



ÖAMTC  
Rechtsdienste  
Schubertring 1-3  
A-1010 Wien

*20/SN - 340/ME*

|                        |                    |
|------------------------|--------------------|
| Betrifft GESETZENTWURF |                    |
| Zl. ....               | .....GE / 19 ..... |
| Datum: 25. März 1999   |                    |
| Verteilt .....         |                    |

An das  
Präsidium des Nationalrates  
c/o Parlament  
Dr. Karl Renner-Ring  
1017 Wien

*H. Klausgrub*

Datum: Wien, 24. März 1999  
Zeichen: SK 90/Dr.Ha-gm  
Bearbeiter: Mag. Martin Hoffer  
Telefon: 711 99-1281  
Telefax: 711 99-1259

**Entwurf eines Bundesgesetzes über die statistische Erfassung von  
Straßenverkehrsunfällen (StraßenverkehrsunfallstatistikG - StVUG);  
Stellungnahme des ÖAMTC;  
Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr -  
GZl. 167.548/1-II/B/6/99**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen

*[Signature]*  
Dr. Hugo Hauptfleisch  
Hauptabteilungsleiter  
Rechtsdienste

Beilagen erwähnt

Tel (0222) 711 99-0  
Fax 711 99-1259

Juristische  
Kurzauskünfte:  
Tel (0222) 711 99-8

Rechtshilfe  
rund um die Uhr:  
In Notfällen  
auch nachts und  
an Wochenenden  
rufen Sie den  
Euro-Notruf:  
Tel (0222) 982 13 04





**STELLUNGNAHME**  
des ÖAMTC zum  
Entwurf eines Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUG)

**A. Grundsätzliches:**

Der ÖAMTC begrüßt aus Anlaß der Vorlage des Entwurfes die Wiederaufnahme der Erfassung von Sachschadenunfällen, zumal es wohl nicht bloß vom (zufälligen) Vorliegen von Verletzungsfolgen abhängen kann, ob ein bestimmtes Straßenstück als „Unfallhäufungspunkt“ zu bezeichnen ist.

Die eigentliche Zielrichtung einer seit Jahren vom ÖAMTC erhobenen Forderung ist allerdings dem Gesetz noch nicht zu entnehmen, nämlich das Ermöglichen einer exakten Unfallursachenforschung. Es bleibt daher zu hoffen, daß das nach Art des vorliegenden Gesetzes zustandekommende Datenmaterial besser als bisher eine solche Ursachenforschung erlaubt

Die Zusammenhänge der Materie mit einer Reihe von anderen Regelungsbereichen läßt es aber geboten erscheinen, vor Erstellung einer Regierungsvorlage eine Expertensitzung mit den beteiligten Vollzugsbehörden und Interessenvertretungen abzuhalten, um vermeidbare Fehlentwicklungen oder Vollzugsnachteile auszuschließen.

Gerade die Absicht auf Einbeziehung der Erfassung von Sachschadenunfällen in die Unfallauswertung läßt entstehende Nachteile aus der Einführung der Unfallmeldegebühr gem. § 4 Abs 5 b StVO bei Sachschadenunfällen zutage treten:

Der ÖAMTC hat schon aus Anlaß des Strukturanpassungsgesetzes 1996 sowohl im Rahmen der damals rudimentär möglichen Stellungnahme als auch durch entsprechende Medienarbeit darauf hingewiesen, daß eine dramatische Verminderung der Erfassung von Sachschadenunfällen zu erwarten ist.

Mehrere - einander zwar im konkreten Ausmaß widersprechende aber dennoch einen eindeutigen Trend zeichnende - Rückmeldungen aus der Exekutive bestätigen diese Befürchtungen.

Seitens des ÖAMTC wird daher weiterhin (und verstärkt) - nicht zuletzt auch in Anbetracht der weit hinter den Erwartungen (etwa nur ein Viertel der ursprünglich erwarteten 60 Millionen Schilling pro Jahr) zurückbleibenden Erträge - eine Abschaffung dieser vom Club als „Blaulichtsteuer“ bezeichneten Prohibitivgebühr gefordert. Zumal nunmehr durch den vorliegenden Entwurf de facto eine Verpflichtung der Exekutive geschaffen

werden soll, Sachschadenunfälle aufzunehmen, sieht der ÖAMTC der Beurteilung der Frage durch den Gesetzgeber mit großem Interesse entgegen, ob dieser es für verantwortbar hält, die Einhaltung der die Exekutive treffenden Verpflichtungen mit einer rein dem Zufall überlassenen Abgabeverpflichtung des Verkehrsteilnehmers zu verbinden.

Die durch den Entwurf intendierte sofortige Verfügbarkeit der Unfalldaten nach Monatschluß scheint dem ÖAMTC durch die konkreten Maßnahmen nicht sichergestellt zu sein:

Es wird darauf hingewiesen, daß etwa die „30-Tage-Frist“ zur Beurteilung des tödlichen Ausgangs eines VU durch den vorgeschlagenen Ablauf nicht berücksichtigt werden kann.

Auch unvollständige oder - wie die bisherige Praxis zeigt - durchaus falsche Unfalldaten durch unrichtige oder unvollständige (aber auch bloß maschinmäßig nicht richtig lesbare) Unfalldatenblätter - haben bisher eine mühsame Nachbearbeitung erfordert, welche sogar von in diesem Entwurf nicht ausdrücklich genannten Organisationen ohne Abgeltung ihres Aufwandes geleistet wurden.

## **B. Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen:**

### Zu § 3 Abs 1, Z 17: Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden, Verletzungsgrad:

In der bisherigen Unfallstatistik wird zwischen „leichten“ und „schweren“ Verletzungen unterschieden. In der Praxis findet sich aber immer wieder ein verhältnismäßig hoher Anteil von „Verletzungen unbestimmten Grades“ (zB bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung).

Da diese Verletzungen - logisch betrachtet - wohl nie leichter als „leichte“ und nie schwerer als „schwere“ zu betrachten sind, stellt sich die Frage einer Zuordnung zu einer der beiden Gruppen: (zB leichte Verletzungen - andere als leichte Verletzungen“ oder „offensichtlich schwere Verletzung - nicht offensichtlich schwere Verletzung“.)

Die oft überraschend hohe Quote von „Verletzungen unbestimmten Grades“ läßt vermuten, daß Rechercheunschärfen aufgrund verständlicherweise fehlender medizinischer Kenntnisse der Beamten vor Ort zu solchen Beurteilungen führen.

Der ÖAMTC schlägt - im Zusammenhalt mit den zu § 5 Abs 2 folgenden Ausführungen - vor, in der „zweiten Welle“ ein Monat nach Ablauf des aktuellen Monats genauere Erkenntnisse über bisher unvollständige Unfalldaten an das ÖSTAT zu übermitteln.



Zur Einleitung „unfallreduzierender Maßnahmen erscheint jedenfalls eine genauere Differenzierung der Verletzungsfolgen entbehrlich. Eine flotte Verfügbarkeit von Rohdaten ist jedenfalls im Rahmen einer Interessenabwägung der Vorrang einzuräumen.

Zu § 4 „Sachschadenunfälle“:

Der ÖAMTC erkennt weitgehende Übereinstimmung der zu prüfenden Unfallumstände nach § 4 Abs 1 mit den Kriterien des § 4 Abs 5 a StVO. Eine vollständige Harmonisierung der Begriffe (etwa im Zuge der gem Abs 2 zu erlassenden V) wäre wünschenswert, um eine wechselseitige Verwendbarkeit der erhobenen Daten zu ermöglichen.

Etwa könnte sogar ein Durchschlag des auszufüllenden Unfalldatenblattes auch als „entgegengenommene Unfalldaten“ iS des § 4 Abs 5a StVO herangezogen werden und so dazu beitragen, daß Verwaltungsaufwand und Störungen so gering wie möglich gehalten werden.

Zu § 5 Abs 1: „Durchführung der Erhebungen“:

Wenn gefordert wird, daß *die Organe des öff. Sicherheitsdienstes im Rahmen ihrer Tätigkeit am Unfallort die Erhebung der Daten unter Mitwirkung von dort anwesenden Personen (...) zu führen haben*, so kann bei der Einhebung einer Unfallmeldegebühr von derjenigen Person (bzw. den Personen), welche die Exekutive verständigt haben (§ 4 Abs 5b StVO) und damit deren Aufgabenerfüllung nach StVUG überhaupt erst ermöglicht haben, nicht ausgeschlossen werden, daß dies als Provokation empfunden wird.

Der ÖAMTC fordert daher die Streichung des § 4 Abs 5 b StVO, sofern diese Bestimmung nicht ausschließlich der Vermeidung von unnötigem Aufwand seitens der Exekutive dient.

Sollte die angeregte Gesetzesänderung unterbleiben, so ist eine Verzerrung der Daten in dem Sinne, daß praktisch nur dann Sachschadendaten erhoben werden, wenn ein Verständigungsproblem oder der fehlende Nachweis der Identität der Unfallbeteiligten vorliegt, in Kauf zu nehmen. Dennoch können relevante Einblicke in gewisse Trends gewonnen werden.

Zu § 5 Abs 2, Datenübermittlung:

Der ÖAMTC schlägt im Sinne der im Allgemeinen Teil dargestellten Problemlage vor, ein abgestuftes Verfahren zu ermöglichen, sei dies nun im Wege der Gesetzgebung oder

einer entsprechenden Verordnungermächtigung, um einerseits dem Ziel unverzüglicher Datenverfügbarkeit, andererseits dem Ziel der Erstellung allgemein verwertbarer Daten gerecht zu werden:

So könnten etwa nach Ende eines Monats die „Rohdaten“ veröffentlicht werden. Nach Einarbeitung der „30-Tage-Todesregel“ und der Korrektur offenkundiger oder erkennbarer Recherchefehler könnten nach Ablauf des Folgemonats die Enddaten nochmals seitens des ÖSTAT ausgegeben werden. Nur so kann vermieden werden, daß Differenzen zwischen ÖSTAT- und KfV-Daten zu vermeidbaren öffentlich geäußerten Zweifeln über die Aussagekraft diverser Untersuchungen Anlaß geben.

Andererseits ist auch eine kurzfristigere Verfügbarkeit von Daten erwünscht, um etwa auf unvorhergesehene Probleme bei Änderungen der Verkehrsführung, etwa in Baustellenbereichen udgl. reagieren zu können.

Daher sollte die „Übermittlung der Rohdaten“ an das ÖSTAT in noch kürzeren Abständen, nach unserer Idealvorstellung etwa wöchentlich, erfolgen.

Die Feinkorrektur sollte aber prinzipiell weiterhin im Aufgabenbereich der den Unfall aufnehmenden Dienststelle verbleiben und daher ein zweiter Übermittlungstermin (diesmal für die bereinigten Daten) mit Ende des Folgemonats (gemeinsam mit der Übermittlung der Rohdaten für das dann laufende Monat) von der betreffenden Dienststelle an das ÖSTAT festgelegt werden.

#### Zu § 6: Weitergabe und Verwendung der Daten:

Der *Datensatz* selbst mag selbstverständlich unter dem Blickwinkel des Datenschutzes berechtigterweise von einer Veröffentlichung außerhalb der Hoheitsträger Bund und Länder ausgeschlossen sein.

Die *Auswertungen* jedoch sollten nicht bloß dem Hoheitsträger zur Verfügung stehen, sodaß etwa auch die sich aus § 130 Abs 2 Z II KFG ergebenden Organisationen, die unmittelbar mit Verkehrssicherheitsarbeit befaßt sind, einen Anspruch auf unmittelbaren Zugang zu den Daten erhalten sollten.

Die damit erreichte Begrenzung auf Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern, Vereinen zur Förderung der Verkehrssicherheit und Vereinen, die Verkehrsteilnehmer vertreten, erscheint dabei sachgerecht, um den Intentionen des Gesetzgebers gerecht zu werden.

*Mag. Martin Hoffer,*  
*RD, SK 90, StN-StVUG 1999*

*Dr. Hugo Haupfleisch*