

Unfallrekonstruktion

Versicherungsbetrug nach Rennstreckenunfällen mit Motorrädern

von Dipl.-Ing. Norbert Marten, Münster*

Trainingsveranstaltungen für Motorräder auf Rennstrecken haben in den letzten Jahren starken Zulauf bekommen. Vom Profi mit eigens aufgebautem Rennmotorrad bis zum Straßenfahrer mit seiner Tourenmaschine nehmen die unterschiedlichsten Personen bei Trainingsveranstaltungen teil. Stürze sind dabei an der Tagesordnung. Nach eigenen Beobachtungen ist die häufigste Sturzursache ein „Verbremsen“ vor Kurven, da viele Fahrer entweder den optimalen Bremspunkt verpassen oder ihre Geschwindigkeit falsch einschätzen. Oftmals verlaufen diese Stürze ohne nennenswerte Verletzungen, da die Sicherheitszonen rund um die Rennstrecken einen freien Auslauf der Fahrer ohne Anprallmöglichkeiten (Leitplanken, Schilder, Bäume) ermöglichen. Das böse Erwachen folgt, wenn der Schaden am Motorrad realisiert wird. Mehrere Tausend Euro Schaden sind bei vollverkleideten Sportmaschinen schnell erreicht. Nicht selten stellt sich dann die Frage, ob dieser selbstverschuldete Schaden nicht auf eine Versicherung abgewälzt werden kann. Neben der Problematik, dass für den vorliegenden Schaden ein neuer Hergang konstruiert werden muss, soll nachfolgend auf Details eingegangen werden, die bei Fahrten und Unfällen auf Rennstrecken typisch sind.

„Verbremsen“ häufigste Sturzursache

I. Probleme bei der Konstruktion eines neuen Unfallhergangs

Zunächst ist es erforderlich, einen geeigneten „Unfallverursacher“ zu finden. Von Vorteil sind hier Verkehrsteilnehmer, denen kein Rückstufungsschaden entsteht, wie z.B.

„Geeigneter“ Unfallverursacher

* Der Autor ist Sachverständiger für Straßenverkehrsunfälle im Ingenieurbüro Schimmelpfennig + Becke, Münster.

Fallbeispiel

Fußgänger, Radfahrer, Mofas mit Versicherungskennzeichen oder Fahrer von Mietfahrzeugen. Denkbar sind auch Firmenfahrzeuge oder die Darstellung als Wildschaden. Eine neue Kollision mit bereits beschädigten Pkw wäre denkbar, um den Zusammenstoß in der Örtlichkeit echt wirken zu lassen. Bei einem Motorrad wird dies infolge des Verletzungsrisikos nicht infrage kommen. D.h., in diesen Fällen wird es kaum zu einer direkten Kollision mit dem Unfallverursacher kommen, die sich durch compatible Schadensmerkmale zuordnen ließe. Nahe liegend sind dann Hergangsschilderungen, bei denen der Unfallverursacher durch sein Fehlverhalten den Motorradfahrer zum Ausweichen oder Bremsen zwang und es infolgedessen zum Sturz kam. In einem Fallbeispiel wurde von den Beteiligten ein Hergang geschildert, bei dem eine junge Frau mit ihrem Mokick auf einem Parkplatz wenden wollte, um in Fahrtrichtung des Motorrads weiter zu fahren (s. Abb. 1). Der herannahende Motorradfahrer wich nach links aus, bremste und kam nach einer leichten Streifberührung zum Sturz.

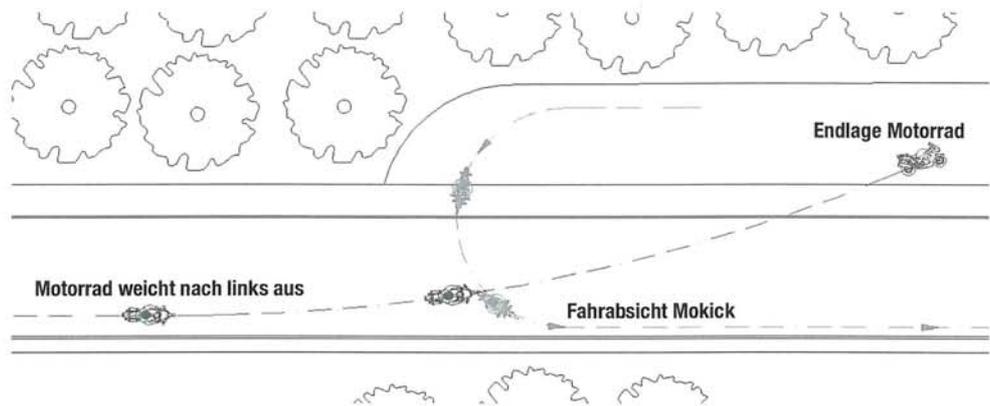


Abb. 1 Unfallhergang nach Angaben der Beteiligten

„Erste Verdachtsmomente“

Neben dem Verkleidungsschaden wurde auch ein massiver Rahmenschaden am Motorrad kalkuliert, da das Motorrad in der Auslaufphase eine Sekundärkollision erlitten haben soll. Erste Verdachtsmomente der Versicherung entstanden dadurch, dass der Motorradfahrer ein Motorradgeschäft und ein Rennteam führte, das mit dem verunfallten Motorradtyp Rennen fuhr. Zudem war es nicht der erste Unfall, in den der Motorradfahrer verwickelt war. Im Rahmen der Gutachtenerstellung folgten dann Ungereimtheiten bei der Plausibilitätsprüfung, da der Motorradfahrer nach links ausgewichen sein sollte, dorthin, woher das einfahrende Mokick hergekommen sein sollte. Der Nachweis für einen Versicherungsbetrug erfolgte aber letztlich durch ein vorangegangenes Schadengutachten, bei dem ein baugleiches Motorrad verunfallte. Beim Vergleich der Schadensbilder stellte sich heraus, dass hier exakt die gleichen charakteristischen Sturzspuren vorlagen wie am Unfallmotorrad. Die defekten Verkleidungsteile wurden also nachträglich an das „Renn“-Motorrad gebaut, um die Ursache des Rahmenschadens mit dem Unfall auf der Straße in Verbindung zu bringen. Ob dieses Motorrad tatsächlich im Rahmen einer Rennstreckenveranstaltung verunfallte, konnte nicht ermittelt werden. Nahe liegend ist jedoch, dass die Rennverkleidung gegen die vorbeschädigten Originalteile getauscht wurde, um so den Hauptschaden am Rahmen abzurechnen.

II. Hinweise auf einen Rennstreckeneinsatz

Um mit einem Motorrad auf der Rennstrecke fahren zu können, müssen bei einer normalen Straßenmaschine alle Glasbauteile wie Spiegel und Scheinwerfer demontiert oder abgeklebt werden, die dann bei einem Sturz möglicherweise nicht beschädigt werden. Sofern auch hier Schäden vorliegen, ist zu prüfen, ob diese nicht erst nachträglich hinzugefügt wurden. Wenn Aufkleber des Veranstalters (s. Abb. 2) am Motorrad nicht entfernt werden, die den Motorradfahrer legitimieren, auf die Rennstrecke zu fahren, ist dies natürlich ein offensichtlicher Hinweis für einen Rennstrecken-Einsatz. Fahrer, die häufiger an Rennstreckenveranstaltungen teilnehmen, montieren häufig Teile, die im Fall eines Sturzes kostengünstiger zu ersetzen sind, wie z.B. Zubehörverkleidungen. Des Weiteren kommen Sturz pads zum Einsatz, die den Schaden am Motor-

rad gering halten sollen. Sturz pads im Bereich der Seite sind zwar auch im Straßenverkehr keine Seltenheit, im Rennsport werden aber zusätzlich die Gabel und die Schwinge durch Sturz pads an den Radachsen geschützt. Diese speziellen Sturz pads sind im Straßenverkehr kaum anzutreffen. Des Weiteren kommen Teile zum Einsatz, die Umbaumaßnahmen an den Motorrädern erleichtern, wie z.B. Schnellverschlüsse an der Verkleidung. Rennsportzubehör wie verstellbare Fußrasten, besondere Bremsbeläge oder Schaltautomaten, die den Gangwechsel unter Volllast ohne Auskuppeln ermöglichen, sind weitere Beispiele.

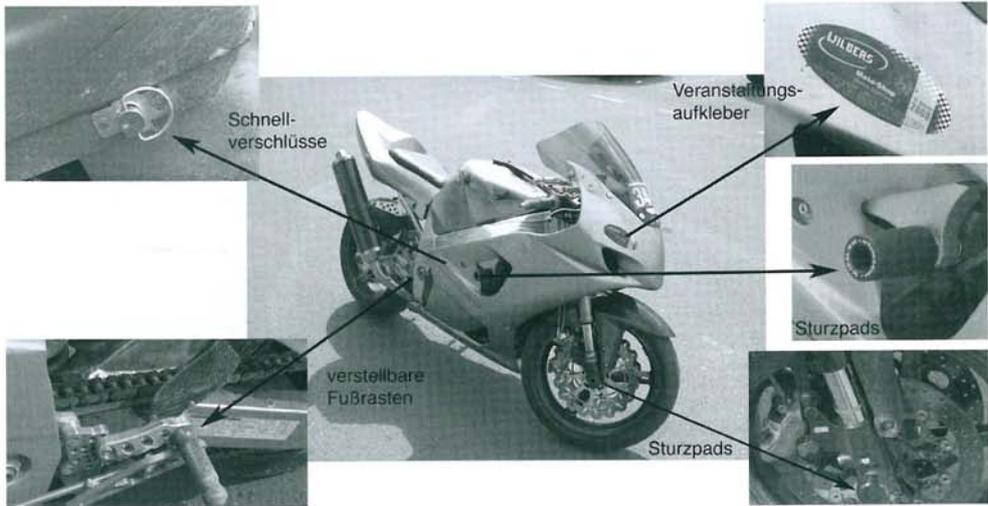


Abb. 2 Zubehörteile am Motorrad

Besonders charakteristisch ist auch das Verschleißbild der Reifen nach einem Rennstreckeneinsatz. Aufgrund der starken Belastung bei voller Schräglage erwärmen sich die Reifen wesentlich stärker als bei normaler Straßenfahrt. Die Reifen erhalten dadurch eine sehr raue und gerippte Oberfläche mit teilweise abgelösten Bestandteilen an den Reifenflanken, wie der Vergleich auf Abb. 3 zeigt. Durch den hohen Anteil der Kurvenfahrten auf Rennstrecken nimmt auch die Profiltiefe an den Reifenflanken deutlich schneller ab als im Bereich der Mitte. Bei Reifen, die auf der Straße gefahren werden, ist der Hinterreifen im Bereich der Mitte am stärksten vom Verschleiß betroffen. Ein weiterer Punkt ist der Luftdruck der kalten Reifen. Dieser wird für die Rennstrecke von etwa 2,5 auf 2,0 bar abgesenkt. Dies bewirkt eine stärkere Erwärmung, ermöglicht aber auch eine höhere Haftung durch die vergrößerte Aufstandsfläche (Latsch).

Verschleißbild der Reifen

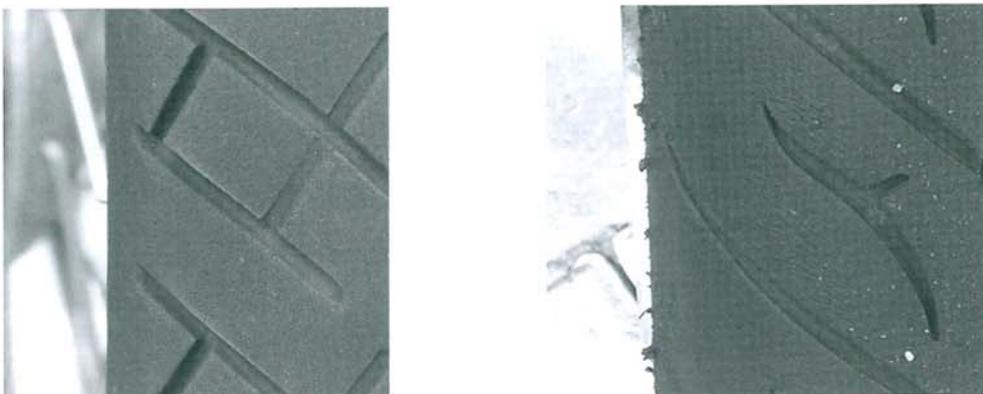


Abb. 3 Reifenvergleich: normale Straßenfahrt und Rennstreckeneinsatz

III. Besonderheiten bei Stürzen auf Rennstrecken

Durch die großräumig angelegten Auslaufzonen neben den Rennstrecken rutscht ein gestürztes Motorrad oftmals auf der Seite liegend ins Kiesbett. Teilweise stürzen Fahrer

Kiesrückstände

aber auch erst im Kiesbett, nachdem sie von der Strecke abgekommen sind, da das Motorrad im Kiesbett stark einsackt und schwer zu manövrieren ist. Beim Sturz gräbt sich das Motorrad tief in den Kies ein, wobei sich Kies hinter der Verkleidung sammelt (s. Abb. 4).

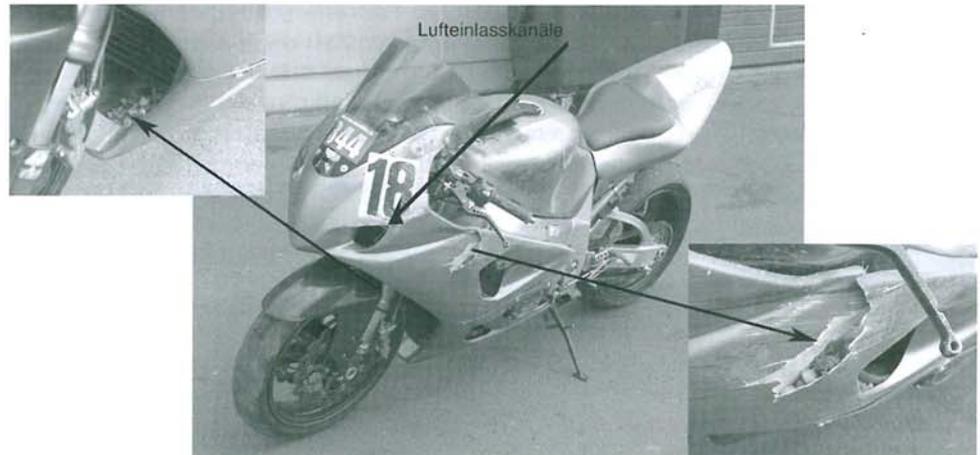


Abb. 4 Kiesrückstände am Motorrad

Da die allermeisten Sportmotorräder mit einem Stauluft-Ansaugsystem (Ram Air) ausgestattet sind, bei denen sich die Lufteinlasskanäle in der Frontverkleidung befinden und den Winddruck zur Aufladung des Motors ausnutzen, werden auch hier Kieselsteine aufgenommen (s. Abb. 5). Im Gegensatz zu Kieselsteinen, die hinter der Verkleidung eingeklemmt sind, lassen sich diese Kiesreste nur durch Demontage der Airbox (Luftfiltereinheit) entfernen. Werden Kiesrückstände vorgefunden, so kann geprüft werden, ob sich dies mit der geschilderten Unfallstelle vereinbaren lässt. Auch die Gesteinsart lässt sich unterscheiden. Zum Auffüllen von Kiesbetten werden runde Kieselsteine verwendet. Zur Befestigung von Banketten und Wegen ist gebrochenes Schottermaterial üblich.

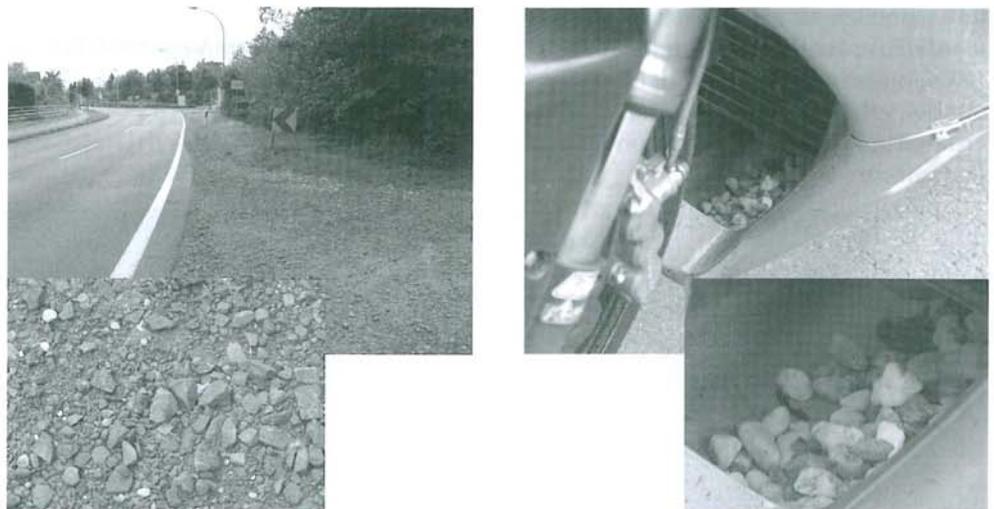


Abb. 5 Gegenüberstellung: Schottergestein und Kies

Charakteristische Kratzspuren

Ein anderer Aspekt sind die charakteristischen Kratzspuren, die ein Sturz im Kiesbett verursacht. Anders als beim Sturz auf der Straße werden nicht nur die hervorstehenden Auflagepunkte des Motorrades verkratzt. Durch das Einsinken im Kiesbett werden auch Zonen am Motorrad beschädigt, die beim Sturz auf einem festen Untergrund nicht kontaktiert werden. Auf Abb. 6 ist die Heckverkleidung eines im Kiesbett beschädigten Motorrades abgebildet. Durch das Einsinken wurde die gesamte hervorgehobene Kontur beschädigt.

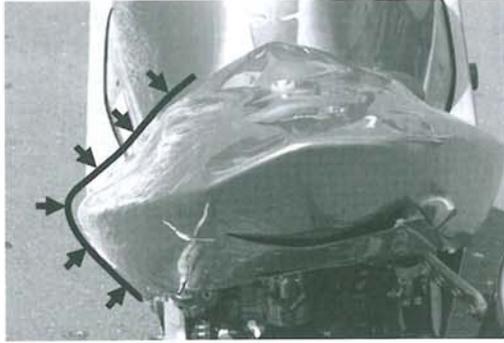


Abb. 6 Schadenbereich

Die Ausprägung der Kratzspuren ist zudem nicht gerichtet, teilweise punktuell und verwischt, s. Abb. 7. Diese charakteristischen Kratzspuren lassen sich gut von Beschädigungen unterscheiden, die während einer Rutschphase auf der Straße entstanden sind.



Abb. 7 Charakteristische Kratzspuren durch Sturz im Kiesbett

IV. Fazit

Motorradunfälle auf Rennstrecken sind bei Trainingsveranstaltungen an der Tagesordnung. Aufgrund der Sicherheitsräume neben der Strecke verlaufen sie für den Fahrer oft ohne Verletzungen ab. Der Schaden am vollverkleideten Motorrad beträgt jedoch schnell mehrere Tausend Euro. Nicht selten wird deshalb versucht, diesen selbstverschuldeten Schaden über einen Versicherungsbetrug abzurechnen. Um einen derartigen Fall zu lösen, kann neben der Plausibilitätsprüfung des angeblichen Unfallherganges auch eine Anzahl von Hinweisen ausgewertet werden, die auf einen Einsatz des Motorrads auf der Rennstrecke deuten. Neben der Ausstattung des Motorrads und dem Zustand der Reifen entstehen bei einem Sturz im Kiesbett charakteristische Spuren, die sich von einem Rutschvorgang auf der Straße gut unterscheiden lassen. Sofern Gesteinsrückstände hinter der Verkleidung oder im Ansaugsystem vorgefunden werden, lässt sich überprüfen, ob diese an der geschilderten Unfallstelle überhaupt vorkommen.

Zusammenfassung

VRR-Buchreport

AnwaltKommentar RVG

Schneider/Wolf (Hrsg.), 4. Aufl. 2008, 2.472 S., 128 €, Deutscher AnwaltVerlag

Das nun in der 4. Auflage erscheinende Werk hat sich bereits einen festen Platz in der Fachliteratur zum neuen Gebührenrecht erobert.

Die Herausgeber, Rechtsanwalt NORBERT SCHNEIDER und RIOLG HANS-JOACHIM WOLF, sind als Autoren zahlreicher Standardwerke zum anwaltlichen Gebührenrecht aus der

einschlägigen Fachliteratur nicht mehr hinwegzudenken. Ihre Werke zeichnen sich durch eine besondere Praxisnähe aus und stellen für den Rechtsanwalt eine wirkliche Arbeitshilfe dar. Auch das Autorenteam besteht ausnahmslos aus Praktikern, die tagtäglich mit den Problemen des neuen RVG befasst sind und daher auch die Bedürfnisse der Praxis genau kennen.

Das Erscheinen der 4. Auflage war dringend notwendig. Das nun seit 4 Jahren geltende neue Gebührenrecht hat in der Anwendung zu zahlreichen Streitfragen geführt,