
Berichte

Revirements im Justizbereich

In den letzten Monaten sind im Bereich der Justiz folgende Änderungen eingetreten:

An die Spitze des Justizressorts wurde mit Mag Claudia BANDION-ORTNER eine aktive Richterin und damit eine profunde Kennerin des Justizbetriebes berufen. Mag. BANDION-ORTNER hat in Graz studiert und war seit 1994 am Landesgericht für Strafsachen tätig. Sie folgt der bisherigen Amtsinhaberin Dr Maria BERGER nach.

In der Leitung der unter anderem für Angelegenheiten der Sachverständigen zuständigen Abteilung I 6 des Bundesministeriums für Justiz folgt Leitender Staatsanwalt Mag Michael AUFNER auf Leitende Staatsanwältin Dr Maria WAIS, die zur Leiterin der Abteilung I 7 bestellt wurde.

Wer nach dem Ableben der Präsidentin des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien Hofrätin Dr Ingeborg KARHAN (siehe SV 2008/4,169) die Leitung dieses größten Zivilgerichts Österreichs übernehmen wird, war zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht bekannt.

Das Landesgericht Steyr wird nach dem in den Ruhestand getretenen Präsidenten Dr Georg HUBER nun von Dr Erich DIETACHMAYR geführt.

An der Spitze der Staatsanwaltschaft Innsbruck folgt

Dr Brigitte LODERBAUER dem pensionierten Leiter Dr Rudolf KNOLL nach.

Nach dem verstorbenen Leiter der Staatsanwaltschaft Eisenstadt Hofrat Dr Karl RABONG übernimmt Dr Wolfgang SWOBODA die Leitung dieser Anklagebehörde.

Der Hauptverband der Gerichtssachverständigen dankt den scheidenden Justizfunktionären sehr herzlich für die gewährte Zusammenarbeit und Unterstützung, Für das den berechtigten Anliegen der Sachverständigen entgegengebrachte Verständnis und für die durch aktive Teilnahme an unseren Fach- und Festveranstaltungen zum Ausdruck gebrachte Wertschätzung. Den in den wohlverdienten Ruhestand getretenen Persönlichkeiten entbieten wir die besten Wünsche für den neuen Lebensabschnitt.

Den Verstorbenen werden wir ein ehrendes Andenken bewahren.

Den neu ernannten Spitzenjuristinnen und -juristen gratulieren wir mit der Bitte um bestmögliche Kooperation herzlich!

HR Dr. Alexander SCHMIDT
Rechtskonsulent

Prof DI Dr Matthias RANT
Präsident

Internationales Fachseminar Bauwesen für Sachverständige und Juristen 2009

In der Zeit vom 11. 1. bis 16. 1. 2009 traf sich zum 31. Mal eine große Zahl interessierter Teilnehmer beim Internationalen Fachseminar „Bauwesen“ in Bad Hofgastein. Die Veranstaltung bot wieder reichlich Gelegenheit für vertiefende Information und der Pflege kollegialer Kontakte.

Die Begrüßung der 125 Teilnehmer und ihrer Begleitung nahm der Seminarleiter Prof Dr Jürgen SCHILLER vor. Der Präsident des Oberlandesgerichtes Linz, Dr Alois JUNG, der Präsident des Landesgerichtes Salzburg, Dr Hans RATHGEB und der Vizepräsident der Vereinigung der österreichischen Richterinnen und Richter, Mag Manfred HERRENHOFER brachten in Grußadressen ihre Verbundenheit zu den Sachverständigen zum Ausdruck und wiesen einmal mehr auf die Bedeutung einer qualitativ hoch stehenden Sachverständigentätigkeit hin, die nur durch laufende Fortbildung gewährleistet werden könne. Bürgermeister Benedikt LANG überbrachte die Grüße der Gemeinde Bad Hofgastein. Der Präsident des Hauptverbandes der Gerichtssachverständigen, Prof Dipl-Ing Dr Matthias RANT, eröffnete die Veranstaltung und ging dabei mit engagierten Worten auf aktuelle Probleme des Standes ein. In allen Grußadressen wurde mit Bedauern vermerkt, dass das Angebot zur Teilnahme an dieser Veranstaltung seitens der Richterinnen und Richter sowie Staatsanwältinnen und Staatsanwälte nur

vereinzelt angenommen wurde. Ein anschließendes Buffet stimmte die Teilnehmer auf die gemeinsame Woche ein und bot Gelegenheit zur Auffrischung kollegialer Kontakte und zum näheren Kennenlernen.

Der am Montag, den 12. 1. am Vormittag gehaltene Vortrag von Mag Ilmar TESSMANN „Verkehrssicherheit in Tunnels und auf Straßen durch Radiästhesie“ bot einen interessanten Einblick in die Welt eines Sachverständigen, dem es immer wieder schwer gelingt, sein Wissen und seine Erfahrung in nachvollziehbarer und überzeugender Weise zu verwerthen, ist doch der Übergang von Glauben und Vertrauen zur wissenschaftlichen Überzeugung gerade auf diesem Fachgebiet ein fließender. Der Vortragende verstand es, in seinen Ausführungen auch in durchaus selbstkritischer Weise über Erfolge und Misserfolge seiner Bemühungen das Interesse der Zuhörer zu wecken, was in einer auch im kleinen Kreis engagiert geführten Diskussion seinen Ausdruck fand.

Der Nachmittag desselben Tages war im Sinne eines Kontrapunktes dem Thema „Fugenausbildung und -abdichtung“ gewidmet. Die beiden Vortragenden dazu, Alexander HIRCZY und Herbert HAMMES, berichteten in anschaulicher Weise und von großem Wissen aus jahrzehntelanger praktischer Erfahrung geprägt von den Schadenursachen und den Möglichkeiten der

Vermeidung von Fehlern bei der Ausbildung von Gebäudeformen. Sie analysierten die einzelnen Phasen von der Planung bis zur Nutzung und zeigten die Möglichkeiten zur Fehlervermeidung auf.

Der Dienstag (13. 1.) war dem immer aktueller werdenden Themenbereich der Schäden aus Naturkatastrophen gewidmet. Dipl.-Ing Dr Kurt SCHIPPINGER, Zivilingenieur für Bauwesen aus Graz, befasste sich mit „Rutschgefährdungen und Setzungen sowie deren Sanierungsmaßnahmen“. Nach der Darstellung von Definitionen und Rutschungsformen beleuchtete er sowohl deren Ursachen, als auch die möglichen Schäden und deren Sanierung. Im zweiten Teil seines Vortrags widmete er sich in gleicher analytischer Weise den Setzungen, sodass den Zuhörern ein umfassender Überblick über die Gesamtproblematik geboten wurde. Ein Film über eine Naturkatastrophe in Norwegen gab abschließend einen starken Eindruck über die bei Rutschungen auftretenden Kräfte und deren Auswirkungen.

Hofrat Dipl.-Ing Wolfgang GASPERL von der Wildbach- und Lawinenverbauung schilderte am Nachmittag den Ablauf der Geschehnisse im Bereich des Gschlifegrabens am Traunsee, die bekanntlich im vergangenen Jahr durch Wochen hindurch die Öffentlichkeit in Atem gehalten hat. Seine Darstellung gab einen detaillierten Überblick über die Bemühungen, der Katastrophe Herr zu werden. Er berichtete über die verschiedenen Methoden der Beobachtungen der Entwicklung der Katastrophe (ausgehend von Befliegungen, Echolotaufnahmen, terrestrischen Vermessungen bis hin zu GPS-Messungen), die erst eine Analyse und Prognose der Bewegungsabläufe zur Planung gezielter Gegenmaßnahmen ermöglichten, welche schließlich auch erfolgreich waren. Die anschließende lebhafte Diskussion bestätigte die hohe Aktualität des Themas.

Am Mittwoch, den 14. 1. fand eine Podiumsdiskussion zum Thema „Energieausweis“ unter der Leitung von Vizepräsident Hofrat Dr Alexander SCHMIDT statt. Die Impulsreferate wurden von Mag Georg EDLAUER (aus der Sicht des Maklers), Dipl.-Ing Wolfgang HABIAN (aus der Sicht des Ausstellers von Energieausweisen) und Dr Helmut CRONENBERG (aus der Sicht des Juristen) gehalten. Das Ergebnis zeigte einmal mehr, dass bei der Umsetzung des Energieausweisvorlagegesetzes noch zahlreiche Fragen offen sind (z.B. ob die Beauftragung zur Erstellung eines Energieausweises im Anwendungsbereich des WEG eine Maßnahme der ordentlichen Verwaltung darstellt, wer welche Kosten dafür in welchem Umfang zu tragen haben wird, ob im Bereich der Anwendung des MRG die Kosten mit der Mietzinsreserve zu verrechnen sind etc). Auch der Einfluss auf die Ermittlung des Verkehrswertes und dessen Quantifizierung konnte keiner Lösung zugeführt werden, mag es auch viele Überlegungen dazu geben.

Der Leiter der Wiener MA 39, Dipl.-Ing Georg POMMER, berichtete zum Thema „Beweissicherung und Befundaufnahme“ über die Zusammenarbeit von Sachverständigen mit technischen Prüfanstalten an Hand der von ihm geleiteten Labors (für Hochbau, Tiefbau, Bauphysik, Kalibrier-, Mess- und Lichttechnik, Strahlenschutz, Hygiene, Mikrobiologie, Biologie und Chemie) sowie über die Zertifizierungsstelle für Bauprodukte – WIEN ZERT des Amtes der Wiener Landesregierung. Das Leistungsangebot wurde sehr informativ und umfassend dargestellt (siehe auch den Artikel in diesem Heft, Seite 16)

Arch Dipl.-Ing Wolfgang KAUFMANN stellte an die Spitze seines Referates am Donnerstag, den 15. 1. seine Gedanken zur „facilitären Planung“ und zu „Energiefassaden“ an Hand des von ihm (mit) geplanten „Power Tower“ in Linz, Böhmerwaldstrasse 3.. Es ist dies ein Objekt mit 2 Tiefgeschoßen und 19 Obergeschoßen im Gesamtausmaß von ca. 30.000 m² und einer

„innovativen“ Fassade von rund 12.000 m². Er apostrophierte es als das „erste Bürohaus Europas mit Passivhauscharakter“ und berichtete über die eingesetzten einzigartigen Innovationen (multifunktionale Fassadenkonstruktion mit 4 Glasscheiben und innen liegenden verspiegelten Jalousien). Sein Referat gipfelte in der Aussage, dass die Energiewende auch beim Hochhaus möglich sei.

Am Nachmittag desselben Tages konnten wir wieder em Univ.-Prof Dipl.-Ing Dr Horst GAMERITH begrüßen, der in gewohnt humorvoller, aber nichts desto weniger fachlich beeindruckenden Form seine Gedanken zum Thema „Glas als Baustoff“ (angewendet in Fussboden-, Wand- und Dachkonstruktionen) zu Gehör brachte. Seine Ausführungen waren auch ein Plädoyer für einen „ökologischen Rationalismus“, einen auf den Werten der Ökologie und der Vernunft aufbauenden und daher zukunftsfähigen Baustil. Mit mahnenden Worten wandte er sich gegen die sogenannten „wirtschaftlichen Bauweisen“, die einen immensen Reparaturstau hinterlassen, der nachhaltig aufzuarbeiten sei. Mineralische Substanzen, aus welchen auch alle glasartigen Baustoffe bestehen, als Teile unserer Erde, könnten nach einer oder mehrerer Nutzungsphasen entweder für eine andere Anwendung wieder aufbereitet werden oder problemlos wieder der Erde zurückgegeben werden (siehe auch den Artikel in diesem Heft, Seite 7).

Am Freitag, den 16. 1. 2009, dem Schlußtag der Veranstaltung, berichtete der Sachverständige für Immobilienwesen, Dr Herbert KÖSTLER, über „Liegenschaftsbewertung im Finanzverfahren“. An Hand eigener Erfahrungen behandelte er das Thema umfassend von der besonderen Aufgabenstellung über die Verfahrenseigenheiten bis hin zu den Folgen, die sich aus den verschiedenen Zielvorstellungen der Abgabenbehörde einerseits und des Sachverständigen andererseits ergeben können. In den rechtlichen Bereichen wurde der Vortragende durch Rechtsanwalt Dr Gerhard LEBITSCH unterstützt.

Das anspruchsvolle Wochenprogramm wurde wieder begleitet von dem schon traditionellen Eisstockschießen, das (erfolgreich) an den sportlichen Ehrgeiz der Teilnehmer und ihrer Begleitung appellierte. Für den reibungslosen Ablauf und die einspruchslose Auswertung der Ergebnisse zeichneten Frau Mag Eva RAINER und Frau Monika NASSLER verantwortlich. Den beiden Damen gebührt auch großes Lob für die Abwicklung der gesamten Veranstaltung.

Am Donnerstag Abend wurde eine neue Destination (die „Hirschen Hütt n“ im Angertal) erkundet, wo in fröhlicher Stimmung, urigem Ambiente (innen) und traumhafter Winterlandschaft (draussen) mit deftiger Kost, in Form von Ripperln und Kasnocken, die nötige Kraft für die Anstrengungen der Tagung getankt wurde. Überschüssige Kräfte konnten in der (kargen) Freizeit auf den in gutem Zustand befindlichen Pisten abgebaut werden. Auch der in diesem Jahr wieder stattgefundenene „Steirer-Kärntner“ Abend über Einladung des Landesverbandes für Steiermark und Kärnten förderte in angenehmer Atmosphäre die kollegialen Kontakte.

In seinen Schlussworten konnte der Seminarleiter Prof. Dr. Jürgen SCHILLER, der die Seminarwoche wieder mit profunder Kompetenz moderiert und geleitet hatte, mit Freude auf eine gelungene Veranstaltung zurückblicken, dankte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern und lud sehr herzlich zum nächstjährigen „Bauseminar“ in der Zeit von 10. bis 15. Jänner 2010 in Bad Hofgastein ein.

Internationales Fachseminar Spezielles aus Recht und Praxis im Sachverständigenwesen für Sachverständige und Juristen 2009

Dieses Seminar fand vom 11. bis 15. Jänner 2009 zum sechsten Mal parallel zum traditionellen „Bauseminar“ in Bad Hofgastein statt. Es war auch heuer sehr gut besucht und kann dank der hoch qualifizierten Vortragenden, der spannenden Themen und der perfekten Organisation als sehr erfolgreich bezeichnet werden. Das vom Hauptverband der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Österreichs und der Vereinigung der österreichischen Richterinnen und Richter veranstaltete Seminar stand unter der bewährten und souveränen Leitung des Präsidenten des Handelsgerichts Wien, Hofrat Dr. Rainer GEISLER.

Hier ist ein Überblick über die in Vorträgen und Diskussionen behandelten Themen:

„Aktuelles aus dem Gebührenanspruchsrecht“, Dr. Harald KRAMMER, Präsident des OLG Wien iR, einschlägiger Fachbuchautor und langjähriger profunder Kenner des Sachverständigenwesens. Er machte deutlich, dass Sachverständige eine Menge Neuerungen zu beachten haben: So gibt es keine „gesetzlich zulässigen Gebührenordnungen, Richtlinien und Empfehlungen (§ 34 Abs 4 GebAG alt) mehr. An deren Stelle sind Rahmengebühren mit einem Höchstsatz von € 150,- pro Stunde getreten (§ 34 Abs 3 GebAG neu). Allerdings bleibt es den Sachverständigen bei Entlohnung nach Zeit unbenommen, ihre außergerichtlichen Einkünfte für gleiche oder ähnliche Tätigkeiten nachzuweisen. Auch die Warnpflicht für Sachverständige wurde verschärft und im Strafverfahren überhaupt erstmalig eingeführt. Äußerst kritisch steht Dr. Harald KRAMMER der geplanten Neuordnung der Bestellung von Gerichtsmedizinern gegenüber. Die bewährte gesetzliche Regelung, dass nur natürliche Personen als Sachverständige bestellt werden können, werde mit der beabsichtigten Regelung, wonach mit der Erstattung eines gerichtsmedizinischen Gutachtens ein Institut zu beauftragen sei, durchbrochen. Die daraus resultierenden Probleme wurden in dem Vortrag klar aufgezeigt (siehe auch Artikel in diesem Heft Seite 1).

„Der Sachverständigenbeweis im neuen Strafprozessrecht“, Mag Thomas SCHIRHAKL, Staatsanwalt der Staatsanwaltschaft Innsbruck. Der Vortragende führte deutlich vor Augen, dass sich die Sachverständigen auch im Strafprozess bedeutenden Neuerungen gegenübersehen: Das alte Vorverfahren wurde durch ein neues Ermittlungsverfahren abgelöst, in dem Staatsanwaltschaft und Kriminalpolizei die Rolle des Untersuchungsrichters übernehmen, während dem Gericht nun vor allem die Bewilligung von Zwangsmaßnahmen oder die Entscheidung über Einsprüche wegen Verletzung subjektiver Rechte zukommt: Haft- und Rechtsschutzrichter („HR-Richter“). Besonders bemerkenswert ist, dass Sachverständige im neuen Ermittlungsverfahren grundsätzlich nicht mehr vom Gericht, sondern von der Staatsanwaltschaft bestellt werden.

„Die Streitkultur zwischen Sachverständigen und Rechtsanwälten“, Mag Alfred TANCZOS, Richter des OLG Graz. Der erfahrene Richter, der schon 2003 einen Vortrag über die Zivilverfahrens-Novelle 2002 gehalten hat, behandelte diesmal in instruktiver Weise das Rollenspiel von Richtern, Rechtsanwälten und Sachverständigen aus rechtlicher und psychologischer Sicht. Ein Streit und somit auch ein Gerichtsverfahren sollte eine zivilisierte Auseinandersetzung zwischen mehreren Akteuren sein, deren Uneinigkeit konstruktiv sein sollte, ohne in Feindseligkeit umzuschlagen. Dabei wurden die Aufgaben, Rechte und Pflichten von Sachverständigen und Rechtsanwälten eindrucksvoll erläutert: Sachverständige sind von den Parteien unabhängig, zur Objektivität und Unparteilichkeit verpflichtete Gehilfen des Gerichtes und Teil der Rechtspflege. Sie haben die wahren Sachverhalte zu ermitteln. Rechtsanwälte dagegen sind nur ihrer Partei zur Treue verpflichtet, sie dürfen und müssen - ob richtig oder falsch - das vorbringen, was ihrer Partei nützt. Interessant waren auch die Ausführungen über den Rechtsrahmen in dem alle Beteiligten sich zu bewegen haben und die möglichen Sanktionen, wenn sie das nicht tun.

„Haftpflichtversicherung für Sachverständigentätigkeit“, Mag. Dr. Harald LUNZER, Prokurist und Abteilungsleiter der Grazer Wechselseitigen Versicherung AG. Jeder Sachverständige ist der Gefahr ausgesetzt, dass gegen ihn Schadensersatzansprüche – ob berechtigt oder nicht – geltend gemacht werden. Dieses Risiko soll die Haftpflichtversicherung für Sachverständige abdecken. Der Vortragende erläuterte ausführlich, welche Risiken bestehen und worauf man bei Abschluss einer Versicherung achten sollte. Besonders interessant waren die Erläuterungen der Unterschiede zwischen Gruppen- und Einzelversicherung und die Ausführungen über den Versicherungszeitraum. Dabei wurde aufgezeigt, dass Erben unter Umständen der Gefahr ausgesetzt sind, nach dem Ableben des Sachverständigen mit Schadensersatzforderungen konfrontiert zu werden.

Besondere Würdigung für die organisatorische Leistung verdienen wie jedes Jahr die Mitarbeiterinnen des Hauptverbandes: Frau Mag Eva RAINER, unterstützt von Frau Monika NASSLER. Beide Damen haben die Seminarteilnehmer perfekt betreut. Auch die Abendveranstaltungen – ein wesentlicher Bestandteil der Gasteiner Seminare – waren ein voller Erfolg.

Dipl.-Ing. Michael WIESE
Zivilingenieur für Maschinenbau

Internationales Fachseminar Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden für Sachverständige und Juristen 2009

Das 32. interdisziplinäre Gastseminar in Bad Hofgastein fand vom 18.-23. Jänner 2009 statt. Weiterbildung im eigenen Bereich und Einblick in den Bereich anderer Disziplinen zu vermitteln waren die Ziele. Wieder nützten Richter, Staatsanwälte, Rechtsanwältinnen und Sachverständige die Gelegenheit ihr Wissen zu erweitern, Kontakte zu schließen und zu vertiefen.

Die Begrüßung der insgesamt 114 Teilnehmer und die Eröffnung des Seminars erfolgten in traditioneller Weise durch den Seminarleiter LStA Dr Robert FUCIK und den Präsidenten des Hauptverbandes Prof Dr Matthias RANT, nachdem auch die „Gastgeber“, der Präsident des LG Salzburg Dr Hans RATHGEB – auch im Namen der Vereinigung der österreichischen Richterinnen und Richter – und der Bürgermeister von Bad Hofgastein, Benedikt LANG, die Teilnehmer begrüßt hatten.

Im Anschluss daran konnte das reichhaltige Buffet genossen werden. Auf das generelle Rauchverbot hatte man sich schon eingestellt und es blieb diesmal wieder eine größere Anzahl an Teilnehmern bis über die Sperrstunde hinaus. Im Ort vermissten wir den Schnee nicht. Auf den Bergen soll er wunderbar gewesen sein. Jenen zahlreichen Teilnehmern, die auch die Nachmittagsvorträge gebucht hatten, blieb wenig Möglichkeit dies zu testen.

„Leistung und Zuverlässigkeit von Formel 1 Motoren“, präsentiert von Dr Peter SCHÖGGL war eine rasante Eröffnung. Als Mitarbeiter des weltweit in der Motorenentwicklung führenden Unternehmens AVL List GmbH Graz konnte er tiefe Einblicke in die Entwicklung und internationale Bedeutung des Unternehmens geben. Die F1 als Wirtschaftsfaktor: jährlich verfolgen 53 Milliarden Menschen in 195 Ländern die Rennen im TV. Sowohl aus sportlichen als auch aus finanziellen Gründen wird die F1 immer extremer reglementiert. Es gibt kaum eine Komponente des Fahrzeugs, von den Abmessungen und Gewichten bis hin zur Bauart des Motors – 2,4 Liter 4-Takt-V8 (90°) 4-Ventile, 95 kg – der Reifen, der Spoiler, des Treibstoffs etc, die nicht bis ins kleinste Detail (Ansaugöffnungen müssen zB rund und dürfen nicht oval sein) vorgegebenen Vorschriften entsprechen muss. Die Fahrzeuge bestehen nahezu in allen Komponenten außer dem Motor aus Kohlefaserkonstruktionen, Bremsen und Rad-aufhängungen inkludiert. Beeindruckend ist die erreichte Sicherheit für die Fahrer. Bei der Motorenoptimierung steht neben dem Gewicht und der Leistung bei neuerdings limitierter Drehzahl (18.000 U/min) die Standfestigkeit im Vordergrund, weil mit demselben Motor 3 Wochenenden bestritten werden müssen. Der Pleuel wird mit unglaublichen 8.000 g beschleunigt. Ab 2009 sollen elektrische Radnabenmotoren (technisch von Porsche bereits 1898 realisiert) als Booster eingesetzt werden. Bewunderung für die Fahrleistung ringt das g-g-v-Diagramm (maximale Quer-/Längsbeschleunigung als Funktion der Geschwindigkeit) ab, an dem man ablesen kann, um wie viel gekonnter als mit einem F1-Wagen älterer Bauart man vor und in einer Kurve bremsen muss, weil die maximalen Querbeschleunigungswerte aus aerodynamischen Gründen mit sinkender Geschwindigkeit stark sinken. Die Optimierung zwischen Leistung und Standfestigkeit geschieht mit EDV-Modellierung. Die Entwicklung zeigt allerdings auch, dass Erkenntnisse der F1 kaum mehr für die Serienfertigung genutzt werden können.

„Neue Erkenntnisse und Gedanken zum Verkehrsunfall bei

Dunkelheit“ war der Titel des Vortrags von DI Klaus NITSCHKE. Thematisch eng verknüpft: „Reaktionszeiten im Straßenverkehr kritisch betrachtet“ nannte Prof Dr Ing Hans BÄUMLER seinen Vortrag.

Die relative Unfallhäufigkeit ist bei Dunkelheit höher als bei Tageslicht. Obwohl bei Dunkelheit wesentlich weniger optische Reize einwirken (es müssen daher auch weniger Reize gefiltert werden, um Verkehrsrelevantes erkennen zu können) spielt die visuelle Wahrnehmung schon auf physiologischer Ebene eine limitierende Rolle. Nach dem Weber-Fechnerschen Gesetz bedarf es der Überschreitung eines Schwellwertes um zwei unterschiedliche Reize als unterschiedliche Empfindungen wahrzunehmen. In der visuellen Wahrnehmung spielt daher der Leuchtdichteunterschied, dh der Kontrast, eine wesentliche Rolle. Erst auf der psychologischen, nicht aber auf der physiologischen Ebene stellt sich die Frage des Erkennens und der Reaktionszeit. Man kann – wieder einmal – dankbar sein, dass es dem scharfen Verstand Fritz Sachers zu verdanken ist, diese Zusammenhänge schon vor Jahrzehnten erkannt und publiziert zu haben. Seine in die ÖNORM V 5050 eingegangenen Begriffsdefinitionen (insb das Diagramm Anhang A), die zuletzt vor mehr als 10 Jahren im „Handbuch des Verkehrs-unfalls“ erschienen sind, haben eine Diskussion erspart, die in Deutschland noch im Gang ist. Wenn im Vortrag auf die unterschiedlichen physiologischen Gegebenheiten bei unterschiedlichen Beleuchtungs- und Lichtverhältnissen hingewiesen wurde, ist das von der Sache her richtig. Wenn aber alle Vorgänge vom Sehen eines latenten Reaktionsanlasses über die unbewusste Aufmerksamkeitssteuerung, Blickzuwendungszeit und Entscheidungszeit bis zur objektiven Reaktionsaufforderung – alles Vorgänge vor Beginn der Reaktionszeit – unter dem Begriff Reaktionszeit zusammengefasst werden, ist eine Fülle von Missverständnissen vorprogrammiert. Ob dieser Situation kamen die interessanten Hinweise über die Unterschiede zwischen Reichweite und Tragweite eines Scheinwerfers (physikalisch definierbare Zahlen), Sichtweite und vor allem Erkennbarkeitsdistanz (psychologische Parameter) leider zu kurz.

Die Ermittlung der Erkennbarkeitsdistanz nach einem Unfall, um eine eventuelle Reaktionsverspätung eines Fahrzeuglenkers nachzuweisen oder auszuschließen, gehört zu den schwierigsten und wissenschaftlich reizvollsten Fragestellungen (Anm BW: im Grenzbereich methodisch unmöglich, weil der Erkennensprozess nicht nachgestellt werden kann). Es reicht eben nicht, nur lichttechnische Größen, wie etwa Leuchtdichtenunterschiede zu messen, um die Erkennbarkeitsentfernung zB eines Fußgängers auf nassspiegelnder Fahrbahn (aus einem fahrenden Fahrzeug!) feststellen zu können. Erwartungshaltung, Erfahrung und nicht zuletzt gesetzliche Verpflichtungen („Fahrt auf Sicht“ ist nur eine davon) spielen jeweils eine wesentliche Rolle.

Jedenfalls waren die beiden Vorträge Anlass für anhaltende Diskussionen zu diesem so wichtigen Thema. Die intensive Beschäftigung damit war sehr wertvoll. Zugleich wurde die Idee zu einem Wettbewerb geboren – einer sehr einfachen Messung der Reaktionszeit.

„Wrackverwertung in Praxis und Theorie“ war der Titel einer Podiumsdiskussion, an der Werner BAUER, KommR Alois EDELSBRUNNER, Siegfried PFISTER und Gerhard ZEINER teil-

nahmen. Die „Reizthemen“ Wrackbörse, Totalschaden, Wrackrückimporte, Billigreparaturen im benachbarten Ausland und deren Auswirkungen auf das Gewerbe wurden sachlich diskutiert. Neuerlich wurde von Versicherungsseite beteuert, es würden nur seriöse Wrackhändler zur Wrackbörse zugelassen und bei Vertragsverstößen ausgeschlossen. Oberstes Prinzip muss bleiben, dass der Geschädigte nicht zweimal geschädigt wird, beim Unfall und danach bei der Schadensabwicklung. Wenn allerdings ein Wrackangebot vorliegt und dem Geschädigten rechtzeitig bekannt wird, hat er die Schadenminderungspflicht (in Grenzen, s etwa LGZ Wien 35 R 313/07z ZVR 2008/243¹) zu beachten. Kritisch angemerkt muss werden, dass auch bei älteren Fahrzeugen idR die Reparaturkostenkalkulation (Audatex) immer von Neuteilen ausgeht und die zugrund gelegte Reparatur auf die Angemessenheit hinsichtlich des Fahrzeugalters nicht Rücksicht nimmt. So mancher Totalschaden, auch in Fällen der Haftpflicht, wäre auch kalkulatorisch keiner, wenn man eine Zeitwertreparatur vorsehen würde. Man darf sich nicht wundern, wenn auch scheinbar wirtschaftliche Totalschäden uU wieder instand gesetzt werden. Die Diskussion wird weiter gehen.

„Aktuelle Entscheidungen im Versicherungsrecht“ brachte uns Dr Wolfgang REISINGER näher. Für den Laien ist der Satz „Dummheit ist nicht versicherbar“ ein guter Einstieg in die Problematik der „Leistungsfreiheit wegen grober Fahrlässigkeit“. Grobe Fahrlässigkeit ergibt sich nach der sog Mosaiksteinchentheorie oft nicht aus einer einzigen Sorglosigkeit, sondern aus gehäuften – für sich allein genommen jeweils noch nicht groben – Sorgfaltsverstößen². Für sich allein genügt (nicht immer, aber sehr oft) das Überfahren einer Stopptafel oder von Rotlicht. Auch wohin mit den Fahrzeugschlüsseln (um nachher gegen Diebstahl versichert geblieben zu sein) ist eine Dauerfrage aus der Versicherungsjudikatur³. Deckungsgrenzen bestehen sogar in der Pflichthaftpflichtversicherung, so etwa für die Beschädigung der Ladung⁴. Anlässlich dieses Fragenkreises kam auch die Abgrenzung von Betrieb bzw Verwendung des Kfz zur Sprache⁵. Obliegenheitsverletzungen und ihre unterschiedlichen Akzente im Kasko-⁶ und im Haftpflichtbereich⁷ sowie die Gefahrenerhöhung⁸ mit ihrem nötigen Dauerelement rundeten den Vortrag ab, in dem Reisingers Fähigkeit, komplexe und trockene Versicherungsfragen mit Leben und manchem witzigen Aperçu zu präsentieren, wieder glänzend zur Geltung kam. Auch ergänzende Fragen, etwa zur Reichweite der E 2 Ob 32/07 = ZVR 2008/127, die uns auch noch in zwei weiteren Vorträgen begegnen sollte, wurden souverän beantwortet. Zur Sicherheit noch mal: Für die Deckungspflicht der eigenen Haftpflichtversicherung, in der der Lenker mitversichert ist, ändert die E gar nichts. Vom Unfallgegner (und nur von ihm) ist nicht der gesamte (sondern nur der um die Mitverschuldensquote verringerte) Schaden zu erlangen (siehe auch den Artikel in diesem Heft Seite 21).

„Crash-Tests der Automobilclubs, Einfluss und Ergebnisse“, von DI Dr Maximilian LANG vorgetragen, enthielt die Vorstellung der diversen Methoden, Crashtests durchzuführen. NCAP (New Car Assessment Program, Neuwagen-Vergleichs-Programm) ist ein Standard für Crashtests von Pkw, etwas unterschiedlich in Europa und den USA. Fahrzeuge müssen nationalen und europaweit geltenden Sicherheitsvorschriften entsprechen. Deswegen definiert man praxisnahe Tests. Der Frontcrash mit 40% Überdeckung mit 64 km/h (40 mph) soll eine Frontalkollision mit dem Gegenverkehr simulieren, der Seitenwagentest mit 50 km/h einen Kreuzungsunfall und der Pfahltest mit 29 km/h den Stoß gegen einen Baum oder Mast. Die Ergebnisse werden durch die Vergabe von bis zu 5 Sternen quantifiziert. Für einige Fahrzeugtypen wurden die Messergebnisse präsentiert. Detailergebnisse werden aber nicht generell veröffentlicht, was vom Auditorium kritisch aufgenommen wurde. Neben der geometrischen Verformung wird die Wirkung auf definierte

Dummies inkl Kinderdummies in Kindersitzen gemessen und bewertet. Die Bewertungen beschränken sich jeweils auf eine Fahrzeugklasse. Methodisch schwierig ist die Bewertung von Fahrzeugkollisionen sehr unterschiedlicher Masse. Neu ist der Kompatibilitätstest bei Fußgängerunfällen: Stoßstange-Bein, Motordeckel-Kopfaufprall etc.

„Zweiradunfall: Beschleunigung, Verzögerung, Kollisionsanalyse, Kippen und Rutschen“ war der Titel des Vortrags von DI Uwe GOLDER. Immer wieder steht man vor der Frage, welche Verzögerungswerte beim Bremsen eines Motorrades erreicht werden (können). Es wurden interessante Versuchsserien präsentiert mit allen Diagrammen und Zahlenwerten sowie Filme. Erwartungsgemäß hängt die erreichbare Verzögerung vom Fahrkönnen ab. Im Unterschied zu einem Pkw ist es wegen der Sturzgefahr praktisch unmöglich, die physikalischen Grenzwerte zu erreichen. Die genannten Zahlenwerte bei Versuchen, auch wenn sie von unterschiedlich erfahrenen Lenkern durchgeführt wurden, dürfen keineswegs mit den erzielbaren Verzögerungen in einer Notsituation verglichen werden. Ein überbremstes Vorderrad führt idR zum sofortigen Sturz. Das Abzeichnen einer längeren Blockierspur deutet eher darauf hin, dass der Lenker vor allem mit dem Hinterrad gebremst hat und dadurch stabil bleiben konnte. Wie groß der Einfluss einer eventuell durchgeführten Vorderradbremmung war, lässt sich nicht rekonstruieren, beeinflusst die Verzögerung aber wegen der dynamischen Bremskraftverteilung stärker als die Hinterradbremmung. Messungen der Rutschverzögerung nach verschiedenen Methoden wurden verglichen und kritisch beleuchtet. Den Abschluss bildeten nachgestellte Hochgeschwindigkeitsunfälle. Zu Recht wurden wir wieder einmal auf die Schwierigkeiten und Tücken der Unfallrekonstruktion von Motorradunfällen aufmerksam gemacht.

„Mitverschulden durch Gehilfenverhalten im Lichte der neueren Judikatur“, regten UnivProf Dr Andreas KLETEČKA dazu an, sein Habilitationsthema und die seither dazu ergangene Rechtsprechung unter die Lupe zu nehmen und seine Thesen zu verfeinern. Es geht iW darum, dass es zwar für den Schädiger eindeutige Zurechnungsregeln gibt, um ihn für das Fehlverhalten seiner „Gehilfen“ haftbar zu machen, nicht aber für den Geschädigten. Welches Gehilfenverhalten führt zu einer Zurechnung als Mitverschulden? Die Rsp ist nicht ganz klar, tendiert aber immer mehr zu Kletečkas „Gleichbehandlungsthese“, also der Zurechnung der „Erfüllungsgehilfen“ im vertraglichen, der Besorgungs- und allenfalls der Betriebsgehilfen im deliktischen Bereich. Besonders aktuell erwies sich auch dazu die E 2 Ob 32/07 = ZVR 2008/127, mit der der Halterin (sie war Insassin) das Mitverschulden des Lenkers zugerechnet (die Haftung des Dritten also um die Mitverschuldensquote gekürzt) wurde. Völlig unstrittig bleibt freilich, dass sich sonstige Fahrgäste das Lenkerverschulden nicht zurechnen lassen müssen.

„Typisierung und Zulassung“ von Ing Günter DIVOKY: Die seit 1. 7. 2007 existierende Genehmigungsdatenbank (GDB) ist Dreh- und Angelpunkt im gesamten Zulassungsprozess, weil seitdem die zulassungsrelevanten Fahrzeugdaten elektronisch an die zentrale GDB übermittelt werden müssen (51. KDV-Novelle).

Die EU-Fahrzeugtypengenehmigung beantragt der Hersteller in einem EU-Land, eine nationale Typengenehmigung wird vom Hersteller/Importeur in Österreich beantragt. Nach erfolgter Typengenehmigung auf nationaler oder EU-Ebene werden die Fahrzeugdaten vom Hersteller/Importeur selbst, oder einem von ihm bevollmächtigten Dienstleister in die GDB in elektronischer Form übermittelt. Der Hersteller/Importeur stellt dem Kunden bei einer nationalen Typengenehmigung einen Typenschein, eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung (= COC) oder einen Datenauszug für sein Fahrzeug aus. Mit die-

sem Dokument kann es der Kunde bei der Zulassungsstelle anmelden.

Jegliches vom Kunden nachträglich montierte Zubehör (zB Leichtmetallräder, Reifen, Spoiler usw), welches nicht in der Typengenehmigung enthalten ist, muss bei der zuständigen Landesregierung genehmigt werden.

Für ein vom Kunden aus dem Ausland (EU) importiertes Fahrzeug können die Fahrzeugdaten bei existierender EU-Typengenehmigung vom Hersteller oder dessen Bevollmächtigtem analog zum normalen Ablauf in die GDB übermittelt werden. Nach Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges (bei älteren Fahrzeugen mittels §57a Begutachtung) kann es angemeldet werden. Ggf muss beim zuständigen Finanzamt auch noch die NoVA, auf Basis der Verbrauchs- und Emissionswerte berechnet (www.novarechner.at), entrichtet werden. Weitere Informationen: www.wvta.at

„Fahrzeugelektronik: Entwicklungsgeschichte, Gegenwart und Zukunft“ von DI Dr Daniel WATZENIG: Die „Befürchtung“ mancher Zeitgenossen, moderne Pkw entwickelten sich in Richtung mehrerer vernetzter Hochleistungs-Computer auf Rädern, erhält neue Nahrung, wenn man die Zukunftsperspektiven vorgeführt erhält. Mechatronik ist das Schlagwort. Die Entwicklungsingenieure haben ein Arsenal von Ideen parat. Es war interessant und aufschlussreich, einen Querschnitt über alle Themenbereiche zu bekommen – Marketing, Umweltbedürfnisse, Vorteile und Probleme globaler Vernetzung von Einkauf, Produktion und Verkauf. Nicht einmal einen kleinen Teil der sehr inhaltschweren mehr als 70 Folien kann man auch nur andeutungsweise zusammen fassen. Der Stoff reicht für ein mehrtätiges Seminar.

Nur einige Beispiele: Der künftige Autositz stellt sich nicht nur automatisch körperspezifisch ein und kann frei programmierbare Massagen durchführen, er kühlt den Nacken, heizt den Sitz (oder umgekehrt). Fünf Steuergeräte sind für den Scheibenwischer erforderlich. Waren in einem Pkw in den 80-er Jahren noch 5 vernetzte Steuergeräte in einem Fahrzeug, stieg die Zahl nach 2000 schon auf ca. 40, im VW Phaeton sind es 61, außerdem 50 m Kabelsatz, 2119 Einzelleitungen mit 3860 m Gesamtlänge. Mit den Anforderungen der Datenkommunikation steigt der Bedarf nach Normierung der Schnittstellen und erhöhter Redundanz. Dass auch die Fehleranalyse nicht am Gerät selbst, sondern auf modellbasierter Simulation beruht, überrascht nicht.

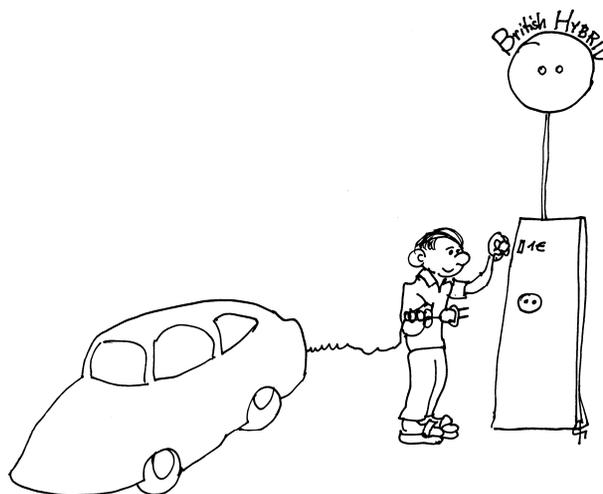
Digitale Informationsübertragung ist schon aus Gründen der Störungssicherheit notwendig, ebenso ein zentrales Bus-System. Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme werfen aber auch Fragen auf. Wer ist für einen Unfall verantwortlich, wenn das Fahrzeug mit Distanzregelung mit automatischer Notbremsung, Nachtsichtgerät, Fußgängererkennung, Fahrstreifenhalteassistent, Toter-Winkel-Erkennung und Fahrstreifenwechselassistent ausgerüstet ist. Bedenkt man das Phänomen der Risikokompensation durch den Fahrer?

Wer auf „das“ Elektroauto wartet, muss vertröstet werden. So lange kein Durchbruch in der Speicherdichte von Batterien und eine drastische Kostensenkung stattfinden, bleibt es ein Nischenprodukt für sehr speziellen Einsatz, so attraktiv der Elektromotor an sich in vieler Hinsicht wäre. Wen wundert es zuletzt, dass bei der Mängel- und Pannenstatistik mehr als die Hälfte auf Fahrzeugelektrik und Zündanlagen entfällt.

Fraglich ist, ob der „Kunde“ tatsächlich künftig im flugzeugähnlichen Cockpit seines Fahrzeugs sitzen möchte, wenn er es (mit welchem Antrieb eigentlich?) in Betrieb nimmt.

Das Thema „Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, EKHG“ von Dr Robert FUCIK, bot sich an, weil das EKHG aus dem Jahr 1959 stammt und daher einen runden Geburtstag fei-

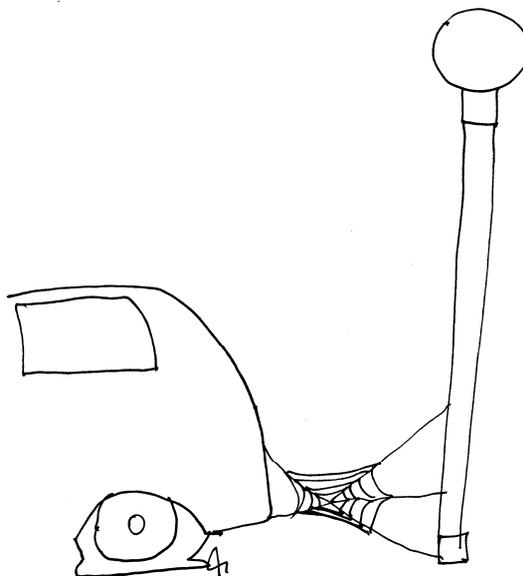
Robert FUCIK sieht die Zukunft der Hybriden so:



ZUKUNFTSTANKSTELLE

ert. Der Vortrag versuchte, die Grundstrukturen des Gesetzes darzustellen und die im letzten Jahr veröffentlichte Rechtsprechung als aktuelle Anwendungsfälle zu präsentieren. Zurzeit besonders en vogue scheint die Abgrenzung, was noch „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ geschieht (zB ist das Einbrechen in eine Tankraumdecke, auf der der Lkw unzulässig geparkt wurde oder der durch das unzulässige Verparken eines Fußwegs mitverursachte Sturz der Passantin dem Betrieb des Kfz zuzurechnen, nicht aber das Abrollen eines Anhängers drei Tage nachdem er vom Traktor losgelöst wurde, dem Betrieb dieses Traktors).

Vielleicht auch nicht mehr die typische Betriebsgefahr: Der Passant stürzt über die Spinnweben zwischen Auto und Laternenpfahl (Robert FUCIK):



Betriebsgefahr ?

Weiter im EKHG: Die Haftenden (Halter – Versicherer – Schwarzfahrer – Lenker und sonstige Betriebsgehilfen) sind voneinander abzugrenzen, Mitverschulden zu berücksichti-

gen (und zwar auch das des Lenkers zulasten der mitfahrenden Halterin). Folgen unterschiedlicher Beweissituationen und verschiedene Haftungshöchstbeträge zeigen, wie wichtig das Gesetz immer noch ist, auch und vor allem für Verfahren unter Beteiligung jener seriösen SV, die nicht immer einen „Schuldigen“ herausfinden. Dass in anderthalb Stunden das EKHG nur in den Grundzügen vorgestellt werden konnte und zB die Probleme der „aufgeschleuderten Steinchen“ oder der Ampelfehlschaltungen nähere Betrachtung wert wären, musste hingenommen werden. Dass eine Entscheidung – zur Zurechnung des Mitverschuldens des Betriebsgehilfen an den Halter – gleich in allen juristischen Vorträgen eine zentrale Rolle spielte, schaffte eine reizvolle Klammer.

Auch dieser Vortrag zeigte uns, dass es zahlreiche interessante Themen gibt, die es wert sind, in den kommenden Seminaren behandelt zu werden. In diesem Sinn gestaltete sich das Schlusswort unseres Seminarleiters Dr Robert FUCIK zu einem Ausblick auf das nächste Gasteiner Seminar. Zugleich bitten wir um Anregungen und Themenvorschläge, um noch besser auf die Bedürfnisse der Kollegen eingehen zu können.

Das Rahmenprogramm bot am Mittwoch bei einem Besuch in der Hirschenhütt'n Gelegenheit zu weiteren Gesprächen und einem nicht gerade leichten (aber köstlichen) Abendessen.

Donnerstags wurde ein spontan durchgeführter Test der Reaktionszeiten absolviert, an dem 49 Probanden teilnahmen. Die mittlere Reaktionszeit (Hand) inkl Erkennensdauer lag bei 0,19 Sekunden. Die Beste war Frau Mag Birgit LOCK (0,15 s), Sieger nach den Bedingungen der Ausschreibung Herr KommR Alois EDELSBRUNNER.

Das nächste Seminar wurde für die Zeit vom 17. bis 22. Jänner 2010 festgesetzt. Wir alle freuen uns schon darauf und danken

dem Seminarleiter LStA Dr Robert FUCIK für seine souveräne und auflockernde und immer auch amüsante Führung durch das Programm und allen Verbandsmitarbeiterinnen, besonders Frau Christina RÜHMKORF, Frau Mag Eva RAINER und Frau 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

Anmerkungen:

- ¹ Leitsatz: Der Internetplattform „Wrackbörse“ kommt kein verbindlicher Charakter zu - jedenfalls dann, wenn das Anbot eines Wrackaufkäufers an den gegnerischen Haftpflichtversicherer und nicht direkt an den Geschädigten gerichtet ist. Mangels eines verbindlichen Anbots des ihm genannten Bestbieters ist ein Geschädigter nicht verpflichtet, mit diesem Kontakt aufzunehmen (keine Verletzung der Schadensminderungspflicht).
- ² 7 Ob 232/06b, dem der Fall zugrunde lag, dass der Versicherte sein mit jedem denkbaren Luxus ausgestattetes Trike unter Verwendung eines Dampfreinigers, der den Benzinbehälter schmelzen ließ, „warm abtrug“.
- ³ 7 Ob 76/05k; 7 Ob 39/06w; 7 Ob 11/06b.
- ⁴ 7 Ob 161/05k.
- ⁵ Der Traktorhalter haftet nicht für das Abrollen eines Anhängers drei Tage nach dem Abstellen (7 Ob 227/07v = ZVR 2008/122).
- ⁶ Wo zu 7 Ob 280/06m = ZVR 2007/100 erst der OGH regelmäßigen Alkoholkonsum und einen alkoholbejahenden Lebensstil als groß fahrlässig wertete.
- ⁷ ZB die Führerscheinklausel (7 Ob 162/07k = ZVR 2008/76).
- ⁸ ZB Überladung (7 Ob 244/06t = ZVR 2007/102).