



Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden Terminologie

Traffic-accident and vehicle damage — Terminology

Accident de circulation routière et dommage du véhicule — Terminologie

Zur Verfügung gestellt von Ihrer Bundesinnsung der
Fahrzeugtechnik



Medieninhaber und Hersteller

Austrian Standards Institute/
Österreichisches Normungsinstitut (ON)
Heinestraße 38, 1020 Wien

Copyright © Austrian Standards Institute 2011.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfäl-
tigung, Aufnahme auf oder in sonstige Medien oder
Datenträger nur mit Zustimmung gestattet!
E-Mail: publishing@as-plus.at
Internet: www.as-plus.at/nutzungsrechte

Verkauf von in- und ausländischen Normen und
Regelwerken durch
Austrian Standards plus GmbH
Heinestraße 38, 1020 Wien
E-Mail: sales@as-plus.at
Internet: www.as-plus.at
Webshop: www.as-plus.at/shop
Tel.: +43 1 213 00-444
Fax: +43 1 213 00-818

ICS 01.040.13; 03.220.20; 13.200

Ersatz für ÖNORM V 5050:1984-08

zuständig Komitee 038
Straßenfahrzeuge

Inhalt

Vorwort	3
1 Anwendungsbereich	3
2 Normative Verweisungen	3
3 Begriffe	4
Anhang A (normativ) Gefahrerkennung und Reaktion	24
Anhang B (normativ) In Befund und Gutachten zu verwendende Bezeichnungen	25
B.1 Lichtverhältnisse	25
B.2 Wetterverhältnisse	25
B.3 Verkehrsflächen	26
B.4 Straßenverlauf	26
B.5 Fahrfläche	26
B.6 Verkehrsleiteinrichtungen	27
B.7 Begrenzungen und Umfeld	27
B.8 Örtliche Bezeichnung	29
B.9 Verkehrsaufkommen	30
B.10 Fahrzeuge (gemäß gesetzlicher Definitionen (gemäß STVO 1960 bzw. KFG 1967))	30
B.11 Spuren	30
B.12 Zustand und Beschädigungen	31
B.13 Koordinatensysteme der Fahrdynamik	34
Anhang C (informativ) Besichtigungsbericht	35
Literaturhinweise	36

Vorwort

Die vorliegende Ausgabe ersetzt die Ausgabe ÖNORM V 5050:1984, die redaktionell und technisch überarbeitet wurde. Die wesentlichen Änderungen sind nachfolgend angeführt, wobei diese Zusammenstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt:

Folgende Begriffe wurden neu aufgenommen:

Antriebsart, Bremsassistent, Chiptuning, Delle, elektronische Steuerungselemente und deren Kombination, Entscheidungszeit, europäischer Unfallbericht, Fahrerassistenzsystem, Fahrweise, Kraftübertragung, Marke, Minderwert, Spotreparatur, Stabilitätskontrolle, Steinschlagbehebung an Windschutzscheiben, Type, Verformung, Wertminderung, Wiederbeschaffungswert, Zeitwert.

Ziel dieser ÖNORM ist es, die derzeit unterschiedlich verwendeten Begriffe im Unfallgeschehen im Sinne besserer Verständigung zu vereinheitlichen.

In dieser ÖNORM wird mit Rücksicht auf die derzeit geltende Fassung des KFG 1967 das Wort „Gewicht“ noch im Sinne von „Masse“ verwendet.

Auf gesetzliche und aus der Judikatur abgeleitete juristische Definitionen wird erforderlichenfalls verwiesen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand dieser ÖNORM.

Die Terminologie „Fahrzeugbewertung für Fahrzeugkategorien M1 und N1“ ist in ÖNORM V 5051 enthalten.

1 Anwendungsbereich

Diese ÖNORM legt die zu verwendenden Begriffe zur Beschreibung im Unfallgeschehen fest und dient daher zur Vereinheitlichung der Terminologie beim Verfahrensablauf.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden zitierten Dokumente sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen). Rechtsvorschriften sind immer in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

ÖNORM A 8020, *Grundlagen für die anthropometrische Arbeitsplatzgestaltung*

ÖNORM ISO 611, *Straßenfahrzeuge – Bremsen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern – Begriffe (ISO 611:2003)*

BGBI. Nr. 159/1960, *Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960*

BGBI. Nr. 267/1967, *Kraftfahrgesetz 1967 – KFG 1967*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieser ÖNORM gelten folgende Begriffe und die Ergänzungen zu den Begriffen gemäß [Anhang A](#), [Anhang B](#) und [Anhang C](#):

3.1

Abbremsung

Quotient

- der augenblicklichen Verzögerung a des Fahrzeuges und der Erdbeschleunigung g (nicht anwendbar für Sattelanhänger):

$$z = \frac{a}{g}$$

oder

- der gesamten Bremskraft F_f und der Kraft G_s , entsprechend der gesamten auf die Achse oder den Achsen ruhenden statischen Masse des Fahrzeuges oder der Fahrzeuge:

$$z = \frac{F_f}{G_s}$$

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.17]

3.2

ABV (Automatischer Blockierverhinderer)

System, welches den Druck für die Erzeugung der Bremskräfte an den Rädern automatisch steuert, um den Grad des Radschlupfes zu begrenzen

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 6.1, 1. Absatz]

Darunter ist auch eine Regeleinheit zu verstehen, die bei Bremsung auf jedem Untergrund bis kurz vor dem Stillstand des Fahrzeuges das Blockieren der Räder verhindert. Die Seitenführungskraft bleibt weitgehend erhalten.

3.3

Abstellposition

Position, in die das Fahrzeug gegebenenfalls nach dem Unfall aus der Endstellung verbracht wird

3.4

Abwehrstrecke

Strecke, die zwischen der Position bei Gefahrerkennung und der Kollisionsposition zurückgelegt wird

Siehe auch [Anhang A](#).

3.5

Abwehrzeit

Zeitspanne zwischen Gefahrerkennung und Kollision

Siehe auch [Anhang A](#).

3.6

Anhalten

das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges

[§ 2 Z 26, StVO 1960]

3.7

Anhaltstrecke

Strecke, die zwischen Gefahrerkennung und kollisionsfreiem Stillstand zurückgelegt wird, bzw. die zur gewollten Beendigung einer Bewegung erforderliche Strecke

Siehe auch [Anhang A](#).

3.8

Anhaltezeit

Zeitspanne zwischen Gefahrerkennung und kollisionsfreiem Stillstand bzw. die zur gewollten Beendigung einer Bewegung erforderliche Zeitspanne

Siehe auch [Anhang A](#).

3.9

Ansprechzeit

Zeit (Ansprechdauer), die vom Beginn der Bewegungsdauer der Betätigungseinrichtung beim Bremsen bis zum Einsetzen der Bremskraft vergeht

Siehe auch [Anhang A](#). Die Ansprechdauer ist in ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.12.2 und die Bewegungsdauer der Betätigungseinrichtung ist in ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.12.1 festgelegt.

3.10

Antriebsart

international übliche Benennung für die Energiequelle

Beispiele für Antriebsarten sind Benzin, Diesel, Gas, Vielstoffe, Elektro und deren Kombinationen (Hybrid).

3.11

Aquaplaning

geschwindigkeitsabhängiges Aufschwimmen der Reifen auf dem Wasserfilm einer nassen Fahrbahn

Dies bedingt nahezu völligen Reibungsverlust und führt zu akuter Schleudergefahr.

3.12

Auffahrunfall

Auffahren auf ein stehendes oder in gleicher Richtung fahrendes Fahrzeug

3.13

Auffälligkeitsschwellwert

Grenze der objektivierten Wahrnehmbarkeit eines Reizes

3.14

Aufmerksamkeit

tätigkeitsbezogene Zuweisung von Bewusstseinsressourcen auf Wahrnehmungen der Umwelt

3.15

Augen-Boden-Höhe

Abstand zwischen Fahrfläche und Augenposition des Fahrers

3.16

Augen-Front-Distanz

Abstand zwischen Fahrzeugfront und haltungsabhängiger Augenposition des Fahrers

3.17

Befund

Darstellung der Grundlagen für das Gutachten

Im Befund sind die Benennungen gemäß [Anhang B](#) zu verwenden.

3.18

Befundaufnahme

sachkundige Tatsachenermittlung

3.19

Beschleunigung

Geschwindigkeitszunahme pro Zeiteinheit in m/s^2

3.20

Besichtigungsbericht

Grundlage für den Befund bzw. für die Reparaturkostenermittlung im außergerichtlichen Verfahren

Ein empfohlenes Formularmuster ist aus [Anhang C](#) ersichtlich.

3.21

Betriebsbremsung

Bremsung im normalen Fahrbetrieb, die nicht auf maximale Bremswirkung ausgerichtet ist (mit Verzögerungswirkung bis etwa 3 m/s^2)

3.22

Beule

konvexe Deformation an der Karosserie

3.23

Bezugslinie

selbst gewählte Hilfslinie als Messbasis für die Vermessung und Darstellung der Unfallstelle

3.24

Blickzuwendung; Blicksprung

mit Rücksicht auf die enge Begrenzung des zentralen Sehbereiches (Scharfsehbereich) erforderliche Augenbewegung

3.25

Blockierbremsung

Bremsung, bei der das Drehen der Räder durch zu starkes Bremsen verhindert wird

Dies bedingt den Verlust der Seitenführungskraft.

3.26

Blockierspur

Reifenabriebspur eines blockierten Rades auf der Fahrfläche

3.27

Breitenbedarf

Platzbedarf eines in Bewegung befindlichen Fahrzeuges der Breite nach

Während der Bogenfahrt steigt der Breitenbedarf des Fahrzeuges.

3.28

Bremsassistent

meist elektronisch gesteuertes System zur raschen Bereitstellung eines deutlich erhöhten Bremsdruckes für Notbremsungen

3.29

Bremsbereitschaft

ungebremstes Fahren mit Bereitschaft zur sofortigen Betätigung des Bremspedals oder -hebels

3.30

Bremseinsatzgeschwindigkeit

Fahrgeschwindigkeit bei Wirkungsbeginn der Bremskraft

3.31

Bremsenfading

Abnahme des Bremsmomentes in Abhängigkeit von Temperatur und/oder Geschwindigkeit bei einer konstanten Betätigungskraft

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 7.1.7]

3.32

Bremsspur

durch starke Verzögerung entstehende Reifenabriebspur eines (noch) nicht blockierten Rades auf der Fahrfläche, die das Reifenprofil unter Umständen erkennen lässt

Vor allem bei LKW mit ABV-gebremsten Rädern ist die Regelschwingung als Intensitätssoszillation meist erkennbar.

3.33

Bremsstrecke

Strecke vom rechnerischen Bremsbeginn bis zum Stillstand

Siehe auch [Anhang A](#).

3.34

Bremsverzögerung

durch die Bremsanlage während der betrachteten Zeit erzeugte Verzögerung der Fahrzeuggeschwindigkeit

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.16]

3.35

Bremsvorgang

Gesamtheit aller Vorgänge, die vom Beginn der Betätigung einer Bremsanlage bis zur Beendigung der Bremswirkung auftreten

3.36

Bremsweg

Weg, der vom Fahrzeug während der Bremswirkungsdauer zurückgelegt wird

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.13.1]

3.37

Chiptuning

elektronische Veränderung der Motor- und/oder Getrieberegelungscharakteristik oder anderer Komponenten im Kraftfluss

3.38

Crash-Test; Anprallversuch

zu Versuchs- und Forschungszwecken und für die Homologation durchgeführte Kollision

3.39

Deformation

bleibende Verformung

3.40

Deformationsarbeit

Energieaufwand, der zum Bewirken bleibender Verformungen erforderlich ist

3.41

Delle; Einbeulung; Eindrückung

konkave Deformation

3.42

Draufsichtfotografie

fotografische Spuren- und Deformationsdokumentation durch Fotografie von oben

3.43

Drängeln

bewusstes Eingehen von Sicherheitsrisiken des Lenkers eines hinten nachkommenden Fahrzeuges durch beispielsweise Einhaltung eines extrem geringen Tiefenabstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug, wobei die hierbei gefahrenen Geschwindigkeiten, die allgemeine Verkehrssituation sowie die Tatsache, ob auch Licht- hupe und/oder Hupe betätigt wurden, von Bedeutung sind

ANMERKUNG Zu intensives Drängeln kann juristisch als Nötigung ausgelegt werden.

3.44

Driften

kontrolliertes, dosiertes Schleudern bei Bogenfahrt an der Grenze des stabilen Fahrzustandes

3.45

dynamische Achslastverteilung

Veränderung der auf die Achsen eines Fahrzeuges entfallenden Lastanteile beim Beschleunigungs- oder Verzögerungsvorgang

3.46

Einkerbung

durch Relativbewegung entstandene Kerbe

3.47

elektronische Steuerungselemente und deren Kombination

rechnerbasierte Überwachungs- und Regelungssysteme zur Durchführung von vorgegebenen Aufgaben und Funktionen und die dazugehörige Software

Beispiele sind Steuergeräte, Bussysteme, Sensoren, Aktoren.

3.48

Endstellung; Endposition

Stellung (Lage), in der z. B. das Fahrzeug erstmalig nach dem Unfall zum Stillstand gelangt

Im Gegensatz zur Abstellposition gemäß [3.3](#) (veränderte Endstellung).

3.49

Energiebilanz

Anwendung des Energiehaltungssatzes für die Ermittlung von Geschwindigkeiten und der im Kollisionsgeschehen übertragenen Energien

3.50

Entscheidungszeit

Zeitspanne zwischen dem Erkennen einer Situation und der Bewertung dieser Situation hinsichtlich einer zu setzenden Reaktion

3.51

Erkennungsentfernung

Entfernung, in der ein Objekt nach dem Sehen und Wahrnehmen (siehe [Anhang A](#)) erkannt werden kann

Dies ist mit bei Dunkelheit mit der theoretischen Reichweite des Abblendlichtes (Hell-Dunkel-Grenze) nicht identisch.

3.52

Europäischer Unfallbericht

einheitliches Formular zur Dokumentation eines Unfallherganges

ANMERKUNG Dieser Bericht wurde vom Comité Européen des Assurances (CEA) in mehreren Sprachen gleichlautend veröffentlicht.

3.53

Fahrerassistenzsystem

elektronisch gesteuertes System zur Unterstützung des Lenkers insbesondere bei drohenden Gefahrensituationen

3.54

Fahrlinie eines Fahrzeuges

gedachte Mittellinie der Breite des Fahrraumbedarfes eines Fahrzeuges

3.55

Fahrlinie eines Rades

gedachte Mittellinie des Latschzentrums eines Rades

3.56

Fahrrinnen

auf unbefestigter Fahrbahn, manchmal durch Grasstreifen, bei winterlichen Verhältnissen auch auf befestigten Fahrbahnen, z. B. durch Eiswulste

3.57

Fahrspur

auf die Fahrfläche übertragene Abrollspur von Fahrzeugreifen

Fahrspuren werden mit trockenen Reifen auf reinen, trockenen Fahrbahnoberflächen nicht abgezeichnet (nicht zu verwechseln mit Fahrlinie eines Rades gemäß 3.55 oder Fahrstreifen gemäß 3.58).

3.58

Fahrstreifen

ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht

[§ 2 Abs. 1 Zi 5, StVO 1960]

Die Benennung der Fahrstreifen sollte, um Missverständnisse zu vermeiden, möglichst nicht durch Nummerierung der Fahrstreifen, sondern durch Lagebeschreibung erfolgen, also nicht 1, 2, 3, 4 oder 4, 3, 2, 1 sondern: äußerster rechter, mittlerer rechter, mittlerer linker, äußerster linker Fahrstreifen.

3.59

Fahrverhalten des Fahrzeuges

durch Konstruktion und Ausstattung bedingtes Verhalten eines Fahrzeuges während der Fahrt

3.59.1

übersteuernd

Tendenz des Fahrzeuges, mit dem Heck in Richtung Kurvenaußenseite auszubrechen

Auch gemäß Bild 1.

3.59.2

untersteuernd

Tendenz des Fahrzeuges, mit der Front in Richtung Kurvenaußenseite auszuschieben

Auch gemäß Bild 1.

3.59.3

neutral

ohne Tendenz (vergleiche dazu Kurswinkel gemäß 3.94, Gierwinkel gemäß 3.77, Schwimmwinkel gemäß 3.140 und Bild 1)

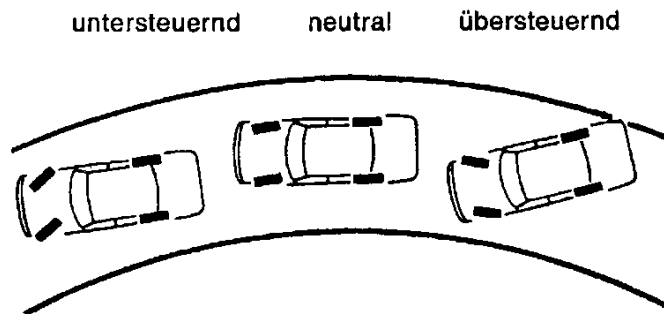


Bild 1 — Fahrverhalten des Fahrzeuges

3.60

Fahrweise

lenkerbedingtes Verhalten im Straßenverkehr

3.61

Fahrzustand

physikalisch bedingte Bewegungsform des Fahrzeuges

3.61.1

neutral

Fahrzustand ohne Beschleunigung oder Verzögerung

3.61.2

stabil

Fahrzustand ohne oder mit gewollter, beherrschter Seitenbewegung

Zum Beispiel Driften gemäß 3.44.

3.61.3

unstabil

Fahrzustand, in welchem der Lenker das Fahrzeug nicht mehr beherrscht

3.62

Farbübertragungsspur

charakteristische Farbspur, die beim streifenden Kontakt, z. B. zweier Fahrzeuge, entsteht

3.63

Fehlbremsstrecke

fiktive Strecke, die das Fahrzeug aus der Kollisionsgeschwindigkeit weitergebremst noch bis zum Stillstand benötigt hätte, wenn es nicht zur Kollision gekommen wäre

Siehe auch [Anhang A](#).

3.64

Fehlbremszeit

fiktive Zeit, die das Fahrzeug – bei Kollisionsgeschwindigkeit weiter gebremst – noch bis zum Stillstand benötigt hätte, wenn es nicht zur Kollision gekommen wäre

Siehe auch [Anhang A](#).

3.65

Fehlreaktion

auf den Informationsstand zum Zeitpunkt der Gefahrerkennung bezogenes, objektiv falsches Verhalten

Siehe auch Reaktion gemäß [3.118](#).

3.66

Fixpunkte

selbst gewählte, später reproduzierbare Punkte zur Vermessung und Darstellung der Unfallstelle

3.67

Folgebeschädigung

Schaden durch Weiterbenützung des Fahrzeuges nach einem Unfall

3.68

Folgeschaden

Schaden infolge mangelhafter Instandsetzung

3.69

Folgestrecke

Strecke, die zwischen Kollision und Stillstand zurückgelegt wird

3.70

Folgezeit

Zeitspanne zwischen Kollision und Stillstand

3.71

Fotogrammetrie

Verfahren zur Darstellung des Bildinhaltes photographischer Aufnahmen in Grund- oder Aufriss

3.72

Gefahrerkennungsposition

Momentanposition eines Verkehrsteilnehmers zum Zeitpunkt der Gefahrerkennung

Siehe auch [Anhang A](#).

3.73

Geräuschüberdeckung

Unhörbarkeit eines schwächeren Geräusches infolge des Vorhandenseins eines stärkeren Geräusches

3.74

Gesamtbremsdauer

Zeit vom Beginn der Aktivierung der Bremsbetätigungs-Einrichtung bis zum Stillstand des Fahrzeuges

Eine umfangreichere Definition ist in ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.12.5 festgelegt.

3.75

Gesichtsfeld

Gesamtheit der mit unbewegtem Auge und unbewegtem Kopf wahrnehmbaren Punkte

Weiterführende Festlegungen sind in ÖNORM A 8020:1984, Abschnitt 3.1 enthalten.

3.76

Gierbewegung

Drehbewegung des Fahrzeuges um die Hochachse

Der entsprechende Drehwinkel heißt Gierwinkel, das Drehmoment um die Hochachse Giermoment (siehe auch [Bild B.1](#))

3.77

Gierwinkel

Winkel zwischen Fahrzeug-Längsachse und einer Bezugsrichtung (z. B. Fahrbahnrand)

Siehe auch Fahrverhalten des Fahrzeuges gemäß [3.59](#).

3.78

Gleis

Schienenpaar

3.79

Gleisbereich

von der Fahrbahn für den allgemeinen Straßenverkehr baulich nicht getrennter Bereich, der sowohl dem Schienenverkehr als auch dem schienenungebundenen Straßenverkehr dient und den Fahrraumbedarf der Schienenfahrzeuge umschließt

3.80

Grüne Welle

dem Verkehrsfluss entsprechend koordinierte Schaltung der Verkehrslicht-Signalanlage

3.81

Gutachten

nachvollziehbare und überprüfbare Schlussfolgerungen des Sachverständigen auf der Basis eines Befunds

3.82

Impulsanalyse

Ermittlung der Kollisionsgeschwindigkeiten durch Anwendung des Impulssatzes

3.83

Kerbe

längliche kantige Vertiefung

3.84

Knautschzone

Soll-Deformationszone

Siehe auch Deformation gemäß [3.39](#).

3.85

Kollisionsgeschwindigkeit

Momentangeschwindigkeit bei Erstberührung zum Zeitpunkt der Kollision

3.86

Kollisionsstelle

Stelle auf der Fahrfläche, an welcher die Kollision stattfand

3.87

Kontaktlösegeschwindigkeit; Restgeschwindigkeit

Fahrzeuggeschwindigkeit unmittelbar nach der Kollision

3.88

Kontaktposition

Position, in der sich das Fahrzeug oder der Verkehrsteilnehmer in Relation zum Zweitbeteiligten bzw. zum Objekt im Kollisionszeitpunkt befand

3.89

Kontaktspuren

Spuren auf dem Fahrzeug und/oder auf dem Hindernis

Zum Beispiel Farbübertragungsspuren, Schürfspuren, Eindrückungen, Kerben, Verletzungen.

3.90

Kontaktstelle

Stelle am Fahrzeug oder am Hindernis, an welcher die Berührung stattfand

Die Angabe der Kontaktstelle erfolgt in der Weise, dass die erste Bezeichnung die Seite, die zweite Bezeichnung die genaue Stelle angibt. Links vorne heißt somit „auf der linken Seite vorne“; vorne links heißt hingegen „an der Fahrzeugfront links“, wobei alle Seitenbezeichnungen in Fahrtrichtung zu erfolgen haben (siehe auch [Bild 3](#)).

3.91

Kopfposition

Position des Kopfes eines Verkehrsteilnehmers (zur Bestimmung der aktiven Sichtmöglichkeiten)

Siehe auch Augen-Front-Distanz gemäß [3.16](#).

3.92

Kraftübertragung

Umsetzung des Kraftflusses von Motoren auf die Räder und dessen Regelung

Typische Bestandteile der Kraftübertragung sind Kupplung, Getriebe, Riementriebe, Kettentriebe, Antriebswellen, Verteiler- und Ausgleichsgetriebe, Nabenmotor, Hydraulikantrieb, elektronische Steuerungselemente.

Die Umsetzung auf die Räder kann in Form eines Frontantriebes, Heckantriebes oder Allradantriebes erfolgen.

3.93

Kratzer

deformationsfreie Schürfung

3.94

Kurswinkel

Winkel zwischen Tangente an den Schwerpunktweg und einer Bezugsrichtung (z. B. Fahrbahnrand)

Siehe auch Fahrverhalten des Fahrzeuges gemäß [3.59](#).

3.95

Kurvengrenzgeschwindigkeit

höchstmögliche Geschwindigkeit eines Fahrzeuges in einer Kurve im stabilen Fahrzustand

3.96

Latsch

Reifenauflastungsfläche auf dem Boden

3.97

Lenkaktivierungszeit

Zeitspanne zwischen Einleitung der Lenkbewegung an der Lenkvorrichtung und Beginn der Wirksamkeit auf die Fahrtrichtung

3.98

Lösestellung

Stellung einer Betätigungsvorrichtung, in der sie nicht wirksam ist

Zum Beispiel Kupplungspedal durchgetreten, Bremse nicht betätigt gemäß ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.7.

3.99

Losfahren

Beginn einer gewollten Bewegung eines Fahrzeuges

3.100

Marke

Herstellerbezeichnung gemäß europäischen Genehmigungsdokumenten

3.101

Materialübertragungsspur

charakteristische Materialspur (z. B. Gummi), die beim streifenden Kontakt zweier Kollisionspartner entsteht

ANMERKUNG Die Antragung hinterlässt meist spurlos entfernbare Fremdmaterialspuren (z. B. nach Streifung). Bei der Abtragung handelt es sich um Wegschürfung der Oberflächenstruktur (z. B. Kratzer).

3.102

Minderwert; objektiver Wertverlust

Differenz des Fahrzeugwerts unmittelbar vor und nach einer Beschädigung

Dieser ist üblicherweise durch die gewerblichen Reparaturkosten nach oben begrenzt.

3.103

Momentangeschwindigkeit

Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers zu einem bestimmten Zeitpunkt in einer bestimmten Position

3.104

Momentanposition

Position eines Verkehrsteilnehmers während seiner Bewegung zu einem bestimmten Zeitpunkt

3.105

Neigen, Wanken

Senken einer der Fahrzeugseiten

Gemäß [Bild B.1](#).

3.106

Nicken

Senken und Heben der Fahrzeugfront oder des Hecks

Gemäß [Bild B.1](#).

3.107

Notbremsung

Spontanbremsung mit hoher Bremsverzögerung

3.108

Ortsaugenschein

Beweisaufnahme im behördlichen oder gerichtlichen Auftrag

Der Begriff „Ortsaugenschein“ ersetzt die früher auch verwendete Bezeichnung „Lokalaugenschein“.

3.109

Pedalkraft

Betätigungskraft, die auf die Betätigungseinrichtung ausgeübt wird, um die Wirkung einer Vorrichtung zu steuern

Weiterführende Informationen sind in ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 9.11.1 enthalten.

3.110

Phasenbilder

bildliche Darstellung zeitgleicher Momentanpositionen in einer Zeit-Weg-Analyse

3.111

Phasenverteilungsplan

graphische Darstellung des zyklischen Ablaufes der zeitlichen Dauer und Zuordnung der einzelnen Lichtzeichen aller Signalgeber einer Verkehrslicht-Signalanlage

3.112

Positionsbezeichnung

Beschreibung der Stellung von Verkehrsteilnehmern zueinander oder zur Verkehrsfläche und deren Umfeld

3.113

Primärdeformation

Beschädigung durch Direktkontakt

Siehe auch Sekundärdeformation gemäß [3.144](#).

3.114

Primärkontakt; Erstkontakt

erster Kontakt mit einem anderen Objekt

3.115

Profiltiefe

Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens

Die geringste Profiltiefe außerhalb von Indikatoren und Versteifungsstegen ist festzustellen. Sind keine Indikatoren vorhanden, sind die weiteren Messungen, ausgehend von dieser Stelle, in Abständen von etwa 60° in jeder Rille durchzuführen. Bei Vorhandensein von Indikatoren ist in jeder der von diesen gekreuzten Rillen, jeweils in der Mitte zwischen den Indikatoren, zu messen.

3.116

Querbeschleunigung

der Radialkraft entsprechende Beschleunigung bei Bogenfahrt

3.117

Radausnehmung

meist bogenförmiger Ausschnitt der Außenkotflügel-Verbauung

3.118

Reaktion

auf das Eintreten eines bestimmten Reizes folgende Verhaltensänderung

Siehe auch [Anhang A](#).

3.118.1

Spontanreaktion

Reaktion ohne aktive Beteiligung des Bewusstseinszentrums

3.118.1.1

angelernte Spontanreaktion

eingeschliffene (reflektorische, automatisierte) Reaktion

3.118.1.2

atavistische Reaktion

entwicklungsgeschichtlich bedingte Spontanreaktion (z. B. weg von der Gefahr)

3.118.2

Planreaktion

Reaktion mit aktiver Beteiligung des Bewusstseinszentrums

3.118.3

Wahlreaktion

Planreaktion mit Auswahl der Verhaltensänderung aus zwei oder mehreren Möglichkeiten

3.118.4

Schreckreaktion

Reaktion mit plötzlichem und unerwartetem Reaktionsanlass

3.118.4.1

Totstellreflex

vollständige, sekunden- bis minutenlange Aktionslosigkeit

3.118.4.2

Bewegungssturm

wahllose, sinnlose Betätigung von Schaltern und Hebeln anstelle sinnvoller Abwehrhandlungen.

3.119

Reaktionsanlass

Eintreten eines bestimmten Reizes, der eine Verhaltensänderung auslösen könnte

Siehe auch [Anhang A](#).

3.120

Reaktionsaufforderung

objektiv sichere Erkennbarkeit, dass eine Abwehrhandlung auf einen Reaktionsanlass notwendig ist

3.121

Reaktionszeit

Zeitspanne zwischen dem Eintreten eines bestimmten Reizes (Reaktionsaufforderung) und dem Beginn der ersten darauf gerichteten Handlung (Reaktion)

Teil der Vorbremszeit (gemäß [Anhang A](#)).

3.122

Reflex, Reflexreaktion

unwillkürlicher Bewegungsvorgang als Reaktion auf einen äußeren Reiz

3.123

Reflexionsgrad

Verhältnis des von der Oberfläche zurückgestrahlten Lichtstromes zum auffallenden Lichtstrom

3.124

Regelspur

intermittierende Bremsspur infolge ABV-Wirkung

3.125

Reibung

der bei Kontakt zweier Festkörper von Anpressdruck, Art und Beschaffenheit der Berührungsflächen abhängige Widerstand gegenüber Schubkräften

3.125.1

Haftreibung

Reibung ohne Relativbewegung

Zum Beispiel bei stillstehendem Fahrzeug.

3.125.2

Gleitreibung

Reibung mit Relativbewegung

Zum Beispiel Gleiten blockierter Räder, 100%-Schlupf.

3.125.3

Rollreibung

fälschlich verwendeter Ausdruck für den Rollwiderstand, der aus der Lagerreibung, Walken der Bereifung u. a. resultiert

3.125.4

Kraftschlusskoeffizient; Reibungskoeffizient

dimensionslose Verhältniszahl zwischen Anpresskraft und Schubkraft

3.125.5

Schlupf

Verhältnis der Drehzahl eines beschleunigten oder verzögerten Fahrzeuges zu der eines frei rollenden Rades in Prozent (100%-Schlupf bei blockiertem Rad)

3.126

Relativgeschwindigkeit

Geschwindigkeitsdifferenz zwischen sich in gleicher Richtung bewogender Verkehrsteilnehmer

3.127

Reparaturdauer

Anzahl der Arbeitstage, während der ein Fahrzeug üblicherweise unter Annahme zügiger Arbeitsdurchführung ohne Verzögerung instand gesetzt werden kann

Siehe auch Stehzeit gemäß [3.159](#).

3.128

Restgeschwindigkeit

Fahrzeuggeschwindigkeit zu einem bestimmten Zeitpunkt nach einer Verzögerung, wie z. B. einer Kollision

3.129

Reversieren

Änderung der Richtung auf begrenztem Raum durch Vor- und Rückwärtsfahren unter gleichzeitiger Betätigung der Lenkung

Siehe auch Wenden gemäß [3.178](#).

3.130

Rückstellverhalten

von Fahrgeschwindigkeit, Fahrwerks-, Lenkungs- und Reifenkonstruktion zeitabhängiges Kräftespiel der Lenkung bei der Rückkehr in die Geradeausstellung

3.131

Schadenbeschreibung

Beschreibung eines Schadens, aufgegliedert nach Richtung der Einwirkung gemäß [Bild 2](#), Stelle der Einwirkung (Kontaktstelle) gemäß [Bild 3](#) und Beschädigungsgrad

Die Einwirkungsrichtung sollte zumindest anhand eines Zifferblattes durch Angabe der entsprechenden Zahl dargestellt werden, wobei die Einwirkungsrichtung nicht durch den Fahrzeugmittelpunkt führen muss (z. B. „12“ für Streif-Kollision).

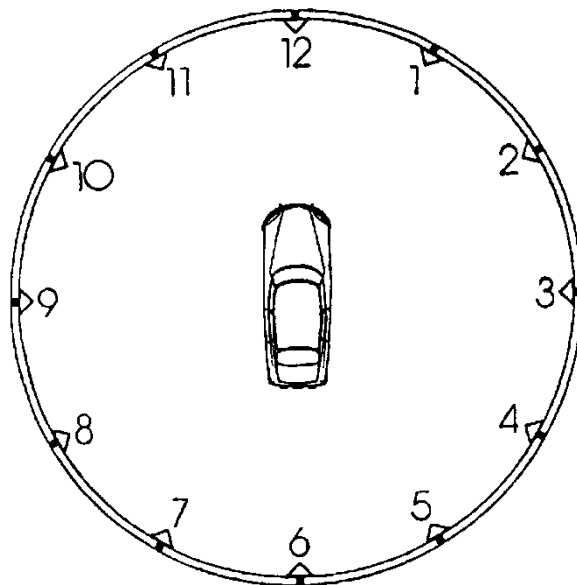
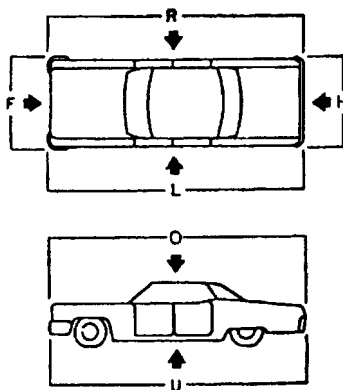


Bild 2 — Richtung der Einwirkung

ANMERKUNG Die Schadenbeschreibung sollte derart erfolgen, dass ein Fachmann die Beschädigungen in ein Fahrzeugbild einzeichnen kann.



Es bedeutet:

F Front
H Heck

L Links
R Rechts

O Oben
U Unten

Bild 3 — Stelle der Einwirkung

3.132

Schleppkurve; Traktrix

Bogenlinie, die (z. B. bei vorderradgelenkten Fahrzeugen) vom betreffenden jeweiligen Rad der Nachfolgeschleppachse durchfahren wird

3.133

Schleudern

unkontrollierte seitliche (Querschleudern) oder drehende (Drehschleudern) Rutschbewegung eines Fahrzeuges

Gemäß Bild B.1.

3.134

Schräglage

Neigung eines einspurigen Fahrzeuges beim Befahren einer Kurve

3.135

Schräglaufwinkel

Winkel zwischen der Ebene des unter Seitenkraftwirkung rollenden Rades und seiner Fahrlinie, gemessen in der Fahrbahnebene

3.136

Schreckenlass

plötzlicher, unerwarteter und der eigenen internalisierten Verhaltenstendenz zuwiderlaufender Reaktionsanlass

Siehe auch [Anhang A](#).

3.137

Schreckzeit

Zeitspanne zwischen Wahrnehmung des Schreckenlasses und der Reaktion, die ohne sinnvolle Abwehrhandlung verstreicht

Siehe auch [Anhang A](#).

3.138

Schürfspuren

durch Eindringen von z. B. Fahrzeugteilen in die Fahrbahn-Oberfläche entstandene wannen- oder kerbförmige Abtragungen

3.139

Schwerpunktbahn

Bewegungslinie des Schwerpunktes

Zum Beispiel eines Fahrzeuges.

3.140

Schwimmwinkel

Winkel zwischen der Tangente an die Schwerpunktbahn und der Fahrzeuglängsachse

3.141

Seitenabstand

Distanz zwischen den einander zugekehrten Fahrzeugseiten oder der Fahrzeugbegrenzung und einer benachbarten Bezugskante, -linie oder -fläche

3.142

Seitenführungskraft

normal auf die Schnittlinie zwischen Radebene und Fahrbahn wirkende Kraft am schräglaufenden Reifen in der Fahrbahnebene

3.143

Sekundärbeschädigung

Beschädigung infolge eines Sekundärkontaktes

3.144

Sekundärdeformation

Beschädigung an anderer Stelle als an der Kontaktstelle als Folge eines Direktkontaktes

3.145

Sekundärkontakt; Folgekontakt

in unmittelbarer Folge des Erstkontaktes stattfindender Zweitkontakt

3.146

Sicherheitsabstand

aus Sicherheitsgründen notwendiger geschwindigkeitsabhängiger Seiten- und Tiefenabstand

3.147

Sichtbehinderung

Verkürzung der Sichtmöglichkeit durch räumliche (Hindernisse), meteorologische (z. B. Nebel) oder umweltbedingte (z. B. Rauchentwicklung) Gegebenheiten

3.148

Sichtdiagramm

tabellarische oder graphische Darstellung der Sichtmöglichkeit

Siehe auch Sichtstrecke gemäß [3.149](#).

3.149

Sichtstrecke

im Sichtbereich liegende Fahrstrecke

3.150

Sichttangente

Sichtlinie, die die Grenze des sichtbehindernden Objektes berührt

3.151

sichttoter Raum

Bereich um ein Fahrzeug, der aus der jeweiligen Sichtposition unbeobachtbar bleibt

Siehe auch Toter Winkel gemäß [3.164](#).

3.152

Spotreparatur

Karosseriereparatur, bei der sich die Lackierung nicht auf den gesamten Teil erstreckt, sondern nur auf den unmittelbaren Schadensbereich beschränkt ist

3.153

Spurbreite

Breite einer Spurabzeichnung

3.154

Spurenabstand

Distanz zwischen dem Innenrand der einen und dem Außenrand der anderen Spurabzeichnung auf der Fahrfäche

Bei Spurenabzeichnung parallel zur Fahrzeuglängsachse entspricht der Spurenabstand der Spurweite.

3.155

Spureneinsatzgeschwindigkeit

Geschwindigkeit eines Fahrzeuges zu Beginn der Spurenabzeichnung

3.156

Spurweite

Abstand der Räder einer Achse von Reifenmitte zu Reifenmitte auf der Standebene gemessen, bei Zwillingbereifung von Mitte Zwillingrad zu Mitte Zwillingrad

3.157

Stabilitätskontrolle

System, welches automatisch das Fahrverhalten eines Fahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination in Abhängigkeit des Grades und der Richtung des Lenkradwinkels unterstützt

[ÖNORM ISO 611:2005, Abschnitt 6.3]

3.158

Stehenbleiben

Verharren im Stillstand

Fälschlich auch anstatt Anhalten gemäß 3.6 verwendet.

3.159

Stehzeit

Zeitspanne, in der ein Fahrzeug infolge eines Schadens seinem Benutzer nicht zur Verfügung steht

Siehe auch Reparaturdauer gemäß 3.127.

3.160

Steinschlagbehebung an Windschutzscheiben

Reparatur der Windschutzscheibe durch Befüllen der Schadstelle mit einem speziellen Kunstharz oder chemischem Medium

3.161

Stillstandszeit

Dauer des Stillstandes eines Verkehrsteilnehmers

3.162

Stoßrechnung

Ermittlung des Bewegungszustandes durch Anwendung von Impuls- und Energiesätzen

3.163

Tiefenabstand

Distanz zwischen dem hinteren Ende des voranfahrenden und der Front des nachfolgenden Fahrzeuges

3.164

Toter Winkel

in Innen- und Außenspiegel nicht abgebildeter, durch den Fahrer nicht einsehbarer Abschnitt

Siehe auch sichttoter Raum gemäß 3.151.

3.165

Type

Bezeichnung für die Baureihe der Fahrzeuge gemäß europäischen oder nationalen Genehmigungsdokumenten

Detaillierte Bezeichnungen sind Variante und Version.

3.166

Überbremsen

technisch bedingtes, unzuweckmäßig starkes Ansprechen der Bremsanlage eines Rades oder einer Achse

3.167

Übergewicht

prozentuelle Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes bzw. des vom Hersteller angegebenen Höchstgewichtes

3.168

Überholsichtstrecke

für den sicheren Überholvorgang erforderliche Sichtstrecke

Diese setzt sich zusammen aus jenem Teil der Überholerstrecke, auf welchem der Überholvorgang nicht mehr abgebrochen werden kann, zuzüglich der vom Gegenverkehr in der Überholzeit zurückgelegten Strecke.

3.169
Überholvorgang

3.169.1
Überholerstrecke; Überholstrecke

Strecke, die der Überholer (Üh) vom Ausscheren am Beginn des Überholvorganges bis zum vollständigen Einordnen vor dem Überholten (Üt) zurücklegt

3.169.2
Überholtenstrecke

Strecke, die der Überholte während des gesamten Überholvorganges zurücklegt

3.169.3
Relativstrecke

Differenz zwischen Überholerstrecke und Überholtenstrecke

Diese setzt sich zusammen aus der Summe beider Fahrzeuglängen und der Tiefenabstände vor und nach dem Überholvorgang (gemäß Bild 4).

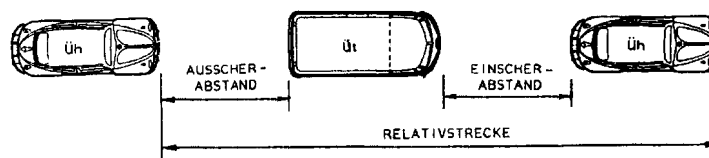


Bild 4 — Relativstrecke

3.170
Überladung

prozentuelle Überschreitung der Nutzlast

3.171
Umkehren

Gewinnung der entgegengesetzten Richtung ohne Wechsel oder Verlassen der Fahrbahn

Überbegriff für Reversieren gemäß 3.129 und Wenden gemäß 3.178.

3.172
Unfallort

Gemeindegebiet, in welchem der Unfall stattfand

3.173
Unfallstelle

örtlich begrenzter geographischer Bereich, in welchem ein Unfall stattfand

Siehe Kollisionsstelle gemäß 3.86.

3.174
Verformung

gewaltsam herbeigeführte Formveränderung

3.175
Verkehrslicht-Signalanlage (VLSA)

Einrichtung zur Regelung und Sicherung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen

Auch gemäß Anhang B.

3.176

Verzögerung

Geschwindigkeitsverringering pro Zeiteinheit

3.177

Wanken

wiederholtes Neigen

Gemäß [Bild B.1](#).

3.178

Wenden

Gewinnung der entgegengesetzten Richtung ohne Rückwärtsfahren

Siehe auch Reversieren gemäß [3.129](#).

3.179

Wertminderung; merkantiler Minderwert

zu erwartender, verminderter Erlös im Falle eines Fahrzeugverkaufs nach einem fachgerecht reparierten Unfallschaden

3.180

Wiederbeschaffungswert

Betrag, der aufgewendet werden muss, um ein gleichartiges bzw. gleichwertiges Fahrzeug im gewerblichen Fahrzeughandel zu erwerben

3.181

Wrack

aus wirtschaftlichen Gründen nicht instandsetzungswürdiges Fahrzeug

3.182

Zeit-Weg-Analyse

verbale, tabellarische oder graphische Beschreibung bzw. Darstellung der Momentanpositionen in Bewegungsvorgängen

3.183

Zeitwert

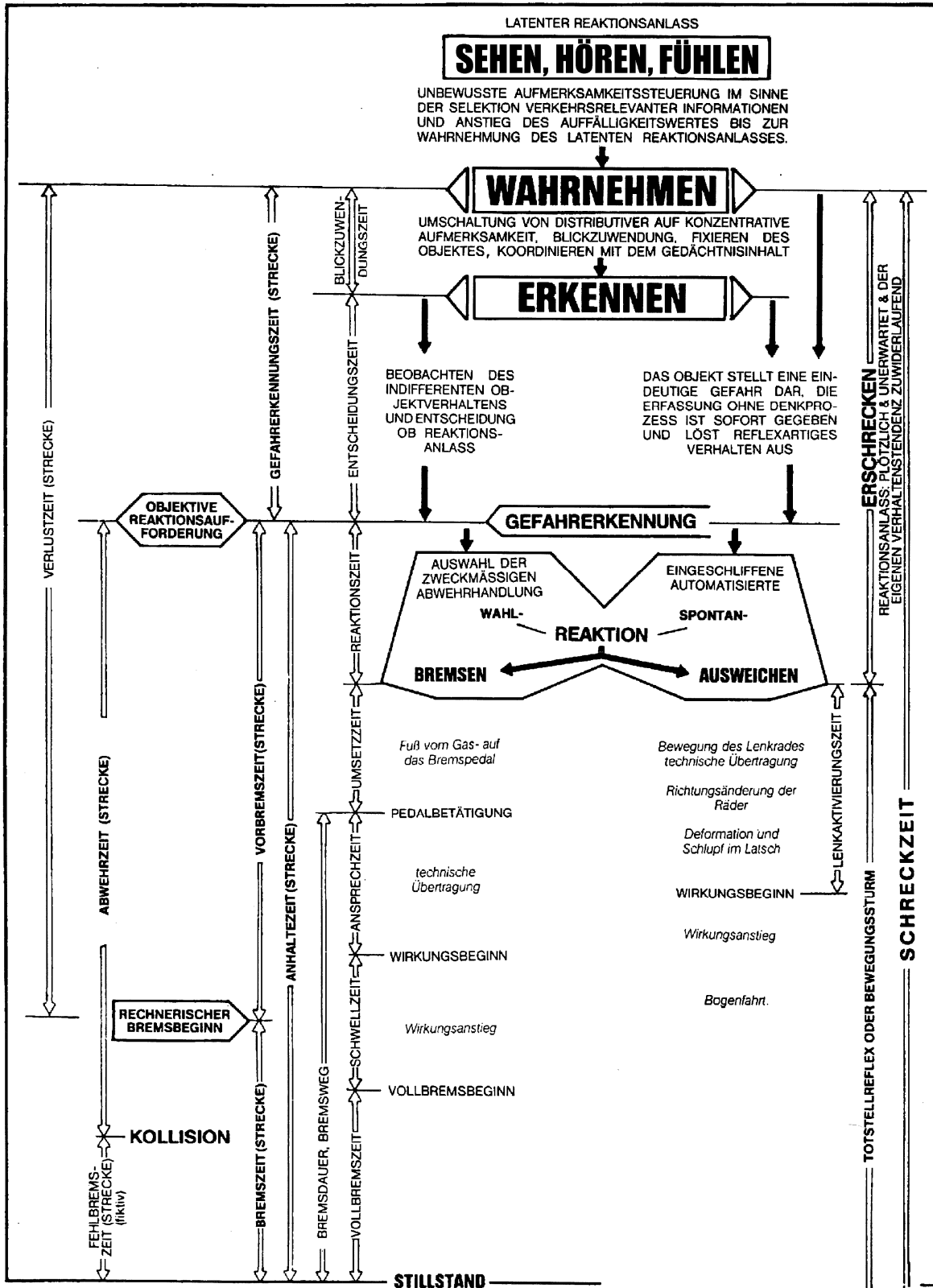
Wert des Fahrzeuges unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Zustandes und der Marktlage

Umgangssprachlicher Begriff ohne exakte rechtliche Zuordnung.

Dieser ist vom Wiederbeschaffungswert zu unterscheiden und wird bei Schätzungen oft dem Händlereinkaufspreis gleichgesetzt.

Anhang A (normativ)

Gefahrerkennung und Reaktion



Anhang B (normativ)

In Befund und Gutachten zu verwendende Bezeichnungen

B.1 Lichtverhältnisse

- Blendung für ... durch ...,
- Dämmerung,
- Dunkelheit,
- künstliche Beleuchtung,
- Mondlicht,
- Reklamebeleuchtung,
- sonstige Lichtquellen,
- sternklar,
- Straßenbeleuchtung,
- Tageslicht.

B.2 Wetterverhältnisse

- Böen,
- bedeckt, bewölkt (in %),
- dunstig,
- Graupelschauer,
- Hagel
- heiter,
- Nebel, Nebelreißen,
- Nieseln,
- Platzregen,
- Regen,
- Schneefall, Schneeregen, Schneesturm, Schneetreiben,
- Schneewehen (ohne Schneefall),
- Sichteinschränkung auf ... m,
- sonnig,
- Sturm,
- trüb,
- Wind.

B.3 Verkehrsflächen

Die betreffenden Bezeichnungen sind der StVO 1960 bzw. den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen zu entnehmen.

B.4 Straßenverlauf

- Baustelle,
- Bogen,
- Engstelle
- Einmündung,
- Eisenbahnkreuzung,
- Gabelung,
- Gefälle,
- Kreuzung,
- Krümmung,
- Kuppe,
- Kurve,
- Quergefälle (auch Kurvenüberhöhung, mit ...% in Richtung ...),
- Senke,
- Sichtbehinderung durch ...,
- Steigung,
- übersichtlich, unübersichtlich.

B.5 Fahrfläche

B.5.1 Beschaffenheit der Fahrbahnbefestigung (längerdauernd)

- ausgebessert,
- Fahrrinnen (Längsmulden),
- gewölbt,
- glatt,
- griffig (rau),
- gut,
- mittel,
- rissig,
- schadhaft,
- Schlaglöcher,
- schlecht,
- (un)eben.

B.5.2 Zustand der Fahrbahn

- Fahrrinnen,
- gestreut,
- nass,
- Neuschnee,
- matschig,
- Pfützen,
- salznass,
- schlüpfrig,
- schneeglatt,
- Schneewälle (längs), Schneewechten (quer),
- teilweise nass,
- trocken,
- vereist:
 - Eisflächen,
 - Glatteis;
- verschmutzt:
 - Bindemittelsprühung (Baustelle),
 - Erde,
 - Laub,
 - Lehm,
 - Ölfleck, Ölspur,
 - Sand,
 - Streugut.

B.6 Verkehrsleiteinrichtungen

Die betreffenden Bezeichnungen sind der StVO 1960 und den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen zu entnehmen.

B.7 Begrenzungen und Umfeld

- Alleebaum,
- aufsteigende bzw. abfallende
 - Böschung,
 - Felswand,
 - Mauer (Befestigungsmauer),
 - Stufe;

ÖNORM V 5050:2011

- Auland,
- Baufluchtlinie,
- Begrenzungsmauer,
- Feld (Acker),
- Geländer:
 - Beton,
 - Eisen,
 - Holz,
 - Rohr,
 - T-Profil;
- Grundstückfluchtlinie,
- Grünstreifen,
- Hausfluchtlinie,
- Hausmauer,
- Hecke,
- Kilometerstein,
- Kuppe,
- Leitpflocke,
- Leitschienen,
- Mast:
 - Doppelmast,
 - Gittermast,
 - Laternenmast,
 - Lichtmast (Holz mit Betonsockel, Beton, Stahl),
 - Peitschenmast,
 - Verkehrszeichenmast,
 - Spannmast,
 - Telefonmast;
- Notrufsäulen,
- Plakatwand,
- Randstreifen,
- Rinnsal (Rigol),
- Rohrdurchlass,
- Saumpflaster (auch neben Schienen),

- Senke,
- Straßengraben:
 - gemauert,
 - muldenförmig,
 - schachtförmig,
 - spitz;
- Verbauung:
 - gemischt,
 - geschlossen,
 - offen;
- Verkehrsampel:
 - Fußgängerampel,
 - Hängeampel,
 - Ständerampel;
- Wald,
- Wiese,
- Zaun:
 - Betonzaun,
 - Bretterzaun,
 - Gitterzaun,
 - Jägerzaun,
 - Lattenzaun,
 - Maschenzaun,
 - Weidezaun.

B.8 Örtliche Bezeichnung

- bergseitig,
- Freiland (außerorts),
- kurvenaußenseitig,
- kurveninnenseitig,
- Ortsgebiet (innerorts),
- talseitig.

B.9 Verkehrsaufkommen

- mittel,
- schwach,
- stark,
- Stau,
- Verkehr:
 - flüssig,
 - stockend,
 - zähflüssig,
 - zügig.

B.10 Fahrzeuge (gemäß gesetzlicher Definitionen (gemäß STVO 1960 bzw. KFG 1967))

- Beklagtenfahrzeug,
- Beschuldigtenfahrzeug,
- Klagsfahrzeug (Klägerfahrzeug),
- Privatbeteiligtenfahrzeug,
- Zeugenfahrzeug,
- Zweitbeteiligtenfahrzeug.

B.11 Spuren

- abgerissene Teile,
- Farbspur,
- Flüssigkeitsspur:
 - ausgelaufene Kühlfüssigkeit,
 - ausgelaufener Treibstoff,
 - Blutlache, Blutspritzer, Blutspur,
 - Ölfleck, Ölspur;
- Glas- und Kunststoffsplitter,
- Gummiabrieb,
- Kerbspur,
- Kotspur (z. B. aus den Radmulden),
- Kratzspur,
- Lacksplitter,
- Plastikabrieb,

- Primärkontaktspur (von der Erstkollision),
- Reifenspur:
 - Blockierreifenspur,
 - Bremsreifenspur,
 - Driftreifenspur,
 - Fahrreifenspur,
 - Schleuderreifenspur,
 - Walkreifenspur;
- Schleifspur,
- Schürfspur,
- Sekundärkontaktspur (von der Folgekollision),
- Streifspur,
- Wischspur.

B.12 Zustand und Beschädigungen

- Abdruck,
- Abnutzung:
 - gering,
 - gleichmäßig,
 - mäßig,
 - normal,
 - stark,
 - ungleichmäßig;
- abgeplatzt, abgequetscht, abgerissen, abgewinkelt, abgezogen,
- Abrieb,
- angedrückt, angerissen, angeschabt, angescheuert, angeschnitten, angestoßen,
- ausgebaucht,
- aufgebogen, aufgeplatzt, aufgerissen, aufgeschnitten,
- Ausblühungen,
- ausgekreidet (Lack), ausgerissen, ausgeschlagen,
- Beulen,
- Blasen,
- blind (Spiegel oder Reflektor),
- blockiert,

ÖNORM V 5050:2011

- craqueliert (oberflächenrissig),
- defekt (allein unpräzise),
- Deformation (allein unpräzise),
- deformiert (allein unpräzise),
- Durchrostung,
- drucklos (Reifen),
- durchgescheuert,
- Eindrückung,
- eingebault, eingedrückt, eingekerbt, eingerissen, eingezogen,
- Einkerbung,
- faltig,
- Farbauftragung,
- fehlt,
- festgefressen,
- fleckig (Lack),
- Folgeschaden,
- Fressstelle,
- gebrochen, gedehnt, gelöst, gekippt, geknickt, geplatzt, gestaucht,
- Höhengschlag,
- kantig,
- Kontaktpur,
- Korrosion,
- Lack-Abrinnspur,
- Lackabtragung,
- Lackblase,
- Lack-Orangenhaut,
- Lacksprünge,
- Lacktropfen,
- Lack-Wolken,
- locker,
- lose,
- matt (Lack),
- muldenförmig,

- Quetschris (Reifen),
- Rostblasen,
- Rostloch,
- Rostpusteln,
- Rostschuppen,
- Seitenschlag,
- Spiel,
- spielfrei,
- Sprung,
- Streifschaden,
- Streifspur,
- stumpf (Lack),
- undicht,
- Unterrostung,
- unwirksam,
- Unwucht,
- verbogen, verdreht, verkratzt, verrostet (korrodiert),
- Verschleiß,
- verschlissen, verschmutzt, verschürft, verschwenkt,
- Vertiefung,
- verwunden, verzogen, vorgezogen,
- wellenförmig,
- wirkungslos,
- zerstört (allein unpräzise).

B.13 Koordinatensysteme der Fahrdynamik

Die Koordinatensysteme der Fahrdynamik sind [Bild B.1](#) zu entnehmen.

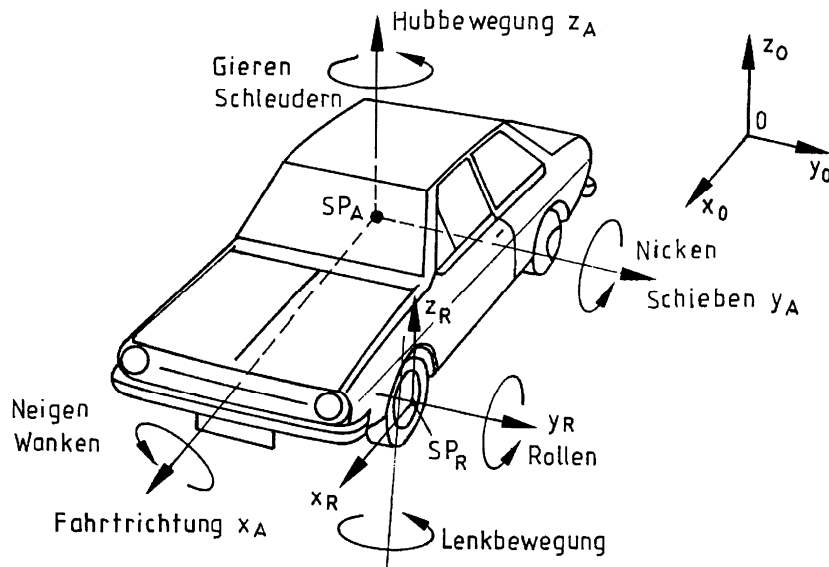


Bild B.1 — Koordinatensysteme der Fahrdynamik

Anhang C (informativ)

Besichtigungsbericht

Fahrzeugeigentümer:

Fahrzeug Pol. Kennzeichen:
 Aufbau Türen Farbe:
 Marke Type
 Modelljahr Erstzul.: Prüfplakette:
 Fahrg.-Nr. Motor Nr.
 Zählerablesung km: Als glaubhaft beurteilt

Besichtigung am:

Auftrag von:

Rechtsgrund: Schadenersatz Kasko Dieb Brand
 Parken Wild

Ort der Besichtigung:

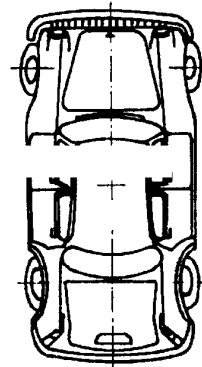
Anwesend:

Reparaturwerkstätte:

undemontiert notrepariert teildemontiert
 in Arbeit vor Lackierung fertig repariert

NICHT KAUSALE SCHÄDEN

Zustand Karosserie: außen innen
 Blech Sitze Diagonal
 Lack Seiten Radial
 Chrom Himmel M & S
 Bezug Matten M & SE
 Rostschutz Armaturen Rundern.
 Run-Flat-Reifen



Korrosion: Ks
 Altschaden: As
 Rep.-Spuren: Rs
 Verschleiß: Vs

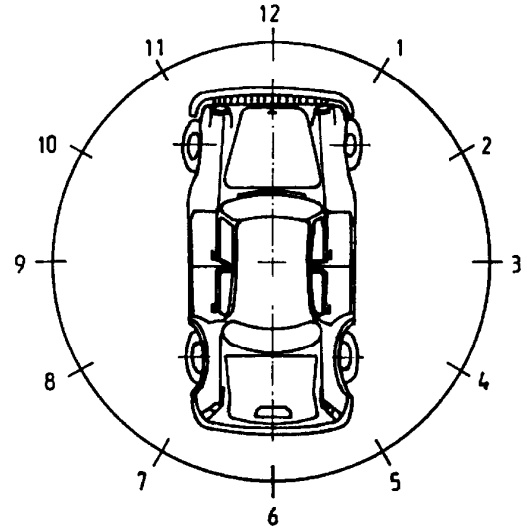
Nicht kausale Schäden begründen! Ggf. Reifenprofiltiefe neben dem Rad eintragen!

- 1 = sehr gut, neuwertig
- 2 = gut, merklich, aber gering abgenützt
- 3 = mittelmäßig, sichtbar abgenützt
- 4 = mangelhaft, stark abgenützt
- 5 = ungenügend, verbraucht

Neupreis:
 Wiederbesch.-Wert:
 Mittelwert:
 Wert beschädigt:
 Schätzung:
 Angebot:

Ausrichten: A Lackieren: L
 Ersetzen: E Risiko: R
 Kontrollieren: K Zerlegen, Zusammenbauen: Z

MÖGLICHE KAUSALE SCHÄDEN UND EINWIRKUNGSRICHTUNG



Schadensbeschreibung	Behebung	AZ - AW	Neuteile
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€
			€

Die Besichtigung erfolgte:
 oberflächlich und von unten
 bei geöffnetem Motordeckel
 bei geöffnetem Kofferraumdeckel

Voller Name und Unterschrift des Sachverständigen:

Reparaturdauer:	
Materialaufwand	€
Kleinmaterial	
Spengler	
Schlosser/Sattler	
Elektriker/Mechaniker	
Lack	
Opt. Vermessung	
Mehrwertsteuer	
Reparaturkosten	

Literaturhinweise

ÖNORM A 6437, *Maßsysteme – Licht und andere optische Strahlungen*

ÖNORM V 5051, *Fahrzeughandel und Schätzung – Terminologie*

ÖNORM V 5080, *Straßenfahrzeuge – Zustandsbewertung für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1*

ISO 6813, *Road vehicles – Collision classification – Terminology*

BGBI. Nr. 399/1967, *Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 – KDV 1967, idgF*

2002/24/EG – L 124/2002, *Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates*

2003/37/EG – L 171/2003, *Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG*

2007/46/EG – L 263/2007, *Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)*

(EG) Nr. 661/2009 – L 200/2009, *Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit*

[1] *FORSCHUNGSGESELLSCHAFT für das Straßenwesen (Köln): Begriffsbestimmungen, Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik 1978*

[2] *FORSCHUNGSGESELLSCHAFT für Straße-Schiene-Verkehr: Inhaltsverzeichnis für die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen*

[3] *F. SACHER: Das Gutachten über Straßenverkehrsunfall und Fahrzeugschaden, "Informationen, Definitionen, Terminologie"*

[4] *F. SACHER: Unzulänglichkeiten und Fehlmeinungen im Straßenverkehr und in der Unfallaufklärung; In: "Der Sachverständige", 3/1978, 2*

[5] *Fucik/Hartl/Schlosser/Wielke (Hrsg): Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil, Unfallaufklärung und Fahrzeugschaden, Wien, MANZ-Verlag (2008)*

Wichtige Informationen für Norm-Anwender

Normen sind Regeln, die im Dialog und Konsens aller Betroffenen und Interessierten entwickelt werden. Sie legen Anforderungen an Produkte, Dienstleistungen, Systeme und Qualifikationen fest und definieren, wie die Einhaltung dieser Anforderungen überprüft wird. Von Ihrem Wesen her sind Normen Empfehlungen. Ihre Anwendung ist somit freiwillig, aber naheliegend, denn Normen dokumentieren den aktuellen Stand der Technik: das, was in einem bestimmten Fachgebiet „Standard“ ist. Dafür bürgen das hohe Fachwissen und die Erfahrung der Experten und Expertinnen in den zuständigen Komitees auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene sowie die Kompetenz von Austrian Standards Institute / Österreichisches Normungsinstitut und seiner Komitee-Manager.

Aktualität des Normenwerks. Analog zur technischen und wirtschaftlichen Weiterentwicklung unterliegen Normen einem kontinuierlichen Wandel. Sie werden vom zuständigen Komitee laufend auf Aktualität überprüft und bei Bedarf überarbeitet und dem aktuellen Stand der Technik angepasst. Für den Anwender von Normen ist es daher wichtig, immer Zugriff auf die neuesten Ausgaben der Normen seines Fachgebiets zu haben, um sicherzustellen, dass seine Produkte und Produktionsverfahren bzw. Dienstleistungen den Markterfordernissen entsprechen.

Wissen um Veränderungen. Um zuverlässig über Änderungen in den Normenwerken informiert zu sein und um stets Zugriff auf die jeweils gültigen Fassungen zu haben, bietet die **Austrian Standards plus GmbH** den Norm-Anwendern zahlreiche und auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Angebote. Das reicht von klassischen Fachgebiets-Abonnements bis hin zu innovativen kundenspezifischen Online-Lösungen und Update-Services.

Internationale und ausländische Normen & Regelwerke. Über Austrian Standards plus Publishing (AS+P) können auch Internationale Normen (ISO) sowie Normen und Regelwerke aus allen Ländern der Welt bezogen werden – ein besonders wichtiger Service für die exportorientierte Wirtschaft. Ebenso sind Dokumente anderer österreichischer Regelsetzer bei »AS+P« erhältlich.

Weiterbildung zu Normen. Ein Plus an Wissen rund um Normen und ihr Umfeld bietet »Austrian Standards plus Trainings«. In Seminaren, Vorträgen, Workshops und Lehrgängen vermitteln Experten, die zum Großteil selbst an der Entwicklung der Normen mitwirken, Informationen und Know-how aus erster Hand.

Normkonformität. Um die Einhaltung von Normen objektiv nachweisen zu können, bieten Austrian Standards Institute und Austrian Standards plus Certification die Möglichkeit der Zertifizierung von Produkten, Dienstleistungen und Personen auf Normkonformität.

Austrian Standards plus 
More Than Just Standards.

Austrian Standards plus GmbH (AS+)

Heinestraße 38, 1020 Wien

E-Mail: office@as-plus.at

Fax: +43 1 213 00-818

www.as-plus.at

Tel.: +43 1 213 00-444

Webshop: www.as-plus.at/shop


Austrian Standards plus Publishing (AS+P)

E-Mail: sales@as-plus.at

Fax: +43 1 213 00-818

www.as-plus.at/publishing

Tel.: +43 1 213 00-444

Austrian Standards plus 
Publishing


Austrian Standards plus Trainings (AS+T)

E-Mail: trainings@as-plus.at

Fax: +43 1 213 00-350

www.as-plus.at/trainings

Tel.: +43 1 213 00-333

Austrian Standards plus 
Trainings

Austrian Standards plus Certification (AS+C)

E-Mail: certification@as-plus.at

Fax: +43 1 213 00-520

www.as-plus.at/certification

Tel.: +43 1 213 00-555

Austrian Standards plus 
Certification