

Lack in der Kriminaltechnik

Die Fachgruppe Lackchemie in der Gesellschaft Deutscher Chemiker veranstaltet in Leverkusen turnusmäßig Informationsabende (Leverkusener Lacktreffs), an denen Referenten über aktuelle Themen innerhalb des Bereichs LACK informieren. Bei einem dieser Lacktreffs war u.a. ein interessanter Vortrag über „Farbe in der Kriminaltechnik“ zu hören und ist Ausgangspunkt für den folgenden Beitrag. Auch wenn dieses Thema außerhalb des üblichen Fahrzeugreparaturlackier-Bereichs liegt, könnte es doch für den FML-Leser interessant sein.

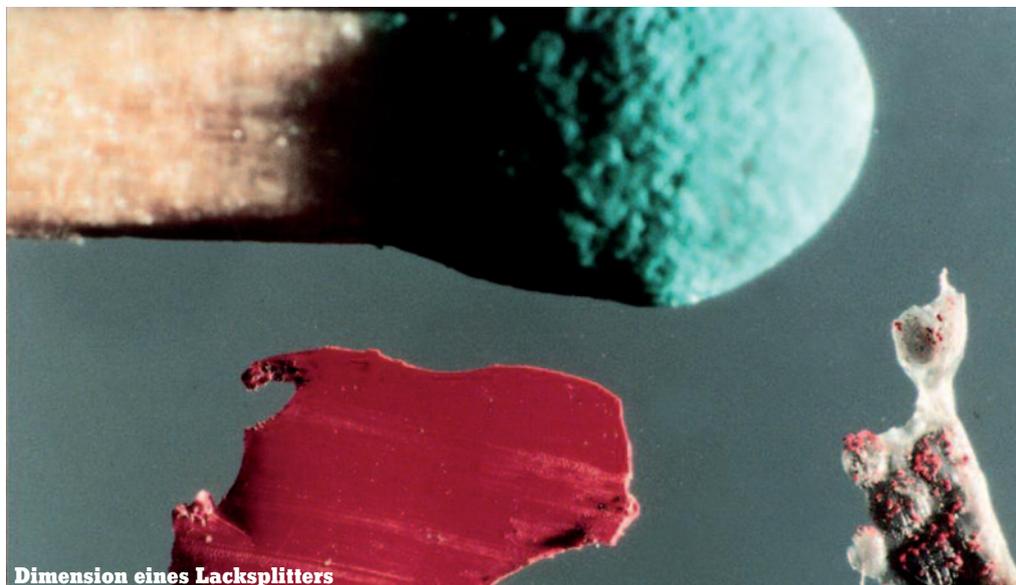
Vor dem eigentlichen Einstieg in das Spezialgebiet „Lack in der Kriminaltechnik“ sind einige allgemeine Ausführungen zu dem Fachbereich der Forensik, zu dem das genannte Spezialthema gehört, angebracht.

Forensik ist ein Sammelbegriff für wissenschaftliche und technische Arbeitsgebiete, in denen z. B. kriminelle Handlungen systematisch untersucht werden. Der Begriff „Forensik“ leitet sich ab vom lateinischen Wort „forensis“, das übersetzt „zum Forum, zum Gericht gehörend“ bedeutet. Dies rührt daher, dass im alten Rom auf dem Marktplatz, also dem Forum, Recht gesprochen wurde.

In den vielen Teilgebieten der forensischen Wissenschaft ist auch das Thema „Lack“ zu finden, auf das im Folgenden etwas näher eingegangen werden soll.

Lack in der Kriminaltechnik

Wenn von Lack in der Kriminaltechnik gesprochen wird, geht es um die wis-



Dimension eines Lacksplitters

senschaftlichen und systematischen Untersuchungen von Lackspuren, die hauptsächlich bei Verkehrsunfällen, Einbruchdiebstählen oder Vandalismus auftreten. In diesem Beitrag stehen Lackspuren als wichtige Fahndungshilfe zur Aufklärung von allen Delikten, bei denen die Beteiligung von Fahrzeugen eine Rolle spielt, im Mittelpunkt, wobei eine besondere Bedeutung den Unfallfluchtdelikten zukommt.

Die Untersuchungen zur Aufklärung werden im kriminaltechnischen Institut (KTI) durchgeführt. Diese Abteilungen sind dem Bundeskriminalamt (BKA) sowie den Landeskriminalämtern (LKA) angegliedert.

Mit den am Unfallort durch Polizei oder Erkennungsdienst sichergestellten Lacksplitters werden Vergleichsuntersuchungen durchgeführt, ob z. B. mehrere Fahrzeuge, aber vor allem welche, am Unfall beteiligt waren. Falls durch Ermittlungen, Indizien, Zeugenaussagen o.ä. das Täterfahrzeug nicht identifiziert werden kann, versuchen die Labors der kriminaltechnischen Institute durch entsprechende Analysen Ergebnisse zu erhalten.

Die Abbildungen vermitteln einen Eindruck, in welchen Dimensionen und in welcher Art Lackspuren dem Kriminaltechniker zur Verfügung stehen.

Durch den Vergleich der Lackprobe des vermeintlichen Täterfahrzeugs mit den am Unfallort sichergestellten Lackspuren kann eine schlüssige Beweisführung erreicht werden.

Diese Vergleichsanalysen bestehen in der Hauptsache durch Anfertigungen von Schnittbildern zur Identifizierung des Lackaufbaus und durch infrarotspektroskopische Messungen.

Falls kein Vergleichsmaterial zu den am Unfallort sichergestellten Lackmaterial zur Verfügung steht, kann die Kriminaltechnik auf die europäische Autolackdatenbank „European Collection of Automotive Paints“ (EUCAP) zugreifen, um die entsprechenden Zuordnungen zu den relevanten Automarken, Modellen und Baujahren zu finden. Darüber hinaus ist über die zur Verfügung stehenden Netzwerke der europäischen, US-amerikanischen und kanadischen Kriminaltechnik ein internationaler Informationsaustausch möglich.

Auch leisten die weltweit tätigen Kriminaltechniker durch die Bereitstellung von Analysedaten zu Beschichtungsmaterialien einen Beitrag für den Ausbau und die Aktualisierung der Datenbank.

Die meisten Daten stammen jedoch aus der optischen und spektroskopischen Analyse von original lackierten Blechen, die die Autohersteller zur Verfügung stellen.

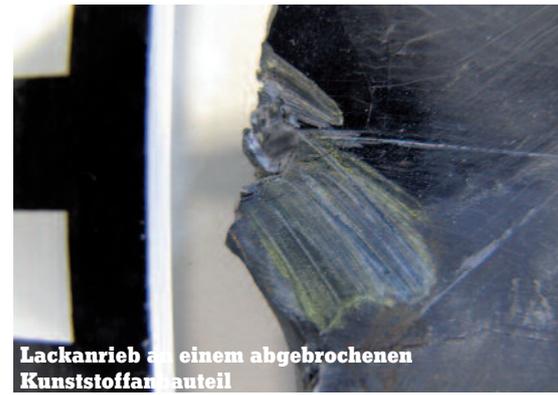
Die Untersuchung von Lackspuren beinhaltet aber auch Probleme. Die Datenbank umfasst lediglich die Lackierung der Karosserie. Häufige Anstoßstellen am Fahrzeug sind aus Kunststoff, z. B. Stoßfänger mit Kühlergrill, Außenspiegel, Zierleisten, Türgriffe, Tankdeckel. Diese Anbauteile, von Zulieferfirmen lackiert, weisen meist eine andere Lackaufbau auf als die Lackierung der Karosserie am Band. Dieser Umstand macht die Beweisführung bei der Analyse von Lackspuren sehr schwierig. Die Kriminaltechnik arbeitet an der Lösung dieser Problematik, indem sie, wie schon bei den Fahrzeug-

herstellern, über Kontakte zu den Anbauteileherstellern versucht, Informationen und Proben über die entsprechenden Lackaufbauten zu erhalten. Damit will die Kriminaltechnik Antworten auf die entscheidende Frage erhalten, inwieweit Lackierungen von Kunststoffteilen automarkenspezifische Merkmale aufweisen.

Das Ziel ist eine entsprechende Datenbank. Ein weiteres Problem, wenn auch nicht so häufig vorkommend, können Lackspuren von Fahrzeugen sein, welche Nach- bzw. Reparaturlackierungen aufweisen. Diese sind ebenfalls nicht automarkenspezifisch.

Fazit

Der Bereich Lackierung ist ein äußerst facettenreiches Gebiet. Das Spektrum, mit dem der Kriminaltechniker konfrontiert wird, reicht von der Historie (z. B. Lackierungen alter Modelle mit drei Schichten) bis zu den heutigen modernen Lackaufbauten (z. B. mit fünf und teils mehr Schichten) und zusätzlich noch die Anbauteile. Der Größen-



Lackaufbau an einem abgebrochenen Kunststoffanbauteil

vergleich zeigt, in welchen Dimensionen die Lackspuren der Kriminaltechnik zur Verfügung stehen. Um in der doch sehr komplizierten Materie Fahndungserfolge zu erzielen, benötigt der Kriminaltechniker umfangreiches Wissen, Gespür, viel Erfahrung und nicht zuletzt eine umfassende Datenbank.

Quelle

Kriminaltechnisches Institut, NRW (Bilder und Vortrag „Lack in der Kriminaltechnik“ beim Leverkusener Lacktreff)

Heinz Liebscher