

IFU HAMBURG, OBERALTENALLEE 16, 22081 HAMBURG

An die  
Richter/innen  
Rechtsanwälte/innen  
und Geschäftsstellen

SACHVERSTÄNDIGE FÜR STRASSENVERKEHRsunFÄLLE  
Gutachten im gerichtlichen Auftrag

*Dipl.-Ing. Michael Weber \**

*Dipl.-Phys. Hans Pfeufer \**

*Dipl.-Ing. Thomas Schatz*

*Dipl.-Phys. Martin Windisch*

*Dipl.-Ing. Roland Feldmann*

*Dipl.-Phys. Jens Johannsen*

*Dipl.-Ing. Sabine Reinecke, M. Sc.*

*Dipl.- Phys. Hauke Gravenkamp*

VERMESSUNG, WERTERMITTLUNG  
Thomas Feldmann (*st. gepr. Techniker*)  
Frank Roschewski (*Karosseriebaumeister*)



\* Von der Handelskammer Hamburg öffentlich  
bestellter u. vereidigter Sachverständiger  
für Straßenverkehrsunfälle

Zivilgerichte: Gerichtsfach 607

## Rundschreiben an Gerichte und Rechtsanwälte Stand August/2010

### 1. Einleitung:

In den letzten Jahren stellen wir zunehmend fest, dass wesentliche Befunde, die zur unfallanalytischen Bearbeitung notwendig sind, in den gerichtlichen Akten fehlen. Wir sind natürlich weiterhin gern bereit, uns um die Beschaffung des notwendigen Materials zu kümmern, müssen jedoch darauf hinweisen, dass dies erstens zu erheblichen Verzögerungen bei der Gutachtererstattung führt und zweitens auch die Kosten eines Gutachtens unnötig in die Höhe treibt, weil diese Materialbeschaffung meist sehr zeitintensiv ist. In vielen Fällen sind mehrfache Anforderungsvorgänge erforderlich, weil die Prozessbeteiligten nicht verstehen, warum wir diese Unterlagen benötigen. Die nachfolgenden Ausführungen sollen den Parteien helfen, die notwendigen technischen Unterlagen zusammenzustellen.

Dieser Merkzettel kann auch von unserer Internetseite [www.unfallforensik.de](http://www.unfallforensik.de) als PDF geladen und ausgedruckt werden.

### 2. Ermittlungsakten der Polizei / Staatsanwaltschaft

Bei den meisten unfallanalytischen Fragestellungen sind die Feststellungen der Polizei, sofern der Unfall aufgenommen wurde, von erheblicher Bedeutung. Im Zivilverfahren beantragen die Prozessparteien oft die Hinzuziehung der Ermittlungsakte, sie befindet sich dann aber doch nicht bei den uns übermittelten Unterlagen. Es wäre hilfreich, wenn die Prozessparteien vor Einschalten des Sachverständigen einmal klarstellen, ob sich verwertbare Unterlagen in der Ermittlungsakte befinden, insbesondere ob der Unfall von der Polizei ohne oder mit Spurensicherung in Form von Fotografien und einer Skizze aufgenommen wurde. Falls keine Spurensicherung erfolgt ist, erübrigt sich für uns in der Regel die Anforderung der Ermittlungsakte.

Wenn die Polizei an der Unfallstelle fotografiert hat, befinden sich in der überwiegenden Zahl der Fälle lediglich Ausdrucke in schlechter bis mäßiger Qualität in der Ermittlungsakte. Die eigentlichen Beweismittel der heutzutage fast ausschließlich digital aufgenommenen Fotografien, also die digitalen Bilddateien (Format JPEG) werden leider nach unseren Erkenntnissen in der überwiegenden Zahl der Fälle von der Polizei direkt wieder gelöscht.

Damit sind die eigentlichen Beweismittel vernichtet. Da die Farbausdrucke in den Akten nur einen Bruchteil der auf dem Foto vorhandenen Informationen aufweisen, lassen sich wesentliche Befunde für eine unfallanalytische Auswertung nicht mehr wiederherstellen.

In diesen Fällen benötigen wir aber zumindest die Ermittlungsakte im Original mit Farbausdrucken, um die Spuren aus diesen Fotos, so gut es geht, auszuwerten. In einigen Bundesländern (z. B. Sachsen-Anhalt) werden alle Ermittlungsakten nach einem Jahr gelöscht. Die Fotos und weitere Beweismittel sind dann vernichtet. Es empfiehlt sich deshalb, dass die Rechtsanwälte und Versicherungen Fotomaterial der Polizei farbig in guter Qualität scannen und die Akte kopieren.

### 3. Fotografien der Unfallszene

Insbesondere bei Unfällen ohne Körperschäden und nicht hohen Sachschäden verzichtet die Polizei häufig auf eine fotografische Dokumentation der Fahrzeugendstellungen und der Unfallschäden, der sogenannten Unfallszene. Später stellt sich dann heraus, dass die Unfallbeteiligten oder unbeteiligte Zeugen an der Unfallstelle fotografiert haben. Meist handelt es sich um „Handyfotos“. Existieren solche Fotos, kann durch eine genaue Analyse des Bildmaterials der Unfall sehr gut rekonstruiert werden, die Spurenlage lässt sich fotogrammetrisch ermitteln, die Beschädigungen können ausgewertet werden. Vielfach sind sich die Unfallbeteiligten nicht über die Bedeutung dieser Fotografien bewusst und man erhält erst auf gezielte Nachfrage die Information, dass Fotomaterial existiert, oder erst nach der Begutachtung tauchen Fotos auf. Es wäre hilfreich, wenn die Prozessbevollmächtigten ihre Mandanten schon frühzeitig nach Fotomaterial fragen und dieses Material auch in dem Gerichtsverfahren als Beweismittel eingeführt wird.

### 4. Fahrzeugbeschädigungen

Für die Beschaffung brauchbarer Fotografien der beschädigten Fahrzeuge müssen in unserem Büro ganz erhebliche und kostenintensive Arbeiten durchgeführt werden, die eigentlich überflüssig wären, wenn die Prozessparteien besser kooperieren würden. In fast allen Fällen benötigen wir zur Analyse Bildmaterial in der bestmöglichen Qualität, um alle zur Verfügung stehenden Befunde optimal auszuschöpfen. Da heute 97 % aller Fotografien digital erstellt werden, sind dies **die Originalbilddateien der Kamera**. Auf diesen Dateien befindet sich nicht nur die eigentliche Bildinformation, sondern auch weitere wesentliche Informationen, die von uns ausgelesen werden können. Dabei handelt es sich um standardisierte Einträge im sogenannten Exif-Format. Hieraus ergibt sich nicht nur, wann ein Foto aufgenommen ist, sondern auch, ob Manipulationen an dem Foto vorgenommen wurden.

Werden von uns Fotografien aus Schadengutachten oder bei Versicherungen angefordert, bekommen wir leider nur in seltenen Fällen die gewünschten und erforderlichen Originalbilddateien. Es besteht die Unsitte, die Bilddateien in Dokumente einzubinden, zunehmend in PDF-Dokumente oder auch in Word-Dokumente. Dabei gehen die Informationen im Exif-Header verloren, meist verschlechtert sich auch die Qualität der Fotografien beim Einbinden drastisch, weil entweder aus Unkenntnis oder bewusst die Auflösung verringert und die Kompression stark erhöht wird, damit kleine Dokumente entstehen. Durch zeitaufwendige Rückfragen versuchen wir dann – leider oft vergeblich – die Originalkameradaten zu beschaffen.

Jeder, der sich professionell mit Beweissicherung befasst, sollte wissen, dass die Originaldaten der Kamera zu archivieren sind. Die Praxis zeigt leider, dass vielen Schadengutachtern oder

auch Versicherungen diese notwendige Anforderung an Fotografien nicht bewusst ist. Der Stellenwert solcher digitalen Bilddateien ist sogar noch viel höher, als der Stellenwert, den in der Vergangenheit die Fotonegative hatten. Bei professioneller Spurensicherung müssen die Bilddateien dauerhaft gesichert werden. Zur Zeit kostet die Archivierung eines ausführlichen Fotosatzes einer Fahrzeugbesichtigung mit 20 hochauflösenden Fotos (5 Mb / Foto) noch ungefähr 1 Cent / Fotosatz (100 Mbyte). Dieser sollte bei den Schadensachverständigen bzw. Versicherungen und Polizeibehörden aufzubringen sein.

In vielen Gerichtsverfahren werden von der Aktivseite zwar genügend Informationen zum Fahrzeug der Mandantschaft zur Verfügung gestellt, jedoch fehlen jegliche Informationen zum Fahrzeug des Unfallgegners. Die Passivseite beschränkt sich darauf, vom „Fahrzeug des Beklagten“ zu sprechen. Wir müssen dann in mehreren Rückfragen versuchen zu klären, um welchen Fahrzeugtyp es sich überhaupt gehandelt hat und ob Fotografien der Beschädigungen existieren. Es wäre sehr hilfreich, wenn diese Fragen bereits vor der Beauftragung des Sachverständigen durch die verantwortliche Prozesspartei geklärt werden könnten.

Das Fahrzeug der Passivseite könnte bereits von der Polizei fotografiert worden sein oder im Zuge der Schadenbearbeitung wurde es beispielsweise bei der Kaskoabwicklung des Schadens oder, was heute üblich ist, bei der Fahrzeugreparatur in der Werkstatt fotografiert.

Sollten tatsächlich überhaupt keine Fotografien vorhanden sein, sollte dies im Prozess auch klargestellt werden. In diesem Fall sollte zumindest der genaue Fahrzeugtyp und das Baujahr umrissen werden. Eine eindeutige Fahrzeugidentifikation ist uns möglich, wenn die Schlüsselnummern des Kraftfahrtbundesamtes, die in der Regel im Versicherungsvertrag registriert sind, angegeben werden. Von besonderer Bedeutung ist die „Schlüsselnummer zu 3“, die Typ und Ausführung genau beschreibt.

## **5. Nachbesichtigung von Fahrzeugen**

Bei Fragestellungen zur Schadenkompatibilität oder auch für biomechanische Belastungsgutachten ist es sinnvoll, wenn wir Fahrzeuge selbst nachbesichtigen können. Bei Bagatellkollisionen werden die Fahrzeuge oft gar nicht repariert, die Schäden werden fiktiv mit einem Kostenvoranschlag oder einem Gutachten abgerechnet. Zur Aufklärung der strittigen Fragen zum Ablauf oder zur Kompatibilität durch ein Sachverständigengutachten ist es wesentlich zu wissen, ob die Fahrzeuge noch unrepariert zur Verfügung stehen. Wir können dann entweder die Fahrzeuge auf unserem Untersuchungsgelände einander gegenüberstellen oder auch getrennt besichtigen.

Die Besichtigung oder Gegenüberstellung auf unserem Gelände hat mehrere Vorteile: Wir haben hier die notwendigen Ausrüstungsgegenstände und auch eine Werkstatt, um die Fahrzeuge genau zu untersuchen. Es steht genügend freie Fläche zur Verfügung, um mehrere Fahrzeuge in allen denkbaren Positionen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums gegenüberzustellen. Bei einer Besichtigung „an der Straße“ bei den Parteien gibt es häufig Schwierigkeiten, überhaupt geeignete Fotografien anzufertigen. Weiterhin ergeben sich sehr viel geringere Kosten für das Gutachten, wenn An- und Abfahrt zu den Besichtigungen entfallen können.

## **6. Übermittlung von Bildmaterial**

Es ist nicht erforderlich, Fotodateien oder andere digitalen Dokumente auf einem Datenträger (CD-ROM) zu speichern und uns dann per Post zu schicken. Unser Mailserver ist so ausgelegt, dass auch große Dateien per E-Mail angenommen werden. Sehr große Datenpakete können

auch nach entsprechenden Freigaben direkt auf unseren Server geladen werden, in diesen Fällen genügt eine kurze E-Mail zur Koordination der notwendigen Schritte. Fotodateien können uns jederzeit ohne Ankündigung an die E-Mail Adresse [fotos@unfallforensik.de](mailto:fotos@unfallforensik.de) unter Angabe des Gerichtsaktenzeichens oder auch unseres eigenen Zeichens geschickt werden.

## 7. Unsere Tätigkeitsgebiete

Auf Grund der starken Nachfrage der Gerichte haben wir unsere Tätigkeitsgebiete in den letzten Jahren durch qualifiziertes Fachpersonal in Richtung Kraftfahrzeugtechnik ausgeweitet. Zur Zeit bearbeiten unsere Sachverständigen folgende Fachgebiete:

- **Aufklärung von behauptetem Versicherungsbetrug**  
Kompatibilitätsanalysen und Plausibilitätsprüfungen (spezialisiert ist Dipl.-Ing. Roland Feldmann)
- **Unfallflucht**  
visuelle, taktile und akustische Wahrnehmung von Kleinkollisionen (spezialisiert ist Dipl.-Phys. Martin Windisch; zur Zeit absolviert er eine Masterarbeit zu diesem Thema an der TU Graz)
- **Dunkelheitsunfälle**  
Sicht- und Wahrnehmbarkeitsfragen, präzise Kontrastermittlung durch Leuchtdichtemessungen (spezialisiert sind Dipl.-Ing. Michael Weber und alle Physiker)
- **Kfz-technische Fragestellungen**  
Aggregatschäden an Fahrzeugen, unfallursächliche Mängel, Untersuchungen nach Vorunfällen (spezialisiert sind Dipl.-Ing. Michael Weber und Dipl.-Ing. Thomas Schatz)
- **Prüfung von Verkehrsüberwachungsanlagen**  
Geschwindigkeitsmessungen, Abstands- und Rotlichtverstöße, Laserkomplettsystem Poliscan (spezialisiert ist Dipl.-Phys. Jens Johannsen)
- **Schadenkalkulationen und Wertermittlungen**  
Prüfung von streitigen Privatgutachten, Ermittlung von Wiederbeschaffungswert und Restwert (spezialisiert sind Dipl.-Ing. Michael Weber und Frank Roschewski, Karosseriebaumeister)
- **Waschanlagenschäden**  
z. B. Prüfung, ob Lackschäden von Waschanlagen stammen können (spezialisiert ist Dipl.-Ing. Thomas Schatz)
- **Aufklärung von Kleinkollisionen**  
Spezielle Problemstellungen wurden durch Versuchsreihen systematisch untersucht, z. B. Kleinkollisionen auf Parkplätzen, Spurwechselunfälle, Problematik gefahren oder gestanden? (spezialisiert sind Dipl.-Ing. Michael Weber und Dipl.-Phys. Hans Pfeufer)
- **Prüfung von Werkstätten**  
Qualitätsstandard der Markenwerkstatt vs. freie Fachwerkstatt der Versicherung - es wurden von uns schon umfangreiche Vergleichsbesichtigungen durchgeführt (spezialisiert sind Dipl.-Ing. Michael Weber und Dipl.-Ing. Roland Feldmann)

## 8. Postzustellung

Viele Schriftstücke und Akten werden immer noch an die alte Büroadresse (bis 2006) „Borgweg 6“ geschickt. Da die Postzustellung leider unzuverlässig arbeitet, werden uns nicht alle nachgesendet. Bitte beachten Sie die **aktuelle Adresse Oberaltenallee 16, 22081 Hamburg**. Alle Sachverständigen können über diese Anschrift auch persönlich geladen werden.

Für Gerichtspost und auch Aktenversand haben wir das **Gerichtsfach 607** Zivilgericht „Mitte“. Es wird mindestens zweimal pro Woche (dienstags und donnerstags) von uns geleert.

## 9. Bearbeitungszeiten von Gutachten

Da unser aus 15 Mitarbeitern bestehendes Büro straff organisiert ist, können wir Bearbeitungszeiten von maximal drei Monaten garantieren, sofern es nach dem Auftragseingang keine Verzögerungen bei der Materialbeschaffung gibt.

A handwritten signature in black ink that reads 'Michael Weber' in a cursive script.

Dipl.-Ing. Michael Weber  
Leitung IFU-Hamburg