

Internationales Fachseminar Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden für Sachverständige und Juristen 2012

Das 35. Internationale Kfz-Seminar fand vom 22. bis 27. 1. 2012 wieder in Bad Hofgastein statt. Das Ziel war es, Weiterbildung im eigenen Bereich und Einblick in den Bereich anderer Disziplinen zu vermitteln. Die Teilnehmer, Richter, Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Versicherungsexperten und Sachverständige, konnten ihr Fachwissen erweitern, Kontakte schließen und vertiefen.

In traditioneller Weise erfolgten die Eröffnung des Seminars und die Begrüßung der 113 Teilnehmer durch den Seminarleiter LStA Dr. Robert FUCIK, den „Gastgeber“, Präsident des LG Salzburg Dr. Hans RATHGEB – dieser auch im Namen der Vereinigung der österreichischen Richterinnen und Richter –, und den Bürgermeister von Bad Hofgastein Friedrich ZETTINIG. Namens des Präsidenten des Hauptverbandes Vis. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Matthias RANT überbrachte der Rechtskonsulent des Hauptverbandes HR Dr. Alexander SCHMIDT die Grußworte. Wir wurden im Anschluss durch das reichhaltige Buffet verwöhnt. Am Dienstag übernahm in schon bewährter Weise Dr. Ulrike LEITL die Leitung des Seminars.

„Befehlsausgabe oder Teamwork? Kommunikation zwischen Gericht und Sachverständigen“ betitelt HR Dr. Alexander SCHMIDT, seinen Vortrag. Wir konnten gleich am ersten Tag von der tiefen Fachkenntnis und Präsentationsroutine „unseres“ Rechtskonsulenten profitieren. Für die praktische Tätigkeit sind neben den fachlich-inhaltlichen Themen sowohl die Befangensproblematik, die Warnpflicht, Folgen der Fristüberschreitung als auch Fragen alternativer Kontaktformen, wie ERV, DES, in jeder Beziehung behandelt worden. Kommunikation zwischen Gericht und Sachverständigen geschieht auf so vielen Ebenen und in zahlreichen Formen, dass es sich empfiehlt, im detaillierten Skriptum eine Nachlese durchzuführen.

„Fahrzeug-Steuergeräte sowie deren Untersuchung auf Manipulation und Fehlerursache (Wegfahrsperr, Tachomanipulation, Tuning etc), Möglichkeiten der Auslesbarkeit von Daten“: Der Vortrag von Stefan ISRAEL war so umfangreich, wie der Titel es ankündigte. 2,5 Stunden faszinierender Informationen sind ein Rekord, der lange bestehen bleiben wird. Schon 30 % der Herstellereinstellung eines PKW entfallen auf Elektrik/Elektronik. Die technische Komplexität wurde uns in so anschaulicher Weise vorgeführt, dass man die Voraussage nachvollziehen kann – sinngemäß zitiert –, in Zukunft würden Autos mit völlig intakten Motoren und Karosserien den Tod der nicht mehr reparablen Software sterben. Nicht befriedigend kann sein, dass es zwar offensichtlich relativ leicht ist, Wegfahrsperr-

re, Motorenkennfeld, Tachostand etc zu manipulieren, das Auslesen der zur Unfallrekonstruktion benötigten Daten aus den diversen Steuergeräten im Gerichtsauftrag aber auch bei Zustimmung des Betroffenen des „Goodwills“ der Hersteller bedarf, die sich diesbezüglich mit dem Argument von Geheimhaltungsverpflichtungen den Zulieferern gegenüber äußerst zurückhaltend erweisen.

„Insassenbelastung bei Auffahrunfällen“: Prof. Mag. Dr. Werner GRATZER stellte uns die Grundlagen eines verfeinerten Modells vor, das eine Abschätzung der Insassenbelastung bei Auffahrunfällen im kleinen Geschwindigkeitsbereich ermöglicht, in dem man im Allgemeinen Verletzungen nicht erwartet. Im physikalischen Sinn stellen die Stoßpartner im gegebenen Geschwindigkeitsbereich von $zB < 20 \text{ km/h}$ kein „abgeschlossenes System“ dar, weil die Reifenkräfte gegenüber den Stoßkräften nicht vernachlässigbar klein sind. Obwohl sich an den Beobachtungen und Erfahrungen tausender Realunfälle und ausgeklügelter Tests in den letzten drei Jahrzehnten nichts geändert hat und der „berühmte“ Grenzwert der Verletzungswahrscheinlichkeit von 11 km/h kollisionsbedingter Geschwindigkeitsänderung nach wie vor gültig ist, sollte man den Ausdruck „Harmlosigkeitsgrenze“ vermeiden, weil er irreführend sein kann. Er stellt einen Schwellwert für die Wirkung der auftretenden Trägheitskräfte im physiologischen, biomechanischen Sinn dar. Die vom technischen Sachverständigen zur Verfügung gestellten Zahlen bieten aber in jedem Fall dem medizinischen Sachverständigen als Teil des Befundes eine zusätzliche Information für sein Gutachten.

„Brandursachenermittlung, Analyse und Methodik inklusive Spektralanalyse von Brandresten“ wurde von Dipl.-HTL-Ing. Christian TISCH präsentiert. Der Vortrag befasste sich mit zwei Themenbereichen: der Vermeidung und der Aufklärung von Bränden. Überhitzen sich elektronische Bauteile (auch aufgrund von Serienfehlern) zB in den Steuergeräten, geschieht dies oft unbemerkt und die Ursachenfindung kann schwierig sein, weil man die Möglichkeit der Manipulation, sowohl der Hardware als auch der Software, beachten muss. Andererseits ist der Brand-Sachverständige mit der Aufgabe konfrontiert, Brandlegung zu erkennen und gegebenenfalls nachzuweisen. Wie schwierig das sein kann und welche Methoden dem Sachverständigen zur Verfügung stehen, wurde uns an Beispielen eindrucksvoll vorgeführt.

„Gerichtsmedizin und Verkehrsunfallanalyse“ von Univ.-Prof. Dr. Christian REITER: Die diskutierten drastischen Fallbei-

spiele lagen – dem Fachgebiet des Vortragenden entsprechend – am „anderen Ende“ der Krafteinwirkung auf die Betroffenen. Mancher Autofahrer sollte bedenken, dass eine Frontalkollision mit 50 km/h gegen eine Mauer auch bei Angurtung zum fast sicheren Tod führt. Zur elementaren Dokumentation des Gerichtsmediziners gehört offensichtlich immer eine Aufnahme „Leiche bekleidet – Leiche unbekleidet“. Um zu erklären, welche Schlüsse der Gerichtsmediziner aus den Verletzungsdetails ziehen kann, war es notwendig, diese Bilder zu zeigen. Der Zuhörerschaft wurde einiges abverlangt, in den Tagungsunterlagen wurden wir aber zu Recht davon verschont. Es gelang, anschaulich zu machen, dass der Gerichtsmediziner meist in Zusammenarbeit mit technischen und biologischen Sachverständigen zur Unfallaufklärung viel beitragen kann.

„Aktuelle Entwicklungen beim Personenschaden“: Ao. Univ.-Prof. Dr. Ernst KARNER präsentierte höchstgerichtliche Entscheidungen zu allen Facetten des § 1325 ABGB, angefangen beim Verdienstentgang und der sogenannten abstrakten Rente, die eingeklagt wird, obwohl (zunächst noch) kein Vermögensschaden vorliegt, aber droht. Dabei besteht ein hohes Haftungspotenzial für Anwälte. Im Anschluss daran wurde ein Bogen von den Heilungskosten und Pflegedienstleistungen, vom Ersatz des Haushaltschadens und der Besuchskosten bis hin zur Pflege rund um die Uhr gespannt. Abschließend ging es um das Schmerzensgeld, die Verunstaltungsentschädigung und Schadenersatz bei seelischen Schmerzen, wobei betont wurde, dass es sich bei den sogenannten Schmerzensgeld-Tagessätzen nur um eine Bemessungshilfe handelt. Sehr interessant war das Thema Trauerschmerz und Schockschaden. Nur eine psychische Beeinträchtigung von Krankheitswert (was der medizinische Sachverständige festzustellen hat) gilt als ersatzfähiger Schaden im Sinn des § 1325 ABGB.

„Wahrnehmungspsychologie“ von Dr. Fritz MEYER-GRAMCKO: Dieses zentrale Thema der Unfallrekonstruktion ist so umfangreich und anspruchsvoll, dass nur einige Teilaspekte aus dem jahrzehntelangen Erfahrungs- und Wissensschatz des Vortragenden geboten werden konnten. Auch wenn zu unserer Wahrnehmung als Verkehrsteilnehmer alle Sinne beitragen, ist doch der Gesichtssinn der Wichtigste (80 %). Der Bogen der Themen spannte sich von der Augenbewegung und Koordination, die durch Ermüdung und Medikamenteneinfluss gestört sein kann, über die physiologischen und wahrnehmungspsychologischen Grundlagen, wie etwa die Grenzen der Tiefenwahrnehmung und Abstandsschätzung oder der Schätzung der eigenen Geschwindigkeit und der eines Zweitbeteiligten bis zu Fragen der Lagekoordination. Die Diskussion zeigte, dass die herkömmliche elementare digitale Maßeinheit der kleinsten Informationseinheit „Bit/sek“, so wie sie in den dargebotenen Beispielen angewendet wurde, eher „Byte/sek“ (1 Byte setzt sich aus mehreren Bit zusammen) lauten sollte. Psychologen bezeichnen offensichtlich auch noch komplexere Informationseinheiten als „Bit“.

„Neue Art der Fahrzeuglackierung, Folieren von Fahrzeugen“, vorgetragen von Harald DÖGL, Friedrich PEWNY und Christian STEINBERGER, veranschaulichte zunächst herkömmliche Lackierungsvorgänge und fachmännische Details. Die Vortragenden scheuten sich nicht, auch Nachteile neuer Methoden aufzuzeigen. Wenn Hersteller dem Trend nachgeben, eingefärbte Klarlacke oder gar matte Lacke zu verarbeiten, sind sie selbst darüber nicht „glücklich“, weil dadurch eine Unzahl von Problemen sowohl beim Betrieb als auch im Falle einer Reparatur in Kauf genommen wird, die dem Kunden vermutlich gar nicht bekannt ist. Die Folierung von Fahrzeugen, derzeit meist für Flottenfahrzeuge einzelner Firmen in Anwendung, scheint bei sachgemäßer Anwendung und Verwendung hochwertigen Materials ausgereift zu sein. Billigprodukte und unqualifizierte Anwender (eine Gewerbeberechtigung ist – noch – nicht erforderlich) könnten zu bösen Überraschungen führen.

„Einsatz von Biokraftstoffen im automotiven Sektor“ von Dipl.-Ing. (FH) Murat SAHIN führte uns von der Chemie über politische Randbedingungen, Anwendbarkeit, bis zu den Problemen der Lagerung (Tankstellen). Um die CO₂-Bilanz zu verbessern und eine Unabhängigkeit von den begrenzten Reserven an Rohöl zu erreichen, versucht man bekanntlich, Biomasse als erneuerbare Energiequelle zur Treibstoffherzeugung zu nutzen. Die rasche Entwicklung von der ersten Generation, die Basisprodukte verwendet, die auch als Nahrungsmittel infrage kommen, wird in 5 bis 10 Jahren zur „Non-Food-Generation“ führen. Erste Ansätze gibt es schon. Die dritte Generation, die Algen verwerten soll, wird erst in mehr als 20 Jahren erwartet. Die derzeitige Beimischung von Ethanol (E5/E10) hat zu Verunsicherung der Konsumenten geführt und einige Rückschläge gebracht. Tatsächlich hat Ethanol einen höheren Dampfdruck und ist hygroskopischer als herkömmliche Kraftstoffe. Nicht alle Materialien (Dichtungen und Leitungen) sind ethanolbeständig, auch Metalle reagieren unterschiedlich. Es ist zwar bei Einsatz der „richtigen“ Werkstoffe möglich, den Anforderungen zu begegnen, aber kurzfristige, tagespolitisch motivierte Änderungen müssen notwendigerweise zu Problemen führen, die einem richtigen Konzept schaden. Heiß diskutiert wurden mögliche negative Erfahrungen im Alltagsbetrieb.

„Mehr Verkehrsrecht – aktuelle Rechtsprechung des 2. Senats“: Die aktuelle Rechtsprechung des 2. Senats des OGH zu Verkehrsunfällen wurde von HR Dr. Georg NOWOTNY referiert. Bemerkenswert ist, dass bei vielen Entscheidungen das Ergebnis zwischen den einzelnen Instanzen erheblich differiert. Das verdeutlicht das in einzelnen Fällen hohe Prozesskostenrisiko. Zunächst bekamen wir interessante Fälle zur StVO präsentiert. Im Anschluss daran ging es um die für den Entlastungsbeweis erforderliche Sorgfalt (§ 9 Abs 1 EKHG), schlussendlich um den mehr oder weniger amüsanten Fall des Aufsichters eines PKW auf einem in der Fahrbahn eingelassenen Pilomaten, der als Werk im Sinne des § 1319 ABGB gilt. Die Conclusio des Vortrags war, dass der 2. Senat in Fällen, wo eindeutig Wartepflichtige auf Bevorrangte treffen, die aber ihrerseits andere Ge- oder Verbote in erheblichem Ausmaß missachten, oft zu

einer gleichzeitigen Verschuldensteilung neigt, bei eindeutig einordenbaren Vorrangsregeln, insbesondere „Vorrang geben“ und „Halt“, gegenüber nicht so eindeutig erkennbaren Regeln „stechen“ lässt.

„Reflektion der gesetzlichen Situation in Österreich, Überblick der für HV-Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge) relevanten Messungen im Service & Werkstättenbereich“, vorgetragen von Ing. Hannes BLODER und Dipl.-Ing. Harald NIKOLAUS, und „Elektro- und Hybridfahrzeuge – Reflektion der (elektrotechnisch-)gesetzlichen Situation in Österreich, neue Herausforderungen für Sachverständige“ von Dipl.-Ing. Dr. Rudolf MÖRK-MÖRKENSTEIN waren die abschließenden Beiträge. Ein Elektrofahrzeug gilt gesetzlich als elektrische Anlage im Sinne des ETG und alle Arbeiten unterliegen den diesbezüglichen einschlägigen Bestimmungen. Im Unterschied zur Elektrotechnik spricht man im Fahrzeugbereich von Hochvolt (HV) bei Spannungen von mehr als 25V AC bzw 60V DC. Dass die Akku-Spannungen im Bereich von 600V liegen wird erst „richtig“ gefährlich, weil diese Spannungsquellen über längere Zeiten hinweg sehr große Ströme von mehreren hundert Ampere liefern können. Fließen rund 0,5A durch den Körper, ist das tödlich. Ein Lichtbogen erlischt erst, wenn die Leitungen verdampft sind. Unter diesen Voraussetzungen wird verständlich, warum es nur einer Elektrofachkraft gestattet ist, Reparaturen, Servicearbeiten etc an Elektrofahrzeugen durchzuführen. Bisher unbekannt oder unbeachtete Verantwortlichkeiten kommen auf den Arbeitgeber, aber auch auf den Zulassungsbesitzer zu. Beruhigend ist dagegen, dass aufgrund ausgereifter Fahrzeugkonstruktionen geschulte Rettungskräfte im Regelfall nicht mit weiteren Gefahren konfrontiert sind.

Der Dank für das Engagement und die Begeisterung an ihren Themen sei allen Vortragenden ausgesprochen. Viele Vorträge zeigten, dass wir in einigen Bereichen erst am Beginn einer rasanten Entwicklung stehen und eine ständige Weiterbildung für eine qualitätvolle Arbeit eines Sachverständigen unerlässlich ist.

Das Rahmenprogramm umfasste sowohl bei der Eröffnung als auch mit dem Ritteressen am Mittwochabend protokollfreie, zusätzliche Möglichkeiten, einander näher kennen zu lernen und bestehende Kontakte zu vertiefen. Als Burgfräuleins und Ritter getarnt, verbrachte eine mehr als 20-köpfige Gruppe einen geselligen Abend in der Burg Klammstein. Zunächst führte der Burgherr durch ein wildes Sammelsurium an Kuriositäten aus der Vergangenheit. Danach floss reichlich Bier zu den 10 Gängen des deftigen Ritteressens. Fröhlich trat man die Heimreise nach Bad Hofgastein an.

Das nächste Seminar findet in der Zeit vom **20. bis 25. 1. 2013** statt. Wir alle freuen uns schon darauf und danken der Seminarleiterin Dr. Ulrike LEITL und dem Seminarleiter LStA Dr. Robert FUCIK für ihre souveräne Führung durch das Programm. Den reibungslosen Ablauf des bestens organisierten Seminars verdanken wird den Verbandsmitarbeiterinnen Mag. Eva RAINER und Sonja WURZER. Für das rege Interesse und die zahlreichen Diskussionsbeiträge, die ein Seminar erst mit Leben erfüllen, sei nicht zuletzt allen Seminarteilnehmerinnen und -teilnehmern herzlich gedankt.

Univ.-Prof. Dr. Bernhard WIELKE