

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (681 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenerforschung sowie auf der Basis der Konzepte und Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Sichergestellt wird, dass Unfälle und Störungen von einer eigens dafür vorgesehenen Stelle gründlich untersucht werden – mit dem alleinigen Ziel, Wiederholungen zu verhindern. Im Interesse der Unfallverhütung sollen die Ergebnisse rasch veröffentlicht werden. Um Interessenskonflikte und eine Verwicklung in die Ursachen des untersuchten Vorfalles zu vermeiden, ist die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes auch auf der Basis der gemeinschaftsrechtlichen Anforderung als unabhängige Stelle einzurichten.

Die Unfalluntersuchungsstelle wird im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Teil der Bundesanstalt für Verkehr (eh. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge) eingerichtet, wobei der Unfallforschung und Unfallprävention als ausschließliche Aufgabenstellung größte Bedeutung zukommt. Das Verfahren zur Untersuchung von Vorfällen soll eine optimale Ursachenerforschung ermöglichen und die daraus zu ziehenden Schlüsse ermitteln. Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit erarbeitet werden. Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist von entscheidender Bedeutung, dass ein internationaler Informations- und Datenaustausch auf der Basis gemeinsamer, anerkannter Richtlinien erfolgt, wozu eine zentrale Ansprechstelle in den einzelnen (EU-Mitglied-) Staaten erforderlich ist.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 22. Juni 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Gerhard **Steier**, Mag. Johann **Maier**, Dr. Gabriela **Moser**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Werner **Miedl** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kuckacka** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Weiters nahm der Verkehrsausschuss die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 22. September 2005 in Verhandlung. An dieser Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Werner **Miedl** und der Ausschussobmann Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Klaus **Wittauer**, Werner **Miedl**, Kurt **Eder** und Heidemarie **Rest-Hinterseer** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„1. zu Art. 1:

Die Punkte c) und j) sowie Punkt 4. Art. 4 enthalten Anpassungen aufgrund der Änderungen des Schifffahrtsgesetzes zum Anwendungsbereich des Unfalluntersuchungsgesetzes, zur Schadensdefinition sowie zur Zuständigkeit der Schifffahrtsaufsicht.

In den Punkten e), g), i), m), o) sowie p) werden zum Thema Untersuchungsbefugnisse der Unfalluntersuchungsorgane Klarstellungen zur Frage der Schnittstelle zwischen Justiz und Unfalluntersuchungsstelle vorgenommen.

Die Ermittlungen zu Unfällen bzw. Vorfällen durch die Gerichte sowie jene durch die Unfalluntersuchungsstelle sind vor der Anforderung der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen voneinander getrennt zu halten und stellen unterschiedliche Aufgabenstellungen dar.

Während auf Justizseite Fragen der Schuld und Haftung zu klären sind, soll durch die Unfalluntersuchungsstelle Unfallforschung und Unfallprävention betrieben werden.

Naturngemäß werden die Ermittlungen dieser beiden Stellen in der Phase der Unfallaufnahme und Befundaufnahme parallel laufen, wobei hier im Einvernehmen mit Berücksichtigung der Aufgabenstellung der jeweils anderen agierenden Stelle vorzugehen ist. So sind insbesondere Beweismittel beiden Verfahren zugänglich zu halten und dürfen sich die Ermittlungen gegenseitig nicht behindern.

Die Richtlinie 94/56/EG vom 21.11.1994 stellt dazu die Grundprinzipien für die gemeinschaftsrechtlich geforderte unabhängige Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt auf. Der europäischen Verkehrspolitik und dem internationalen Standard folgend sollen auf einzelstaatlicher Ebene diese vollkommen unabhängigen Stellen für die einzelnen Verkehrsbereiche eingerichtet werden.

Dabei müssen die Mitgliedstaaten „unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, dass die für die technische Untersuchung verantwortlichen Personen ihren Aufgaben unter bestmöglichen Bedingungen nachkommen können“.

Weiters ist ein Beweisverwertungsverbot zum Nachteil des Beschuldigten ergänzt und die Möglichkeit der Beiziehung einer Vertrauensperson eingefügt worden.

Im Punkt t) wurde eine Abänderung zur Zusammensetzung des Verkehrssicherheitsbeirates mit dem Ziel vorgenommen, diesem Gremium größtmögliche Akzeptanz kraft Kompetenz zukommen zu lassen und so etwa gegenüber der Regierungsvorlage die „Straßenlastigkeit“ zu entschärfen und den verkehrsträgerübergreifenden Aufgabenbereich zu betonen, wobei insbesondere mit dem Begriff Unfallforschung hervorgehoben wird, dass, so auch in Österreich vorhandene interdisziplinäre wissenschaftliche Kompetenz zur Unfallforschung im Beirat vertreten sein sollte.

Ebenso ist anzustreben, die Erfahrung und Kompetenz der in den einzelnen Verkehrsbereichen tätigen Unternehmungen und Arbeitnehmer, etwa zu sicherheitsrelevanten Themen, einzubinden.

Da die Meinungs- und Entscheidungsbildung auf möglichst breiter Basis und durch die Beiratskonstruktion in strukturierter und institutionalisierter Form erfolgen soll, erscheint es auch zielführend, ein der Aufgabenstellung entsprechendes kompetentes „Plenum“ (etwa 40 Beiratsmitglieder) vorzusehen und von der Möglichkeit, zum Beispiel nach den einzelnen Verkehrsbereichen gegliederte Arbeitsausschüsse einzusetzen, Gebrauch zu machen.

Die übrigen Punkte stellen notwendig gewordene redaktionelle Anpassungen dar.

2. Zu Art. 2 (Änderung des Luftfahrtgesetzes):

Die mit der Novelle zum Luftfahrtgesetz, BGBl. I Nr. 98/2005, abgeänderten bzw. erweiterten Bestimmungen über die Meldepflichten von Unfällen, Störungen und Ereignissen in der Zivilluftfahrt (§ 136) sehen vor, dass die Flugunfalluntersuchungsstelle gemäß § 4 FIUG die zuständige Stelle für die Speicherung und Verarbeitung der anonymisierten Meldungen ist. Da nun mit dem Inkraft-Treten des Unfalluntersuchungsgesetzes das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz außer Kraft treten soll und die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes an die Stelle der Flugunfalluntersuchungsstelle treten soll, muss auch in den §§ 136 und 137 auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden. Des Weiteren sollen die im Luftfahrtgesetz enthaltenen Verweise auf die Versicherungspflicht gemäß § 15 Abs. 2 FIUG ersatzlos gestrichen werden, da es im Unfalluntersuchungsgesetz keine vergleichbare Regelung geben soll.

Weiters soll im § 137 Abs. 4 im Sinne einer rascheren Reaktion auf geänderte Rahmenbedingungen des militärischen Dienstbetriebes eine umfassende Verordnungsermächtigung des Bundesministers für Landesverteidigung zur Zusammensetzung und Tätigkeit der Flugunfallkommissionen geschaffen werden.

3. zu Art. 5 (Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967):

Dieser Punkt ist nach Inkrafttreten der 25. KFG-Novelle mit 31.12.2004 hinfällig geworden.

4. zu Art. 5 neu (Änderung des Seilbahngesetzes 2003):

Wie in den anderen Fachbereichen der Unfalluntersuchungsstelle werden auch im Seilbahnbereich durch Verordnung die Meldepflichten, hier mit dem Seilbahngesetz als Grundlage, festgelegt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Klaus **Wittauer**, Werner **Miedl**, Kurt **Eder** und Heidemarie **Rest-Hinterseer** einstimmig angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2005 09 22

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann