

Crashtests - Ein überlegenes Forschungsmittel zur Klärung von Schuld oder Unschuld

2008, pp. 154 - 159 (#5)

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.

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.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Becke, M.](#): Crashtests - Ein überlegenes Forschungsmittel zur Klärung von Schuld oder Unschuld. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 46 (2008), pp. 154 - 159 (#5).

Inhaltsangabe

Der Autor schildert anhand eines Zivilprozesses mit gegensätzlichen Gutachten (von namhaften Unfallanalytikern) einen Fall, bei dem insgesamt 7 Crashversuche zur Lösung der Aufgabenstellung durchgeführt wurden. Es ging dabei zum einen um die Relativgeschwindigkeit und die Stellung sowie die Überdeckung der Fahrzeuge bei der Kollision. Ein 2-türiger VW Golf II kollidierte dabei frontal bei geringer Überdeckung mit einem Opel Vectra-A. Ergebnis war eine Relativgeschwindigkeit von etwa 18 km/h (statt der im Zivilprozess vorgebrachten von ca. 35 km/h)

sowie ein wesentlicher Vorschaden am Golf II vor dem in Rede stehenden Unfallgeschehen.

Zusätzlich wurde untersucht, ob bei den gewählten Geschwindigkeiten Knickstellen im Dachbereich des VW Golf II neben dem Schiebedach durch die Frontalkollision entstanden. Bis zu einer Kollisionsgeschwindigkeit von 37,7 km/h gegen einen Betonklotz entstanden keine Knickstellen im Bereich neben der B-Säule wie am tatsächlich verunfallten Fahrzeug; die beim Crashversuch entstandenen Schäden im Dachbereich wiesen wohl eine andere Lage auf.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema