

Internationales Fachseminar Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden für Sachverständige und Juristen 2008

Heuer fand vom 20.–25. Jänner 2008 zum 31. Mal das interdisziplinäre „Gasteiner Seminar“ in Bad Hofgastein in bewährter Form statt. Die Ziele – Weiterbildung im eigenen Bereich und Einblick in den Bereich anderer Disziplinen zu vermitteln – wurden bestens erreicht. Wieder nützten Richter, Staatsanwälte, Rechtsanwältinnen und Sachverständige die Gelegenheit, Kontakte zu schließen und zu vertiefen.

Die Begrüßung der insgesamt 130 Teilnehmer und die Eröffnung des Seminars erfolgten in traditioneller Weise durch den Seminarleiter LStA Dr Robert FUCIK, den Vizepräsidenten der Vereinigung österreichischer Richterinnen und Richter Mag Manfred HERRNHOFER und den Vizepräsidenten des Hauptverbandes der Gerichtssachverständigen UnivProf Dr Kurt JUDMANN, nachdem auch die „Gastgeber“, der designierte Präsident des Landesgerichtes Salzburg Dr Hans RATHGEB und der Bürgermeister von Bad Hofgastein, Benedikt LANG, die Teilnehmer begrüßt hatten.

Im Anschluss daran konnte das reichhaltige Buffet genossen werden. Nach dem vorjährigen „Schock“ über das generelle Rauchverbot blieb diesmal wieder eine größere Anzahl an Teilnehmern bis zur Sperrstunde. Im Ort vermissten wir den Schnee nicht. Auf den oberen Hängen soll er wunderbar gewesen sein.

Als erster Vortragender beeindruckte o UnivProf Mag Dr Christian HUBER (Jurist, Technische Hochschule Aachen) mit seinem anschaulich und lebendig präsentierten Beitrag „Totalschaden – Restwert“. Auch wenn feststeht, dass der Schädiger zahlen muss, stellt sich die Frage: wie viel? Und zwar dann, wenn das Fahrzeug unrepariert verkauft wird, keine Rechnung vorgelegt werden kann usw. Unstrittig ist, dass dem Geschädigten durch die Beschädigung seines Fahrzeugs eine Vermögenslücke entstanden ist. Im Unterschied zu Deutschland erleidet ein Fahrzeug, dessen Instandsetzung mehr als 130% des Wiederbeschaffungswerts ausmacht, einen Totalschaden im rechtlichen Sinn. In Österreich wird diese Grenze bei 110% gesehen. Bis zu diesem Betrag darf auf Kosten des Schädigers repariert werden. Behält sich der Geschädigte das Wrack oder will es selbst verwerten, muss er sich – er soll sich ja nicht bereichern – den Restwert anrechnen lassen. Kommt die Restwertbörse ins Spiel, so entlastet das den Schädiger bzw dessen Haftpflichtversicherer wesentlich. Auf die Privatautonomie als bedeutendes Prinzip auch des deliktischen Schadenersatzrechts wurde verwiesen, doch vermag HUBER idR kein schützenswertes Interesse des Geschädigten daran zu erkennen, das Wrack gerade nicht der Restwertbörse zuzuführen.

An diese rechtlichen Vorgaben knüpfte Dr Wolfgang PFEFFER (Gerichtssachverständiger, Wien) in seinem Beitrag „Objektiver Minderwert – Restwert – Wrackbörse“ an. Dem Sachverständigen bleibt die Aufgabe übertragen, die Differenz des Werts des Fahrzeugs unmittelbar vor und nach dem Unfall zu ermitteln. Das ist in all jenen Fällen – nicht nur im Fall eines Totalschadens – notwendig, in denen nicht repariert oder das Fahrzeug vor der Reparatur veräußert wird. Zweifellos hängt dieser sog „objektive Minderwert“ [Anm: ein Terminus, der durch die Rechtsprechung vorgegeben ist. Nicht zu verwechseln mit der „merkantilen Wertminderung!“] von zahlreichen Parametern ab, wie Fahrzeugalter, Fahrzeugzustand (unreparierte Vorschä-

den), Umfang des Schadens in Relation zum Wiederbeschaffungswert. Er orientiert sich unter zusätzlicher Berücksichtigung dieser Faktoren an den Reparaturkosten und kann den Reparaturkosten gleich (im ersten Jahr) oder bei einem älteren (bis 8 Jahre) bzw sehr altem Fahrzeug auch viel geringer sein, ja sogar gegen Null gehen. Es wurde ein flexibles Schema zur Ermittlung vorgestellt, dessen die Reparaturbranche irritierender Arbeitstitel der „außergewerblichen Reparaturkosten“ noch nicht in Stein gemeißelt erscheint. In der Diskussion wurde vorgeschlagen, zur Präzisierung der Begriffe zwischen „objektiv-abstraktem Minderwert“ und „subjektiv-konkretem Minderwert“ zu unterscheiden. Vermeintlich oder tatsächlich überhöhte Angebote in der Wrackbörse führen notwendigerweise zu Interessenkollisionen der Beteiligten.

„Tiere als Verkehrsteilnehmer, Verhalten – Gefahren – Vorhersehbarkeit“ war der Titel des Vortrags von UnivLekt VetR Mag Dr med vet Reinhard KAUN (Gerichtssachverständiger, Altmünster). Wer weiß schon, dass ein rotes Band am Schweif eines Pferdes kein Schmuck, sondern ein Warnzeichen (Vorsicht Schläger!) ist. Nicht nur die Wahrnehmung der Welt aus Sicht des Pferdes, sondern zahlreiche nützliche, teilweise lebenswichtige Tatsachen sowie „technische Daten“ auch von Hunden, Katzen und Wildtieren wurden mitgeteilt. Für die Vermeidung von Konfliktsituationen, die zu schwersten Unfällen führen können, ist die Kenntnis der Verhaltensweisen und Reaktionen von Tieren, seien sie Verkehrsteilnehmer, wie Reit- oder Kutschenpferde, seien sie zufällig auf der Fahrbahn auftauchende Wildtiere, notwendig. Vielleicht kann der Vortrag dazu beitragen, die Qualität der Beweissicherung von Unfällen mit Tieren zu heben. Andererseits ist es dem Veterinärmediziner nicht möglich, einen Versicherungsbetrug mit Sicherheit aufzuklären. Ob Tierspuren an einem Fahrzeug von einem lebenden oder toten Tier stammen, kann nämlich (noch) nicht unterschieden werden, sehr wohl aber, um welches Tier es sich handelt – bei Haarspuren, anhand von DNA-Analysen.

Dipl-Ing (FH) Klaus REUSCH und Michael REIM (Fa Siemens VDO Trading GmbH) zeigten uns mit ihren Vorträgen zu den „Digitale Tachografen“, dass auch auf diesem Gebiet die Elektronik die Mechanik ersetzt, auch wenn uns das bekannte Tachografenschreiberblatt noch längere Zeit erhalten bleiben wird. Wie bei jeder EDV-gebundenen Technologie gibt es eine Unzahl von Problemen, die von der Aufbewahrungsmöglichkeit über die Les- und Auswertbarkeit bis zur Frage der Zugriffsberechtigung führen. Außerdem sind konkurrierende, teilweise nicht kompatible Systeme auf dem Markt. Die Aufzeichnungsrate von 4 Messungen pro Sekunde und die automatische Speicherung, ausgelöst durch Triggerereignisse (zB eine Verzögerung von mehr als 3 m/s²), 1 Minute vor bis 1 Minute nach der automatischen Auslösung übersteigt die Möglichkeiten der „Tachoscheibe“ um ein Vielfaches. Die Zugänglichkeit der Daten ist auch eine Frage für den Gesetzgeber. Wegen der Höhe der Kosten der Auslesesysteme bleibt die Auswertung Spezialisten vorbehalten.

Im ersten „Feldversuch“ einer Frühhinachtsveranstaltung kam UnivProf Dr Bernhard WIELKE (Gerichtssachverständiger, Wien) dem Wunsch nach, die seit dem Jahr 1981 angewendete, inzwischen lange etablierte „Sacher-Wielke-Methode“ zur Bestimmung der merkantilen Wertminderung (Schmerzensgeld

fürs neue Auto – oder doch nicht?) zu erläutern, in Erinnerung zu rufen und gegenüber der Versicherungs-Verbands-Formel abzugrenzen. Die Präsentation wurde zum Anlass genommen, auf Anregung aus Kollegenkreis einige neue Features einzubauen, ua eine Erweiterung der Abwertungsfunktionen zur Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts für sehr wertbeständige Fahrzeuge (in der aktuellen Programmversion „Wert 2008-c“ 7 statt 5 Abwertungskurven) und die Möglichkeit, auch bei Vorhandensein nur einer Eurotax-Notierung eine genaue Schätzung durchzuführen. Hätte Dr Wolfgang PFEFFER (Gerichtssachverständiger, Wien) nicht große Teile der vorgeschlagenen Ermittlungsmethode zum objektiven Minderwert schon am Montag präsentieren können, hätte die für die beiden Beiträge zur Verfügung stehende Zeit von 3 Stunden noch weniger gereicht. Dr PFEFFER stellte sein Programmpaket („Kfz-Bewertung Version 2.0“) vor, das in der letzten Ausbaustufe 12 Module umfassen wird. Von Impulsreferaten konnte keine Rede sein, es waren vollwertige Präsentationen sowohl was den theoretischen Hintergrund als auch die praktische Anwendung betrifft. Interesse und Echo waren unerwartet groß. Es musste dem nächsten Redner der Platz geräumt werden.

Dr Reinhard BÖHM (Klimatologe, ZAMG Wien) konnte dennoch fast pünktlich mit seinem Vortrag „Der Klimawandel und wer dazu beiträgt – harte und weiche Fakten aus Sicht eines Klimatologen“ beginnen. Er ermöglichte faszinierende Einblicke in die Entwicklung des Klimas zuerst in geologischen (viele 100 Mio Jahre) und kürzeren (mehrere 10.000 Jahre) sowie „menschlichen“ Zeiträumen von einigen hundert Jahren. Temperaturschwankungen, Eisbedeckung der Erde, CO₂, CH₄ ua fluktuierten in unvergleichlich stärkerem Ausmaß, als man das gemeinhin erwarten würde. Nicht die industrielle Revolution im 19. Jahrhundert, auch nicht die Aktivitäten des Menschen bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts haben damit etwas zu tun. Erst seit 1950 steigt die Temperatur menschengemacht kontinuierlich an. Dieser Trend wird sich über viele Jahrzehnte weiter fortsetzen, unabhängig davon, was der Mensch diesbezüglich in den nächsten Dezennien unternimmt wird. Hoffnung geben solche Beispiele wie die durch koordinierte Aktivitäten erreichte Reduzierung von SO₂ in der Atmosphäre – eine Wirkung mit unerwünschter Nebenwirkung, was den Glashauseffekt betrifft. Kernfrage bleibt, welche Energiequellen in Zukunft zur Verfügung stehen werden. Biologische Quellen reichen bei weitem nicht aus, ihr „Fußabdruck“ ist größer als die Erdoberfläche. Der Flächenbedarf bei direkter Nutzung von Solarenergie (etwa als Grundlage einer H-Technologie) wäre vergleichsweise gering. Es bliebe das Transport- und Handlingproblem und zahlreiche damit verbundene Fragen. Verknappung und Preisänderungen führen automatisch zu Verlagerungen der Energieträger. Dass das Kraftfahrzeug in der heutigen Form massiv betroffen ist, schließt man vor allem Länder wie Indien und China ein, dürfte allgemein bekannt sein.

UnivProf Dipl-Ing Dr Hermann STEFFAN (Gerichtssachverständiger, Linz) führte in seinem Vortrag vor, dass zahlreiche Erkenntnisse über die „Biomechanik – der bewegte Mensch im Straßenverkehr“ durch Einsatz intelligent konstruierter Dummies und immer ausgefeilterer Rechenmodelle gewonnen werden können. Die genaue Untersuchung der Verletzungsmechanismen ist Voraussetzung für die gezielte Verbesserung von Dummies, die ihrerseits zur Optimierung der passiven Sicherheitskomponenten beitragen können. Der Pionier und die Legende der Biomechanik, Colonel JP Stapp führte Selbstversuche mit Beschleunigungen bis zu 48 g (in Worten: der knapp 50-fachen Erdbeschleunigung!) durch (und starb dennoch erst vor kurzem, über 90 Jahre alt). Die gewonnenen Erkenntnisse waren enorm. Die Entwicklung der Dummies begann 1950 und wurde anfangs vor allem in den USA ständig weiterentwickelt. Die neueren Möglichkeiten der numerischen Simulation helfen die Kostenschere zu beherrschen. Immer differenziertere Me-

thoden erlauben es, durch wechselseitige Kontrolle von Simulation, Dummy-Tests und Menschenversuchen, sehr detaillierte Fragestellungen zu beantworten, wie etwa unterschiedliches Alter, Geschlecht der Betroffenen bzw unterschiedliche Unfallmechanismen. So kennt man Frontal-, Seiten- und Kinderdummies. Die Entwicklung ist bei weitem nicht abgeschlossen.

UnivProf Dr Otto WRUHS (FA für Unfallchirurgie, AKH Wien, Gerichtssachverständiger) kam in seinem Vortrag „Der Verkehrsunfall aus unfallchirurgischer Sicht – seltener, schwerer und kostenintensiver“ dem Wunsch nach, die Auswirkung schwerer realer Unfälle zu demonstrieren. Man darf die Augen vor den Folgen schwerer Unfälle nicht verschließen. Das fällt dem Unfallchirurgen leichter als dem Durchschnittsmenschen. Es lag in der Natur der Sache, dass sehr viel blankes Fleisch im wörtlichen Sinn („abgeledert“ nennt das der Mediziner) zu sehen war. Manchen war das zu viel. Die multiplen Verletzungen eines Fußgängers, der von einem Lkw-Reifen überrollt wird sind eben dramatisch. Die Botschaft war aber, dass mit der modernen Medizin auch Verkehrsopfern geholfen werden kann, die noch vor einigen Jahren nicht überlebt hätten. Dass die Behandlung ihren Preis hat, ist selbstverständlich. Interessante statistische Vergleiche unterschiedlicher Kosten der Straßenverkehrsunfälle zeigten freilich, dass die medizinischen Behandlungskosten (2004) mit 113 Mio Euro gegenüber den Gesamtkosten aller Verkehrsunfälle (Sachschäden, Verlust an Leistungspotenzial, Verwaltungskosten der Versicherungen, Rechtskosten ua) von 10.158 Mio Euro nahezu vernachlässigbar sind. Der Wert der zuletzt zitierten Statistik über Unfallursachen wurde in der Diskussion allerdings relativiert.

Dipl-Ing Manfred BECKE (Sachverständigenbüro, Münster, Deutschland) zeigte in seinem Vortrag „Probleme und Fehler bei der EES-Einstufung, Bedeutung von Crashtests“ anhand zahlreicher praktischer Beispiele die Möglichkeiten und Grenzen der Bestimmung der Kollisionsgeschwindigkeit auf. Die sog EES-Methode („energy equivalent speed“ in einer Energiebilanz des Stoßes) ist ein wesentliches Hilfsmittel der Unfallrekonstruktion. Die bleibende Verformung der Konstruktionselemente eines Fahrzeugs absorbiert die ursprüngliche kinetische Energie, sodass man aus der Verformung auf die Geschwindigkeit im Moment der Kollision schließen kann. Dabei sind jedoch zahlreiche Einflüsse und Fehlerquellen zu berücksichtigen, was auch erfahrenen Experten Schwierigkeiten bereiten kann. Neben den sehr zahlreichen instruktiven Beispielen in Form gefilmter Crashtests wurde in einfacher Weise auf die theoretischen Grundlagen eingegangen. Besonders wichtig erscheint die Tatsache, dass einerseits geänderte Materialien im Fahrzeugbau (hin zu immer leichteren Fahrzeugkarosserien) und andererseits immer strengere Sicherheitsvorschriften und Prüfmethoden zu unterschiedlichem Verformungsverhalten der Fahrzeugtypen führen, worauf bei der Einschätzung der Verformung als Funktion der Geschwindigkeit geachtet werden muss.

Die zweite Frühhinamtagseinheit gab dem Rechtskonsulenten des Verbandes, Vizepräsident des Handelsgerichts Wien HR Dr Alexander SCHMIDT Gelegenheit, die Novelle zum Gebührenanspruchsgesetz (GebAG) und zum Sachverständigen- und Dolmetschergesetz (SDG) zu präsentieren. (Siehe Artikel in diesem Heft Seite 1.) Der Vortrag war für das Seminar in zweierlei Hinsicht interessant: Zum einen zeigte sich, dass die ab 1. 1. 2008 in Kraft stehenden Änderungen durch das teils EU-induzierte Berufsrechts-Änderungsgesetz 2008, BGBl I 2007/111, trotz aller Bemühungen (einschließlich der Hauptverband-Website) noch nicht Allgemeingut der Gerichtssachverständigen sind, obwohl sie die Entlohnung in einigen Punkten geändert haben. Für den Zuhörerkreis weniger interessante Aspekte (verbindliche Verbandstarife in ihrem Spannungsfeld zu EU- und Kartellrecht) blieben im Hintergrund,

wesentliche Punkte wurden breiter erörtert, wie etwa die Neufassung der Warnpflicht (für nach dem 1. 1. 2008 erfolgte Bestellungen) oder die neuen Rahmengebühren und Regelungen im Bereich der sonstigen Kosten sowie das neue Gebührenbestimmungsverfahren im Ermittlungsverfahren in Strafsachen. Die Strafprozessreform legt ja ab 1. 1. 2008 das neue Ermittlungsverfahren in die Hände von Staatsanwaltschaft und Kriminalpolizei. In diesem Stadium werden Sachverständige in der Regel nicht mehr vom Gericht, sondern von der Staatsanwaltschaft bestellt. Diese weist auch, wenn es keine Einwendungen gegen den Gebührenanspruch durch den Verdächtigen oder Revisor gibt, die Gebühren an. Gibt es Einwendungen, so hat das Gericht die Gebühren zu bestimmen. Freilich können Einwendungen auch zurückgezogen werden, wenn der SV die Zweifel des Revisors zu zerstreuen vermag. Die Ausdehnung des Gebühren-Splittings auf Verfahren über das Erbrecht nützt den Kfz-SV idR nichts. Die üblichen Schätzungen in einem Verlassenschaftsinventar sind davon nämlich nicht umfasst. Der zweite für dieses Seminar interessante Aspekt war die in § 6 Abs 3 SDG aufgenommene Betonung der Pflicht zur Fortbildung – dieses Seminar hat dem schon entsprochen.

Übrigens: Die Rezertifizierung der meisten Sachverständigen, die vor dem 1. 1. 1999 in die Gerichtsliste eingetragen wurden, steht im Jahr 2008 an. Anträge können ab sofort gestellt werden und die Gerichtshofpräsidenten haben es sicher leichter, wenn nicht alle Rezertifizierungsanträge am letzten Tag der Frist (30. September 2008) einlangen.

Beim Vortrag von Sektionschef HonProf Dr Georg **KATHREIN** (BMJ, Wien) zum Thema „Verkehrsoferentschädigung“ kamen nicht nur Juristen auf ihre Rechnung. Der Vortragende hat mit dem teils EU-induzierten Kraffahrrechts-ÄnderungsG BGBl I 2007/37 das VOEG (Verkehrsoferentschädigungsgesetz) als Neufassung des BG über den erweiterten Schutz der Verkehrsoferer konzipiert, womit inhaltlich nicht allzu viel geändert, aber ein lesbareres Gesetz geschaffen werden sollte. Die Informationen zum neuen Recht kamen also aus erster Hand. Mit der Neufassung ist vor allem eine klarere Formulierung der Entschädigungsfälle verbunden, die unter den Schlagworten Fahrerflucht, Schwarzfahrt und nicht zugelassenes (bzw nicht versicherungspflichtiges) Fahrzeug sowie Auslandsfälle zusammengefasst werden könnten. Der reine Parkschaden ist weiterhin – wirtschaftlich und beweistechnisch nachvollziehbar – kein Ersatzfall. Kathrein verwies auch auf eine neue Entscheidung des EuGH, Rs C-463/06, wonach dem Geschädigten die Direktklage gegen den ausländischen Versicherer an seinem eigenen Wohnsitz idR zusteht (s nun ZVR 2008/2).

Der Vortrag von Gerd **ZIEGER** (Techniker, Mühlhausen, Deutschland) zum Thema „Intelligente Leichtbaukonzepte, hochfeste Stähle und deren Reparaturmöglichkeiten“, man möchte nach dem Vortrag anmerken „eingeschränkte Reparaturmöglichkeiten durch neue Materialien“ bildete einen würdigen Abschluss. Die Materialentwicklung schreitet nicht nur bei Kunststoffen ständig voran, sondern auch beim guten alten „Stahlblech“. Unglaublich hohe Festigkeitswerte von Fahrzeugstählen werden durch Legierungskomponenten und Herstellungsverfahren erzielt (CR-Stahl hat eine Zugfestigkeit von 280 MPa, PHS eine von 1.300 MPa). Das Ziel ist es, bei geringeren Wandstärken der Bleche gleiche oder höhere Festigkeit zu erreichen. Dadurch können leichtere Karosserien gebaut werden, um das zunehmende Gewicht durch eine Unzahl von Zusatzkomponenten für Komfort und Sicherheit kompensieren zu können. Die moderne Karosserie besteht aus einem Mix an Materialgütern. Dass dadurch neue Verarbeitungs- und Produktionsmethoden beim Hersteller notwendig werden ist weniger kritisch, schwieriger wird aber auch die Reparatur, weil zB Punktschweißen unterschiedlicher Stahlqualitäten problematisch ist. Für die Reparatur ist die Kenntnis der unterschiedlichen Bearbeitungsmöglichkeiten unabdingbare

Voraussetzung. EDV-gesteuerte Maschinen können für den Reparatur notwendig werden. Die dafür erforderlichen enormen Investitionskosten schlagen sich in den Preisen einer sach- und fachgerechten Reparatur nieder.

Das Rahmenprogramm bot Mittwoch am Abend eine Wanderung nach Wieden, wo der Wiednerwirt traditionelle Pongauer Schmankerl kredenzte.

Das nächste Seminar wurde für die Zeit vom **18. bis 23. Jänner 2009** festgesetzt. Wir alle freuen uns schon darauf und danken dem Seminarleiter LStA Dr Robert **FUCIK** für seine souveräne und auflockernde Führung durch das Programm und allen Verbandsmitarbeiterinnen, besonders Christina **RÜHMKORF**, Monika **KAPLAN** und Sonja **WURZER**, für den reibungslosen Ablauf des bestens organisierten Seminars sowie allen Seminarteilnehmerinnen und -teilnehmern für das rege Interesse und die zahlreichen Diskussionsbeiträge.

UnivProf Dr Bernhard WIELKE