

„Werkstattfuscher“



>>>> Schadenhergang

Ohne die nötige Erfahrung und das erforderliche Know-how vereitelt die Komplexität der Brandursachenanalyse das Definieren der Brandursache!

Seitens der Firma Müller erklärte man telefonisch, dass sich der in Rede stehende Lastkraftwagen zum Schadenzeitpunkt in der Obhut der Muster - Niederlassung, Hamburg, befunden habe. Der LKW sollte am Schadentag auf dem Betriebsgelände der Versicherungsnehmerin abgestellt werden. Im Rahmen dieses Abstellvorganges sei das Fahrzeug in Brand geraten.

Eine aus spurentechnischer Sicht prägnante, auf den Brandentstehungsbereich hinweisende Differenzierung der Schadensschwere konnte erst nach dem schichtweisen Abtragen des Brandschuttes innerhalb der Fußraummulden erfolgen.

>>>> Fahrzeuginnenraum

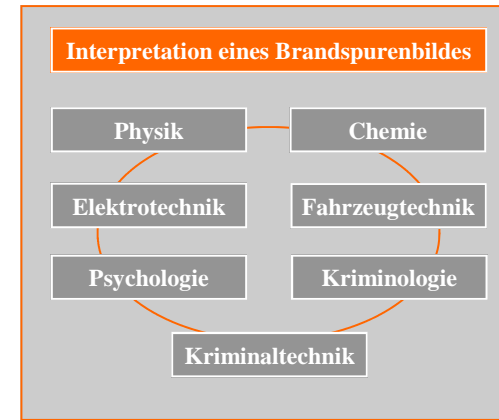
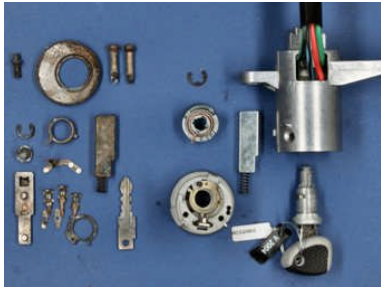
Innerhalb des Fahrerhausinnenraumes präsentierte sich ein Brandspurenbild, welches in seiner Intensität deutlich von den anderen Fahrzeugzonen abwich. Die ursprünglich in den beiden oberen Fahrerhausinnenraumdritteln etablierten brennbaren Materialien hatte das Feuer komplett vernichtet.

Namentlich konnten im Rahmen dieses Untersuchungsschrittes in der rechten Fußraummulde teilweise in ihrer Struktur erhaltene Auskleidungsmaterialien aufgefunden werden, während in der linksseitigen Mulde lediglich sehr begrenzte Reste brennbarer Materialien aufzufinden waren.

Darüber hinaus nahm die Intensität der thermischen Belastung bei äußerlicher Betrachtung des Fahrerhausinnenraums auch zu den unteren Fahrerhauspartien nicht nennenswert ab.

Aus sachverständiger Sicht von besonderer Beurteilungsrelevanz ist in diesem Kontext weiterhin die Tatsachenfeststellung, dass im gesamten Armaturentafelbereich, insbesondere in den Partien um die Zentralelektrik, keinerlei Kurzschluss Spuren aufzufinden waren, was auf das frühzeitige Demontieren des Pluspol-schuhes vom Pluspol der Batterie seitens des Fahrzeugführers zurückzuführen ist.

„Werkstattfuscher“



>>>> Brandentstehungsbereich/Elimitationsverfahren

Mit dem notwendigen Biss, dem technischen, dem kriminalistischen und dem psychologischen Sachverstand sowie der erforderlichen Analysefähigkeit lässt sich jedoch eine Erfolgsquote oberhalb von 90 % erzielen.



Auf Grund der durch die Befragung des Fahrzeugführers erlangten Informationen sowie der Analyse der vorstehend beschriebenen Brandspuren ist davon auszugehen, dass das Feuer in den vorderen Zonen des Fahrerhauses im Bereich des mittleren Armaturentafeldrittels links der Fahrzeuglängsachse entstand, sich von dort, zeitlich verzögert, dem gesamten Fahrerhaus und den angrenzenden Fahrzeugpartien mitteilte.

Vor dem Hintergrund des spurenmäßig deutlich umrissenen Brandentstehungsbereiches kamen als mögliche Brandursache, neben einer in Erwägung zu ziehenden Inbrandsetzung, eine Temperaturerhöhung im Abgassystem bzw. ein Abgasaustritt, der Austritt einer brennbaren Betriebsflüssigkeit und bevorzugt ein Primärdefekt im System der Fahrzeugelektrik in Betracht.

>>>> Elektrische Anlage

Im Rahmen dieses Untersuchungsschrittes wurde das Lenkassenschloss samt eingestecktem Zündschlüssel, welches anlässlich der zuvor genannten Reparatur ausgetauscht wurde, in der linken Fußraummulde aufgefunden und einer Beurteilung unter Laborbedingungen zugeführt.

Die detaillierte Untersuchung der elektrischen Anlage hinsichtlich eines Primärdefektes förderte Spurenmerkmale zu Tage, welche belegten, dass das Feuer innerhalb des Lenkassenschlosses entstand.

An verschiedenen, innenseitig platzierten Bauteilen konnten Schmelzmerkmale aufgefunden werden, welche nicht zwanglos und widerstandsfrei der sekundären Einwirkung von Wärmeenergie zugerechnet werden können.

Vielmehr sind diese thermischen Veränderungen zweifelsfrei einem brandursächlichen Geschehen zuzurechnen. Aufgrund einer mechanischen Beschädigung des einspeisenden Leitungssatzes des Lenkassenschlosses kam es abhängig von der Position des Zündschlüssels innerhalb des Schlosses zum Fließen eines erheblichen Fehlerstromes und der Entstehung eines Unterbrechungsbogens mit der Folge der Brandentstehung.

Dieser Fall zeigt wieder einmal sehr eindrucksvoll, dass die Brandursachenanalyse, wenn diese in der erforderlichen Tiefe ausgeführt wird, auch an intensiv thermisch belasteten Kraftfahrzeugen zum definieren der Schadenursache führt.

Die Ursache des Brandschadens an dem 2002 erstmals zugelassenen Lastkraftwagen war in diesem konkreten Fall zweifelsfrei im Verantwortungsbereich der reparatursausführenden Werkstatt anzusiedeln.

Fakenhahner Weg 9
56479 Seck
Telefon 0 26 64-99 39 120
Fax 0 26 64-99 16 87

