

Heft 3/78

2. Jahrgang

Erscheinungsweise vierteljährlich.

Für Mitglieder kostenlos.
Einzelexemplar: 50 S.
Jahresabonnement: 168 S.

Gültiger Anzeigentarif Nr. 2 vom 1. 7. 1978.



Eigentümer und Herausgeber:
Hauptverband der allgemein besetzten ge-
richtlichen Sachverständigen Österreichs, 1010
Wien, Doblhoffgasse 3, Tel. (02 22) 42 45 46.

Verleger:
Österreichischer Wirtschaftsverlag, Druck- und
Verlagsgesellschaft m. b. H., 1050 Wien,
Nikolsdorfer Gasse 7-11, Tel. (02 22) 55 55 85.

Für den Inhalt verantwortlich:
Senatsrat Dr. Richard Jäger, 1010 Wien, Dobl-
hoffgasse 3.

Für die namentlich gezeichneten Beiträge
trägt die Redaktion nur die pressegesetz-
liche Verantwortung, für die sachliche Rich-
tigkeit der behandelten Themen bleiben die
Autoren verantwortlich.

Für den Anzeigenteil verantwortlich:
Hertha Federmann, 1050 Wien, Nikolsdorfer
Gasse 7-11.

Druck:
Ungar-Druckerei Ges. m. b. H., 1050 Wien,
Nikolsdorfer Gasse 7-11, Tel. (02 22) 55 47 49.

Fritz Sacher

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen im Straßenverkehr und
in der Unfallaufklärung

Seite

4

Dr. Helmuth Würth

Die Mietengesetznovelle 1974 (Teil 2)

14

Dipl.-Ing. Wilhelm Wegwart

Bewertung land- und forstwirtschaftlich genutzter Liegenschaften

18

Entscheidungen und Erkenntnisse

Baurat h. c. Leo Splett

Zur Auslegung des § 34 Abs. 2 GebAG 1975 – Bemerkungen zu einer
Entscheidung

20

Veranstaltungen + Termine + Seminare

22

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen im Straßenverkehr und in der Unfallaufklärung

Fritz Sacher, Sachverständiger

Die beiden vom Autor beim Internationalen Fachseminar 1978 „Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden“ in Badgastein gehaltenen Vorträge: „Tatsächliches und anscheinendes Fehlverhalten im Straßenverkehr“ und „Das mangelhafte Gutachten“ setzen sich mit Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen auseinander. Der Autor hat über Wunsch der Redaktion den Inhalt beider Vorträge im vorliegenden Artikel zusammengefaßt. Die hierdurch entstandene Einbuße an Übersichtlichkeit wurde durch Überschriften im Text kompensiert.

Der Sachverständige für die Aufklärung von Verkehrsunfällen

In jedem Beruf ist eine gewisse Praxis vorgeschrieben, in welcher das erlernte Wissen in praktischer Anwendung vervollkommen und Erfahrung gesammelt wird. Der absolvierte Jurist wird zum Beispiel vom Rechtspraktikanten über den Richteramstanwärter zum Richter bzw. über den Rechtsanwaltsanwärter zum Rechtsanwalt und lernt unter der Anleitung erfahrener Berufskollegen praktisch alle Probleme kennen und lösen, mit denen er später allein fertigwerden muß. Der Arzt bzw. der Ingenieur wird nicht unmittelbar nach dem Eintritt in das Berufsleben alleinverantwortlich eine schwere Operation durchführen bzw. eine Brücke bauen oder eine

Maschine konstruieren; auch er steht zunächst einige Jahre unter Anleitung praktizierender Berufskollegen.

Nur in dem beim hohen Anfall an Verkehrsstrafsachen und Verkehrsrechtssachen besonders wichtigen und verantwortungsvollen Beruf des gerichtlichen Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle wird eine wirkliche Berufspraxis nicht gefordert, obwohl das Sachverständigen-Bestellungsgesetz bei entsprechend strenger Auslegung eine Handhabe hierfür bieten würde.

Zum Unterschied von fast allen anderen Gruppen des Sachverständigenwesens müßte die gerichtliche Tätigkeit des Sachverständigen der Aufklärung von Verkehrsunfällen Hauptberuf sein. Nicht nur weil sie zu anspruchsvoll und vielschichtig ist und zuviel ständiges Studium erfordert, um, wie die Tätigkeit in anderen Sachgebieten, nur einige Male im Jahr ausgeübt zu werden, sondern auch deshalb, weil für den Beruf des „Verkehrsunfall Experten“ außergerichtlich praktisch kein Bedarf besteht und nicht zuletzt, weil bei Bewährung keine Zeit für eine andere als für die Tätigkeit im Gerichtsauftrag erübrigt werden kann.

Der Mensch und seine psychophysischen Grenzen als Faktor im Unfallgeschehen

Der wichtigste Faktor im Unfallgeschehen ist der Mensch. Sieht man von schienenengebundenen Fahrzeugen ab, war der Mensch bis vor zirka 50 Jahren nicht gezwungen, seinen Wahrnehmungs- und Regelorganen Geschwindigkeiten zuzumuten, die über die eigene Laufgeschwindigkeit hinausgingen. Die höheren Geschwindigkeiten, die er als Reiter oder im Pferdewagen erreichen konnte, wurden nicht von ihm, sondern von den Wahrnehmungs- und Regelorganen des Pferdes gemeistert, das auf seine höhere Laufgeschwindigkeit eingerichtet ist. Erst die Entwicklung des Kraftfahrzeuges hat den Menschen gezwungen, seine naturgeschichtlich bedingten Grenzen zu überschreiten. Seine psychophysischen Fähigkeiten sind aber seit Jahrtausenden etwa gleich.

Inzwischen wurde das Verhalten, die Reaktion, deren Geschwindigkeit und Sicherheit durch die Wissenschaft weitgehend erforscht und dort, wo sie nicht ausreicht, zum Beispiel in Luftfahrt und Raumfahrt, durch Automation und Apparate ersetzt. Wir müssen uns darüber klar sein, daß der Mensch aber auch beim Autofahren überfordert ist, nur hat die Entwicklung des Autos zum Volksfortbewegungsmittel den Preis begrenzt, so daß die erforderlichen Kompensationsapparate, die ohne weiteres verfügbar wären, finanziell nicht tragbar sein würden.

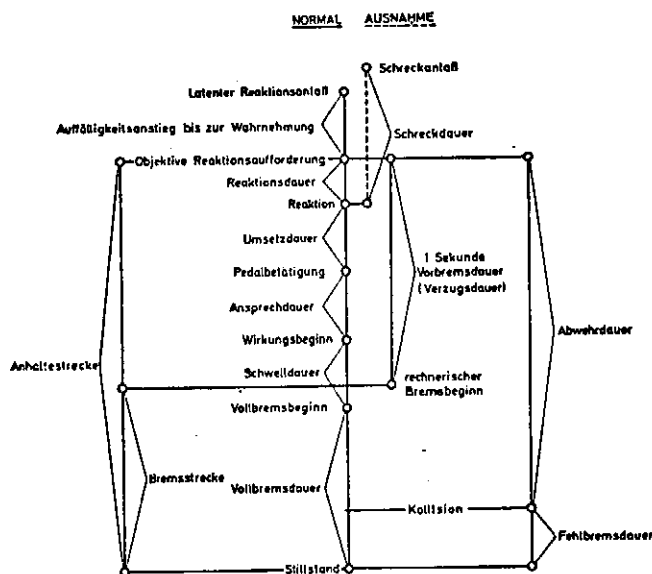


Abb. 1: Der Bremsvorgang zwischen Anlaß und Stillstand

Der Sachverständige für die Aufklärung von Verkehrsunfällen muß unbedingt über die Grundkenntnisse menschlichen Verhaltens und die Grenzen der menschlichen Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit informiert sein. Es geht nicht an, einen Verkehrsunfall rein mathematisch aufzuklären, ohne den wichtigsten Faktor, den Faktor Mensch, in die Erwägungen miteinzubeziehen. Ebenso falsch ist es, in der Rückschau aus dem bekannten Geschehen eines Unfalls zu überlegen, was der Mensch in der Unfallsituation hätte anders machen sollen, um den Unfall zu verhüten. Diese Überlegung müßte ersetzt werden durch jene, welche Chancen der Mensch zum Zeitpunkt des Unfallablaufes bzw. in der Zeit der Entwicklung einer Situation zum Unfall gehabt hat und ob er sich in Ansehung dieser ihm damals gebotenen Möglichkeiten richtig oder zumutbar subjektiv richtig verhalten hat. Es muß ein echter Reaktionsanlaß sich zu einer deutlichen Reaktionsaufforderung steigern, um zu einer Reaktion führen zu können. Es muß berücksichtigt werden, daß eine übernervöse Reaktion auf einen Anlaß, der sich nachträglich als nichtig herausstellt, ebenso zu einem Unfall führen kann wie eine zu späte oder träge Reaktion. Die Frage, wie früh reagiert werden mußte, muß daher unter Berücksichtigung – und nur unter Berücksichtigung – jener Aspekte beurteilt werden, welche der Lenker des Fahrzeuges zum Unfallzeitpunkt oder kurz zuvor kennen konnte.

Über den Vorgang der Reaktion und die Vorbremszeit gibt Abb. 1 Aufschluß.

Die Schreckwirkung

Die Schreckwirkung – als Teil der Vorbremszeit – bedarf aber näherer Erläuterung:

Die von Prof. Klebelsberg gegebene Definition ist so klar und eindeutig, daß sie aus der Zeitschrift für Verkehrsrecht 11/1965 wörtlich zitiert werden soll:

„Schreckwirkung kann die Reaktionszeit von Null bis zur Reaktionsunfähigkeit beeinflussen. Auch hier ist es viel wichtiger zu untersuchen, ob Schreckeinfluß bzw. Schreckwirkung überhaupt vorliegt oder nicht, während jeder Versuch, dabei differenzierende Zeitbestimmungen vorzunehmen, von Anfang an zum Scheitern verurteilt ist. Für die Beurteilung der Frage des Vorliegens von Schreckeinfluß scheinen drei Kriterien gleichzeitig erfüllt sein zu müssen, die an das fragliche schreckauslösende Ereignis zu stellen sind:

- a) Plötzlichkeit des Auftretens (kann für sich allein aber nicht als schreckauslösend angesehen werden: jedes in einer unübersichtlichen Kurve entgegenkommende Fahrzeug tritt plötzlich auf);
- b) Zuwiderlaufen gegen die eigene Verhaltenstendenz (auch Plötzlichkeit und Zuwiderlaufen zusammen können noch nicht als schreckauslösend gelten: an jeder unübersichtlichen Kreuzung kommt das Fahrzeug aus der Seitenstraße einerseits plötzlich und läuft andererseits der eigenen Verhaltenstendenz zuwider bzw. blockiert sie);
- c) der Möglichkeit nach unerwartetes Auftreten (auf einen in

unübersichtlicher Kurve linksfahrend Entgegenkommenden treffen a, b und c zu; ein auf langer Gerader linksfahrend Entgegenkommender entspricht zwar b und c, aber nicht a und kann somit nicht als schreckauslösend angesehen werden; auch eine Explosion abseits von der Straße hingegen entspricht nur a und c, sie wird daher in erster Linie ablenkend wirken können, aber kaum schreckauslösend).“

Nicht nur Schreck kann Verlängerung der Reaktionszeit verursachen, sondern auch Selbstmißtrauen im Sinne von „man traut seinen Augen nicht“. Es gibt Situationen im Straßenverkehr, die so unerwartet und so außergewöhnlich sind, daß der Fahrzeuglenker „zweimal hinschaut“, um diese Situation tatsächlich zu erfassen.

Auch hier wird die Einfühlung in die tatsächliche Wahrnehmungsmöglichkeit des Fahrzeuglenkers helfen, tatsächliches von anscheinendem Fehlverhalten zu unterscheiden.

Wahrnehmung und Gedächtnis

Worin besteht denn nun eigentlich wirklich die Wahrnehmung? Bei einer Annäherung von vorn wird die Wahrnehmung bei Tag durch die sichtbare Ortsveränderung des beobachteten Fahrzeuges gekennzeichnet sein, bei Nacht oder bei unauffälligem Umfeld, zum Beispiel auf einem Damm, nur durch die steigende Intensität der Lichtabstrahlung oder durch das allmähliche Größerwerden des Sehobjektes. Da durch die Eigenbewegung des Beobachters aber derselbe optische Eindruck erfolgt, ist eine solche Beobachtung sehr erschwert. Bei Tag können Täuschungen durch den Zweifel entstehen, ob man es mit der Vorder- oder Hinterseite eines Fahrzeuges, zum Beispiel eines Omnibusses, zu tun hat.

Bei einer Annäherung von der Seite ist zu berücksichtigen, daß eine Verschiebung des Sehobjektes gegenüber dem Umfeld auch durch die Eigenbewegung des Beobachters aus dem fahrenden Fahrzeug entsteht, so daß die Bewegung des beobachtenden Fahrzeuges sich deutlich von dieser Verschiebung unterscheiden muß, um als solche erkannt werden zu können.

Täuschungen dieser Art sind häufig Ursachen bei Vorrangunfällen; dann nämlich, wenn der Bevorrangte extrem langsam an die Kreuzung heranrollt. Der Benachrangte übersieht dann die Fortbewegung des Bevorrangten und behauptet Vorrangverzicht durch Anhalten.

Fehlverhalten durch mangelnde Aufmerksamkeit wird häufig auch daraus abgeleitet, daß der Lenker eines Fahrzeuges angibt, keinen Gegenverkehr gehabt zu haben oder daß sehr unterschiedliche Aussagen über eine Überholposition gemacht werden. Hier muß berücksichtigt werden, daß der Überholende den Überholvorgang beabsichtigt, während der Überholte erst durch die vollendete Tatsache Kenntnis davon erhält. Auch diese zeitliche Verschiebung erklärt sich durch die örtlich verschobene Angabe.

Nicht alle Wahrnehmungen werden ins Gedächtnis aufgenommen. Wir unterscheiden zwischen einem Ultrakurzzeitgedächtnis, einem Kurzzeitgedächtnis und einem Langzeitgedächtnis.

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen

Sinneseindrücke werden aufgenommen, aber aus dem Ultra-kurzzeitgedächtnis bereits nach 20 Sekunden wieder ausgeschieden. Ins Kurzzeitgedächtnis aufgenommene Wahrnehmungen werden nach zirka 20 Minuten vergessen, und nur Eindrücke, die im Langzeitgedächtnis gespeichert wurden, bleiben nach Maßgabe späteren Vergessens abrufbar.

Auch die Abfolge von unmittelbar aufeinanderfolgenden Eindrücken wird auf Grund psychophysischer Grenzen und nicht aus Fehlverhalten mangelhaft aufgenommen.

Das tatsächliche Fehlverhalten

Das häufigste Fehlverhalten besteht in einer gewissen Verständnislosigkeit und mangelnder Toleranz und ist jedem von uns in seiner Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer bekannt. Es entspringt dieses Fehlverhalten der mangelnden Selbsterkenntnis, Selbstbeobachtung und Selbstkritik, einem gewissen Bedürfnis nach der Revanche und einem Oberlehrerdenken, das darin gipfelt, dem anderen zeigen zu wollen, daß er das oder jenes nicht darf und daß er das oder jenes falsch gemacht hat. Dieselben Fehler, die einerseits angeprangert und beanstandet werden, macht aber der Lehrwillige unmittelbar darauf selbst. In der mangelnden Toleranz liegt die Verhinderung eines zum Einordnen oder Abbiegen erforderlichen Fahrstreifenwechsels oder die Verhinderung eines Überholvorganges, insbesondere durch Lenker, die ihren Minderwertigkeitskomplex durch Benützung eines Autos der sogenannten Spitzenklasse zu kompensieren versuchen. Besitzer kleinerer Fahrzeuge zeigen oft gewisse Selbstüberschätzung, einen Mochtegernstatus, der darin gipfelt, daß schließlich das für Spitzenleistungen nicht ausgelegte Fahrzeug versagt. Dies kann im günstigsten Fall durch einen Leistungszusammenbruch, im ungünstigsten Fall durch einen schweren Unfall wegen Überschätzung der Fahreigenschaften des Fahrzeuges geschehen.

Mangelnde Toleranz und absolutes Beharren auf dem Recht oder dem, was der Verkehrsteilnehmer dafür hält, hat bisher auch verhindert, daß sich das Einfädeln im sogenannten Zippverschlußverfahren bei uns durchsetzen konnte. Der Verkehr würde flüssiger und leichter sein, wenn mit bewußtem Denken gefahren werden würde. Durch zuviel Dirigismus werden aber Eigeninitiative und Verantwortungsgefühl gehemmt, und was nicht benützt wird, verkümmert.

Wir fahren, grob gesprochen, nicht mit Hirn, sondern nach Vorschrift, nach dem Motto: Wozu soll ich mich anstrengen, es ist ohnehin alles vorgeschrieben. Das führt zu teilweise völlig unangepaßten Geschwindigkeiten, und das führt zu einer Vielzahl von Unfällen. Vereinzelt gehen sie sogar auf das Konto der Vorschrift.

Dazu kommt noch die verhängnisvolle Gleichsetzung der Begriffe „langsam“ und „vorsichtig“ und mangelnde oder falsche Information mit. Hier hat der mißverständliche Slogan „defensives Fahren“ viel Schaden gestiftet.

Offenbar haben sich die Proponenten dieses Slogans gar keine Gedanken darüber gemacht, was defensives Fahren

eigentlich ist. Defendere heißt verteidigen. Defensiv Fahren heißt also wörtlich und sinngemäß das, was bedauerlicherweise viel praktiziert wird: Der Fahrer verteidigt seinen Fahrstreifen, indem er niemanden hineinläßt; er verteidigt den Status seines Spitzenfahrzeuges, indem er niemanden überholen läßt. So war es aber nicht gemeint! Man wollte im Gegenteil Nachgiebigkeit – und schuf Unklarheit.

Aus der Sicht des Fachmannes soll nicht nachgiebig, sondern entschieden gefahren werden. Der Partner soll wissen, daß zum Beispiel der zustehende Vorrang ausgeübt wird – dazu haben wir ihn ja!

Bewußtes Fehlverhalten und seine Ursachen

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat eine sehr interessante Studie „Ursachen von Verkehrsverstößen“ veröffentlicht. Darin wurde sehr richtig beobachtet, daß jene Jahrgänge und jene Menschengruppen, die zum Kadavergehorsam neigen, am wenigsten gegen die Vorschrift verstoßen, während der Personenkreis, der selbst denkt, disponiert und entscheidet, sich nicht kritiklos manipulieren läßt, sondern sich Gedanken über den Sinn und die Zweckmäßigkeit von Reglementierungen macht. Das KfV hatte in anderen Veröffentlichungen bereits mehrfach nachgewiesen, daß sinnlose Vorschriften oder mindestens solche, deren Sinn für den intelligenten Menschen und insbesondere für den Fachmann nicht erkennbar ist, ganz allgemein nicht eingehalten werden.

Daß ein allmählicher, wenn auch langsamer Anpassungsprozeß der Vorschriften an die Praxis stattfindet, wird anschaulich durch das Vergleichen gesetzlicher Bestimmungen, die vor 5 oder 10 Jahren Gültigkeit hatten, mit dem heutigen Stand. Ich habe zum Beispiel ungeachtet des strikten Verbotes, das vor 10 Jahren für die Verwendung von Fernlicht im Ortsgebiet gelten hat, auch schon damals die zur Sicherheit erforderlichen Informationen durch einen kurzen Blitz mit dem Fernlicht erworben. Inzwischen sind die entsprechenden Bestimmungen geändert, und was früher striktest verboten war, ist nunmehr erlaubt, wenn nicht geboten.

Hoffen wir, daß auch auf anderen Gebieten, wenn auch verspätet, die Praxis des vernünftigen, verantwortungsbewußten Autofahrers in die gesetzlichen Bestimmungen Eingang findet.

Dieser Prozeß könnte sehr wesentlich beschleunigt werden. Es wäre nämlich bei intensivem Dialog zwischen praktizierenden Unfallsachverständigen und jenen Stellen, die Vorschriften erlassen, das gesamte Wissen und Können und die Erfahrungen aus Tausenden von Verkehrsunfällen auf die Behörden übertragbar.

Wir sollten als Fachleute für die Aufklärung von Verkehrsunfallursachen der Öffentlichkeit viel mehr von unserer Arbeit mitteilen. Die Presse würde dann nicht hin und wieder polemisch über absonderliche Eskapaden irgendeines Außen-seiters berichten, sondern über unsere produktiven Leistungen zur Wahrheitsfindung und zur Hebung der Verkehrssicherheit.

Fehlverhalten als Selbstschutz

In Österreich gibt es Ausfahrten aus Parkplätzen an der Autobahn, die mit einer Stopptafel versehen sind und keinen Beschleunigungsstreifen aufweisen (Abb. 2 und 3). Die meisten dieser Parkplatzausfahrten sind darüber hinaus auch so angeordnet, daß nicht genügend Sicht auf den Fließverkehr besteht, so daß es dem aus dem Parkplatz Ausfahrenden gar nicht möglich ist, den Vorrang des Fließverkehrs zu beachten, wenn er nach dem Anhalten der Bodenmarkierung folgt. Diese zwingt ihn zum sofortigen Befahren der Hauptfahrbahn.

Das Teufliche an diesen Parkplätzen ist, daß man sie nicht meiden kann, weil man die Beschilderung der Ausfahrt erst erkennt, wenn man bereits in den Parkplatz eingefahren ist. Es bleibt also dem verantwortungsvollen Kraftfahrer keine

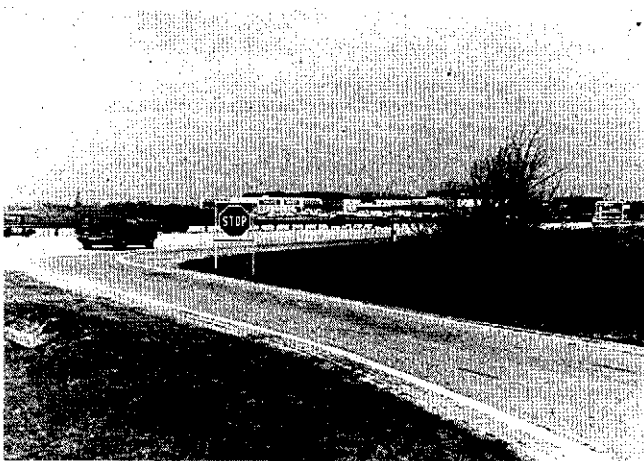


Abb. 2: Viele Parkplatzausfahrten in Österreich sind anstatt mit einem Beschleunigungsstreifen mit einer Stopptafel und einer Anhaltelinie versehen



Abb. 3: Sicht aus dem linken Autofenster aus der vorgeschriebenen Halteposition auf zirka 150 m Fließverkehrsstrecke, die mit 130 km/h in zirka 4 Sekunden durchfahren wird. Dem stehen von 0 bis 130 km/h Beschleunigungszelten zwischen 20 und 35 Sekunden und Beschleunigungsstrecken zwischen 360 und 630 m gegenüber

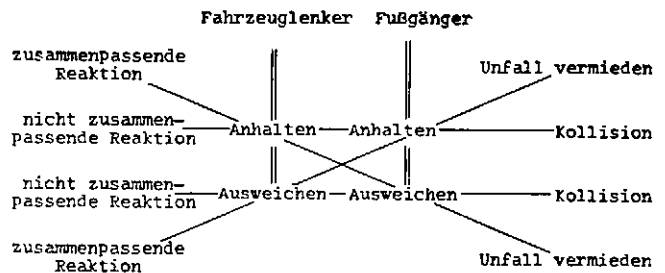


Abb. 4: Im Fall möglicher Wahlreaktionen kommt es auch ohne „Fehlverhalten“ zum Unfall, wenn die gewählten Reaktionen nicht zusammenpassen

andere Wahl, als die Bodenmarkierung für die Einbindung in die Hauptfahrbahn zu mißachten und auf dem Pannestreifen das Fahrzeug mit der höchstmöglichen Beschleunigung auf Autobahngeschwindigkeit zu bringen, obwohl das Befahren des Pannestreifens allgemein nicht erlaubt ist.

Wie ich beobachten konnte, verläßt auch die Autobahngendarmerie diese Parkplätze in der geschilderten Weise, also vorschrittwidrig.

Anscheinendes Fehlverhalten

Ein Beispiel anscheinenden, aber keineswegs immer tatsächlichen Fehlverhaltens ist der sogenannte Kavaliertart. Bedauerlicherweise herrscht in der Bevölkerung durch fehlgeleitete Propaganda eine Gleichsetzung der Begriffe „langsam“ und „vorsichtig“. Wenn jemand mit der höchstmöglichen Beschleunigung eine Kreuzung räumt, dann ist das ein Akt der Vorsicht. Der Unvorsichtige ist in jedem Fall der, der sich langsam und zögernd und daher sehr lang im Gefahrenbereich aufhält. Es ist selbstverständlich auch in Fließverkehrsgeschwindigkeit in den Fließverkehr einzufahren.

Sehen wir uns einmal die Überquerung einer Kreuzung mit vorrangtem Querverkehr rechnerisch an:

Nehmen wir die Länge des Fahrzeuges mit 4,5 m, die Breite der Vorrangfahrbahn mit 7,5 m an. Die erforderliche Räumstrecke beträgt also 12 m. Nehmen wir für die Beschleunigung des Pseudovorsichtigen $0,6 \text{ m/s}^2$, für den Kavaliertarter $2,5 \text{ m/s}^2$ an. Der zügig Losfahrende benötigt für das Räumen des Gefahrenbereiches 2,4 Sekunden, der Pseudovorsichtige 5 Sekunden, also mehr als doppelt so lang.

Zügiges Losfahren und damit rasches Räumen des Gefahrenbereiches ist daher höchst sinnvoll und erhöht die Sicherheit. Das wichtigste Beispiel anscheinenden Fehlverhaltens ist folgendes:

Es wird häufig in der Rückschau der Beschuldigten nach einem Verkehrsunfall gefragt: „Warum haben Sie nicht gebremst; Sie sind ja dem Zweitbeteiligten praktisch nachgefahren?“ Die Frage kann aber auch lauten: „Warum sind Sie denn nicht ausgewichen, wenn Sie nach links verrissen hätten, wäre der Unfall unterblieben?“

Die Möglichkeit, zwei solche Fragen zu stellen, sollte eigent-

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen

lich bereits zu denken geben, insofern als es offensichtlich zwei Möglichkeiten gibt: Überquert ein Fußgänger die Fahrbahn, dann kann seine Abwehrhandlung darin bestehen, daß er die Fahrlinie des Autofahrers so schnell wie möglich verläßt. Sie kann aber auch darin bestehen, daß er sofort anhält. Der Unfall ist nur bedingt vermeidbar, je nachdem ob die Reaktionen der beiden Verkehrsteilnehmer zusammenpassen oder nicht.

Abb. 4 zeigt, daß gleiche Reaktionen beider Verkehrsteilnehmer zum Unfall, ungleiche Reaktionen beider Verkehrsteilnehmer zur Vermeidung des Unfalls führen.

Hält nämlich der Fußgänger in der Fahrlinie des Fahrzeuges an und entschließt sich der Fahrer zur Notbremsung, dann kommt es genauso zu einer Kollision wie wenn der Fuß-

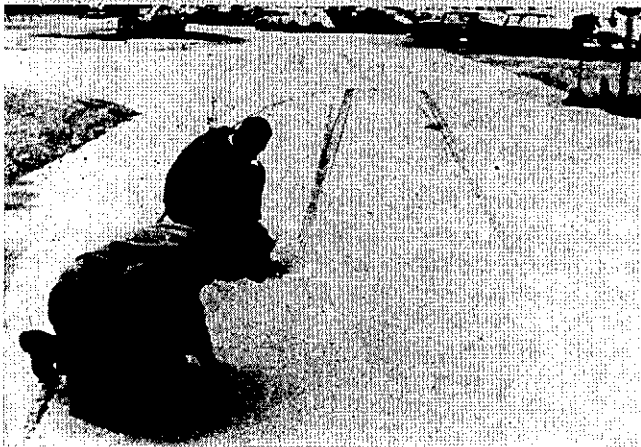


Abb. 5: In der Literatur wird empfohlen, zur Spurenmarkierung aus einiger Entfernung flach über die Fahrbahn zu blicken, während eine zweite Person die Kreidehaken aufzeichnet. Durch diese Methode wird die bereits während der Schwelldauer entstehende Spurenabzeichnung erfaßt, so daß eine Schwellbremsung nicht noch einmal zusätzlich berücksichtigt werden darf

gänger versucht, den Fahrraumbedarf des Fahrzeuges zu verlassen, der Lenker des Fahrzeuges aber durch Verreißen nunmehr in die fortgesetzte Gehlinie des Fußgängers gerät. Da es in diesem Fall kein Reglement gibt und da statistisch erweisbar 50 Prozent solcher Unfälle unvermeidbar sein müssen, erhebt sich die Frage, ob nicht – sofern man das Unfallsgeschehen isoliert betrachten kann – in einem solchen Fall die Verschuldensfrage neu überdacht werden sollte. Schließlich kann es doch vermutlich kein Verschulden sein, wenn Reaktionen zweier Verkehrsteilnehmer unglücklicherweise nicht zusammenpassen, dadurch, daß sie gleich sind.

Ähnliche Situationen ergeben sich bei Überholunfällen. Hier wird die Ursache häufig übersehen, weil sie nicht so klar zutage tritt. Stellt der Lenker eines Fahrzeuges im Zuge eines Überholvorganges fest, daß er sich verkalkuliert hat

und will sich wieder zurückfallen lassen, dann kann er dies nur dann tun, wenn der Fahrzeuglenker des Fahrzeuges, das er soeben überholt, nicht seinerseits eine Bremsung setzt. Ist dies der Fall, dann werden beide Fahrzeuge nebeneinander bremsend den gesamten Fahrbahnraum blockieren, und es kommt zu einem Unfall, der unterblieben wäre, wenn der Überholte nicht gebremst hätte.

Bremsvorgang, Verzögerung, Spurenabzeichnung

Die Verkehrsunfallforschung ist ständig in Fluß, und es ist daher notwendig, daß der Sachverständige stets auf dem laufenden bleibt. In den letzten Jahren sind mehrere Artikel in der „Automobiltechnischen Zeitschrift“ erschienen, die den Bremsvorgang neu durchleuchtet haben. Besonders die Herren Burckhardt, von Glasner, Krohn, Kruse und Näumann haben auf diesem Gebiet gearbeitet und neue Erkenntnisse insbesondere über die Abstimmung der Bremsen der Vorder- und Hinterachse an Hand des sogenannten Bremskraftverteilungsdiagramms gewonnen. Fast gleichzeitig hat Professor Dr. Emil Hörz der Technischen Universität Stuttgart im Rahmen eines Forschungsauftrages eine Testreihe mit hohem apparativem Aufwand mit Hilfe einer Bremsmaschine und des Stuttgarter Reibungsmessers durchgeführt.

Prof. Komminoth vom Kantonalen Technikum in Biel hat das normale Bremsverhalten erforscht. Produkt all dieser Untersuchungen und Forschungen ist die Erkenntnis, daß die in den letzten Jahren angenommenen Verzögerungswerte bei der Abbildung von Blockierspuren auf der Fahrbahn zu hoch gewesen sind; der 10fache Fahrbahnreibwert als Verzögerungswert wird nur in Ausnahmefällen dann erreicht, wenn tatsächlich alle Räder eines Fahrzeuges voll blockieren.

Die Ansichten, man könne in den spurenfreien Strecken oder in den Strecken, wo die Spurenabzeichnung weniger stark ist, wo sich also nur Bremsspuren abzeichnen, den vollen Verzögerungswert unterstellen, hat sich als falsch herausgestellt. Es stimmt wohl, daß der höchste Verzögerungswert bei einem Schlupf von etwa 20 Prozent erreicht wird, doch kann dieser Wert nur mit einem elektronisch gesteuerten Antiblockiersystem dauerhaft erreicht werden, nicht aber bei der herkömmlichen Bremsung. Die Werte, welche sich bei der Verzögerungsmessung unter Einschaltung eines schreibenden Verzögerungsmeßgerätes ergeben, werden wohl bei Bremsproben angezeigt, nicht aber in der Praxis erreicht. Es ist daher nach diesen neuen Erkenntnissen ein mittlerer Verzögerungswert von $7,5 \text{ m/s}^2$ auf trockener Rauhasphaltfahrbahn bereits ein seltenes Maximum, und jeder darüber hinausgehende mittlere Verzögerungswert entspricht bereits nicht mehr realen Ansätzen. Der Umstand, daß Pedalkraft- und Verzögerungsschreibgeräte vereinzelt höhere Werte zeigen, liegt an der fachgerecht besseren Bremsung durch die Versuchsperson und auch an der Fehlanzeige des Gerätes als Folge der Vorwärtsneigung des Fahrzeuges im Bremsvorgang.

Die sicher erreichbaren und die höchstmöglichen mittleren Blockierverzögerungswerte sind in der folgenden Tabelle zusammengefaßt:

	trocken	naß
Beton	6,0/7,5	5,5/7,0
Heißbitumenmischgut	6,0/7,5	5,5/7,0
in den ersten 3 Wochen ab Fertigung	3,0/6,0	3,0/5,8
Bindemittelsprühung während Fertigung		1,5/3,0
Rauhspphalt	undefinierte Gendarmeriebezeichnung	
Rutschspphalt	6,0/7,5	4,5/6,0
	5,5/7,0	4,0/5,5
Granitwürfelpflaster		
durch Benützung poliert,		
Kalottenform	5,0/6,5	3,5/5,0
rau, vergossen	6,0/7,5	4,5/6,0
Kleinsteinpflaster	6,0/7,5	4,5/6,0
Schotter gepreßt, versandet,		
Sandbankett	3,0/4,5	4,5/6,0
Lehm	3,0/4,0	1,0/2,0
Streusplitt auf unvereister, harter		
Fahrbahn	4,0/5,5	4,0/5,5
Wiese	3,0/6,0	1,5/4,0
Neuschnee, minus 10 Grad Celsius		
Lufttemperatur	1,5/4,0	
um den Gefrierpunkt	1,0/1,5	0,5/1,0
mit Schneeketten	2,5/5,5	1,5/2,5
Glatteis	1,0/1,5	0,2/1,0
mit Schneeketten	2,0/3,5	1,0/1,5

Unter Berücksichtigung der Forschungsarbeit „Notbremstechnik mit Personenkraftwagen“ (Prof. Komminoth, Bielefeld) und den Erkenntnissen im Zusammenhang mit den Problemen bei der Auslegung von Hochleistungsbremsanlagen für Personenkraftwagen (Professor Hörz, Stuttgart) sicher erreichbare und höchstmögliche mittlere Blockierverzögerung auf ebener Fahrläche in m/s².

Grundsätzlich kann aus der Länge definierter Brems- oder Blockierspuren nur die Geschwindigkeit zum Beginn der Spurenabzeichnung ermittelt werden. Wenn — wie in der Literatur angegeben und überwiegend gehandhabt — die Markierung des Spurbeginns an einer Stelle erfolgt, an der sich gerade noch sichtbare Kennzeichen einer beginnenden Verzögerung finden lassen (Abb. 5), dann ist es grundfalsch, noch einen weiteren Geschwindigkeitsabbau im Zuge der „Schwellzeit“ vor Spurbeginn zu unterstellen.

Diese gerade noch sichtbaren Kennzeichen der beginnenden Verzögerung stellen nämlich den Beginn der Bremschwelphase dar! Diese Schwellphase ist nach den Arbeiten von

Fink in der Annahme des mittleren Bremsverzögerungswertes und einer vollen Sekunde Vorbremzeit inkludiert, so daß in allen Fällen, in denen keine Spurenanalyse vorhanden ist, die Berücksichtigung einer Schwellphase unterbleiben muß. Bei Vorhandensein einer genauen Spurenanalyse kann unter Zugrundelegung des Bremskraftverteilungsdiagramms und der von Prof. Hörz gezeigten Berechnungsmethode jedem Teilbereich der Spurenabzeichnung der entsprechende Verzögerungswert zugeordnet und damit — ohne die sonst übliche Mittelung — gerechnet werden.

Da andererseits aber eine wesentliche Verzögerung ohne Abzeichnung von Spuren möglich ist, kann die Einhaltung

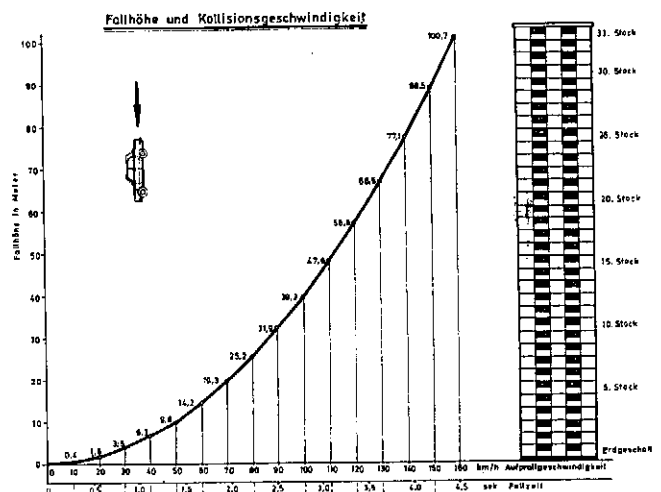


Abb. 6: Der Vergleich der Kollisionsgeschwindigkeit mit der Fallhöhe verhindert irrationale Annahmen

einer höheren Geschwindigkeit als die errechnete Spureneinsatzgeschwindigkeit technisch nicht widerlegt werden. Vielleicht ist es nützlich, die Frage der spurenabzeichnenden Bremsung und den Bremsvorgang an sich simplifizierend zu erläutern:

Der Bremsvorgang spielt sich sozusagen in zwei Ebenen ab. Im Fahrzeug durch das Verzögern und schließlich Blockieren der Räder durch das Reibpaar Bremsbelag — Bremsstrommel oder Bremsscheibe, außerhalb des Fahrzeuges durch das Reibpaar Reifen — Straßenbelag. Je besser der Reibwert zwischen Reifen und Straße ist, desto später wird das Rad bei gleichbleibendem Reibwert zwischen Bremsfläche und Bremsbelag zum Blockieren kommen. Es setzt dem Festgehaltenwerden durch die Bremse einen größeren Widerstand entgegen. Daher genügt bei Glatteis zur Blockierwirkung bereits eine ganz schwache Bremsbetätigung, und daher blockieren Reifen aus einer Gummimischung mit besserem Reibbeiwert später als Reifen einer solchen mit schlechterem Reibbeiwert.

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen

Die Wirksamkeit der Bremsung nimmt bei zunehmender Belastung des Rades und somit der Achse in gewissen Grenzen zu. Es erfolgt durch die Bremsung in Vorwärtsfahrt eine Belastung der Vorderachse und eine Entlastung der Hinterachse. Nun ist bekannt, daß eine blockierende Hinterachse zur Unstabilität eines Fahrzeuges führt; das Fahrzeug schleudert. Es wird daher durch konstruktive Maßnahmen zu gewährleisten versucht, daß die Vorderachse zuerst und stärker bremst als die Hinterachse. Da demnach meist auch die Vorderräder zuerst sichtbare Spuren abzeichnen, erübrigt sich dann auch der Abzug des Radstandes von der Spurenlänge.

Vollkommen klar und allgemein verständlich ist aber, daß die Abbremsung mit nur einer Achse nicht jenen Verzögerungswert erbringen kann, der bei Blockierung aller Räder erbracht wird. Die Vernachlässigung dieser Tatsache hat, wie Professor Hörz nachweisen konnte, in den letzten Jahren dazu geführt, daß weitaus zu hohe Bremsverzögerungswerte angenommen worden sind und damit zweifellos eine Anzahl von Beschuldigten zu hart behandelt worden sind.

Berücksichtigt man die Verzögerungswerte, die sich bei einer einigermaßen komplizierten Berechnung im Weg über ein Bremskraftverteilungsdiagramm ergeben, dann kann nicht über die gesamte Spurenstrecke, ungeachtet des Umstandes, ob sie von den Rädern einer oder beider Achsen des Fahrzeuges abgezeichnet worden ist, ausgegangen werden, sondern es werden die unterschiedlichen und aus der Spurenabzeichnung sich ergebenden Verzögerungsverhältnisse zwischen Vorder- und Hinterachse und die zeitliche Abfolge dieser Verzögerungswirkungen rechnerisch auf Grund des Bremskraftverteilungsdiagramms ermittelt.

Der bereits zitierte Prof. Komminoth hat in seinem Versuchsbericht 6 „Notbremstechnik mit Personenwagen“ darüber berichtet, daß eine große Anzahl von Versuchspersonen den Pedaldruck in dem Moment reduziert, in welchem die Blockierwirkung der Vorderräder eintritt. Diese Reduktion des Pedaldruckes bringt aber unabhängig von der Anordnung einer Bremshilfe mit sich, daß die Blockierbremsung dann nur die Vorderräder betrifft, so daß praktisch die Vollbremswirkung der Hinterräder verschenkt wird. Außerdem besteht bei den meisten Fahrzeugen ein erheblicher Unterschied in der Bremswirkung, ob die Bremse von einem kräftigen Mann oder einer zarten Dame betätigt wird.

Und noch ein zweiter Irrtum läßt sich in diesem Zusammenhang ausräumen. Wenn, wie früher ausgeführt, das höher belastete Rad dem Festgehaltenwerden einen größeren Widerstand entgegensetzt, dann wird von zwei Rädern einer Achse bei gebremster Bogenfahrt das nicht durch die Zentrifugalkraft belastete innere Rad blockieren, während das durch die Seitenneigung des Kraftwagens höher belastete äußere Rad noch gegen den gleichen Widerstand des Reibpaars Bremsbelag — Bremsfläche durchdreht. Daher erfolgt die Spurenabzeichnung bei gebremster Bogenfahrt mit den bogeninneren Reifen, bei ungebremster Bogenfahrt mit den bogen-

äußeren Reifen. Die erstgenannte Abzeichnung betrifft eine Brems- oder Blockierspur, die letztgenannte eine seitliche Druckspur im Sinn einer Driftspur.

Eine an sich ganz einfache, logische Überlegung — und doch wurde jahrelang das Gegenteil behauptet — und die falsche Spurendeutung führte zu Fehlgutachten.

Ebenfalls in diesem Zusammenhang soll dazu Stellung genommen werden, daß in manchen Gutachten noch immer zu lesen ist, daß die Abzeichnung von Spuren ab 4 oder 5 m/s² Bremsverzögerung erfolgt. Das ist grundsätzlich falsch. Eine einfache Überlegung beweist das:

Die Verzögerung eines Fahrzeuges wird hervorgerufen durch die Summe der Bremskräfte aller Räder, und wenn nicht von allen Rädern Brems Spuren oder Blockierspuren vorhanden sind, dann kann auch nur jene Bremswirkung unterstellt werden, die dem Verhältnis der möglichen Bremswirkung der Räder zum gesamten Fahrzeuggewicht entspricht. Wenn nur ein Rad der beispielsweise 16 Räder eines Zuges, bestehend aus 3-Achs-Lkw mit 3-Achs-Anhänger, blockiert, entsteht eine deutliche Blockierspur, dennoch ist die Verzögerung bezogen auf den gesamten Zug vernachlässigbar gering und für den Fahrer unmerklich.

Kollisionsgeschwindigkeit

Bekanntlich kann aus Fahrzeugdeformationen nur in ganz seltenen Ausnahmefällen ein Schluß auf die zahlenmäßige Geschwindigkeit des Fahrzeuges zum Kollisionszeitpunkt gezogen werden. Einen brauchbaren Anhaltspunkt liefern gegebenenfalls die Verletzungsfolgen an den Fahrzeuginsassen. Bekanntlich entspricht die Kollisionsgeschwindigkeit von

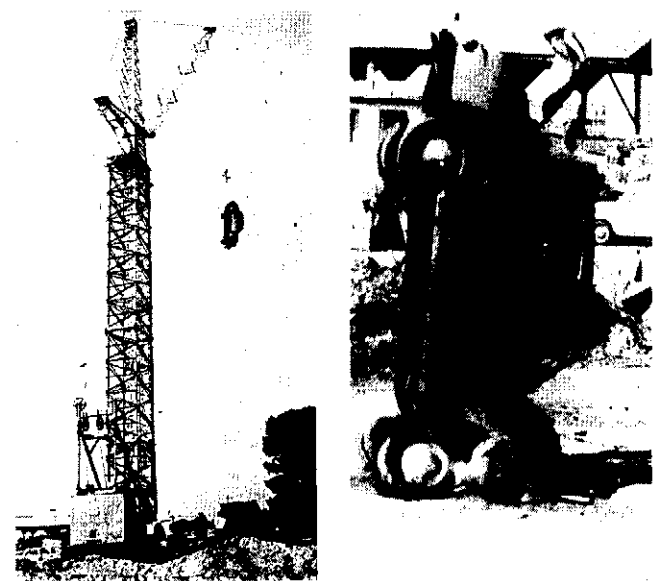


Abb. 7 und 8: Das Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, hat durch praktische Fallversuche bewiesen, daß häufig zu hohe Kollisionsgeschwindigkeiten angenommen werden

20 km/h dem freien Fall aus einer Höhe von 1,5 m. Ein normaler EBtisch hat etwa 70 bis 75 cm Höhe. Wenn man sich nun zwei solche EBtische aufeinandergestellt vorstellt und ferner, daß man sich auf dem oberen EBtisch im Liegestütz befindet und von dort wieder in den Liegestütz auf den Boden springen will, dann erhält man eine Vorstellung davon, daß eine Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h kaum mehr abgestützt werden kann.

Einen anschaulichen Vergleich der Kollisionsgeschwindigkeit mit der Fallhöhe liefert die Abb. 6.

Ein guter Schutz vor irrationalen Geschwindigkeitsannahmen ist die Betrachtung der Photos von Fahrzeugen nach den Fallversuchen, die das Kuratorium für Verkehrssicherheit schon vor vielen Jahren in Wien durchgeführt hat. Diese Versuche sind in den Abb. 7 und 8 dargestellt.

Die Arbeitshypothese

Auf Grund der obigen Überlegungen kann man nun von einer Geschwindigkeitsannahme ausgehen, um in der Rückrechnung den Zeit-Weg-Ablauf ermitteln zu können. Es ergibt sich durch Variation der Arbeitshypothese dann die Möglichkeit einer Rekonstruktion dadurch, daß die gewonnenen Erkenntnisse im Sinn der Zeit-Weg-Betrachtung einen zwischen relativ engen Grenzen liegenden vernünftigen Wahrscheinlichkeitsgrad erlangen. Es handelt sich um einen Parallelfall zur Mathematik, durch Einsetzen eines gedachten Wertes in eine Rechnung das Resultat festzustellen und danach durch Variation dieses Wertes ein möglichst wirklich-

keitsnahes, realistisches Ergebnis zu erhalten, insbesondere aber, um die Folgen der Variation der hypothetischen Arbeitsannahme auf das Ergebnis feststellen zu können. Bei dieser Methode der Berechnung ist die Verwendung eines Elektronenrechners, auch eines kleinen, programmierbaren Taschenrechners, deshalb sehr wertvoll, weil die Durchrechnung einer Anzahl von Variationen innerhalb kurzer Zeit und mit weitaus geringerem Arbeitsaufwand möglich ist, als wenn die gesamte Rechnung durch komplettes Anschreiben des Rechnungsganges durchgeführt werden müßte.

Der Einfluß von Geschwindigkeitsvariationen

Nachfolgend sei dargestellt, welchen Einfluß die Variation der angenommenen Kollisionsgeschwindigkeit auf die Ermittlung der Spureinsatzgeschwindigkeit hat.

Wenn wir am Ende einer 30 m langen Blockierspur, der wir einer Verzögerung von $6,5 \text{ m/s}^2$ unterstellen wollen, eine Kollisionsgeschwindigkeit von 20 km/h und alternativ 30 km/h als hypothetische Arbeitsannahme in Rechnung stellen, dann ergibt sich die Spureinsatzgeschwindigkeit mit zirka 74 km/h und mit der Alternativannahme mit zirka 77 km/h. In diesem Fall wirkt sich eine Geschwindigkeitsvariation von 10 km/h nur mit 2 km/h aus oder in Prozent ausgedrückt: Die um 50 Prozent erhöhte Kollisionsgeschwindigkeit hat einen Einfluß von zirka 4 Prozent auf die Spureinsatzgeschwindigkeit. Die Werte gelten nur für die angenommenen Zahlen und sind nicht absolut.

Auch die Variation von Bremsstrecken und Verzögerungswerten hat keinen erheblichen Einfluß.

Legt man einer Bremsspur von 10 m Länge eine Bremsverzögerung von 6 m/s^2 zugrunde, dann ergibt sich eine Brems-einsatzgeschwindigkeit von zirka 39 km/h und eine Bremszeit von zirka 1,8 Sekunden. Legt man derselben Spurenlänge eine Bremsverzögerung von 7 m/s^2 zugrunde, dann ergibt sich eine Brems-einsatzgeschwindigkeit von 42 km/h und eine Bremszeit von 1,7 Sekunden. Aus den Prämissen allein kann sich demnach eine Streuung im Resultat in der Größenordnung von zirka 7 Prozent ergeben.

Wird zum Beispiel durch eine Fehlmessung die Bremsspur eines Fahrzeuges statt mit 10 mit 9 m angenommen, dann ergeben sich Grenzwerte der Brems-einsatzgeschwindigkeit mit 37 und 40 km/h. Auch hier beträgt also die Differenz zirka 7 Prozent.

„Summengeschwindigkeit“

Viele Nichttechniker, vereinzelt auch mangelhaft ausgebildete Techniker, glauben, daß die Summe der Geschwindigkeit zweier aufeinanderprallender Fahrzeuge die Beschädigungen oder Verletzungen beeinflußt. Dies ist grundfalsch.

Der Laie nimmt an, daß der Schaden bei einer Kollision zweier in entgegengesetzter Richtung zusammenprallender Fahrzeuge deshalb größer sein müsse, da zum Auffahren des Fahrzeuges A an das Fahrzeug B noch die Wucht dazukomme, mit der es vom fahrenden Auto B getroffen wird.

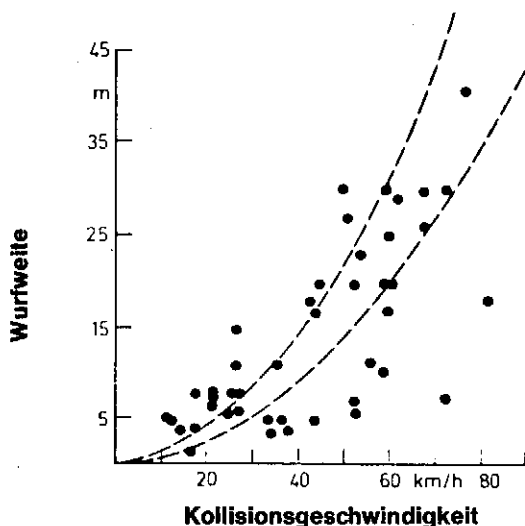


Abb. 9: Im Institut für gerichtliche Medizin in Heidelberg wurden die Zusammenhänge zwischen Kollisionsgeschwindigkeit und Wurfweite im Zuge von 44 Obduktionsfällen tödlich verunglückter erwachsener Fußgänger erforscht. Es lag hierbei nur ein Drittel innerhalb der durch die beiden Kurven gekennzeichneten Erwartungsgrenzen der Wurfweite nach den Angaben der TU Berlin (Elsholz), die auf Testpuppenversuchen beruhen

Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen

Nach dem Dritten Newtonschen Bewegungsgesetz „Bei jeder Wirkung ist immer eine gleiche und entgegengesetzte Gegenwirkung vorhanden“ oder anders ausgedrückt: Wirkung und Gegenwirkung sind gleich, baut jedes Fahrzeug seine Wucht

$$\frac{m v^2}{2}$$

am zweitbeteiligten Fahrzeug ab. Beim Zusammenstoß beider Autos – selbstverständlich unter Zugrundelegung der bereits eingangs erwähnten Prämissen, daß beide Fahrzeuge gleich schwer und gleich schnell seien, entsteht das Arbeitsvermögen

$$2 \cdot \frac{m v^2}{2}$$

Da nun auf jedes der beiden Fahrzeuge, weil sie gleich schnell und gleich schwer sind, die Hälfte dieser Gesamtenergie entfällt, entfällt auf jeden Wagen

$$1 \cdot \frac{m v^2}{2},$$

also gleich viel wie beim Aufprall auf eine starre Wand. Der Umstand einer etwas geringeren Wirkung auf die Insassen ergibt sich daraus, daß bei dem Aufprall auf die starre Wand nur die Deformation eines Fahrzeuges – sozusagen als Reservebremsstrecke – zur Verfügung steht, während die beiden Fahrzeuge ineinander eindringen können und die Deformationen einander ausfüllen, also eine jeweils etwas größere Strecke für den Geschwindigkeitsabbau zur Verfügung steht.

Das technische Gebrechen

In der Unfallstatistik nehmen die Unfälle aus Anlaß eines technischen Gebrechens einen sehr geringen Raum ein. Aus einem Vergleich der in meiner Praxis ermittelten Zahlen mit der Statistik muß ich annehmen, daß vermutlich auf Grund unzureichender Untersuchung der Unfallfahrzeuge weitaus nicht alle technischen Gebrechen aufgefunden werden, die Unfallursache gewesen sein können. Ich bin sicher, daß es sich hier um einen Teufelskreis handelt. Es scheint, als würde die Untersuchung auf ein technisches Gebrechen deshalb nicht oder nicht tiefgründig erfolgen, weil auf Grund der geringen Anzahl technischer Gebrechen in der Statistik ohnehin nicht zu erwarten ist, daß ein solches vorliegt. Wird aber nicht oder nur flüchtig gesucht, wird natürlich auch die Anzahl der vorgefundenen technischen Gebrechen gering bleiben. Nur sorgfältige Untersuchung aller Fahrzeuge, bei denen die Unfallursache ungeklärt oder durch die Begriffe „Herrschaft über das Fahrzeug verloren“ oder „überhöhte Geschwindigkeit“ umschrieben ist, kann den Teufelskreis durchbrechen und tatsächlich Klarheit darüber schaffen, daß ein technisches Gebrechen nicht vorgelegen hat oder zu seiner Auffindung führen.

Technische Beweismittel und Beweishilfsmittel

Sichere Beweismittel sind zum Beispiel:

Spuren auf der Fahrfläche, zum Beispiel Blockierspuren,

korrespondierende Kontaktstellen und Lackidentitätsspuren, Fahrtschreiberdiagramme.

Beweishilfsmittel sind zum Beispiel:

Wurfweite von Glassplintern, Wurfweite von Fußgängern.

Die Beweismittel sind lediglich dazu geeignet, auf andere Art ermittelte Beweise zu unterstützen.

Beweishilfsmittel dürfen nie zu Beweismitteln gemacht werden, weil sie zu unsicher und ungenau sind, für sich allein zur Tatsachenermittlung zu dienen.

Aus Crashversuchen ist bekannt, daß Windschutzscheiben unzerbrochen wie ein Segel durch die Luft fliegen, auftreffen und erst im neuerlichen Aufsteigen splintern, so daß sich die Splitter höchst unreproduzierbar verteilen.

Ich fand einmal bei einer Befundaufnahme einen Pkw noch in Endstellung an dem Baum vor, der ihm offenbar in den Weg gekommen war. Die Windschutzscheibe war in die üblichen Glaskrümel des Einscheiben-Sicherheitsglases verteilt in einem Splitterfeld auf einem Sturzacker. Erfreut, endlich einen sicheren Anhaltspunkt für die Kollisionsgeschwindigkeit des Pkw an den Baum gefunden zu haben, habe ich nivelliert und genau gemessen und dann eine Kollisionsgeschwindigkeit von 156 km/h errechnet. Die Messung war richtig; die Rechnung war richtig; nur die Kollisionsgeschwindigkeit war falsch. Die Höchstgeschwindigkeit des betreffenden Fahrzeugtyps war nämlich 110 km/h. Eine Anfrage über die Witterungsverhältnisse zum Unfallszeitpunkt ergab Windstille. Seither bin ich Glassplitterfeldern gegenüber noch skeptischer.

Auch die Wurfweite von Fußgängern ist nur ein Beweishilfsmittel. Die mit Puppen und Leichen durchgeführten Versuche ergaben ein gewisses Maß an Streuung (Abb. 9).

Bei lebenden Menschen dürfte diese Streuung noch wesentlich größer sein, da nicht alle im Stehen ohne Muskelanspannung angefahren werden. Wenn, was häufig vorkommt, der Fußgänger unmittelbar vor der Kollision in die Höhe springt, dann ergeben sich ohne Zweifel Bedingungen, die mit den Versuchsbedingungen nicht mehr vergleichbar sind. Es kann aus einem solchen Sprung ein Fußgänger – auch mit relativ geringer Kollisionsgeschwindigkeit angefahren – über das Dach des Pkw gelangen. Daher und wegen der unterschiedlichen Form der Pkw-Fronten sind die Behauptungen über eine zahlenmäßig bestimmte Kollisionsgeschwindigkeit, ab welcher der Fußgänger über das Dach gehoben wird, falsch. Bei Rotation des Fußgängers um die Querachse als Folge des Anstoßes erfolgt eine Übersetzung der Extremitäten ins Schnelle gemäß den Hebelgesetzen, so daß zum Beispiel Schuhe auch gegen die Fahrtrichtung des anstoßenden Fahrzeuges abgeschleudert werden können.

Keine ausreichenden Beweismittel – kein Gutachten!

Liegen keine genügenden Anhaltspunkte und Beweismittel vor, muß der Sachverständige unumwunden sagen, daß sich auf den vorhandenen Prämissen kein Gutachten aufbauen läßt und kann diese Aussage auch entsprechend begründen. Der

Beweisführer hat dem Gericht — im Strafverfahren gegebenenfalls unter aktiver Mithilfe des Sachverständigen — das Beweismaterial herbeizuschaffen. Reicht dieses Material zur Erstattung eines Gutachtens nicht aus, dann muß eben auf die Erstattung des Gutachtens oder auf die ausreichend sichere Aufklärung des Verkehrsunfalls verzichtet werden. Der Sachverständige ist weder verpflichtet noch berechtigt, die Verantwortung zu übernehmen, die sich aus der Erstattung eines Gutachtens auf unzureichender Basis ableitet.

Unbeantwortbare Fragen

Vereinzelt stellen Juristen die Frage nach der relativ zulässigen Fahrgeschwindigkeit bei der Vorbeifahrt an Gefahrenstellen, als welche sie beispielsweise auch am Fahrbahnrand stehende alte Leute oder Kinder verstanden wissen wollen. Für den Techniker ist diese Frage nahezu unbeantwortbar, und zwar deshalb, weil die Beantwortung der Frage von der Entfernung des Fahrzeuges von der möglichen Überquerungsstelle durch den Fußgänger abhängig ist.

Die Beantwortung der Frage ist gekennzeichnet durch die Anhaltstrecke bis zur möglichen Überquerungsstelle des Zweitbeteiligten, jedoch unter Berücksichtigung der Möglichkeit des Zweitbeteiligten, den Fahrraumbedarf des Kraftfahrzeuges zu erreichen, mit anderen Worten, den Seitenabstand abzubauen.

Auch um die relativ zulässige Fahrgeschwindigkeit beim Befahren einer Kreuzung in bezug auf den möglicherweise von rechts kommenden Bevorrangten wird manchmal gefragt. Auch diese Frage ist nahezu unbeantwortbar, weil ja die Geschwindigkeit des von rechts kommenden Bevorrangten unbekannt bleibt. Würde man die Geschwindigkeit des bevorrangten Rechtskommenden mit 50 km/h annehmen, dann würde zweifellos ein tüchtiger Verteidiger die Zusatzfrage stellen, ob denn der Rechtskommende überhaupt berechtigt war, diese Geschwindigkeit beim Befahren der Kreuzung einzuhalten oder ob er seinerseits nicht wieder verpflichtet gewesen wäre, einen möglicherweise ihn belastenden Rechtsvorrang seines Rechtskommenden zu berücksichtigen.

Solcherart kann man mit einer komplizierten Gleichung mit vier Unbekannten im Kreis rechnen und bis zum jüngsten Tag theoretisieren, denn auch der Einwand bleibt nicht aus, daß ja der Rechtsvorrang nicht auf die Fahrbahn, sondern auf das Fahrzeug bezogen ist, also nur dann zum Tragen kommt, wenn von rechts ein Fahrzeug herankommt. Es erscheint dem Techniker nicht verständlich, wozu eine solche Frage gestellt wird, denn die Verletzung des Vorranges ist letztlich aus dem Zustandekommen des Unfalls bewiesen, und die Höhe des Verschuldens des Verkehrsteilnehmers aus dem Resultat einer Gleichung mit vier Unbekannten ableiten zu wollen, deren Lösung fernab von den Verpflichtungen, ja von den Möglichkeiten eines normalen Verkehrsteilnehmers liegt, erscheint wirklichkeitsfremd.

Auch die Frage, wie schnell hätte gefahren werden dürfen, um den Unfall zu vermeiden, wird vereinzelt gestellt, ebenso die

noch unangenehmere Frage nach der auf Grund der Fahrbahnverhältnisse zulässigen Fahrgeschwindigkeit, wobei das Kriterium der technischen Zulässigkeit undefiniert und ungeklärt ist.

Es wäre überlegenswert, wie weit Fragen, denen ein anderes Verhalten der Unfallbeteiligten zugrunde liegt, als das unfallauslösende, aus rechtlichen Erwägungen notwendig sind. Aus technischer Sicht ist einzusehen, daß zum Beispiel die räumliche Vermeidbarkeit eines Fußgängerunfalls geprüft werden muß, indem die Abwehrstrecke aus der nachweisbar höheren Geschwindigkeit mit der Anhaltstrecke aus der absolut zulässigen verglichen wird.

Nicht ganz verständlich erscheint dem Techniker beim Fußgängerunfall hingegen die Frage nach der zeitlichen Vermeidbarkeit, weil sie von der keineswegs sicheren Voraussetzung ausgeht, der Fußgänger hätte seine Überquerung fortgesetzt. Der Fußgänger ist nämlich mit der beneidenswerten Gabe einer nahezu unbegrenzten „Bremsverzögerung“ ohne „Vorbremszeit“ ausgestattet und kann daher seine Bewegung praktisch zeitlos abstoppen.

Das „sichere“ Gutachten

Auf der Basis mangelhafter Prämissen kann kein sicheres Gutachten erstattet werden. Je sicherer ein Gutachten, desto geringer ist der Ermessens- und Entscheidungsspielraum und damit die Arbeit und die Verantwortung des Richters. Die daraus resultierende Beliebtheit „sicherer“ Gutachten darf aber den Sachverständigen nicht dazu verleiten, dort Sicherheit vorzutauschen, wo er unumwunden bekennen müßte, daß eine gutachtliche Aussage aus den zur Verfügung stehenden Beweismitteln überhaupt nicht möglich ist.

Ein solches Bekenntnis erfordert ein Maß an Zivilcourage des Sachverständigen und ein Maß von Vertrauen der Juristen zum Sachverständigen, das nicht immer vorhanden ist. Es sollte daher durch planmäßige Informierung der Juristen über die Möglichkeiten und Grenzen gutachterlicher Aussagen erreicht werden, daß der Sachverständige gar nicht erst mit unbeantwortbaren Fragen konfrontiert wird.

Literatur

- ZVR 11/1965 D. Kiebelberg:** Reaktionszeit des Kraftfahrers
Verk.-Psych. Institut des KfV., K. J. Höfner et al: Ursachen von Verkehrsverstößen
Sacher: Das Gutachten über Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden — in Vorbereitung
Burckhardt: Sonderdruck aus der „ATZ“, August 1975, Burckhardt et al: Probleme bei der Auslegung von Hochleistungs-Bremsanlagen für Personenkraftwagen
TOV Bayern 26/77, Müller: Bremsspur und Geschwindigkeit, „ATZ“ 70 (1968) 9, Fink: Verzugsdauer beim Bremsen
Hörz: Vortrag GFU-Seminar Stuttgart 1977
SKS, Automobildynamisches Institut an der Ingenieurschule Biel: Versuchsbericht 6 „Notbremstechnik mit Personenkraftwagen“, Komminoth et al
Rechtsmedizin 1970: S. Kamiyama und G. Schmidt: Beziehungen zwischen Aufprallgeschwindigkeit, Fahrzeugbeschädigungen, Frakturen und „Wurfweite“ bei 50 tödlichen Fußgänger-Pkw-Unfällen
Verkehrs-Revue des KfV, Wien, 6/1962: „Der Tod fährt immer zu schnell“

Die Mietengesetznovelle 1974 (Teil 2)

Dr. Helmuth Würth

In der Nummer 2/78 der Zeitschrift „Der Sachverständige“ hat sich der Autor mit dem Anlaß und Zweck der Novelle, der Mietzinserhöhung nach § 7 MG, den Folgerungen für die Gutachtertätigkeit und mit der wirtschaftlichen Abbruchreife befaßt. Entsprechend der Gliederung in Heft 2 setzt er hier mit dem Punkt 3.1.4 „Verfahren bis zum Zwischenurteil“ fort und schließt seinen Bericht mit Punkt 5 „Ausblick“ ab.

3.1.4 Das **Verfahren** zerfällt seit der Novelle in **zwei Teile**: Hat nämlich der Vermieter von seinem Recht Gebrauch gemacht, sich in der Kündigung das Anbot von Ersatzobjekten vorzubehalten (eine andere Vorgangsweise verstieße gegen jede wirtschaftliche Vernunft), dann hat das Gericht zunächst mit Zwischenurteil zu entscheiden, „ob der Kündigungsgrund – vorbehaltlich der Ersatzbeschaffung – gegeben ist“, während über diese ein gesondertes Verfahren nach Rechtskraft des Zwischenurteils stattfindet. In der ersten Verfahrensphase wird allerdings nicht nur über das Vorliegen des Kündigungsgrundes nach § 19 Abs. 2 Z. 4 MG entschieden, sondern auch über alle sonstigen Einwendungen gegen die Aufkündigung abschließend abgesprochen (vgl. hiezu etwa MietSlg. 28.406/8). Liegt der Kündigungsgrund nicht vor (oder bestehen andere Einwendungen zu Recht), so ergeht ein „normales“ (End-) Urteil, mit dem die Kündigung als rechtsunwirksam aufgehoben wird. Wird hingegen der Kündigungsgrund nach § 19 Abs. 2 Z. 4 MG bejaht, dann ergeht das Zwischenurteil, das Grundlage für das weitere Verfahren über die Ersatzbeschaffung bildet (aber noch nichts über das endgültige Obsiegen des Vermieters aussagt). Besonderheiten gelten, wenn neben § 19 Abs. 2 Z. 4 MG in einer Aufkündigung **auch andere Kündigungsgründe** geltend gemacht wurden (ohne daß sich für diesen Fall eine ausdrückliche Regelung im Gesetz findet): Dann müssen vorerst die anderen Kündigungsgründe geprüft werden. Ist nämlich ein anderer Kündigungstatbestand erfüllt, so wird die Kündigung mit (End-) Urteil ohne Rücksicht auf § 21 a MG für rechtswirksam erklärt. Ein Zwischenurteil darf also nur ergehen, wenn die anderen Kündigungsgründe verneint werden (so daß auch der Vermieter das formal stattgebende Zwischenurteil wegen der darin enthaltenen Abweisung im Rechtsmittelweg bekämpfen kann), die wirtschaftliche Abbruchreife aber bejaht wird.

3.1.5 Räumungsklagen

Von der Kündigung nach § 19 Abs. 2 Z. 4 MG müssen Räumungsklagen unterschieden werden, und zwar einerseits solche nach § 1118, 3. Fall ABGB, andererseits solche wegen rechtlichen Untergangs der Bestandsache nach § 1112 ABGB.

Der durch die Novelle geschaffene § 21 a Abs. 6 MG, der nur die erste Gruppe erfaßt, erklärt diese für „unzulässig“; – das Motiv des Gesetzgebers lag darin, ein „Ausweichen“ von der mit der Ersatzbeschaffung belasteten Kündigung nach § 19 Abs. 2 Z. 4 MG auf die Räumungsklage nach § 1118 ABGB, dessen 3. Tatbestand sich mit dem Kündigungsgrund des § 19 Abs. 2 Z. 4 MG weitgehend deckt, zu verhindern. Die Schwierigkeiten aus der verunglückten Formulierung hat die Rechtsprechung meines Erachtens richtig dadurch behoben, daß sie die „Unzulässigkeit“ nur im Sinne einer Unanwendbarkeit des § 1118, 3. Fall ABGB (und nicht etwa einer prozessualen Unzulässigkeit der Klage) verstand (vgl. MietSlg. 28.166) und überdies daraus ableitete, daß auch derartige (noch in erster Instanz anhängige), auf Grund einer nach der früheren Gesetzeslage wirksamen Auflösungserklärung rite eingebrachte Räumungsklagen wegen dieser Rechtsänderung abzuweisen sind (vgl. MietSlg. 28.166); – anders, wenn das Verfahren im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle (1. 8. 1974) bereits in höherer Instanz anhängig war, da es dann mangels Übergangsbestimmung die Novelle nicht mehr erfaßte (vgl. MietSlg. 27.196/7).

Seit der Novelle 1974 sind die auf rechtlichen Untergang des Bestandobjektes (als Folge eines Abbruchsauftrages) nach § 1112 ABGB gestützten Klagen daher wegen der verschiedenen Rechtsfolgen streng von denen nach § 1118 ABGB zu unterscheiden. Nach ständiger Judikatur (vgl. MietSlg. 27.196/7 ff., 28.158 u. v. a.) geht ein Bestandobjekt nicht nur durch die ausdrückliche Entziehung der Benützungsbewilligung rechtlich unter, sondern auch durch einen rechtskräftigen Räumungs- und Abbruchsauftrag, wenn die Räumungsfrist bereits verstrichen ist. – Diese Voraussetzung muß spätestens im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung erster Instanz gegeben sein. – Auf derartige Fälle sind die Vorschriften des § 21 a MG (auch des Abs. 6) nicht anzuwenden (vgl. MietSlg. 26.335/11 f.; 27.196/7).

3.2.0 Ersatzbeschaffung nach § 21 a MG

Bedauerlicherweise hat die Novelle – wenn auch aus menschlich verständlichen Gründen – die Bestimmungen des Stadterneuerungsgesetzes, BGBl. 1974/287, über die Ersatzbeschaffung im Enteignungsfall nahezu wörtlich in den § 21 a MG übernommen, obwohl bereits rechtzeitig vorher Bedenken gegen eine Reihe von Unzulänglichkeiten und Unklarheiten erhoben worden waren. Einen Teil der dadurch aufgeworfenen Fragen hat die Judikatur bereits entschieden, einige sind nach wie vor offen.

3.2.1 Verfahrensbesonderheiten

Für das Gericht ist das Verfahren mit dem Zwischenurteil zunächst abgeschlossen; der Rechtskraft des Zwischenurteils steht die Unterlassung der Erhebung von Einwendungen gegen eine Aufkündigung nach § 19 Abs. 2 Z. 4 MG oder die Erhebung von Einwendungen, in denen nur Ersatz begehrt wird, gleich. Innerhalb von 3 Monaten ab Rechtskraft des Zwischenurteils oder ab Verstreichen der Einwendungsfrist hat der kündigende Vermieter mittels Schriftsatzes an das Gericht dem gekündigten Mieter zwei Ersatzwohnungen bzw. ein Geschäftslokal als **Ersatz anzubieten**. — Ob diese Frist bis zur Absendung des Schriftsatzes an das Gericht (Postaufgabe), bis zum Einlangen bei Gericht oder bis zur Zustellung an den Mieter läuft, ist weder dem Gesetz zu entnehmen noch von der Judikatur bisher entschieden worden. Ebensowenig steht fest, ob das Gericht offensichtlich verspätete Angebote noch an den Mieter weiterzuleiten oder sofort zurückzuweisen hat. Hier ist wohl aus dem Zweck der Bestimmung abzuleiten, daß dem Mieter die Entscheidung überlassen wird, ob er nicht auch ein verspätetes Angebot annehmen wolle. Hingegen wurde bereits entschieden, daß ein vom Mieter nicht akzeptiertes verspätetes Angebot schon aus diesem Grund nicht zur Rechtswirksamkeit der Kündigung führen kann, daher gar nicht mehr zu prüfen ist, ob das Angebot angemessen bzw. entsprechend war (MietSlg. 28.408).

Die **Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens** und die Fällung eines (End-) Urteiles setzt jedenfalls einen weiteren Antrag des Vermieters oder des Mieters voraus. Der **Vermieter** kann nur fortsetzen, wenn der Mieter einen angebotenen Ersatz ausdrücklich angenommen hat oder aber 3 Monate nach Zustellung seines (rechtzeitig) erstellten Anbots an den Mieter ergebnislos verstrichen sind, der **Mieter** dann, wenn der Vermieter kein rechtzeitiges Ersatzeangebot gestellt hat oder dem Mieter der Ersatz nicht angemessen bzw. entsprechend scheint oder (im Gesetz nicht ausdrücklich angeführt) der Mieter eine Geldentschädigung bevorzugt, die er nur im fortgesetzten Verfahren begehren kann.

Im fortgesetzten Verfahren (ohne irgendeine Befristung!) kann der Mieter eine **Geldentschädigung** begehren; bietet der Vermieter sie trotzdem nicht an oder erscheint dem Mieter der angebotene Betrag zu gering, dann ist sie vom Gericht mit einem gesondert anfechtbaren Beschluß festzusetzen. Der Mieter kann aber nie gezwungen werden, die Entschädigung anzunehmen, selbst wenn er sie zunächst begehrt hat!

Für das **Endurteil** sind nur drei Fälle denkbar:

- a) Aufhebung der Aufkündigung als rechtsunwirksam, wenn
 - aa) der Vermieter den vorgeschriebenen Ersatz nicht (rechtzeitig) angeboten hat oder
 - bb) das angebotene Ersatzlokal nicht angemessen oder keine der beiden Wohnungen entsprechend war (eine genügt);
- b) stattgebendes Urteil, jedoch nur Zug um Zug gegen Über-

- c) gabe des Ersatzobjekts oder der Geldentschädigung, wenn der Mieter das Angebot ausdrücklich angenommen hat (in diesem Fall werden die Kosten gegenseitig aufgehoben);
- c) ein stattgebendes Urteil ohne Zug-um-Zug-Leistung (mit voller Kostenersatzpflicht des Mieters) dann, wenn der Mieter keinerlei Angebot angenommen hat und sich herausstellt, daß das Ersatzlokal angemessen oder eine der beiden Wohnungen entsprechend war.

3.2.2.0 Beschaffenheit der Ersatzobjekte

Da § 21 a MG bewußt auf die in § 19 Z. 6 MG verwendeten Begriffe zurückgreift, ist auch die gesamte Judikatur zu diesem Kündigungsgrund heranzuziehen (so ausdrücklich der OGH in MietSlg. 28.406/8). Danach besteht ein erheblicher Unterschied zwischen Wohnungen und Geschäftslokalen.

3.2.2.1 Die dem Mieter anzubietende(n) „**entsprechende(n)**“ **Ersatzwohnung(en)** muß (müssen) der aufgekündigten nicht völlig gleichwertig sein, sondern lediglich nach Größe und Beschaffenheit dem entsprechen, was dem gekündigten Mieter billigerweise zugemutet werden kann (z. B. MietSlg. 22.365, 23.372, 24.293). Dabei sind alle in Betracht kommenden Umstände zu berücksichtigen. Kommt den Nachteilen der Ersatzwohnung im Einzelfall aus irgendeinem Grund (der auch in subjektiven Verhältnissen des Mieters, etwa in der gesundheitlichen oder finanziellen Lage, gelegen sein kann) ein solches Gewicht zu, daß von einer einschneidenden Veränderung der Wohnbedingungen gesprochen werden muß, so ist die Ersatzwohnung dem Gekündigten unzumutbar (vgl. MietSlg. 17.435, 24.293). Dies hat aber der OGH erst kürzlich in einem Fall angenommen, in dem (noch dazu bei älteren Personen) in die Ersatzwohnung das Wasser nicht eingeleitet war. Da nach der Rechtsprechung zu § 19 Abs. 2 Z. 6 MG die Ersatzwohnung spätestens im Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung beziehbar sein muß, hat der OGH auch in dem angeführten Fall ausgesprochen, daß auf das bloße Angebot des kündigenden Vermieters, Wasser in die Ersatzwohnung einzuleiten, nicht Bedacht zu nehmen ist (MietSlg. 28.406/8). Bei der Höhe des Mietzinses der Ersatzwohnung ist insbesondere auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Mieters und seiner Familie Rücksicht zu nehmen (vgl. MietSlg. 21.467, 22.365), so daß unter Umständen die Ersatzwohnung selbst mit einem erheblich höheren (aber angemessenen) Mietzins noch als entsprechend zu beurteilen ist, wenn der bisherige Mietzins unverhältnismäßig niedrig war (MietSlg. 25.299).

3.2.2.2 Die Beistellung eines „angemessenen“ Ersatzes für ein aufgekündigtes **Geschäftslokal** macht praktisch bedeutend mehr Schwierigkeiten, auch wenn nur ein Lokal anzubieten ist. Denn angemessen ist ein Lokal nur, wenn es dem aufgekündigten ungefähr gleichwertig ist (vgl. MietSlg. 8941). Dies trifft schon dann nicht zu, wenn der neue Zins den bisherigen erheblich überstiege; er muß nicht geradezu unerschwinglich sein (vgl. MietSlg. 23.371). Damit ist es sicher möglich, einen angemessenen Ersatz für ein (womöglich im Souterrain gele-

Die Mietengesetznovelle (Teil 2)

genes) Geschäft in einer Nebenstraße beizustellen; aber woher kommt ein angemessener Ersatz für ein (auch kleineres) Lokal etwa in der Mariahilfer Straße?

3.2.3 Angemessene Geldentschädigung

Als untauglicher Versuch des Gesetzgebers muß die Regelung angesehen werden, daß an Stelle eines Ersatzobjekts in natura eine Geldentschädigung geleistet werden kann (§ 21 a Abs. 3 und 4 MG). Falls die angemessene Höhe dieser Entschädigung zwischen Vermieter und Mieter strittig ist, hat sie zwar das Gericht mittels eines gesondert anfechtbaren Beschlusses festzusetzen, doch muß der Mieter auch die so bestimmte Entschädigung nicht annehmen, ohne nachteilige Folgen befürchten zu müssen, obwohl er zunächst eine Geldentschädigung begehrt hat. Nimmt der Mieter nämlich weder eine der angebotenen Ersatzwohnungen (bzw. das Ersatzlokal) noch die Geldentschädigung an, dann kommt es nur darauf an, ob eine der Ersatzwohnungen als entsprechend bzw. das Ersatzlokal als angemessen anzusehen ist. — Daß der Gesetzgeber auch die Grundlagen für die Bemessung der Geldentschädigung nicht hinreichend bestimmt hat, darf daher nicht verwundern (vgl. die Entscheidung des OGH vom 29. 4. 1977, ImmZ 1977, 186 und die dazu abgedruckte Kritik).

4. Weitere Änderungen

4.1 Ausbau der Aufträge nach § 8 MG

Vor der Novelle konnten die Mieter den Vermieter zur Vornahme von Erhaltungsarbeiten am Haus nur dann verhalten, wenn die Kosten in der Hauptmietzinsreserve Deckung fanden oder (zumindest nach der Rechtsprechung — vgl. MietSlg. 21.348/67, 26.200) — eine rechtskräftige Grundsatzserhöhung nach §§ 7, 28 Abs. 2 MG vorlag. Da in vereinzelt Fällen der Abbruchreife eines Hauses durch Unterbrechung von Energieversorgungsleitungen „nachgeholfen“ wurde, sieht die neu eingefügte Bestimmung des § 8 Abs. 1 Z. 2 MG vor, daß der Vermieter zur Behebung von **Baugebrechen**, die die **Sicherheit** von Personen oder Sachen **gefährden**, oder zur Vornahme von Arbeiten zur **Aufrechterhaltung** des Betriebes von **Wasserleitungs-, Lichtleitungs-, Gasleitungs-, Beheizungs- und sanitären Anlagen ohne Deckung** in der Zinsreserve oder einer Grundsatzentscheidung verhalten werden kann.

4.2 Beschränkung freier Mietzinsvereinbarungen

Als Kompromiß zwischen der Gesetzeslage seit dem MRAG 1968 mit einer praktisch völligen Freiheit zum Abschluß von Mietzinsvereinbarungen und der Regierungsvorlage zur Novelle, die nur einen volkswirtschaftlich gerechten Zins zulassen wollte, stellt sich die Regelung des § 16 MG nach der MGNov. 1974 dar: Für „**Substandardwohnungen**“ (mit Wasserentnahme oder Abort außerhalb) sind Mietzinsvereinbarungen grundsätzlich bis 4 S/m² (ohne Rücksicht auf den Friedenszins!) zulässig; die für solche Wohnungen vereinbarten Mietzinse

durften ab 1. 8. 1974 (etwa als Folge einer Wertsicherung) nicht mehr über diesen Wert steigen (so daß bereits höhere Mietzinse mit dem für 1. 8. 1974 geltenden Betrag „eingefroren“). Hievon gibt es jedoch zwei wichtige Ausnahmen: Waren freie Vereinbarungen schon vor dem 1. 1. 1968 zulässig (in Wien bei Wohnungen mit mehr als 2000 K und Geschäftslokalen mit mehr als 4000 K, in den Bundesländern aber bereits bei mehr als einem Wohnraum und Küche), dann bleiben sie jedenfalls auch für Substandardwohnungen weiterhin erlaubt. Weiters können unbeschränkt Mietzinsvereinbarungen geschlossen werden, sobald das Mietverhältnis mehr als ein halbes Jahr gedauert hat. (In diesem Fall steht der Mieter ja nicht mehr unter wirtschaftlichem Druck, so daß kein Grund für einen weiteren Schutz besteht; überdies erwartete der Gesetzgeber, daß derartige, auch für Substandardwohnungen gültige Vereinbarungen mit einer bestimmten Zweckwidmung des Mietzinses die abgeschafften Vereinbarungen nach § 7 MG ersetzen sollten.)

4.3 Verbesserungen des Mieters (§ 17 Abs. 3 MG)

Schon nach §§ 1097, 1037 ABGB steht dem Mieter, der zum klaren überwiegenden Vorteil des Vermieters Verbesserungen am Bestandsobjekt vorgenommen hat, ein Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen zu, allerdings beschränkt durch den verbliebenen Wert bei Rückstellung des Objekts. Dieser (ohnehin eher seltene) Anspruch wird aber in den meisten Formularmietverträgen von vornherein ausgeschlossen, was außerhalb der zwingenden Bestimmungen des Mietgesetzes zulässig ist. Daher führte der neue § 17 Abs. 3 MG einen unabdingbaren Ersatzanspruch, allerdings nur für zwei Verbesserungsfälle, ein: für die **Einleitung von Wasser** in die Wohnung und die **Verlegung des Aborts in die Wohnung** auf Kosten des Mieters. Der Ersatzanspruch des Mieters, der bei Rückstellung der Wohnung geltend zu machen ist, wird aber erst fällig, sobald diese wieder vermietet (oder sonst benützt) wird; dabei wurde die Amortisation insofern pauschaliert, als für jedes vollendete Jahr ab Benützung der Verbesserung ein Zwölftel der Kosten abzuziehen ist, so daß nach 12 Jahren kein Anspruch mehr besteht. Darüber hinaus können aber (soweit darauf nicht verzichtet wurde) die schon erwähnten Ansprüche nach §§ 1097, 1037 ABGB geltend gemacht werden.

4.4 Kündigungsgrund nach § 19 Abs. 2 Z. 4 b MG

Auch dieser durch die Novelle neu eingeführte Kündigungstatbestand ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein an sich guter Gedanke so verwässert und seine Durchsetzung so erschwert werden kann, daß die Regelung völlig sinnlos wird. Es entsprach zweifellos der Grundtendenz der MGNov. 1974, daß zur Sanierung erhaltungswürdigen Althausbestandes die Umwandlung von Substandardwohnungen in Standardwohnungen auch gegen den Willen der betroffenen Mieter erzwungen werden könnte, sofern diesen entsprechender bzw. angemessener

Ersatz (§ 21 a MG) beigestellt würde. Praktisch ist der Anspruch aber nicht durchsetzbar. Denn daß der Mieter weder bereit ist, die genannten Verbesserungen zuzulassen noch sie auf eigene Kosten durchzuführen, bildet nur in zwei Fällen einen Kündigungsgrund: In dem einen Fall müssen die Verbesserungen „nach bundesgesetzlichen Vorschriften gefördert“ werden; hierfür kommt derzeit nur das Wohnungsverbesserungsgesetz in Betracht. Nach dessen § 6 Abs. 6 sind Vereinbarungen „über die Höhe der vom Mieter für die Verbesserung zu erbringenden Leistungen“ nur soweit zulässig, als sie das zur Deckung der Kosten der Verbesserungsarbeiten notwendige Ausmaß nicht übersteigen. Dies bedeutet, daß der Vermieter die Kosten der nach § 21 a MG dem gekündigten Mieter beizustellenden Ersatzwohnung endgültig aus eigenen Mitteln tragen müßte, da er sie auf den neuen Mieter nicht überwälzen darf. Die Verwendung eigener Mittel für die Verbesserung (um so § 6 Abs. 6 WVG auszuschalten) schließt aber den Kündigungsgrund nach § 19 Abs. 2 Z. 4 b MG aus. Der andere Fall dieses Kündigungsgrundes setzt voraus, daß ein Enteignungsverfahren nach dem Stadterneuerungsgesetz anhängig ist, in dem Widerspruch erhoben wurde, und daß die Verbesserungsarbeiten zur Rechtfertigung dieses Widerspruches dienen. — Daß auch dies unpraktisch ist, habe ich ja schon im Zusammenhang mit § 7 MG (oben 2.2.4) dargelegt. — Es ist daher nicht verwunderlich, daß meines Wissens wenigstens in Wien eine Kündigung nach § 19 Abs. 2 Z. 4 b MG nicht einmal versucht worden ist.

4.5 Sonstiges

Schließlich finden wir in der Novelle notwendig gewordene Anpassungen wie die Änderung der fünfjährigen in die siebenjährige Frist in § 9 MG, die Einreihung des bisherigen 1. Tatbestandes des § 19 Abs. 2 Z. 4 MG als 1. Fall vor die beiden bisherigen des § 19 Abs. 2 Z. 3 MG (unter völliger Beibehaltung des Inhalts) sowie eine Ausdehnung der Strafbestimmung des § 43 Abs. 2 MG auf die Kündigungstatbestände des § 19 Abs. 2 Z. 4 a, 4 b und 8 MG. Damit kann der Mieter, dem aus diesen Gründen rechtskräftig aufgekündigt worden ist, vom Vermieter eine angemessene Vergütung begehren, wenn dieser das freigewordene Objekt zu anderen Zwecken benützt, ohne dazu durch eine mittlerweile eingetretene Änderung der Verhältnisse veranlaßt worden zu sein.

Schließlich sah die Novelle eine **Mietzinsbeihilfe** in der Rechtskonstruktion der außerordentlichen Belastung im Sinne des Einkommensteuerrechts vor, um eine verfassungsmäßige Zuständigkeit des Bundes zu begründen. Infolge starrer Ein-

kommensgrenzen verliert diese Bestimmung immer mehr an Bedeutung.

5.

Auch der Gesetzgeber dieser Novelle hat — wieder einmal — auf die Notwendigkeit einer Generalreform des Mietens- und Wohnungsrechts hingewiesen und die Maßnahmen der Novelle nur als Abhilfe besonders dringender Probleme verstanden. Tatsächlich hatten auch in der laufenden Legislaturperiode erfolgversprechende Gespräche zwischen Parteien- und Interessenvertretern begonnen, die allerdings derzeit etwas ins Stocken geraten sind. Unter diesen Umständen kann man nur hoffen, daß eine alte österreichische Erfahrung, daß Provisorien am längsten halten, einmal widerlegt wird.



Ein Brandmelder für jede Wohnung

Wohnungsbrände fordern in Österreich jährlich zahlreiche Tote und Verletzte, ganz zu schweigen von Sachschäden in Millionenhöhe.

Siemens bietet nun unter dem Namen „Brandalarm“ einen batteriebetriebenen Rauchmelder für private Haushalte an, der einen optimalen Schutz vor feurigen Überraschungen in der Wohnung bietet.

Dieses optoelektronische Warngerät, das man einfach an die Wand oder die Decke hängen kann, „riecht“ einen beginnenden Wohnungsbrand schon im voraus und warnt mit einem lauten, durchdringenden Alarmton.

Zu einem Preis von unter 1000 S ist dieser Rauchmelder, dessen Batterie ungefähr ein Jahr hält und — bevor sie zu schwach wird — dies ebenfalls mit einem Summton ankündigt, sicherlich eine nicht schlecht angelegte Investition für die eigene Sicherheit.

Der „Brandalarm“ ist im einschlägigen Fachhandel sowie zusätzlich in großen Kaufhäusern erhältlich. +



Buchen Sie Ihre Bücher bei uns!

Jedes gewünschte Buch durch die Buchhandlung des Österr. Wirtschaftsverlages
1010 Wien, Stubenring 14, Telefon 52 58 53

FACHBÜCHER SIND BUCHSTÄBLICHER BETRIEBSERFOLG



Bewertung land- und forstwirtschaftlich genutzter Liegenschaften*

Dipl.-Ing. Wilhelm Wegwart

Die Bewertung scheint des land- und forstwirtschaftlichen Ziviltechnikers, aber auch des damit befaßten Behördenvertreters liebstes Kind zu sein. Zu diesem Schluß kommt man, da man ein ungewöhnlich großes Interesse für dieses Leitthema des dritten Tages des Seminars für Ziviltechniker für Land- und Forstwirtschaft vom 11. bis 13. Jänner in Bad Leonfelden registrieren konnte (vergleiche ersten Bericht im „Holzkurier“ Nr. 3, Seite 4). Vertreter von Ministerien, Landesregierungen, Kammern, Landesbaudirektionen und vieler anderer Ämter und schließlich nicht zuletzt die einladenden Ziviltechniker füllten den großen Veranstaltungssaal des Kultur- und Gästezentrums in Bad Leonfelden.

Min.-Rat Dkfm. Dr. S c h n e l l e r vom Finanzministerium befaßte sich mit dem Problem der Ertragswertermittlung. Zwei Problembereiche wurden aus betriebswirtschaftlicher Sicht einer ausführlichen Betrachtung unterzogen:

- Der zukünftig nachhaltig erzielbare Ertrag und dessen betriebswirtschaftliche Grundlagen und
- der Kapitalisierungszinsfuß

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, möchte ich drei Feststellungen dem interessierten Leser nicht vorenthalten.

1. Die Realschätzordnung aus dem Jahr 1897 war durch Jahrzehnte eine hervorragende, aber auch die einzige Richtlinie für die Bewertung von Liegenschaften. Sie ist überholt, denn schon in einer Fußnote zum § 15 der Realschätzordnung (Heller: Exekutionsordnung, Seite 562) ist zu lesen:

„Die Bestimmungen der Realschätzordnung über die Wertermittlung (§§ 15 bis 20) bestehen formell zu Recht, sind aber durch die gegenwärtige Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse praktisch unanwendbar geworden, und es können die darin ausgesprochenen Grundsätze nur im allgemeinen zur Richtschnur dienen. Insbesondere kann der in § 16, Abs. 3 vorgeschriebene Bewertungsvorgang infolge der Änderung des Steuersystems und infolge der durch die Mieterschutzgesetzgebung hervorgerufenen Ertragsminderung von Zinshäusern gegenwärtig nicht eingehalten werden, es muß an seine Stelle die Wertermittlung nach dem Verkehrswerte, kontrolliert durch eine Berechnung nach dem Bau- und Grundwerte, treten.“

Dies mag sicherlich mit ein Grund für die Erstellung der jetzt vorliegenden neu erarbeiteten Liegenschaftsbewertungsrichtlinien (LBR) gewesen sein, die im zweiten und dritten Referat ausführlich erörtert wurden.

2. Die vom Referenten zitierte grundlegende Feststellung N a g e l e s, daß die Problematik der Waldbewertung in erster Linie darin liegt, daß sich Verkehrswert und Ertragswert immer weiter voneinander entfernen und der Verkehrswert immer mehr von ertragsunabhängigen Faktoren beeinflusst wird („Allgemeine Forstzeitung“, Folge 11, 1977, Seite 304). Daraus ergibt sich abermals die Notwendigkeit, Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes zu erarbeiten.

3. Der den Wertermittlungen zu Grunde zu legende Zinsfuß wird, wie sich auch aus der Debatte nach den nächsten beiden Referaten ergab, für lange Zeit Ursache heftiger Diskussionen sein.

Dem Referenten war es jedenfalls, wie Vorsitzender Dipl.-Ing. S c h i l d e r sagte, gelungen, in geraffter Form eine weitgehende Übersicht über dieses schwierige Gebiet zu geben.

Die überholte Realschätzordnung und das Fehlen anderer Richtlinien für die Liegenschaftswertung hat zur Erstellung neuer Richtlinien geführt, die in einer Zeit von neun Jahren von Experten aus Bund und Ländern erarbeitet wurden und nun vorliegen. Sie wurden von der Verbindungsstelle der Bundesländer veröffentlicht und bestehen aus vier Teilen:

- den allgemeinen Richtlinien über die Bewertung von Liegenschaften, Liegenschaftsteilen, mit solchen verbundenen Rechten und Lasten (Liegenschaftsbewertungsrichtlinien – LBR),
- Sonderrichtlinien über die Bewertung von unbebauten und bebauten Liegenschaften,
- Sonderrichtlinien über die Bewertung von landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften,
- Sonderrichtlinien über die Bewertung forstlicher Liegenschaften.

Dipl.-Ing. B a u e r von der Landesbaudirektion Graz, der an der Ausarbeitung dieser Richtlinien hervorragenden Anteil hatte, berichtete im zweiten Referat in lebendiger Art und in einem im Mühlviertel wahrscheinlich selten gehörten liebenswerten Grazer Tonfall über die Entstehung der Richtlinien und über den Inhalt der Allgemeinen Richtlinien und der landwirtschaftlichen Sonderrichtlinien.

Die Arbeit des Expertenkomitees war dadurch erschwert, daß ursprünglich der Kreis der Experten viel zu groß war und daß keinerlei Vorbilder für solche Richtlinien vorhanden waren. Man mußte daher von Grund auf neu beginnen.

Da der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes feststellte, daß der Verkehrswert die beste Grundlage für die Ermittlung von Liegenschaftswerten sei, befaßten sich die oben ange-

* Aus: Holzkurier, Nr. 6, vom 9. Februar 1978, Seite 9.

Bewertung land- und forstwirtschaftlich genutzter Liegenschaften

fürten Allgemeinen und Sonderrichtlinien vorwiegend mit der Ermittlung des Verkehrswertes. Hierbei ist die Feststellung besonders wichtig, daß die oben angeführten Richtlinien Bewertungsrichtlinien, aber keine Entschädigungsrichtlinien sind.

Die allgemeinen Richtlinien LBR gelten als Grundlage aller Liegenschaftsbewertungen. Sie bestehen aus neun Paragraphen:

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Verkehrswert
- § 3 Wertermittlungsverfahren
- § 4 Vergleichswertverfahren
- § 5 Ertragswertverfahren
- § 6 Sachwertverfahren
- § 7 Rechte und Lasten
- § 8 Gutachten
- § 9 Sonderrichtlinien

Bei der Bewertung von unbebauten und bebauten Liegenschaften und Liegenschaftsteilen, die nach der Verkehrsauffassung als land- und forstwirtschaftliche Grundstücke gelten, sind zusätzlich die „Sonderrichtlinien für die Bewertung von landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften“ und die „Sonderrichtlinien für die Bewertung forstlicher Liegenschaften“, für die Bewertung aller übrigen Liegenschaften und Liegenschaftsteile zusätzlich die „Sonderrichtlinien für die Bewertung von unbebauten und bebauten Liegenschaften“ anzuwenden.

Bemerkenswert ist, daß das Mittelwertverfahren in den LBR keinen Niederschlag gefunden hat. Ferner, daß die Verwendung mehrerer Verfahren und deren arithmetische Mittelung untersagt ist. Wohl ist es möglich, zu Vergleichszwecken zwei verschiedene Verfahren anzuwenden.

Sollten Vergleichswerte nicht vorhanden sein, sind in ähnlichen Gegenden sogenannte Verprobungen durchzuführen. Vergleichspreise dürfen nämlich nicht älter als vier Jahre sein. Je nach Alter, Lage usw. kann der Verkehrswert sowohl über, aber auch unter dem Sachwert liegen.

Die landwirtschaftlichen Sonderrichtlinien sind analog den allgemeinen aufgebaut. Beachtlich ist die Prägnanz und Kürze der Formulierungen. Während beispielsweise Busch in seinem Werk über die Bewertung der Dauerkultur 300 Seiten schreibt, sind es im Absatz IV der Sonderrichtlinien nur 13 Zeilen. Trotzdem ist darin alles klar ausgedrückt. Umstritten war das erweiterte Ertragswertverfahren, das Scheuermann wieder aufgegriffen und verfeinert hat. Hier stritten sich die Experten. Demokratisch wurde entschieden, daß dieses Verfahren in die Richtlinien aufgenommen wird. Hartleb stellte aber in der Debatte fest, daß es sich hierbei keinesfalls um einen Ertragswert, sondern um einen Hilfwert handle.

Forstliche Sonderrichtlinien

Der dritte Referent, Dipl.-Ing. Scholze von der Landesbaudirektion Graz, erläuterte die forstlichen Sonderrichtlinien. Die Anwendung dieser Richtlinien ist im § 9 der LBR geregelt. Im allgemeinen sind hier Grundsätze niedergelegt, die ohnehin bisher schon von den befugten Sachverständigen dieses

Fachgebietes eingehalten wurden. Trotzdem ist einiges bemerkenswert. So z. B., daß durch die geänderten Verhältnisse heute die Formel von Faustmann für die Ermittlung des Bodenwertes als überholt angesehen werden muß. Man befürchtet, daß die im Absatz 3 empfohlene Ermittlung des Bodenwertes der schwächste Teil dieser Sonderrichtlinien ist, da kaum je Vergleichswerte für unbestockte Waldböden vorhanden sind. Meiner Meinung nach ist aber die Unterstellung, den Verkehrswert des Waldbodens mit etwa einem Drittel des Verkehrswertes von ackerfähigem Boden mittlerer Qualität anzusetzen, durchaus anwendbar. So hat schon 1964 Dr. Scheufele in seinen Bewertungsrichtlinien („Allgemeine Forstzeitschrift“, München, vom 23. Mai 1964, auf Seite 314) festgestellt, daß folgendes Wertverhältnis der Kulturgattungen zueinander besteht:

Wald : Wiese : Acker = 1 : 2 : 3

Daß diese Unterstellung, die genau unseren neuen Richtlinien entspricht, gute Werte ergibt, konnte ich bei zahlreichen Schätzungsgutachten, die ich auszuarbeiten hatte, feststellen. Beachtenswert ist, daß nach den forstlichen Sonderrichtlinien die Anwendung aller gebräuchlichen Bestandeswertverfahren möglich ist.

Der forstliche Arbeitskreis des Expertenkomitees hatte sich einen Kapitalisierungszinsfuß von 2,5 Prozent vorgestellt, konnte sich jedoch damit gegenüber den landwirtschaftlichen Experten nicht durchsetzen. Man kam daher überein, in den Richtlinien die Höhe des Zinsfußes nicht festzulegen, sondern gemäß § 5, Absatz 5 LBR in erster Linie die von den Oberlandesgerichten verlautbarten Zinsfüße heranzuziehen. Sollte ein anderer Zinsfuß angemessen erscheinen, so ist die Verwendung dieses abweichenden Zinsfußes im Gutachten zu begründen.

Zusammenfassend ist zu den neuen Bewertungsrichtlinien zu sagen, daß sie ein komprimierter Leitfaden sowohl für Sachverständige als auch für Behörden, die sich mit Sachverständigengutachten auseinandersetzen müssen, sind. Sie umfassen insgesamt nur 27 DIN-A 4-Seiten, sind für jeden verständlich abgefaßt und dazu angetan, künftig Liegenschaftsbewertungen nach einheitlichen Gesichtspunkten durchführen zu können. Die Sonderrichtlinien für Land- und Forstwirtschaft wurden unter richtungweisender Mitarbeit dreier Ziviltechniker dieser Fachgruppe erarbeitet.

Wie aus den Ausführungen der Referenten und der Debattenredner zu entnehmen war, hat sowohl das Bautenministerium als auch der Magistrat der Stadt Wien unterstellten bzw. als Sachverwalter für den Bund fungierenden Länderdienststellen Anweisungen erteilt, künftig bei Liegenschaftsbewertungen nach diesen Richtlinien vorzugehen.

Der dritte Tag des Seminars war der Höhepunkt dieser hervorragenden Fachveranstaltung. Es ist zu hoffen, daß das 8. Seminar der Ziviltechniker für Land- und Forstwirtschaft, das in der Steiermark stattfinden wird, ein gleich hohes Niveau halten kann und ebenso gut besucht wird wie das in Bad Leonfelden.

Entscheidungen und Erkenntnisse

Zur Auslegung des § 34 Abs. 2 GebAG 1975 – Bemerkungen zu einer Entscheidung

Baurat h. c. Leo Splett

Bei den langjährigen Verhandlungen zum Gebührenanspruchsgesetz (GebAG) 1975 bildete der Absatz 2 des § 34 einen besonders heißumkämpften und wiederholt intensiv diskutierten Punkt. Sowohl seinem Inhalt – hier vor allem dem Abweichen von „gesetzlich zulässigen Gebührenordnungen“ – als auch seiner Formulierung, insbesondere der nicht genügend genauen Präzisierung des Begriffs der „weitgehenden Annäherung“, sowie der für die Bestimmung der Gebühr in der vollen Höhe der (im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise bezogenen) Einkünfte angeführten Voraussetzungen wurde von den Vertretern des Hauptverbandes erheblicher Widerstand entgegengesetzt und letztlich nur im Hinblick auf den allseits bekannten Zeitdruck und das hierdurch drohende Scheitern der gesamten Verhandlungen zugestimmt.

Ein Beschluß des Senates 6 des Oberlandesgerichtes Wien (AZ 38/78 vom 22. Februar 1978) bestätigt nunmehr nach drei Jahren anderslautender Rechtsprechung die bei den Verhandlungen seinerzeit vorgebrachten Bedenken und gibt Veranlassung, sich an dieser Stelle mit dem angezogenen Paragraphen zu beschäftigen.

Der Beschluß des Senates lautet in seinen wesentlichen Teilen: „Am 22. August 1977 langte beim Erstgericht ein Gutachten des Sachverständigen N. N. über die gesamte Bauabrechnung einer aus zwei Wohnblöcken bestehenden Eigentumswohnungsanlage, die notwendigen Baukosten, die Art der Ausschreibung, die Auswahl der Kontrahenten, den Zeitpunkt der möglichen Erstellung der Schlußrechnung, das Vorliegen und die Behebungskosten von Mängeln der gesamten Anlage und einzelner Wohnungen sowie über die Bewertung von Garagen, Balkonen, Loggien und Dachterrassen ein. Gleichzeitig überreichte der Sachverständige auch seine Gebührennote über einen Betrag von 205.493 Schilling, darin an Gebühr für seine Mühewaltung (128 Stunden à 620 Schilling gemäß den §§ 12 und 18 GOA) ein Betrag von 79.360 Schilling. Mit dem angefochtenen Beschluß bestimmte das Erstgericht die Gebühr des Sachverständigen gemäß seinem Antrag. Gegen diesen Beschluß richtet sich der rechtzeitig erhobene Rekurs des Österreichischen Bundesschatzes, vertreten durch den Bezirksrevisor beim Kreisgericht X. Bekämpft wird lediglich der Zuspruch der Entlohnung für Mühewaltung (Punkt 2), mit dem Antrag, in Abänderung der angefochtenen Entscheidung aus diesem Titel lediglich 39.680 Schilling (statt 79.360 Schilling) zuzusprechen.“

Der Rekurs ist teilweise gerechtfertigt. Das Erstgericht hat sich – in ausdrücklicher Ablehnung der in der Entscheidung

des Oberlandesgerichtes Wien vom 23. September 1976, 4 R 154/76, vertretenen Ansicht – darauf gestützt, daß der Mindeststundensatz der Zeitgebühr für Zivilingenieure für Hochbau auf das Doppelte (620 Schilling) erhöht wird, wenn es sich um eine Sachverständigentätigkeit handelt. Von diesem Stundensatz sei im Sinn des § 34 Abs. 2 GebAG auszugehen, um das im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise bezogene Einkommen eines Sachverständigen zu ermitteln. Das Rekursgericht verschließt sich dieser Argumentation grundsätzlich nicht:

Die auf Grund des § 31 Abs. 2 des Ingenieurkammergesetzes erlassenen und für verbindlich erklärten Gebührenordnungen sind bei der Bestimmung der Gebühr für Mühewaltung gemäß § 34 Abs. 2 GebAG zu berücksichtigen (vgl. Kramerer SDG und GebAG 142). Nach § 17 Abs. 1 des allgemeinen Teiles der Gebührenordnung der Österreichischen Ingenieurkammer ist die Sachverständigentätigkeit eines Zivilingenieurs mit mindestens dem Doppelten der Zeitgrundgebühr nach § 11 (310 Schilling) zu honorieren (daher mit mindestens 620 Schilling). Daher ist bei einem im Auftrag des Gerichtes tätigen Zivilingenieur von diesem erhöhten Stundensatz auszugehen, weil nach § 34 Abs. 2 letzter Satz GebAG die in gesetzlich zulässigen Gebührenordnungen enthaltenen Sätze für gleiche oder ähnliche außergerichtliche Tätigkeit in der Regel als das anzusehen sind, was der Sachverständige im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise bezieht. Unter gleichen oder ähnlichen Tätigkeiten können jedoch nicht die mit (gewöhnlicher) Zeitgrundgebühr, sondern nur die mit (besonderer) Gebühr für qualifizierte Leistungen als Sachverständiger entlohten Verrichtungen verstanden werden.

Entgegen der vom Erstgericht – in Anlehnung an die in der Zeitschrift „Der Sachverständige“ (Heft 2/1977) veröffentlichten Entscheidung des Oberlandesgerichtes Innsbruck vom 3. März 1977, 2 R 70/77 – vertretenen Ansicht werden jedoch damit noch nicht alle im § 34 Abs. 2 GebAG angeführten Kriterien für die Ausübung des richterlichen Ermessens ausgeschöpft, denn nach dieser Gesetzesstelle ist die Bestimmung der Gebühren nur dann in der vollen Höhe der Einkünfte, die der Sachverständige im außergerichtlichen Erwerbsleben üblicherweise bezöge, zulässig, wenn das Gutachten eine besonders ausführliche wissenschaftliche Begründung enthält und außergewöhnliche Kenntnisse auf wissenschaftlichem oder künstlerischem Gebiet (höchstqualifizierte Sachverständigentätigkeit) voraussetzt. Andernfalls darf lediglich eine weitgehende Annäherung an diese Einkünfte erfolgen, wobei auf die öffentliche Aufgabe der Rechtspflege zum Wohl der

Entscheidungen und Erkenntnisse

Allgemeinheit Bedacht zu nehmen ist. Darunter ist, wie sich aus den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage ergibt, die Erwägung zu verstehen, daß die Rechtspflege nicht durch zu hohe Sachverständigengebühren beeinträchtigt werden soll, damit den Parteien nicht die Möglichkeit des Zugangs zu Gericht genommen wird, wenn sie von zu hohen Kosten abgeschreckt werden würden.

Bei der Beurteilung der Höhe der Gebühr für Mühewaltung ist somit im vorliegenden Fall entsprechend den obigen Ausführungen zunächst nicht von 310 Schilling, wie im Rekurs begehrt, sondern von 620 Schilling pro Stunde auszugehen, doch ist dieser Betrag nur im Ausmaß von rund zwei Dritteln tatsächlich zuzuerkennen, um der Forderung nach Bedachtnahme auf das Wohl der Allgemeinheit und einer bloß weitgehenden Annäherung an jene Einkünfte, die der Sachverständige sonst üblicherweise bezöge, zu entsprechen. Es war deshalb in teilweiser Stattgebung des – wengleich auf andere Erwägungen gestützten – Rekurses mit Herabsetzung der zu Punkt 2 des angefochtenen Beschlusses zugesprochenen Entlohnung für Mühewaltung durch Ermäßigung des Stundensatzes von 620 auf 420 Schilling vorzugehen.“

Zum Gutachten sei bemerkt, daß es nicht nur außergewöhnlich umfangreich war, sondern es waren darüber hinaus auch Untersuchungen hinsichtlich des Bodens und der der Gründung zugrunde liegenden Statik anzustellen sowie Feststellungen zu den Setzungen mit Ribbildungen an den auf kreuzweise angeordneten Pfählen gegründeten Häusern zu treffen.

Zum Beschluß des Senates wird festgestellt:

1. Es wurde der in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage im vorletzten Absatz zum Ausdruck gebrachte Wille des Gesetzgebers außer acht gelassen, daß es in bestimmten Fällen vorkommen kann, daß die (in der Gebührenordnung angeführten) Mindesttarife mit denjenigen Gebühren, die bei Ausübung des richterlichen Ermessens nach Abs. 2 festgesetzt werden, übereinstimmen, weil nur sie die vom Gesetz gewünschte Annäherung darstellen. Im gegenständlichen Fall wurden von dem gerichtsbekannt außerordentlich stark beschäftigten Sachverständigen im Sinn des Gesetzgebers Gebührennoten und Zahlungsbestätigungen beigelegt, aus denen klar ersichtlich war, daß bei außergerichtlicher Tätigkeit höhere als die Mindestgebühren verrechnet werden.

Der Senat hat sich über den in den Erläuterungen zur RV klar zum Ausdruck kommenden Willen des Gesetzgebers (vgl. Krammer SDG und GebAG, S. 142), ohne überhaupt darauf einzugehen, hinweggesetzt.

2. Aber auch aus einem weiteren Grund entspricht der Beschluß nicht dem Gesetz und den ihm zugrunde gelegten Überlegungen.

Die im Gesetz zahlenmäßig nicht konkretisierte „weitgehende Annäherung an die Einkünfte, die der Sachverständige für eine gleiche oder ähnliche Tätigkeit im außergerichtlichen

Erwerbsleben üblicherweise bezieht“, wurde mit zwei Drittel der in der Gebührenordnung angeführten Mindestgebühr bestimmt. Nun ist aber völlig klar und bedarf keiner Erörterung, daß zwei Drittel niemals eine Annäherung, geschweige denn eine „weitgehende“ Annäherung an das Ganze darstellen. In den langen Verhandlungen zum § 34 erfolgte, wie aus den Protokollen ersichtlich ist, keine Festlegung auf einen bestimmten Prozentsatz. Der Vertreter des Bundesministeriums für Justiz gab auf eine dementsprechende Frage des Vertreters des Hauptverbandes an, daß man sich hierunter, je nach Schwierigkeit des Gutachtens und Qualität des Gutachters, einen Prozentsatz bis zu etwa 95 Prozent vorstellen könne.

Es wäre dem Senat zweifellos möglich gewesen, den Willen des Gesetzgebers vor einem so schwerwiegenden Entschluß festzustellen.

Zusammenfassend wird zu dem Beschluß festgestellt: Wenn der Senat auch richtigerweise dem Antrag des Bezirksrevisors nicht zur Gänze gefolgt ist, so stellt die Bestimmung der Gebühr mit zwei Drittel der in der Gebührenordnung angeführten Mindestgebühr weder mathematisch noch nach der Absicht des Gesetzgebers eine „weitgehende Annäherung“ dar. Aus der Erfahrung der Verhandlungen heraus wird darauf hingewiesen, daß das Adjektiv „weitgehend“ mit voller Absicht in den Gesetzestext aufgenommen wurde. Ferner hat sich der Senat durch Außerachtlassung der vom Sachverständigen vorgelegten Nachweise über seine bei außergerichtlicher Sachverständigentätigkeit verrechneten und bezahlten höheren Gebühren, ohne jede Begründung über den klar erkennbaren Willen des Gesetzgebers hinweggesetzt.

Um in Zukunft derartige Schwierigkeiten bei der Bestimmung der Gebühren zu vermeiden, wird den Kollegen, auf die die im vorletzten Absatz der Erläuterungen zur RV angeführten Bedingungen hinsichtlich Verrechnung der Gebühr in der vollen in der Gebührenordnung bestimmten Höhe zutreffen, geraten, in den Fällen, in denen der von den Parteien erlegte Kostenvorschuß unzureichend ist, sich der rechtskräftigen Zustimmung beider Parteien zur Verrechnung der Gebühr in der vollen, der Gebührenordnung vorgesehenen Höhe vor Erstattung des Gutachtens zu versichern (§ 37 Abs. 2 GebAG). Im gegenständlichen Fall wurde nicht von den Parteien, die die Gebühr in der angesprochenen Höhe anerkannten, sondern vom Bezirksrevisor Rekurs erhoben.

Veranstaltungen des Hauptverbandes der allgem. beeideten gerichtlichen Sachverständigen Österreichs

Internationales Fachseminar „Bauwesen für Sachverständige und Juristen“

Der Hauptverband der allgemein beeideten gerichtlichen Sachverständigen Österreichs veranstaltet von Sonntag, den 14. bis Samstag, den 20. Jänner 1979 das Fachseminar 1979 „Bauwesen für Sachverständige und Juristen“ mit dem Generalthema „Schall- und Wärmeschutz“ in Badgastein (Salzburg). Neben den Fachvorträgen und Diskussionen sollen auch die persönlichen Kontakte und die Freizeit nicht zur kurz kommen.

Vortragende: Univ.-Prof. Dr. E. Panzhauser, Dr.-Ing. J. Mantel, Dipl.-Ing. Dr. E. Hirschwehr, Dipl.-Ing. Dr. J. Lang, Dr. W. Meinhart, Dipl.-Ing. G. Dubin/Dr.-Ing. Aurnhammer, Dr. R. Jäger u. a.

Leitung: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Themen der Vorträge u. a.: Schalldämmung von Wänden in Theorie und Praxis – Zum rechnerischen und experimentellen Nachweis des Wärme- und Schallschutzes durch Messung im Gebäude mit Beispielen aus der Praxis – Erfassung und Beurteilung von Schallschutzschäden – Haftung von Generalunternehmern, Baumeistern und Architekten – Wertminderung von Gebäuden infolge mangelhafter Schall- und/oder Wärmedämmung – Der Sachverständigenbeweis im Bauprozeß – Das Fehlurteil auf Grund eines fehlerhaften Gutachtens usw. Der Preis für die Teilnahme an diesem Seminar beträgt 2000 Schilling für jeden Teilnehmer und 200 Schilling für jede Begleitperson plus 18 Prozent Umsatzsteuer.

Internationales Fachseminar: „Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden“

Der Hauptverband der allgemein beeideten gerichtlichen Sachverständigen Österreichs veranstaltet von Sonntag, den 21. bis Samstag, den 27. Jänner 1979 das Fachseminar 1979 „Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden“ in Badgastein (Salzburg).

Neben den Fachvorträgen und Diskussionen sollen auch die persönlichen Kontakte und die Freizeit nicht zur kurz kommen.

Vortragende: Hofrat des OGH Dr. F. Petrasch, Universitätsprofessor Dr. W. Holczabek, Dipl.-Psych. F. Meyer, Ingenieur

Baumeister und Ingenieur

Allgemein beeideter gerichtl. SV. für Hochbauarchitektur u. Baugew. 72,01 u. 72,70 sucht

SOCIETÄT

Büro- und/oder Arbeitsgemeinschaft, Urlaubsvertretung uam., mit Sachverständigem aus einer der Fachgruppen „Bauwesen“.

Büro und Einrichtung vorhanden, kann aber auch u. U. wechseln.

Anfragen an Verlag „Nr. 21“ oder direkt
Tel. 46 90 67

H. Bürger, RA Dr. H. Hasenauer, Ing. W. Silovsky, N. Streck, M. Lipitsch, F. Sacher, H. Walter, Sen.-Rat Dr. R. Jäger.

Leitung: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Inhalt der Vorträge: Versicherungsrecht – Verkehrsunfall und Alkohol – Interfakultative Zusammenarbeit bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen – Möglichkeiten und Grenzen menschlicher Wahrnehmungs-, Auffassungs- und Gedächtnisfähigkeit – Der Motorschaden – Die Beweissicherung – rechtliche Belange, Mittel und Grenzen der Beweissicherung – Kriminaltechnische Möglichkeiten der Beweissicherung – Richter – Sachverständiger – Rechtsanwalt – Der Fahrtschreiber und die Auswertung des Fahrtschreiberdiagramms – Verkehrsleiteneinrichtungen.

Der Preis für die Teilnahme an diesem Seminar beträgt 2000 Schilling für jeden Teilnehmer und 200 Schilling für jede Begleitperson plus 18 Prozent Umsatzsteuer.

Anmeldungen sind nur schriftlich an das Sekretariat des Hauptverbandes, 1010 Wien, Doblhoffgasse 3/5, zu richten. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß wir gezwungen sind, einen Teilbetrag von 400 Schilling für Verwaltungskosten einzubehalten, falls jemand trotz Anmeldung und ohne rechtzeitige Absage nicht am Seminar teilnehmen sollte.

Veranstaltungen des Landesverbandes Wien, Niederösterreich und Burgenland

Liegenschaftsschätzungsseminar (26. bis 28. Wh.)

Thema: Liegenschaftsschätzungen (Schätzung im allgemeinen, nach der Realschätzordnung, zu Enteignungszwecken sowie Ermittlung des Nutzwertes nach dem Wohnungseigentumsgesetz 1975).

Tagungsort: Berghotel „Tulbinger Kogel“, 3001 Mauerbach bei Wien.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Termine: Mittwoch, den 4. Oktober 1978 (26. Wiederholung), Mittwoch, den 11. Oktober 1978 (27. Wiederholung), Mittwoch, den 18. Oktober 1978 (28. Wiederholung).

Ausbildungslehrgänge für Bausachverständige

Wie in den vergangenen Jahren finden auch heuer wieder Ausbildungslehrgänge für Bausachverständige statt.

Die Termine sind:

Grundseminar (18. Wiederholung)

Donnerstag, 5., bis Sonntag, 8. Oktober 1978.

Grundseminar (19. Wiederholung)

Donnerstag, 12., bis Sonntag, 15. Oktober 1978.

Themen u. a.: Aufbau von Befund und Gutachten, Gerichts-, Privat- und Schiedsgutachten, Rationalisierungshinweise, Rechtskunde.

Fortsetzungsseminar (10. Wiederholung)

Donnerstag, 19., bis Sonntag, 22. Oktober 1978.

Themen u. a.: Training durch Lehrbeispiele, Logik, Analyse von Gutachtensfällen, Schadensquote, Gewährleistung beim Bauvertrag, Stellung des Sachverständigen im Prozeß.

Vortragende: Sachverständiger Dr.-Ing. H. E. Aurnhammer, Stuttgart; Senatsrat Dr. Richard Jäger, Wien.

Veranstaltungen + Termine + Seminare

Tagungsort: Berghotel „Tulbinger Kogel“, 3001 Mauerbach bei Wien.

Die Seminare sind nicht nur für allgemein beeidete gerichtliche Sachverständige offen, sondern auch für jene, die sich für diese Tätigkeit interessieren.

Aufbauseminar für Kfz-Sachverständige

Der Landesverband Wien, Niederösterreich und Burgenland veranstaltet am Samstag, dem 4., und Sonntag, dem 5. November 1978, ein zweitägiges

3. Aufbauseminar für Sachverständige und Anwärter der Gruppe 09,01.

Vortragende: Senatsrat Dr. Richard Jäger, Dipl.-Ing. W. Kratzel (TU Wien), Fritz Sacher, Helmut Walter.

Programm: Rechtskunde – Bruchschäden und ihre Beurteilung – Stoßrechnungen mit den im Unfallvorgang häufigsten Variationen – Motorrad, Moped und Fahrrad als Verkehrsteilnehmer und im Unfall – Der Überholvorgang.

Tagungsort: Parkhotel, 2500 Baden, Kaiser-Franz-Ring 5.
Seminarbeginn: 9 Uhr, voraussichtliche Dauer bis zirka 17.30 Uhr.

Seminar für Sachverständige

(ausgenommen Bau- und Kfz-Sachverständige, für die Sonderseminare veranstaltet werden; 13. und 14. Wiederholung)

Thema: Gerichts- und Privatgutachten – Schadensanalyse – Schemata für Gutachten im Zivil- und Strafprozeß – Schiedswesen – Beweissicherung – Verhalten vor Gericht – Gebühren – Schadenersatzrecht u. a.

Tagungsort: Berghotel „Tulbinger Kogel“, 3001 Mauerbach bei Wien.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Termine:

Dienstag, 14., und Mittwoch, 15. November 1978 (13. Wh.)

Samstag, 25., und Sonntag, 26. November 1978 (14. Wh.)

Anmeldungen für dieses Seminar sind nur schriftlich an das Sekretariat des Landesverbandes zu richten.

Wegen allfälliger Zimmerbestellungen wird gebeten, selbst mit dem Berghotel „Tulbinger Kogel“ Verbindung aufzunehmen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß wir gezwungen sind, einen Teilbetrag von 400 Schilling für Verwaltungskosten einzubehalten, falls jemand trotz Anmeldung und ohne vorherige Absage nicht am Seminar teilnehmen sollte.

Dieses Seminar ist nicht nur für allgemein beeidete gerichtliche Sachverständige offen, sondern auch für jene, die sich für diese Tätigkeit interessieren.

Veranstaltungen des Landesverbandes für Tirol und Vorarlberg

Liegenschaftsschätzungsseminar

Thema: Liegenschaftsschätzungen (Schätzung im allgemeinen, nach der Realschätzordnung, zu Enteignungszwecken sowie Ermittlung des Nutzwertes nach dem Wohnungseigentumsgesetz 1975).

Tagungsort: Restaurant Stiftskeller, Innsbruck, Burggraben 31.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Termin: Samstag, 11. November 1978.

Der Preis für dieses Seminar (von 9 bis zirka 17 Uhr) beträgt inklusive Mittagessen und zirka 200 Seiten Skripten (mit ausführlichen Mustergutachten für alle in Frage kommenden Fälle) sowie der 18prozentigen Umsatzsteuer 1439,60 Schilling.

Seminar für Sachverständige (1. Wh.)

Thema: Gerichts- und Privatgutachten – Schadensanalyse – Schemata für Gutachten im Zivil- und Strafprozeß – Schiedswesen – Beweissicherung – Verhalten vor Gericht – Gebühren – Schadenersatzrecht u. a.

Tagungsort: Restaurant Stiftskeller, Innsbruck, Burggraben 31.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Anmeldungen für obige Seminare sind nur schriftlich beim Landesverband Tirol und Vorarlberg, 6020 Innsbruck, Purtschellerstraße 10, vorzunehmen. Wegen allfälliger Zimmerbestellungen wird gebeten, selbst mit dem Hotel Europa, Südtiroler Platz (gegenüber Bahnhof), Verbindung aufzunehmen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Landesverband gezwungen ist, einen Teilbetrag von 400 Schilling für Verwaltungskosten einzubehalten, falls jemand trotz Anmeldung und ohne vorherige Absage am Seminar nicht teilnimmt.

Die Seminare sind nicht nur für allgemein beeidete gerichtliche Sachverständige offen, sondern auch für jene, die sich für diese Tätigkeit interessieren.

Veranstaltungen des Landesverbandes für Steiermark und Kärnten

Seminar für Sachverständige (3. Wh.)

Thema: Gerichts- und Privatgutachten – Schadensanalyse – Schemata für Gutachten im Zivil- und Strafprozeß – Schiedswesen – Beweissicherung – Verhalten vor Gericht – Gebühren – Schadenersatzrecht u. a.

Tagungsort: Schloß Seggau (bei Leibnitz), Steiermark.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Termin: Samstag, 23., und Sonntag, 24. September 1978.

Liegenschaftsschätzungsseminar (1. Wh.)

Thema: Liegenschaftsschätzungen (Schätzung im allgemeinen, nach der Realschätzordnung, zu Enteignungszwecken sowie Ermittlung des Nutzwertes nach dem Wohnungseigentumsgesetz 1975).

Tagungsort: Schloß Seggau (bei Leibnitz), Steiermark.

Seminarleiter: Senatsrat Dr. Richard Jäger.

Termin: Samstag, 30. September 1978.

Wichtiger Hinweis

Nähere Auskünfte über Anmeldungen und Preise zu den hier veröffentlichten Seminaren erteilt das Sekretariat des Hauptverbandes der allgemein beeideten gerichtlichen Sachverständigen Österreichs, 1010 Wien, Doblhoffgasse 3, Telefon (02 22) 42 45 46. Informationen über Veranstaltungen der Landesverbände sind an deren Sitz einzuholen.

Wir verweisen obendrein auch auf die Ausgabe „Der Sachverständige“ Nr. 2/78, wo wir die meisten Seminare bereits einmal angekündigt haben.