
BILD 5: Versuchsanordnung zum Versuch 5 nach Vorgabe der Verteidigung, um die Entstehung der Eindellung im Dach des Opel Vectra zu klären

FIGURE 5: Test set-up for test 5 as specified by the defence in order to determine the cause of the dent in the roof of the Opel Vectra





Versuch 6



Versuch 7



BILD 6: Versuch 6, um zu prüfen, wo an einem dem Unfallfahrzeug entsprechenden Golf mit Stahlschiebedach überhaupt Nicken im Dach entstehen würden

FIGURE 6: Test 6, to determine where buckles in the roof would occur on a Golf with a sunroof corresponding to the accident vehicle



BILD 7: Versuch 7, um zu klären, ob die Beschädigung der Stoßstange am Golf beim Abschleppen entstanden sein könnte

FIGURE 7: Test 7, to determine whether the damage to the bumper of the Golf could have been caused when the vehicle was towed away

suchs-Golf zeigte in entscheidenden Punkten ein völlig anderes Bild.

6 Fazit

Die durchgeführten Versuche hatten eindeutig ergeben, dass eine Schadenkompatibilität der Unfallfahrzeuge nur teilweise durch eine gemeinsame Kollision gegeben war. Ergänzt durch Ausführungen zur Plausibilität, führte dies zu dem Ergebnis, dass der Angeklagte nunmehr vom LG wiederum wegen versuchten Betruges verurteilt wurde. Auch dieses Mal wurde Revision eingelegt, und zwar vonseiten des Angeklagten. Diese wurde verworfen. Das Urteil hatte nunmehr Rechtskraft.

Anhand dieses Falles lässt sich sehr gut darstellen, dass Crashtestergebnisse tatsächlich als überlegene Forschungsmittel zu betrachten sind.

Crashtestergebnisse können von Laien visuell mit den Verformungen im tatsächlichen Fall verglichen werden, Berechnungsergebnisse mit Computerprogrammen entziehen sich hingegen der Beurteilung durch Nichtsachverständige.

An dieser Stelle sei darauf hinzuweisen, dass es keineswegs so ist, dass Crashtestergebnisse nur dazu dienen können, einen Betrug nachzuweisen. Auch das Gegenteil ist der Fall. Häufig ist es so, dass durch eigens durchgeführte Crashtests eine Beurteilung durch

einen anderen Sachverständigen wieder korrigiert werden muss, um einen Unschuldigen vor einer Verurteilung zu bewahren.

* Autor

Dipl.-Ing. Manfred Becke ist Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle und Kfz-Technik im eigenen Ingenieurbüro Schimmelpfennig + Becke in Münster. ::

Crash Tests – A Superior Research Method for Determining Guilt or Innocence

In many cases, accident investigators have to determine whether an accident actually was an accident or whether fraud was involved. The decision becomes easier when obvious discrepancies are available. The possibility of judging difficult cases by using crash tests to provide positive proof is described in the following on the basis of an unusual example of a criminal case that was handled by engineering consultants Ingenieurbüro Schimmelpfennig und Becke.