

An das/die/den

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, am 02.06.2004

GZ 100501/5-SL II/04

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt beiliegend den Entwurf für ein Bundesgesetz über die Errichtung einer Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sowie den Entwurf für ein Bundesgesetz über die Errichtung der Österreichischen Agentur für Verkehrssicherheit und die Einrichtung des Bundesamtes für Verkehrssicherheit samt Erläuterungen mit dem Ersuchen um Stellungnahme

innerhalb von 6 Wochen.

Sollte bis zum oben angeführten Termin keine do. Stellungnahme einlangen, darf angenommen werden, dass der gegenständliche Entwurf vom do. Standpunkt aus keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften idgF anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie begrüßt die Übermittlung von Stellungnahmen im Wege elektronischer Post und ersucht, diese an die Adresse gerald.poellmann@bmvit.gv.at zu richten. Unter einem ergeht an die zur Begutachtung eingeladenen Stellen das zusätzliche Ersuchen, allfällige Stellungnahmen auch dem Präsidium des Nationalrates sowohl in 25facher Ausfertigung zu übermitteln als auch nach Möglichkeit im Wege elektronischer Post an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at zu senden und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen
Gerald Pöllmann

Beilagen
F.d.R.d.A.:

GPG

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) und das Bundesgesetz, mit dem das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957 und das Schifffahrtsgesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Artikel 1	Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz)
Artikel 2	Änderung des Luftfahrtgesetzes
Artikel 3	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957
Artikel 4	Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Artikel 1

Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz)

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt

Allgemeines

§ 1	Gegenstand
§ 2	Begriffsbestimmungen

2. Abschnitt

Organisation

§ 3	Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
§ 4	Organisation der Unfalluntersuchungsstelle

3. Abschnitt

Untersuchungsverfahren

§ 5	Verfassungsbestimmung
§ 6	Grundsätze des Untersuchungsverfahrens
§ 7	Befangenheit

- § 8 Einleitung der Untersuchung
- § 9 Untersuchung im Bereich Straße
- § 10 Vorfallanzeige
- § 11 Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern
- § 12 Untersuchungsbefugnisse
- § 13 Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes
- § 14 Dokumentation
- § 15 Stellungnahmeverfahren
- § 16 Untersuchungsbericht
- § 17 Sicherheitsempfehlung
- § 18 Wiederaufnahme der Untersuchung
- § 19 Aufbewahrungspflichten
- § 20 Tätigkeitsbericht
- § 21 Vorfallstatistik

4. Abschnitt

Zusammenarbeit mit anderen Staaten im Bereich Luftfahrt

- § 22 Gegenseitige Kooperation bei Vorfällen
- § 23 Ausländische Untersuchungsberichte

5. Abschnitt

Schlussbestimmungen

- § 24 Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften
- § 25 Strafbestimmung
- § 26 *Aufhebung von Rechtsvorschriften*
- § 27 Übergangsbestimmung
- § 28 Verweisung
- § 29 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 30 Vollziehung
- § 31 In-Kraft-Treten

1. Abschnitt

Allgemeines

Gegenstand

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Untersuchung von Vorfällen im Verkehrswesen der Bereiche Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt, Seilbahn und Straße, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben.

(2) Soweit keine europarechtlichen Regelungen oder völkerrechtliche Bestimmungen entgegenstehen, gilt dieses Bundesgesetz auch für die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Verkehrswesen der Bereiche Luftfahrt, Schiene und Schifffahrt, wenn sich diese Vorfälle außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben und

1. diese Luftfahrzeuge in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder in einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen gewerblich eingesetzt werden oder
2. diese Schiffe von österreichischen Behörden zugelassen oder von einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen gewerblich eingesetzt werden oder
3. diese Eisenbahnfahrzeuge von österreichischen Behörden genehmigt wurden oder von einem österreichischen Eisenbahnunternehmen gewerblich eingesetzt werden

und die Untersuchung nicht von einem anderen Staat durchgeführt wird. Zwischenstaatliche Vereinbarungen und europarechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) In diesem Bundesgesetz sind nachstehende Begriffsbestimmungen zu berücksichtigen.

(2) Unter Verkehrswesen im Bereich

1. Luftfahrt ist der Betrieb eines Zivilluftfahrzeuges im Sinne des § 11 Abs. 2 iVm § 11 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957;
 2. Schiene ist der Betrieb einer Haupt- oder Nebenbahn (§ 4 Abs. 1 und 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60) oder der Betrieb einer Straßenbahn (§ 5 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60);
 3. Schifffahrt ist der Betrieb eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. I 62/1997 auf öffentlichen fließenden Gewässern (§ 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215) sowie auf einem der in der Anlage 1 zum Wasserrechtsgesetz 1959, BGBl. Nr. 215 angeführten öffentlichen Gewässer und Privatgewässer;
 4. Seilbahn ist der Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60;
 5. Straße ist der Betrieb eines Fahrzeuges auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 59/1960);
- zu verstehen.
- (3) Als Vorfälle nach diesem Gesetz gelten Unfälle und schwere Störungen.
- (4) Als Unfall im Bereich Luftfahrt (§ 2 Abs. 2 Z 1) gilt ein Ereignis von Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen dieses Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei
1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist
 - a. an Bord des Luftfahrzeuges oder
 - b. durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, oder
 - c. durch unmittelbare Einwirkung des Turbinen- oder Propellerstrahls des Luftfahrzeuges,
 es sei denn, dass diese Verletzungen dem Geschädigten durch sich selbst oder von einem anderen Fluggast zugefügt worden sind oder eine andere natürliche Ursache haben oder dass es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räumen verborgen hatten, oder
 2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und
 - a. der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden sind und
 - b. die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordern würde, es sei denn, dass nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeuges begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder dass der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder
 3. das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.
- (5) Als Unfall im Bereich des Schienenverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 2) gilt jedes Ereignis:
1. bei dem Züge entgleisen oder miteinander kollidieren,
 2. bei dem Menschen getötet oder schwer verletzt werden oder
 3. bei dem Fahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder die Steuerung von Sicherheit eindeutig betroffen ist.
- (6) Als Unfall im Bereich des Schiffsverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 3), des Seilbahnverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 4), des Straßenverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 5) gilt jedes Ereignis, bei dem eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist. Ein Unfall im Bereich des Schiffsverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 3) oder des Seilbahnverkehrs (§ 2 Abs. 2 Z 4) liegt auch dann vor, wenn ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einen Schaden erlitten hat und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur erfordern würde.
- (7) Als Störung im Verkehrswesen gem. § 2 Abs. 2 gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.
- (8) Als schwere Störung gilt eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.
- (9) Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben.

- (10) Als tödliche Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfallszeitpunkt den Tod zur Folge hat.
- (11) Als schwere Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die
 - 1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung erfordert oder
 - 2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
 - 3. Risswunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen oder
 - 4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
 - 5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
 - 6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.
- (12) Untersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.
- (13) Untersuchungsorgan ist eine Person, die auf Grund ihrer Qualifikation bei der Durchführung einer Untersuchung mitwirkt.
- (14) Untersuchungsleiter ist ein Untersuchungsorgan, dem auf Grund seiner Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird.

2. Abschnitt

Organisation

Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

§ 3. Zur Untersuchung von Vorfällen und zur verkehrsträgerübergreifenden Unfallursachenforschung wird eine Unfalluntersuchungsstelle errichtet. Diese untersteht als Teil des Bundesamtes für Verkehrssicherheit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist organisatorisch und funktionell unabhängig von allen Behörden auszugestalten, deren Interessen mit der Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle kollidieren könnten.

Organisation der Unfalluntersuchungsstelle

§ 4. (1) Der Unfalluntersuchungsstelle steht ein Leiter vor. Dieser wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Kreis der Fachbereichsleiter bestellt. Der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle koordiniert die einzelnen Fachbereiche der Unfalluntersuchungsstelle und unterstützt diese in ihren Aufgabenbereichen.

(2) In der Unfalluntersuchungsstelle werden Fachbereiche für die Untersuchung von Vorfällen auf dem Gebiet des Verkehrswesens bezüglich

- 1. der Luftfahrt,
- 2. der Schiene,
- 3. der Schifffahrt,
- 4. der Seilbahnen sowie
- 5. der Straße

eingerrichtet. Den einzelnen Fachbereichen steht jeweils ein Fachbereichsleiter vor.

(3) (**Verfassungsbestimmung**) Der Leiter und die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle sind im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisungen von Organen außerhalb der Unfalluntersuchungsstelle gebunden.

3. Abschnitt

Untersuchungsverfahren

Verfassungsbestimmung

§ 5. (Verfassungsbestimmung) Die Vollziehung dieses Gesetzes obliegt dem Bund.

Grundsätze des Untersuchungsverfahrens

§ 6. (1) Untersuchungen gemäß den Bestimmungen dieses Abschnittes haben als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalls, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können.

(2) Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

(3) Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Vorfalls sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu richten.

(4) Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen. Im Interesse der Effizienz der Untersuchung und der Aussagekraft der Beweismittel ist eine Untersuchung möglichst unverzüglich durchzuführen.

(5) Das Untersuchungsverfahren ist nicht öffentlich.

Befangenheit

§ 7. (1) Untersuchungsorgane haben sich des Amtes zu enthalten und die Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, die volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wie insbesondere die im § 7 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, genannten Gründe. Dies gilt auch für die dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen.

(2) Bei Gefahr im Verzug haben, wenn eine Vertretung nicht sofort zur Verfügung steht, befangene Untersuchungsorgane unaufschiebbare Maßnahmen zu ergreifen.

(3) Über die Befangenheit der für den jeweiligen Vorfall zuständigen Untersuchungsorgane entscheidet der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle. Bei der Befangenheit eines Fachbereichsleiters wird dieser von dem an Lebensjahren ältesten Untersuchungsleiter dieses Fachbereiches vertreten.

Einleitung der Untersuchung

§ 8. (1) Jede Untersuchung von Vorfällen im Luft-, Schienen-, Schiffs- oder Seilbahnverkehr ist auf Anordnung des Fachbereichsleiters durchzuführen. Betrifft der zu untersuchende Vorfall mehrere Verkehrsbereiche, so hat der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle zu bestimmen, welcher Fachbereich für die Einleitung der Untersuchung und des Untersuchungsverfahrens zuständig ist.

(2) Eine Untersuchung ist vom jeweiligen Fachbereich nur dann anzuordnen, wenn nicht bereits aufgrund der an die Unfalluntersuchungsstelle gerichteten Meldung die Ursache des Vorfalls als aufgeklärt erscheint.

(3) Eine Untersuchung ist auch bei Klarheit über die Ursache des Vorfalls immer dann anzuordnen, wenn zu erwarten ist, dass eine gesonderte Untersuchung des Unfalles oder der Störung Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Unfälle bringt.

(4) Eine Untersuchung eines Vorfalls kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass die Voraussetzungen für eine Untersuchung im Sinne des Abs. 3 vorliegen.

(5) Jeder gemeldete Vorfall ist unabhängig von der Durchführung einer Untersuchung in die Vorfallstatistik einzutragen.

Untersuchungen im Bereich Straße

§ 9. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat die zur Beobachtung der Straßenverkehrssicherheit relevanten Daten zu Verkehrsunfällen und Verletzungsfolgen – wie insbesondere Unfallberichte oder Berichte nach § 96 Abs. 1b Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159 – zu sammeln, einer umfassenden Analyse zu unterziehen und die daraus gewonnenen Ergebnisse unverzüglich der zuständigen Landesregierung und dem Bundesministerium für Inneres zur Verfügung zu stellen.

(2) Im Einvernehmen mit der jeweiligen Behörde kann der Fachbereichsleiter eine nachträgliche Untersuchung von Vorfällen im Straßenverkehr einleiten, wenn neue, über das Einzelereignis hinausgehende Erkenntnisse zu Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu erwarten sind.

Vorfallanzeige

§ 10. Wenn keine Untersuchung gemäß § 8 eingeleitet wird, ist vom jeweiligen Fachbereich über jeden gemeldeten Vorfall im Luft-, Schienen-, Schiffs- oder Seilbahnverkehr eine Vorfallanzeige anzufertigen, die eine Sachverhaltsdarstellung und die Ursache des Vorfalles enthält. Die Vorfallanzeige kann Sicherheitsempfehlungen enthalten, die an jene zu übermitteln sind, welche die Sicherheitsempfehlung umsetzen können.

Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern

§ 11. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle ist zur Beiziehung von geeigneten Personen und Einrichtungen berechtigt, die ihr im Rahmen dieser Tätigkeit verantwortlich sind.

(2) Beigezogene Sachverständige haben für ihre Tätigkeit Anspruch auf Gebühren gemäß den §§ 24 bis 37 und 43 bis 51 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975, BGBl. Nr. 136. Die Gebühr ist gemäß § 38 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975 bei der Behörde geltend zu machen. Die Behörde hat die Höhe der Gebühr zu bestimmen. Vor der Gebührenbestimmung kann der Sachverständige aufgefordert werden, sich über Umstände die für die Gebührenberechnung bedeutsam sind, zu äußern und unter Setzung einer bestimmten Frist, noch fehlende Bestätigungen vorzulegen. Gegen den Bescheid, mit dem eine Sachverständigengebühr bestimmt wird, ist Berufung des Sachverständigen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zulässig. § 51c des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51 gilt sinngemäß.

(3) Für den Gebührenanspruch von Dolmetschern gilt Abs. 2 sinngemäß mit der Maßgabe, dass sich die Höhe des Anspruchs nach den §§ 24 bis 33, 34 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 erster Satz, Abs. 4 und 5, 36, 37 Abs. 2, 53 Abs. 2 und 54 des Gebührenanspruchsgesetzes 1975 errechnet.

Untersuchungsbefugnisse

§ 12. (1) Erweist sich ein Eingriff in Rechte von Menschen als erforderlich, so darf dieser Eingriff dennoch nur geschehen, soweit dieser die Verhältnismäßigkeit zum angestrebten Erfolg wahrt. Es sind in diesem Sinne jene Befugnisse von mehreren zielführenden auszuwählen, die voraussichtlich die Rechte des Betroffenen am wenigsten beeinträchtigen.

(2) Die Untersuchungsorgane sind im Sinne des Abs. 1 berechtigt, alle zur Erfüllung des Untersuchungszwecks notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere folgende Rechte:

1. ungehinderter Zugang zum Ort des Vorfalles oder der Störung sowie zum Fahrzeug, zu seiner etwaigen Ladung, zu seinem Wrack oder zu Teilen desselben;
2. sofortige Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Trümmern, Bauteilen und Bestandteilen der Ladung zu Untersuchungs- und Auswertungszwecken;
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug sowie Zugang zu sonstigen Aufzeichnungen und deren Auswertungen;
4. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Opfer (Tote, Verletzte) oder von entsprechenden Proben und Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der am Betrieb des Fahrzeuges beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben;
5. ungehinderter Zugang zu sachdienlichen Informationen durch Einsichtnahme in die entsprechenden schriftlichen Unterlagen des Eigentümers, des Halters, der Instandhaltungsbetriebe und des Herstellers des Fahrzeuges und seiner Teile sowie der für diese Verkehrsbereiche zuständigen Behörden und Unternehmen und gegebenenfalls die Anfertigung entsprechender Fotokopien, soweit dies zur Erfüllung des Untersuchungszwecks erforderlich ist;
6. Einholen von Auskünften;
7. Beschaffen von Urkunden, Dokumenten und Akten sowie Befragen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen und Einholen schriftlicher Äußerungen.

(3) Soweit zur Erreichung des Untersuchungszweckes behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Untersuchungsleiter unter Bedachtnahme auf öffentliche Interessen anzuordnen. Insbesondere dürfen Beweisaufnahmen für gerichtliche Verfahren nicht behindert werden.

(4) Den Untersuchungsorganen ist ein Ausweis auszufolgen, aus dem ihre Eigenschaft als Untersuchungsorgan hervorgeht. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung Form und Inhalt des Ausweises zu bestimmen.

Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes

§ 13. Über Ersuchen der Untersuchungsorgane haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes – im Zuge der Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben – die erforderliche Unterstützung zu gewähren. Dazu zählen insbesondere:

1. Absperrung der Stelle des Vorfalls gegen unbefugten Zutritt Dritter;
2. Sicherung der Stelle des Vorfalls, der Spuren des Vorfalls, des Fahrzeuges, des Wracks und seiner Teile, der Ladung und des sonstigen Inhalts des Fahrzeuges bis zur Freigabe durch den Untersuchungsleiter.

Dokumentation

§ 14. Über einzelne Untersuchungshandlungen hat das Untersuchungsorgan Aktenvermerke im Sinne des § 16 oder Niederschriften im Sinne des § 14 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51 anzufertigen. Diese haben jedenfalls Ort, Zeit und Gegenstand der Untersuchungshandlung und die eigenständige Unterschrift des Leiters der Untersuchungshandlung zu enthalten.

Stellungnahmeverfahren

§ 15. (1) Vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes ist abgesehen von den Bereichen Luftfahrt und Straße je nach Lage des Falles ein Entwurf des Berichts allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Geschehen des Vorfalls stehen, wie insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder im Fall ausländischer Hersteller an deren Bevollmächtigte, soweit diese ihren Sitz im Inland haben, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge, den sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen und den zuständigen Behörden, im Sinne des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, zuzustellen.

(2) Für den Bereich der Luftfahrt ist vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes je nach Lage des Falles dem Halter des Luftfahrzeuges, dem Hersteller des Luftfahrzeuges und seiner Teile, der Flugbesatzung, der für die Flugsicherung zuständigen Stelle, dem Instandhaltungsbetrieb des Luftfahrzeuges, den für die Zivilluftfahrt und den Flugplatzbetrieb zuständigen Behörden und Unternehmen sowie den Beobachtern nach § 23 Abs. 2 Gelegenheit zu geben, sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Zu diesem Zweck ist der Entwurf des Untersuchungsberichtes zu versenden.

(3) Begründete Stellungnahmen, die von den in Abs. 1 und 2 genannten Personen binnen der von der Behörde festzusetzenden Frist, die vier Wochen nicht unterschreiten darf, übermittelt werden, sind im Untersuchungsbericht zu berücksichtigen und als Anhang beizufügen.

Untersuchungsbericht

§ 16. (1) Jede Untersuchung eines Vorfalls im Luft-, Schienen-, Schiffs- oder Seilbahnverkehr ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Vorfalls zu richten. Der Bericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß § 6 Abs. 1 iVm § 2 Abs. 12 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die im Zuge des Untersuchungsverfahrens gewonnenen Beweise dürfen unbeschränkt für den Untersuchungsbericht verwertet werden.

(3) Der Bericht hat unter Wahrung der Anonymität der an dem Vorfall beteiligten Personen Folgendes zu enthalten:

1. Einzelheiten des Vorfalls;
2. Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel;
3. die äußeren für den Vorfall kausalen Umstände;
4. durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse;
5. Beeinträchtigungen der Untersuchungen und deren Gründe;
6. die Auswertung der Ergebnisse;
7. die Feststellung der Ursachen oder der wahrscheinlichen Ursachen des Vorfalls.

(4) Der endgültige Untersuchungsbericht ist im Bereich Luftfahrt und Schiene zu veröffentlichen; dies so rasch wie möglich und nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall.

(5) Je ein Exemplar des Untersuchungsberichts ist an

1. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
2. die Teilnehmer des Stellungnahmeverfahrens;
3. im Bereich Luftfahrt an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und die Internationale Zivilluftfahrtorganisation bei Unfällen von Luftfahrzeugen über 5.700 kg;

zu übermitteln.

Sicherheitsempfehlung

§ 17. (1) Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den die Unfalluntersuchungsstelle auf Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden von der Unfalluntersuchungsstelle grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte und Vorfallsanzeigen herausgegeben und dürfen in keinem Fall konkrete Aussagen über die Schuld oder die Haftung für einen Vorfall enthalten.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist unabhängig vom Stadium des Untersuchungsverfahrens herauszugeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Vorfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass ohne weiteren Aufschub geboten ist. Sie ist an jene Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen umsetzen können.

(3) Eine Abschrift jeder Sicherheitsempfehlung im Bereich Luftfahrt ist der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln.

Wiederaufnahme der Untersuchung

§ 18. Der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle hat die Wiederaufnahme der Untersuchung anzuordnen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Untersuchungsberichtes neu hervorgekommene Tatsachen bekannt werden, auf Grund derer ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

Aufbewahrungspflichten

§ 19. (1) Die Untersuchungsakte und andere Akten über Vorfälle sind in einer Evidenz strukturiert aufzubewahren und zu archivieren.

(2) Die Frist für die Aufbewahrung von Untersuchungsakten beträgt bei Unfällen mit Todesopfern 30 Jahre. Alle anderen Akten sind 20 Jahre aufzubewahren. Die Fristen beginnen mit Abschluss des Untersuchungsverfahrens zu laufen.

Tätigkeitsbericht

§ 20. Der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle übermittelt jährlich einen Tätigkeitsbericht an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Vorfallstatistik

§ 21. (1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat eine anonymisierte Statistik über die ihr gemeldeten Vorfälle zu führen. Die Vorfallstatistik ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln und jährlich zu veröffentlichen.

(2) Die Statistik hat zu enthalten:

1. die beteiligten Fahrzeuge und deren Staatsangehörigkeitszeichen, Baumuster, Art der Beschädigung des Fahrzeuges, Drittschäden, bei der Beförderung gefährlicher Güter die Art des Gefahrgutes;
2. Anzahl der Insassen des Fahrzeuges;
3. Anzahl der verunglückten Insassen und die Folgen des Vorfalls (tödliche, schwere, andere Verletzungen);
4. Datum des Vorfalls, Vorfallsort, Hergang und Umstände des Vorfalls (Art der Störung) sowie die ermittelten Ursachen des Vorfalls.

4. Abschnitt

Zusammenarbeit mit anderen Staaten im Bereich Luftfahrt

Gegenseitige Kooperation bei Vorfällen

§ 22. (1) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland mustergeprüften oder in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragenen oder nicht von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen verwendeten Luftfahrzeuges ein Vorfall ereignet, hat die Unfalluntersuchungsstelle die Verständigung der im Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen.

(2) Die gemäß Abs. 1 verständigten Staaten können einen Beobachter zur Untersuchung entsenden, wenn bei Untersuchungen von Vorfällen österreichischer Luftfahrzeuge in ihrem Staatsgebiet österreichische Beobachter zur Untersuchung zugelassen werden. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

- (3) Bei Bedarf kann die Unfalluntersuchungsstelle die zuständigen Stellen anderer Staaten ersuchen,
1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für
 - a. die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,
 - b. die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,
 - c. die elektronische Speicherung und Auswertung von Daten des Vorfalls,
 2. Untersuchungsorgane für bestimmte Aufgaben anlässlich eines Vorfalls von besonderer Bedeutung und Schwere

zur Verfügung zu stellen.

(4) Die Unfalluntersuchungsstelle kann anderen Staaten diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Anhörung des Leiters der Unfalluntersuchungsstelle die Untersuchung eines Vorfalls im erforderlichen Umfang einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union übertragen, wenn dadurch die Untersuchung wesentlich beschleunigt werden kann oder im anderen Staat größere technische und personelle Kapazitäten vorhanden sind. Die Untersuchungsbefugnisse sind in einem solchen Fall vom Leiter des Fachbereichs Luftverkehr auszuüben.

(6) Bei Vorfällen beim Betrieb von im Inland mustergeprüften, im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder von im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens betriebenen Luftfahrzeugen außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes nimmt im Bedarfsfall die Unfalluntersuchungsstelle durch Entsendung eines Untersuchungsorgans und einer dem Ereignis angemessenen Anzahl von Beratern, die vom Luftverkehrsunternehmen oder vom Entwicklungsbetrieb zu entsenden sind, die Funktion des Beobachters in der ausländischen Untersuchung wahr.

Ausländische Untersuchungsberichte

§ 23. Ausländische Untersuchungsberichte, Teile davon, oder Dokumente, zu denen die Untersuchungsorgane Zugang haben, dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn die ausländische Untersuchungsbehörde diese Berichte bereits veröffentlicht oder freigegeben hat. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte besteht nicht. Allfällige Sicherheitsempfehlungen sind den geeigneten Stellen zur Kenntnis zu bringen.

5. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft

§ 24. Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 94/56/EG über die Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt in österreichisches Recht umgesetzt.

Strafbestimmung

§ 25. (1) Wer die Untersuchungsorgane bei der Ausübung ihres Amtes gemäß § 12 behindert oder zu behindern versucht, begeht, sofern nicht eine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis 20 000 Euro zu bestrafen.

(2) Die eingehobenen Strafgeelder fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt. Sie sind für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes zu verwenden.

Aufhebung von Rechtsvorschriften

§ 26. (Verfassungsbestimmung) Mit In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes wird das Bundesgesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999 aufgehoben.

Übergangsbestimmung

§ 27. Untersuchungen von Flugunfällen und schweren Störungen im Bereich Luftfahrt, die sich vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes ereignet haben, sind nach den bisher geltenden Vorschriften weiterzuführen und möglichst ein Jahr nach In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes abzuschließen.

Verweisung

§ 28. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, soweit nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 29. Soweit in diesem Bundesgesetz auf natürliche Personen bezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung der Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Vollziehung

§ 30. Mit der Vollziehung, soweit nichts anderes bestimmt ist, ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

In-Kraft-Treten

§ 31. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit Ausnahme des § 4 Abs. 3, des § 5 sowie des § 26 mit ... in Kraft.

(2) (**Verfassungsbestimmung**) § 4 Abs. 3, § 5 sowie § 26 treten mit ... in Kraft.

Artikel 2

Änderung des Luftfahrtgesetzes

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2003, wird wie folgt geändert:

1. § 136 lautet:

„§ 136. (1) Wahrgenommene Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt sind unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004) zu melden.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen, die Meldungsleger sowie die Weitergabe von Meldungen an andere Einrichtungen, die mit hoheitlichen Aufgaben im Bereich der Luftfahrt betraut sind, durch Verordnung zu bestimmen. Die Verpflichtung zur Meldung obliegt jedenfalls:

- a) den verantwortlichen Piloten
- b) den Haltern von Zivilluftfahrzeugen
- c) den Haltern oder Betreibern von Flugplätzen
- d) den mit der Wahrnehmung der Flugsicherung gem. § 120 beauftragten Organen
- e) den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes

2. § 137 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen beim Betrieb von zivilen Luftfahrzeugen ist gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004, durchzuführen.“

3. Dem § 173 wird folgender Abs. 11 angefügt:

„(11) § 136 und § 137 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2004 treten mit ... in Kraft.“

Artikel 3

Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/2003, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 19 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und schwere Störungen, die in der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auftreten, unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004) zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.“

2. Dem § 114 wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) § 19 Abs. 2a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2004 tritt mit ... in Kraft.“

Artikel 4

Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz), BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2003, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 31 Abs. 3 wird folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Die gemäß Abs. 2 der Sicherheitsdienststelle erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. .../2004) weiterzuleiten.“

2. Dem § 149 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) § 31 Abs. 3a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2004 tritt mit ... in Kraft.“

Vorblatt

Ausgangslage:

Verkehrsunfälle und schwere Störungen in allen Bereichen des Verkehrsgeschehens stellen abgesehen vom menschlichen Leid des einzelnen Unfalles, der zur Verunsicherung der Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels führt, auch eine wichtige Erkenntnisquelle für eine mögliche Verhütung zukünftiger Vorfälle und damit für die Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Genaue technische Untersuchungen dieser Vorfälle können helfen, zukünftige vergleichbare Vorfälle zu verhindern. Bei der Auswertung von Unfalluntersuchungen stellt sich ein besonderes Problem dadurch, dass zurzeit die Ermittlungen nach Unfällen in erster Linie den Zweck verfolgen, Fragen des Verschuldens und der Haftung aufzuklären. Doch können diese Ermittlungen weitergehende technische Untersuchungen zur Erforschung der Ursachen von Unfällen- und Beinaheunfällen bzw. Störungen im Verkehrsgeschehen und damit der Unfallprävention nicht ersetzen. Solche weitergehenden Untersuchungen werden jedoch zunehmend als notwendig angesehen. Der Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit sollte ein vorausschauendes Konzept zugrunde liegen, weshalb der Untersuchung von schweren Störungen im Verkehrsgeschehen und Beinaheunfällen große Bedeutung zukommt.

Im Bereich der Luftfahrt führte die EU-Richtlinie 94/56/EG betreffend Untersuchung von Unfällen und Störungen zu einer vollständigen Reorganisation der Vorgangsweise bei der Untersuchung von Unfällen. Seit Umsetzung dieser Richtlinie durch das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz wird die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich des Luftverkehrs von einer eigens dafür vorgesehenen, ständig eingerichteten Flugunfalluntersuchungsstelle nach den neuesten international anerkannten Richtlinien durchgeführt. Eine entsprechende gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung liegt auch für den Schienenverkehr vor. Dem internationalen Standard entsprechend ist seitens der Europäischen Kommission geplant, die gleiche Art von Untersuchungen für den Seeverkehr vorzuschlagen und in einem weiteren Schritt auch für Straßenverkehrsunfälle zu entwickeln. Dazu wurde von der Europäischen Kommission zuletzt im Juni 2003 eine Sachverständigengruppe zur Weiterentwicklung der Konzepte und Strategien in diesem Bereich eingesetzt.

Ziele:

Der vorliegende Gesetzesentwurf 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. Damit wird eine verkehrsträgerübergreifende Unfallforschung verstärkt. Im Interesse der Unfallverhütung sollen die Ergebnisse rasch veröffentlicht werden. Um Interessenskonflikte und eine Verwicklung in die Ursachen des untersuchten Vorfalls 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 eingerichtet, wobei der Unfallforschung und Unfallprävention als ausschließliche Aufgabenstellung dieser Behörde größte Bedeutung zukommen. 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.

Alternativen:

Die angestrebten Synergie- und Einsparungseffekte können nur durch den gewählten Ansatz einer verkehrsträgerübergreifenden Unfalluntersuchungsstelle erreicht werden. Eine derartige Unfalluntersuchungsstelle entspricht dem internationalen Standard und ist durch EU-Recht für den Bereich Luftfahrt und für den Bereich Schiene bereits vorgesehen. Vorarbeiten für den Straßenbereich sind im Laufen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen sollen auch die von den Europäischen Gemeinschaften gemachten Vorgaben umsetzen. Im Bereich des Flugverkehrs führte die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur unabhängigen Unfalluntersuchung gemäß der Richtlinie 94/56/EG vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu einer vollständigen Reorganisa-

tion der Vorgangsweise bei der Untersuchung von Unfällen im Bereich des Luftverkehrs. Zu beachten sind nunmehr auch die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt – maßgeblich insbesondere für den 4. Abschnitt bzw. in § 136 LFG idF von Art. 3 des Entwurfes –, die Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission vom 4. April 2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit sowie die Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 der Kommission vom 4. Juli 2003 zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Unfalluntersuchungsstelle ist als Bundesbehörde vorgesehen; sie wird im Bereich des BMVIT eingerichtet. Es wird keine neue Dienststelle im Bereich des BMVIT geschaffen, sondern vielmehr werden – anknüpfend an die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge – bereits bestehende und im Aufbau befindliche Organisationseinheiten im Interesse einer schlanken und kostengünstigen Verwaltungsstruktur zusammengefasst. Für den Bereich der Länder ist festzustellen, dass aufgrund der gegenständlichen gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen eventuell Verwaltungsstrafverfahren gemäß § 25 des Entwurfes durchzuführen sind. Es kann allerdings derzeit noch nicht abgeschätzt werden, ob es überhaupt zu Strafverfahren kommen wird und falls ja, in welcher Anzahl. In den letzten 20 Jahren wurde in einem einzigen Fall die Untersuchungstätigkeit in der Form behindert, dass eine Anzeige erstattet werden musste. Von einer nennenswerten Zunahme derartiger Fälle kann nicht ausgegangen werden.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Aufgrund der in diesem Gesetz enthaltenen Verfassungsbestimmungen (Art. 1 § 4 Abs. 3, Art. 1 § 5, Art. 1 § 26, § 31 Abs. 2) ist gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG ein Gesetzesbeschluss „nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen“ möglich. Aufgrund der gemäß Art. 1 § 5 dieses Gesetzes vorgesehenen Änderungen der Kompetenzen bedarf gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG dieses Gesetz „überdies der in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen zu erteilenden Zustimmung des Bundesrates“. Überdies sieht dieses Bundesgesetz die Vollziehung durch nachgeordnete Bundesbehörden vor, wodurch – mangels Ausnahme gemäß Art. 102 Abs. 2 B-VG – für die unmittelbare Bundesverwaltung die Zustimmung der beteiligten Länder zu diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Art. 102 Abs. 4 B-VG).

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Unfälle und schwere Störungen in allen Bereichen des Verkehrsgeschehens stellen abgesehen vom menschlichen Leid des einzelnen Unfalles, der zur Verunsicherung der Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels führt, auch eine wichtige Erkenntnisquelle für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Eine genaue Untersuchung dieser Vorfälle kann helfen, zukünftige vergleichbare Vorkommnisse zu verhindern. Die derzeitige Situation bei der Aufklärung von Verkehrsunfällen stellt sich wie folgt dar:

Im Bereich der Luftfahrt findet sich aufgrund internationaler Vereinbarungen eine langjährige Untersuchungskultur. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat mit dem 1944 unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AIZ) bereits die Untersuchung von Unfällen festgehalten und im Annex 13 dazu die Detailvorschriften geregelt. Diese Vereinheitlichung der Unfalluntersuchung führte im Bereich der Europäischen Union durch die EU-Richtlinie 94/56/EG betreffend Untersuchung von Unfällen und Störungen zu einer vollständigen Reorganisation der Vorgangsweise bei der Untersuchung von Unfällen im Bereich des Luftverkehrs. Seit Umsetzung dieser Richtlinie durch das Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz wird die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich des Luftverkehrs von einer Flugunfalluntersuchungsstelle nach international anerkannten Richtlinien durchgeführt.

Die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt geht über das derzeit in Österreich im Luftfahrtgesetz geregelte Meldewesen weit hinaus. Diese Richtlinie geht zutreffenderweise davon aus, dass erfahrungsgemäß häufig bereits vor Eintritt eines Unfalles eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hinweisen. Weiters wird ausgeführt, dass eine Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt eine bessere Kenntnis derartiger Ereignisse voraussetzt, um Analysen zu ermöglichen und Trends zu erkennen, sodass Gegenmaßnahmen getroffen werden können. Das dafür vorgesehene System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse ist durch den gegenständlichen Gesetzesentwurf und die darin vorgesehene Verordnungsermächtigung mitberücksichtigt.

Im Bereich des Schienenverkehrs untersuchen die Bahnbetreiber zahlreiche Vorfälle; sie werden in diesem Sinne auch ursachenorientiert präventiv tätig. Diese historisch gewachsene Situation wird mit zunehmender Internationalisierung und Privatisierung des Bahnverkehrs problematisch, da die Untersuchung nicht in der gemeinschaftsrechtlich geforderten unabhängigen Form organisiert ist. Eine umfassende Neuorganisation der Unfalluntersuchung im Bereich Schiene ist daher erforderlich. Eine EU-Richtlinie mit dem Erfordernis einer derartigen Unfalluntersuchung auch im Bahnbereich liegt bereits vor; mit dem Inkraft-Treten dieser RL ist im Juli 2004 zu rechnen.

Im Bereich der Seilbahnen gibt es nach Unfällen umfassende organisatorische Maßnahmen, wodurch sichergestellt ist, dass sich unmittelbar nach jedem schwerwiegenden Seilbahnunfall eine Kommission der Seilbahnbehörde gemeinsam mit der Exekutive und der Staatsanwaltschaft an den Unfallort begibt.

Für den Bereich der Schifffahrt auf Hoher See existieren seitens der IMO (International Maritime Organization), einer seit 1948 unter den Vereinten Nationen tätigen Einrichtung, Empfehlungen für die Untersuchung von Vorfällen in der Schifffahrt auf der Hohen See, national sind diese aber nicht verpflichtend. Nach dem Binnenschifffahrtsgesetz ist die Behörde verpflichtet, die näheren Umstände nach einem Unfall zu klären und allenfalls ein Verwaltungsstrafverfahren einzuleiten. Derzeit werden seitens der Schifffahrtspolizei Untersuchungen nach Havarien durchgeführt, die Ergebnisse gesammelt und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeldet. Die Berichte sind nicht öffentlich.

Für den Bereich Straße gibt es gegenwärtig keine derartigen Regelungen. Es werden zwar Daten von Unfallsituationen gesammelt, aber von verschiedensten Stellen nach unterschiedlichen Kriterien ausgewertet. Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes im Bereich Straße soll daher die Koordination für die Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten, die insbesondere bei den Untersuchungen von schweren Straßenverkehrsunfällen, aber auch zu Unfallhäufungsstellen gewonnen werden, wahrnehmen. Die Ergebnisse sollen in allgemein verständlicher Form aufbereitet werden; somit soll die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes auch als Informationsstelle für private und staatliche Stellen unter besonderer Berücksichtigung überregionaler sowie internationaler Aspekte dienen.

Ausgenommen im Bereich der Luftfahrt verfolgen Ermittlungen nach Unfällen in erster Linie den Zweck, Fragen des Verschuldens und der Haftung aufzuklären. Derartige damit verbundene Ermittlungen können

nicht eigenständige Untersuchungen ersetzen, die zunehmend als notwendig angesehen werden. Mit deren Ergebnissen sollen die Ursachen von Unfällen bestimmt werden – mit dem ausschließlichen Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Zu diesem Zweck sollen nicht bloß Unfälle, sondern auch schwere Störungen untersucht werden, die bei leicht verändertem Verlauf zu schweren Unfällen hätten führen können. Diese Lücke zu schließen und damit die Verkehrssicherheit insgesamt zu verbessern, verfolgt der vorliegende Gesetzesentwurf. Dabei kommt dem Umstand, dass die Unfalluntersuchungsstelle ausschließlich mit der Aufgabe der Unfallforschung und Unfallprävention betraut ist, größte Bedeutung zu.

Die neu zu errichtende Unfalluntersuchungsstelle wird im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als Teil des Bundesamtes für Verkehrssicherheit eingerichtet. Die Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle ist die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen. Das Verfahren zur Untersuchung von Vorfällen soll eine optimale Ursachenerforschung ermöglichen und die daraus zu ziehenden Schlüsse ermitteln. Der Untersuchungsbericht soll ein umfassendes, möglichst objektives Bild vom Vorfalleshergang und den Ursachen ergeben. Er hat sich auf die Darstellung des Herganges und der Ursachen des Vorfalles zu beschränken und darf keinerlei Feststellungen bezüglich des Verschuldens oder der Haftung enthalten. Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit ausgehend von dem Einzelfall erarbeitet werden, wobei beim Umfang der Untersuchungen zu berücksichtigen ist, welche Erkenntnisse sich daraus für die Verbesserung der Sicherheit gewinnen lassen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Unfalluntersuchungsstelle ist als Bundesbehörde vorgesehen. Es handelt sich im Bereich der Unfalluntersuchung um die Umsetzung bestehender bzw. kommender gemeinschaftsrechtlicher Verpflichtungen in Bezug auf eine unabhängige Unfalluntersuchung. Im Interesse eines optimierten Ressourceneinsatzes sowie zur Realisierung einer klaren und effizienten Organisationsstruktur werden derzeit getrennt bestehende Einheiten des BMVIT in einer Organisationseinheit zusammengefasst, wodurch Synergie- und Einsparungseffekte lukriert werden können. Nicht nur bereits vorliegende, sondern auch unmittelbar bevorstehende gemeinschaftsrechtliche Verpflichtungen in Bezug auf eine unabhängige Unfalluntersuchung werden umgesetzt bzw. proaktiv miteinbezogen.

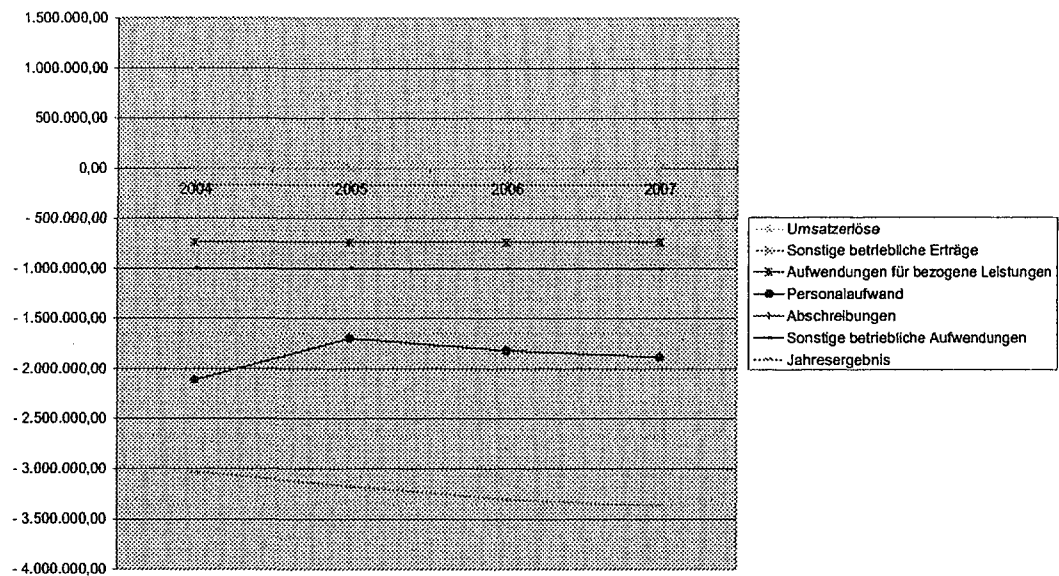
Im Zentrum der Tätigkeit steht die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Allein die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten für Unfälle im Straßenverkehr belaufen sich in Österreich auf über 3,6 Mrd. Euro jährlich.

Die Planrechnung beinhaltet die Budgets einer multimodalen Unfalluntersuchungsstelle sowie einer neustrukturierten Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge in Form des Bundesamtes für Verkehrssicherheit und der Österreichischen Agentur für Verkehrssicherheit GmbH gemäß dem Entwurf für ein Verkehrssicherheitsgesetz.

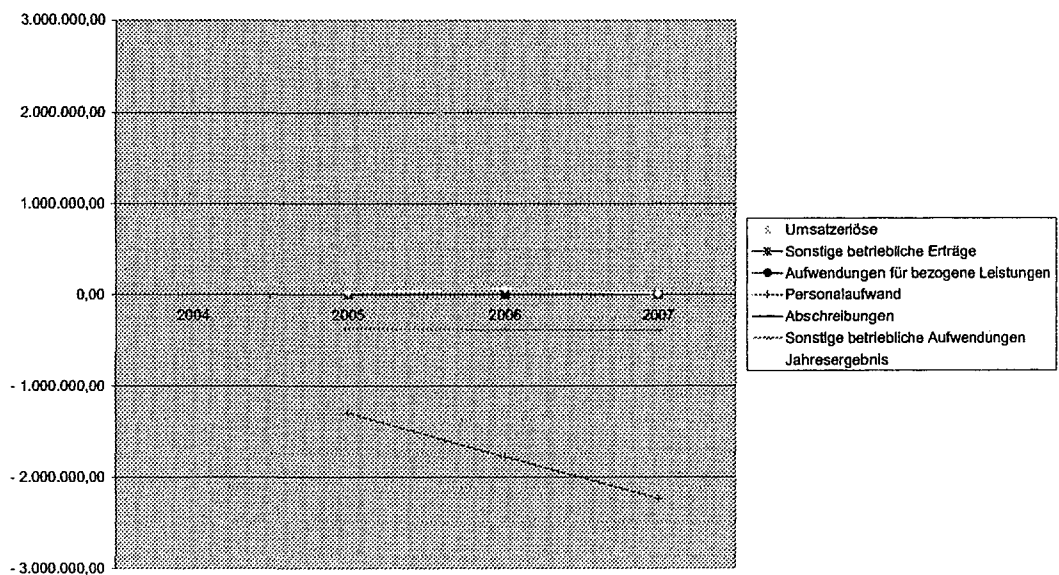
Bundesamt für Verkehrssicherheit	2004	2005	2006	2007
Umsatzerlöse	976.647,00	415.798,00	415.798,00	415.798,00
Sonstige betriebliche Erträge	0,00	0,00	0,00	0,00
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-735.484,38	-735.484,00	-735.484,00	-735.484,00
Personalaufwand	-2.110.500,00	-1.692.813,00	-1.818.926,00	-1.881.958,00
Abschreibungen	-164.462,00	-164.462,00	-164.462,00	-164.462,00
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-999.892,18	-999.906,00	-999.963,00	-1.000.887,00
Jahresergebnis	-3.033.691,56	-3.175.867,00	-3.303.038,00	-3.366.994,00

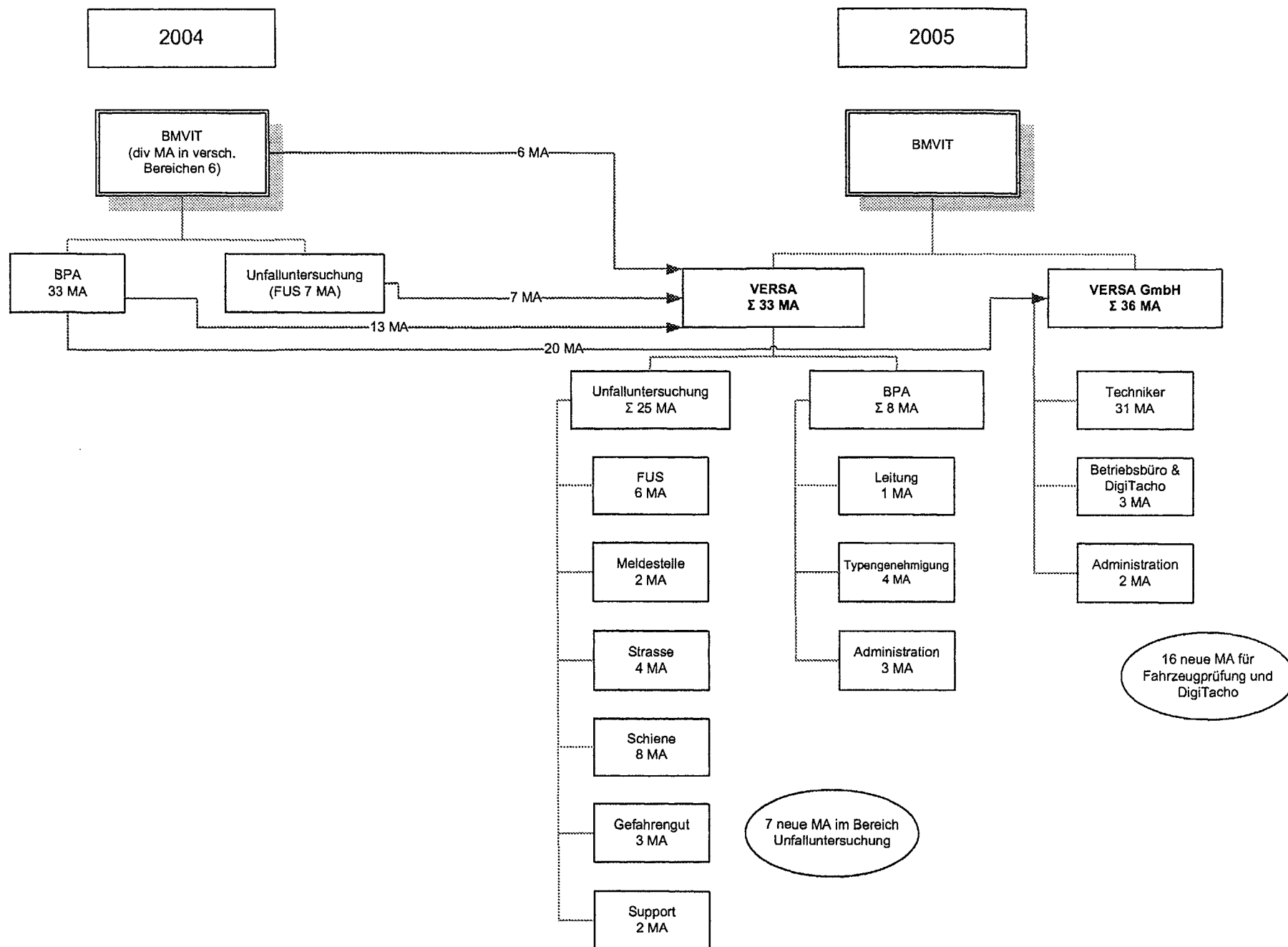
VERSA GmbH	2004	2005	2006	2007
Umsatzerlöse		1.690.300,00	2.230.000,00	2.640.000,00
Sonstige betriebliche Erträge		0,00	0,00	0,00
Aufwendungen für bezogene Leistungen		0,00	0,00	0,00
Personalaufwand		-1.288.261,00	-1.779.690,00	-2.235.349,00
Abschreibungen		0,00	0,00	0,00
Sonstige betriebliche Aufwendungen		-373.663,00	-383.492,00	-392.605,00
Jahresergebnis		28.375,00	66.818,00	12.046,00

VERSA AMT



VERSA GmbH





Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf die Kompetenzen gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt, soweit diese nicht unter Artikel 11 fällt; Kraftfahrwesen; ... Strom- und Schifffahrtspolizei, soweit sie nicht unter Artikel 11 fällt“, auf Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG „Strom- und Schifffahrtspolizei auf Binnengewässern mit Ausnahme der Donau, des Bodensees, des Neusiedlersees und der Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer“ sowie auf Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG „Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit“. Abgesehen davon ist diesbezüglich Art. 1 § 5 des vorliegenden Entwurfes zu berücksichtigen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Aufgrund der in diesem Gesetz enthaltenen Verfassungsbestimmungen (Art. 1 § 4 Abs. 3, Art. 1 § 5, Art. 1 § 26, § 31 Abs. 2) ist gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG ein Gesetzesbeschluss „nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen“ möglich. Aufgrund der gemäß Art. 1 § 5 dieses Gesetzes vorgesehenen Änderungen der Kompetenzen bedarf gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG dieses Gesetz „überdies der in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen zu erteilenden Zustimmung des Bundesrates“. Überdies sieht dieses Bundesgesetz die Vollziehung durch nachgeordnete Bundesbehörden vor, wodurch – mangels Ausnahme gemäß Art. 102 Abs. 2 B-VG – für die unmittelbare Bundesverwaltung die Zustimmung der beteiligten Länder zu diesem Bundesgesetz erforderlich ist (Art. 102 Abs. 4 B-VG).

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes):

Allgemeines

Das Bundesgesetz über die Errichtung einer Unfalluntersuchungsstelle des Bundes ist der zentrale Kern dieses gesetzlichen Vorhabens. Mit diesem soll zum einen eine organisatorische Basis (§§ 3 und 4) geschaffen werden, um eine Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen durchführen zu können; und zum anderen soll das mit der Untersuchung verbundene Verfahren (§§ 5 bis 21) detailliert die Vorgehensweise dieser Behörde determinieren.

Zu § 1:

Diese Bestimmung soll die örtliche Zuständigkeit im Sinne des Territorialitätsprinzips auf österreichisches Hoheitsgebiet beschränken.

Ausnahmsweise kann eine Untersuchung bei entsprechendem¹ Bezug zu Österreich auch dann unterstützt (z.B. durch Entsendung von Personen) oder sogar durchgeführt werden, wenn sich der Vorfall außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet hat. Im Bereich des Luftverkehrs handelt es sich sogar um eine gemeinschaftsrechtliche Anforderung, die innerstaatlich umgesetzt werden muss.² Diese Bestimmung stellt eine innerstaatliche Ermächtigung für Untersuchungen bzw. für die Mitwirkung bei Untersuchungen im Ausland dar.

Zu § 2:

Mit dieser Bestimmung sollen grundlegende Definitionen vorgenommen werden, die vor allem für den 3. Abschnitt über das Untersuchungsverfahren von Bedeutung sind. Teilweise sind diese Begriffsbestimmungen durch Art. 3 der Richtlinie des Rates über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (94/56/EG vom 21. November 1994) vorgegeben, teilweise auch aus Praktikabilitätsabwägungen ergänzt. Außerdem wurde der Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über Eisenbahnsicherheit (ABl Nr. C 126 E vom 25. Januar 2002 S. 332) berücksichtigt.

Die Zuständigkeit zur Untersuchung von Unfällen von Militärluftfahrzeugen durch die Flugunfallkommission des Bundesministeriums für Landesverteidigung sowie von sonstigen Unfällen, wie beispielsweise im Bereich des Kraftfahrwesens, durch militärisches Fachpersonal bleibt unberührt. Bei Unfällen, an denen zivile und militärische Land-, Luft- oder Wasserfahrzeuge beteiligt sind, ist von den beiden Ressorts ein gemeinsamer Unfallbericht zu erstellen.

Zu Abs. 2 (§ 2):

Der sachliche Anwendungsbereich dieses Gesetzes bezieht sich auf die Bereiche Luftverkehr, Schienenverkehr, Schifffahrtsverkehr, Seilbahnverkehr und Straßenverkehr. Um diese Verkehrsbereiche für dieses Gesetz entsprechend verwenden zu können, wird soweit möglich eine einheitliche Definition dieser vorgenommen. Die Definition knüpft an das Verständnis dieser Verkehrsbereiche in den entsprechenden Materiengesetzen an, um so den bestehenden rechtlichen Strukturen zu entsprechen.

Zu Abs. 3 (§ 2):

Schwere Störungen und Unfälle werden als Vorfälle zusammengefasst. Vorfälle stellen den zentralen Untersuchungsgegenstand der Unfalluntersuchung dar. In weiterer Folge knüpfen die folgenden gesetzlichen Bestimmungen an den Vorfallsbegriff an, der alle weiteren Unfalls- und Störungsdefinitionen in sich untersuchungsrelevant vereint.

Zu Abs. 4 (§ 2):

Mit dieser Begriffsbestimmung wird aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz, BGBl. I Nr. 105/1999 die Unfalldefinition aus dem Luftverkehr übernommen, die der Definition gemäß Art. 3 lit. a der Richtlinie (94/56/EG) entspricht.

Zu Abs. 5 (§ 2):

Für den Bereich des Schienenverkehrs ist die Begriffsdefinition an Art. 3 lit. k des Richtlinienvorschlages der Kommission über die Eisenbahnsicherheit angelehnt (ABl Nr. C 126 E vom 25. Januar 2002 S. 332). Unter Steuerung von Sicherheit werden in diesem Zusammenhang Ausführungsmaßnahmen für die Si-

¹ Also wie dieser in Abs. 2 vorgesehen ist.

² Vgl. Art. 2 der Richtlinie des Rates über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (94/56/EG vom 21. November 1994).

cherheit sowie auch die damit verbundene Technik verstanden. Mit der Infrastruktur werden Anlagen verstanden, die dem Eisenbahnverkehr bzw. dem Eisenbahnbetrieb dienen.

Zu Abs. 6 (§ 2):

Für die anderen Bereiche als den Luft- und den Schienenverkehr wurde die Definition des Unfalls primär vom Eintritt einer tödlichen oder schweren Verletzung abhängig gemacht. In den Bereichen des Schiffs- und Seilbahnverkehrs kann auch ohne Tötung oder Verletzung einer Person untersucht werden, wenn das unfallbeteiligte Fahrzeug einen schwerwiegenden Schaden erlitten hat. Diese Ausweitung ist im Sinne einer möglichst umfassenden Unfalluntersuchung geboten und entspricht auch den Begriffsbestimmungen zum Luft- und Schienenverkehr. Im Straßenverkehr erscheint aber eine derartige Ausweitung aufgrund der Quantität derartiger Unfälle und aufgrund des Systems der Meldeverpflichtungen der StVO 1960 nicht zweckmäßig.

Zu Abs. 7 (§ 2):

Der Begriff der Störung ist ein Auffangbegriff für alle Ereignisse, die keine Unfälle gemäß den Definitionen der Abs. 4 bis Abs. 6 darstellen, die aber mit den Verkehrsbereichen gemäß § 2 Abs. 2 zusammenhängen und den sicheren Betrieb (potentiell) beeinträchtigen. Insoweit ist der Störungsbegriff auch Ausgangspunkt aller Untersuchungen im weitesten Sinne. Soweit es sich um keine Störung (bzw. um keinen Unfall) handelt, ist das Ereignis nicht weiter von Interesse. Auch dieser Begriff ist in gewisser Weise an die Störungsdefinition der Richtlinie (RL 94/56/EG)³ bzw. des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999 angelehnt.

Zu Abs. 8 bis Abs. 11 (§ 2):

All diese Definitionen entstammen der Richtlinie (RL 94/56/EG)⁴ und in weiterer Folge dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999.

Die schwere Störung (Abs. 8) bildet zusammen mit den Unfalldefinitionen den Begriff des Vorfalls (Abs. 3), der den Ausgangspunkt des Untersuchungsverfahrens bildet. Der Begriff der schweren Störung soll all jene Ereignisse umfassen, in denen beinahe ein Unfall geschehen wäre. Auch und insbesondere jene Fälle, in denen kein Unfall geschehen ist, dieser z.B. noch verhindert werden konnte, sind für die Unfallursachenforschung relevant.

Ziel des Untersuchungsverfahrens ist die Erforschung von Unfallursachen. In diesem Sinne ist ein Ursachenbegriff (Abs. 9) von entscheidender Bedeutung, der vom europäischen Gemeinschaftsrecht ausgehend sehr weit gefasst ist.

Die Begriffsbestimmungen gemäß Abs. 10 und Abs. 11 sind für die Qualifikation eines Unfalls im Sinne des § 2 Abs. 4 bis Abs. 6 relevant.

Zu Abs. 12 (§ 2):

Grundlage für das Untersuchungsverfahren ist die begriffliche Festlegung des Wortes Untersuchung. Die Formulierung entspricht der Definition gemäß Art. 3 lit. e RL 94/56/EG. In dem Begriff der Untersuchung ist die Haupttätigkeit der Untersuchung in allgemeiner Weise umfasst, also:

- die Sammlung und Auswertung von Information,
- die Erarbeitung von Schlussfolgerungen,
- die Feststellung von Ursachen sowie
- die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen.

Zu Abs. 13 (§ 2):

Die weite Definition des Untersuchungsorgans entspricht der Richtlinie (RL 94/56/EG) und wurde schon im Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999 gemäß § 2 Z 9 vorgesehen. Sie ist vor allem für die Untersuchungsbefugnisse gemäß § 13 relevant.

Zu Abs. 14 (§ 2):

Untersuchungsleiter ist jene Person, die das konkrete Untersuchungsverfahren (§§ 8 bis 16) leitet und letztlich auch für die konkreten Untersuchungshandlungen die Verantwortung trägt. (Dies ergibt sich auch aus der Weisungsfreistellung der Untersuchungsorgane.) Wurde eine Untersuchung eines Vorfalles angeordnet, so kann der Fachbereichsleiter diese Untersuchung selbst leiten oder einen geeigneten Untersuchungsleiter, der Bediensteter der Unfalluntersuchungsstelle sein muss, bestimmen. Der Fachbereichslei-

³ Art. 3 lit. j.

⁴ Art. 3 lit. b bis d und lit. k.

ter hat auch die Befugnis, jederzeit die Untersuchung an sich zu ziehen und somit die Funktion des Untersuchungsleiters auszuüben.

Zum 2. Abschnitt:

Dieser Abschnitt regelt die organisatorische Grundlage des neuen Gesetzes. Die Unfalluntersuchungsstelle wird im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingerichtet. Die Unfalluntersuchungsstelle ist monokratisch organisiert und in Fachbereiche untergliedert.

Zu § 3:

Mit dieser Bestimmung wird die Unfalluntersuchungsstelle ex lege errichtet. Dies erfolgt unter ausdrücklichen Verweis auf den Zweck dieser Behörde. Die Unfalluntersuchungsstelle wird als Teil des Bundesamtes für Verkehrssicherheit (nachgeordnete Dienststelle) im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingerichtet.

Die von der Richtlinie gemäß Art. 6 Abs. 1 RL (94/56/EG) geforderte funktionelle Unabhängigkeit der Unfalluntersuchungsstelle wird durch den letzten Satz zum Ausdruck gebracht.

Zu § 4:

Wie § 3 die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle vornimmt, normiert § 4 die Einrichtung dieser.⁵ Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes ist monokratisch ausgestaltet. An ihrer Spitze steht ein Leiter, dem im Rahmen der inneren Behördenorganisation von ihm bestellte Mitarbeiter zur Aufgabenerfüllung zur Seite stehen. Der Leiter wird gemäß Abs. 1 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt. Seine Aufgabe liegt in der generellen Koordination.

Die Unfalluntersuchungsstelle ist in fünf Fachbereiche untergliedert; Diesen steht ebenfalls ein Leiter vor. Die Fachbereiche betreffen das Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt (1.), der Schiene (2.), der Schifffahrt (3.), der Seilbahnen (4.) und der Straßen (5.).

Der einzelne Fachbereich besteht aus dem diesem vorstehenden Fachbereichsleiter und den diesem zugeordneten Mitarbeitern. Bei den Bestellungen ist auf die nötige fachliche Qualifikation zu achten, die notwendig ist, um die Untersuchungen gemäß den Bestimmungen des 3. Abschnittes durchzuführen. Der Fachbereichsleiter hat die Untersuchungen gemäß dem 3. Abschnitt dieses Gesetzes zu koordinieren bzw. zum Teil selbst durchzuführen und ist dafür verantwortlich.

Zum 3. Abschnitt:

Dieser Abschnitt bezieht sich auf das Untersuchungsverfahren, also auf die zentrale Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle. Das Verfahren zur Untersuchung von Vorfällen soll eine optimale Ursachenerforschung ermöglichen. Zu Beginn des Abschnittes (§§ 5 bis 7) sind allgemeine Fragestellungen in Bezug auf das Untersuchungsverfahren geregelt, insbesondere die Grundsätze des Verfahrens und Regeln zur Befangenheit. In den darauf folgenden Bestimmungen finden sich die Regelungen für das Verfahren im engeren Sinne (§§ 8 bis 15), von der Einleitung der Untersuchung (§ 8) über die Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern (§ 11) bis hin zu den Untersuchungsbefugnissen (§ 12), Dokumentation (§ 14) und die Durchführung eines Stellungnahmeverfahrens (§ 15). Abschließend beschäftigt sich dieser Abschnitt mit den Ergebnissen des Verfahrens und deren Verwertung (Untersuchungsbericht gemäß § 16; Sicherheitsempfehlung gemäß § 17, Tätigkeitsbericht gemäß § 20, Aufbewahrungspflichten gemäß § 19).

Zu § 5:

Diese Verfassungsbestimmung ist aus kompetenzrechtlichen Gründen erforderlich. Während die Bereiche des Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie des Kraftfahrwesens durch Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung sind, regelt Art. 11 B-VG zum Teil⁶ auch die Angelegenheiten der Strom- und Schifffahrtspolizei. Da Angelegenheiten gemäß Art. 11 B-VG in Vollziehung Landessache sind und das Untersuchungsverfahren kompetenzrechtlich auch die Kompetenzen der Strom- und Schifffahrtspolizei betrifft, ist es notwendig die Vollziehungskompetenzen – ausschließlich auf die Vollziehung dieses Gesetzes beschränkt – dem Bund zu übertragen. Die Unfalluntersuchungsstelle kann somit als Bundesbehörde Untersuchungen bei Vorfällen im Bereich Schifffahrt ausschließlich zum Zwecke der Verkehrssicherheit durchführen.

⁵ Während unter Errichtung die normative Anordnung zu verstehen ist, dass eine bestimmte Organisationseinheit bestehen soll, versteht man unter Einrichtung „jedenfalls weite Teile der inneren Organisation“. Vgl. *Matzka*, Organkreation in der österreichischen Verwaltungsrechtsordnung, JBl 1980, 511.

⁶ Zum anderen Teil ist die Strom- und Schifffahrtspolizei ebenfalls gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung.

Aus Überlegungen einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtösterreich betreffenden Unfallursachenforschung erscheint diese Verfassungsbestimmung daher gerechtfertigt.

Zu § 6:

Am Beginn der Grundsätze (Abs. 1) steht der Zweck des Untersuchungsverfahrens. Die Untersuchung dient der Feststellung der Ursache des Vorfalles. Insoweit gilt es für Untersuchungsorgane all jene relevanten Aspekte herauszufinden, die in der Feststellung der konkreten Ursache des Vorfalles liegen, und aus diesen Erkenntnissen Sicherheitsempfehlungen zu entwickeln. Weitergehende Untersuchungen, die nicht mit dem Untersuchungszweck korrelieren, sind somit gesetzwidrig und zu unterlassen. Dies gilt vor allem für Fragen der Schuld oder der Haftung (Abs. 2). Vorgänge im Bereich Such-, Rettungs- und Bergemaßnahmen sind auch nicht Gegenstand der Untersuchung, da diese nicht die Ursache des Vorfalles, sondern seine „Bewältigung“ betreffen.

Als Grundsätze des Untersuchungsverfahrens werden in weiterer Folge ein Verhältnismäßigkeitsprinzip (Abs. 3), ein Effizienzprinzip (Abs. 4), ein Grundsatz der Nichtöffentlichkeit (Abs. 5) aufgestellt; selbstverständlich gelten diese Richtlinien ebenso für ein nachträglich eingeleitetes Untersuchungsverfahren gem. § 8 Abs. 4. All diese Prinzipien dienen dem Zweck (Abs. 1) des Untersuchungsverfahrens. Gemäß Abs. 3 soll die Untersuchung sich im Rahmen des zu erwartenden Nutzens halten. Insoweit ist eine rasche und effektive Untersuchung erforderlich (Abs. 4). Die Nichtöffentlichkeit des Untersuchungsverfahrens ist aufgrund der Vertraulichkeit der Informationen notwendig.

Zu § 7:

Das Untersuchungsverfahren soll möglichst objektiv den Grund des Vorfalles und die daraus zu ziehenden Schlüsse ermitteln. Dabei kommt der Unabhängigkeit der Untersuchungsbehörde größte Bedeutung zu. Diese soll einerseits durch die Organisation der Behörde, insbesondere durch § 4 Abs. 3 und Abs. 5, darüber hinaus aber auch durch Bestimmungen über die Befangenheit der Untersuchungsorgane gewährleistet werden. Als „wichtige Gründe“ sind nicht nur die im AVG 1991 genannten Gründe anzusehen. Darüber hinaus kommen aber auch andere Befangenheitsgründe in Frage, wie etwa frühere Ausbildungsverhältnisse (Lehrer-Schüler-Verhältnis) oder auch berufliche Berührungspunkte. Zur Sicherstellung der Objektivität bezieht sich die Befangenheit auch auf die dem Untersuchungsverfahren beigezogenen Sachverständigen.

Zu § 8:

Mit dieser Bestimmung soll das Vorgehen nach Meldung eines Vorfalles an die Unfalluntersuchungsstelle geregelt werden. Dabei ist gewährleistet, dass nur der für den jeweiligen Fachbereich zuständige Leiter selbst oder ein von diesem bestimmter Mitarbeiter über das weitere Vorgehen entscheidet. Bei der Auswahl des federführenden Fachbereichs bei Beteiligung mehrerer Fachbereiche wird sich der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle danach zu richten haben, aus welchem Fachbereich die Gefahr stammt. Beispielsweise wird bei Kollision einer Eisenbahn und eines Straßenfahrzeuges an einem Eisenbahnübergang der Fachbereich Eisenbahnverkehr zweckmäßiger Weise dann ausgewählt werden, wenn die an dem Übergang vorhandenen Schranken nicht geschlossen haben und unklar ist, was dafür die Ursache war.

Der Fachbereichsleiter oder die von diesem beauftragte Person hat dabei vorerst zu prüfen, ob es sich bei dem gemeldeten Sachverhalt um einen Vorfall im Sinne des § 2 Abs. 3 handelt. Liegt diese Voraussetzung vor, so ist eine Untersuchung jedenfalls anzuordnen, wenn die Ursache des Vorfalles nicht bereits aufgrund der Meldung aufgeklärt scheint.

Eine Untersuchung ist – trotz Klarheit über die Ursache – auch dann anzuordnen, wenn eine gesonderte Untersuchung Erkenntnisse zur Vermeidung derartiger Störungen für die Zukunft erwarten lässt. Diese Anordnung einer Untersuchung des Vorfalles kann solange erfolgen, als dies sinnvoll erscheint, zum Beispiel auch, wenn sich spätere Vorfälle ereignen, die die Untersuchung früherer Unfälle als aufschlussreich erscheinen lassen.

Im Verhältnis zu Exekutivorganen im Rahmen des SPG und im Dienste der Strafjustiz ist das Berücksichtigungs- und Kooperationsprinzip zu beachten.

Zu § 9:

Im Bereich Straßenverkehr steht – etwa im Gegensatz zum Bereich Luftfahrt – nicht die Untersuchung des einzelnen Unfallereignisses, sehr wohl jedoch eine umfassende Kenntnis über das gesamte Verkehrs- bzw. Unfallgeschehen im Vordergrund. Um Parallelstrukturen zu vermeiden, ist eine enge Kooperation mit den in diesem Bereich tätigen staatlichen und privaten Stellen angezeigt. Der Bereich Straßenverkehr hat die Problematik der außergewöhnlichen Quantität der Vorfälle zu bewältigen; die Bundesländer untersuchen gemäß Art. 11 B-VG schon bisher straßenpolizeilich Unfälle. Einerseits ist daher eine Koordinationsfunktion einer Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in Hinblick auf überregionale und insbeson-

dere internationale Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit zielführend (vgl. auch § 96 StVO). Andererseits sind die Verpflichtungen des BMVIT im nationalen und internationalen Berichtswesen zum Straßenverkehrsgeschehen sowie die Notwendigkeit einer zusammenfassenden und qualitätsvollen Vertretung der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit durch das BMVIT im internationalen Kontext zu beachten. Durch die festgelegte Pflicht zur Einvernehmensherstellung soll ein unerwünschter Eingriff in die Zuständigkeiten der Länder ausgeschlossen und gleichzeitig klargestellt sein, dass ein Tätigwerden der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes insbesondere von einem einvernehmlich festgestellten und zu erwartenden Mehrwert abhängig sein wird. Damit wird auch in Abstimmung zu den Konzepten und Strategien der EU in der Straßenverkehrssicherheitsarbeit die notwendige Funktion einer national und international tätigen Koordinations- und Informationsstelle betont.

Das Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern, wurde von der Europäischen Kommission im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM [2001] 370, 12.9.2001) vorgeschlagen. Das vom Rat der Europäischen Union verabschiedete Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit „Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ (9713/03, Brüssel, 4. Juni 2003) und die Empfehlung der Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrswesens (C [2003] 3861, 21.10.2003) bilden zwei wesentliche Grundlagen, um das im Weißbuch vorgegebene Ziel zu erreichen. Im Einklang mit diesen Zielen der Europäischen Union hat die Bundesregierung im Jänner 2002 die Durchführung eines umfassenden Verkehrssicherheitsprogramms beschlossen, um bis zum Jahr 2010 eine Senkung der Getötetenzahl pro Jahr auf unter 500 und eine Reduktion der Unfälle mit Personenschaden um 20% zu erreichen.

Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes soll im Bereich Straßenverkehr insbesondere die nationalen Aufgaben für die von der EU in ihrem Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit geforderte Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit übernehmen. Die Unfalluntersuchungsstelle soll daher sämtliche Unfallinformationen erfassen, verarbeiten und verknüpfen. Nicht die Untersuchung des Einzelereignisses steht dabei im Vordergrund – d.h. es werden auch keine hoheitlichen Akte von der Unfalluntersuchungsstelle gesetzt –, sondern vielmehr die Datenauswertung. Der nationale und internationale Informations- und Datenaustausch – auch zu besten Praktiken – steht im Vordergrund.

Zu § 10:

Wenn auch keine Untersuchung eingeleitet wird, ist über jeden an den Fachbereich weitergeleiteten Vorfall ein Bericht zu erstellen, der den Sachverhalt und die Ursache des Vorfalles beschreibt. Ein derartiger Vorfallobersicht kann auch zum Grund für eine Sicherheitsempfehlung genommen werden; dies beispielsweise in den Fällen, da eine Untersuchung eines aufgeklärten Vorfalles keine weiteren Erkenntnisse bringen würde, aber aufgrund der medialen Aufmerksamkeit oder der besonderen Beispielhaftigkeit eines Vorfalls dieser jedoch als Exempel zur Vermeidung gleich gelagerter künftiger Unfälle dient.

Zu § 11:

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass die Organisation der Unfalluntersuchungsstelle einerseits schlank und Kosten sparend bleiben kann, ohne dass andererseits Einbußen bei der Qualität der Untersuchung in Kauf genommen werden müssten. In der Unfalluntersuchungsstelle sollen nicht Sachverständige für alle Fachgebiete beschäftigt sein, vielmehr wird es je nach den Anforderungen der einzelnen Untersuchungen notwendig sein, Sachverständige beizuziehen. Die Gebührenansprüche der Sachverständigen orientieren sich an den §§ 53a und 53b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes, BGBl Nr. 51/1991.

Zu § 12:

Diese Bestimmung soll sicherstellen, dass die Erfordernisse des Untersuchungsverfahrens weitestgehend erfüllt und durch Berücksichtigung aller Aspekte eine möglichst breite Basis für den Untersuchungsbericht geschaffen werden kann. Insbesondere bei Anwendung dieser Befugnisse hat die Behörde die Grundsätze des Untersuchungsverfahrens gemäß § 6 zu berücksichtigen. Die Ausübung dieser Befugnisse hat sich nach den Erfordernissen im Einzelfall zu richten und verhältnismäßig zu sein; sie muss im Hinblick auf den Untersuchungszweck in jedem Verfahren neu definiert werden. Sie hat jedenfalls unter möglichst weitgehender Schonung der Rechte Betroffener zu erfolgen.

In Bezug auf § 12 Abs. 2 Z 1 ist festzuhalten, dass vor dem Betreten einer militärischen Liegenschaft das Einvernehmen mit dem zuständigen Kommandanten herzustellen ist. Hinsichtlich der Auswertung von Aufzeichnungen aus Aufzeichnungsanlagen (§ 12 Abs. 2 Z 3), wie z.B. bei der Auswertung des elektronischen Fahrdatenregisters, wird eine enge Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen angestrebt. Insoweit sollte die Auswertung durch dieses umgehend durchgeführt werden.

Aufgrund der zahlreichen Befugnisse der Untersuchungsorgane der Unfalluntersuchungsstelle erscheint es notwendig, diesen eine formelle Legitimation in Form eines Ausweises (§ 12 Abs. 4) zur Verfügung zu stellen, damit bei den Untersuchungen die Berechtigung zu den vorgesehenen Befugnissen schnell und unkompliziert nachgewiesen werden kann. Die Ausgestaltung dieses Ausweises der Untersuchungsorgane erfolgt durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu § 13:

Die Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes – soweit notwendig – ist im Hinblick auf die Erreichung des Untersuchungszweckes unerlässlich, da die Unfalluntersuchungsstelle nicht über einen eigenen Exekutivdienst verfügt.

Zu § 14:

Zur internen Kontrolle und Übersicht sind Niederschriften im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51 vorzunehmen. Die interne Protokollierung dient auch der Nachvollziehbarkeit der gemäß § 12 ausgeübten Untersuchungsbefugnisse. Da die hoheitlichen Befugnisse sehr weitgehend sind und die Rechtsschutzmöglichkeit dagegen gering (§ 15 – Stellungnahmeverfahren; Art. 129a Abs. 1 Z 2 B-VG – Maßnahmenbeschwerde) sind, ist auch aus rechtsstaatlichen Überlegungen eine interne Protokollierung als zweckmäßig zu erachten.

Zu § 15:

Im Hinblick auf die Forderung nach Objektivität des Untersuchungsergebnisses soll dieses nicht einseitig ohne Beziehung Betroffener entstehen. Das Stellungnahmeverfahren bedeutet aber keine Parteistellung der Betroffenen im Verfahren. Es soll vor allem dazu dienen, ein möglichst umfassendes Bild vom Hergang des Vorfalls, den Ursachen des Vorfalls und den beteiligten Personen zu gewinnen. Um das Untersuchungsverfahren möglichst rasch zu einem Abschluss bringen zu können, soll der Entwurf des Berichtes im Falle ausländischer Empfänger an deren Bevollmächtigte im Inland zugestellt werden, etwa den gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267 bevollmächtigten Antragsteller auf Genehmigung einer Type. Neben dem Umfang des Untersuchungsberichtes wird die Behörde auch den Umstand, wohin die Zustellung erfolgen soll, bei der Festsetzung der Frist für die Stellungnahmen zu berücksichtigen haben. Den im Bereich der Luftfahrt international vorgegebenen Regelungen wird durch den Abs. 2 entsprochen.

Zu § 16:

Der Untersuchungsbericht soll ein umfassendes, möglichst objektives Bild vom Vorfallshergang und den Ursachen ergeben. Er hat sich auf die Darstellung des Herganges und der Ursachen des Vorfalles zu beschränken und darf keinerlei Feststellungen bezüglich des Verschuldens oder der Haftung enthalten. Weiters soll der Bericht auch die durchgeführten Untersuchungen und eventuelle Beeinträchtigungen der Untersuchung enthalten. Der Untersuchungsbericht hat dabei die Anonymität der Beteiligten derart sicherzustellen, dass jedenfalls keine Namen der beteiligten Personen enthalten sind. Soweit dies möglich ist, ohne die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Untersuchungsberichtes zu beeinträchtigen, sollte der Bericht auch keine topographischen Angaben enthalten, sodass die Anonymität der beteiligten Personen möglichst gewährleistet bleiben kann. Das Verschulden an dem Vorfall beziehungsweise die Haftung für den Vorfall zu klären, obliegt anderen Verfahren und soll nicht durch das Verfahren der Unfalluntersuchungsstelle präjudiziert werden. Die Übermittlung des Untersuchungsberichtes soll in jedem Fall an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und an alle Teilnehmer des Stellungnahmeverfahrens erfolgen; zusätzlich ist eine Übermittlung im Bereich der Luftfahrt an die bereits in § 11 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. Nr. I 105/1999 vorgesehenen Stellen vorgesehen.

Zu § 17:

Sicherheitsempfehlungen sollen als Maßnahmen auf den Einzelfall beschränkt bleiben. Sie sollen nur dann in Betracht kommen, wenn z.B. technische Umstände eines Vorfalls darauf hindeuten, dass sich derartige Unfälle in Zukunft wiederholen könnten. Gemäß dem Zweck des Untersuchungsverfahrens (§ 6 Abs. 1 und Abs. 2) dürfen keine Vermutungen über Schuld oder Haftung in den Sicherheitsempfehlungen geäußert werden (Abs. 1 zweiter Satz).

„Ohne weiteren Aufschub“ im Sinne dieser Bestimmung (Abs. 2) bedeutet, dass aus Gründen der Sicherheit eine sofortige Maßnahme zu ergreifen sein wird. Mit Abs. 3 wird die gemeinschaftsrechtlich gebotene Abschrift an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften im Bereich der Luftfahrt vorgesehen (Art. 9 RL 94/56/EG).

Zu § 18:

Aufgrund des Konzeptes der Unfalluntersuchungsstelle wird die Wiederaufnahme vom Leiter der Unfalluntersuchungsstelle angeordnet und nicht vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die Tatsachen, welche zu einer allfälligen Wiederaufnahme der Untersuchung führen, sind solche, welche bei Abschluss der Untersuchung und Erstellung des ursprünglichen Untersuchungsberichtes bereits vorhanden, aber noch nicht bekannt waren und erst danach hervorgekommen sind.

Zu § 19:

Die Aufbewahrung und strukturierte Archivierung der Untersuchungsakten und anderen Akten des Vorfalles hat vor allem den Zweck, die bisherigen Ereignisse zu langfristigen Studien heranzuziehen, um so auch über Jahre bzw. Jahrzehnte Erkenntnisse aus der Ursachenforschung zu ziehen.

Zu § 20:

Der Tätigkeitsbericht der Unfalluntersuchungsstelle ist Teil des Kommunikationsprozesses der Behörde. Primäre Aufgabe der Behörde ist die Untersuchung von Vorfällen in den unterschiedlichen Verkehrsbereichen, um den Zweck einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Zu § 21:

Die Vorfallstatistik (gemäß EU-Vorgaben für Störungen und Unfälle im Bereich Luftfahrt und Eisenbahn) verfolgt den Zweck, das Gesamtausmaß der Vorfälle zu erfassen. Der gesetzliche Mindestinhalt der Statistik (Abs. 2) soll ein Basisniveau an Informationen schaffen. Die Statistik dient daher vor allem dazu, die gewonnenen Daten statistisch zu verwerten und ein Gesamtbild über die Entwicklung der Sicherheit des Verkehrswesens – vor allem auch verkehrsträgerübergreifend – zu gewinnen.

Zum 4. Abschnitt:

Der 4. Abschnitt übernimmt für den Flugbereich die entsprechenden Bestimmungen aus dem Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999. Die Zusammenarbeit mit anderen Staaten ist im Bereich der Luftfahrt auf besondere Weise institutionalisiert. Diese speziellen luftfahrtspezifischen Regelungen sollen aber eine Kooperation mit anderen Staaten in anderen Verkehrsbereichen nicht verhindern.

§ 22 übernimmt die Bestimmung des § 5 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999. Nach dem Territorialitätsprinzip ist gemäß Abs. 1 jeder Vorfall in- und ausländischer Luftfahrzeuge, der sich in österreichischem Hoheitsgebiet ereignet hat, zu untersuchen. Dies entspricht auch der Konzeption gemäß § 1. Durch internationale Zusammenarbeit, sei es durch Untersuchung einzelner Teile oder durch Übertragung einer Untersuchung als Ganzes, sollen im Interesse eines umfassenden Untersuchungsergebnisses international vorhandene Ressourcen bestmöglich genutzt werden.

§ 23 entspricht § 13 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz (FIUG), BGBl. I Nr. 105/1999.

Zum 5. Abschnitt:

Der 5. Abschnitt regelt die Schlussbestimmungen dieses Gesetzes, enthält also die Festlegung der umgesetzten Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft (§ 24), eine Strafbestimmung (§ 25), die Aufhebung des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes, BGBl. I Nr. 105/1999 (§ 26), eine Übergangsbestimmung für Untersuchungen von Flugunfällen vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes (§ 27), eine allgemeine Verweisungsregelung (§ 28), eine Bestimmung zur sprachlichen Gleichbehandlung (§ 29) eine Vollzugsklausel (§ 30) sowie eine Bestimmung zum Inkrafttreten dieses Gesetzes (§ 31).

Zu Art. 2 (Änderung des Luftfahrtgesetzes):

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf findet in der Kompetenzbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG „Verkehrswesen bezüglich ... der Luftfahrt“ seine rechtliche Grundlage.

Zu Z 1 (§ 136):

Um das Untersuchungsverfahren der Unfalluntersuchungsstelle einleiten zu können (§ 8 Unfalluntersuchungsgesetz), benötigt diese die entsprechenden Meldungen von Vorfällen in den jeweiligen Verkehrsbereichen. So wird im Luftfahrtgesetz in systematisch entsprechender Weise die bisherige Meldepflichtung adaptiert. Die Meldungen sind demnach nicht mehr an die Austro Control GesmbH, sondern an die Unfalluntersuchungsstelle zu richten. Aufgrund der EU-Richtlinie über „Meldungen von Ereignissen in der Zivilluftfahrt“ 2003/42/EG vom 13.6.2003 wird der Kreis der zur Meldungslegung verpflichteten Personen oder Unternehmen noch erweitert. Da sich im LFG aber abgesehen von den Flugsicherungsorganen keine Begriffsbestimmungen dafür finden und auch Format und Umfang der Meldungen festgelegt werden müssen, hat die Festlegung näherer Bestimmungen in einer Verordnung zu erfolgen.

Zu Z 2 (§ 137 Abs. 1):

Diese Bestimmung stellt den schon bisher bestehenden Verweis richtig.

Zu Art. 3 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):**Kompetenzgrundlage:**

Der vorliegende Entwurf findet in der Kompetenzbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ seine rechtliche Grundlage.

Zu Z 1 (§ 19 Abs. 2a):

Um das Untersuchungsverfahren der Unfalluntersuchungsstelle einleiten zu können (§ 8 Unfalluntersuchungsgesetz), benötigt diese die entsprechenden Meldungen von Vorfällen in den jeweiligen Verkehrsbereichen. So wird im Eisenbahngesetz in systematisch entsprechender Weise eine Verpflichtung der zuständigen vorgesehen, die ihnen gemeldeten Vorfälle an die Unfalluntersuchungsstelle weiterzuleiten.

Gemäß Abs. 2a besteht eine Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Form und den Umfang der Meldungen genauer festzulegen.

Zu Z 2 (§ 114 Abs. 5):

Es werden überdies die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die ihnen gemeldeten Vorfälle an die Unfalluntersuchungsstelle weiterzuleiten.

Zu Art. 4 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes):**Kompetenzgrundlage:**

Der vorliegende Entwurf findet in der Kompetenzbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG „Verkehrswesen ... bezüglich der Schifffahrt“ sowie „Strom- und Schifffahrtspolizei“ seine rechtliche Grundlage.

Zu Z 1 (§ 31 Abs. 3a):

Um das Untersuchungsverfahren der Unfalluntersuchungsstelle einleiten zu können (§ 8 Unfalluntersuchungsgesetz), benötigt diese die entsprechenden Meldungen von Vorfällen in den jeweiligen Verkehrsbereichen. So wird im Schifffahrtsgesetz in systematisch entsprechender Weise eine Verpflichtung der Sicherheitsdienststellen vorgesehen, die ihnen gemeldeten Vorfälle an die Unfalluntersuchungsstelle weiterzuleiten.