

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Reiserecht/
Kletterrecht

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Juli/August 2013

07
08

217 – 272

Schwerpunktbeiträge

Reiserecht/Kletterrecht

Wiener Liste – Update 2013 *Elke Lindinger* ➔ 220

Aufklärungsverpflichtungen des Reisebüros *Elke Lindinger* ➔ 224

Zelten – Biwakieren – Lagern *Wolfgang Stock* ➔ 231

Mitnahme in die Kletterhalle kann Haftung begründen

Dominik Kocholl ➔ 234

Vorsicht: Klettern nicht auf eigene Gefahr *Martin Kind* ➔ 241

Rechtsprechung

Unfall in Kletterhalle ➔ 245

Judikaturübersicht Verwaltung

Verwertung einer Blutprobe, die zwecks Heilbehandlung
genommen wurde, ist zulässig ➔ 261

Führerscheinausstellung während der „Sperrfrist“ im Ausland:
Entziehung verpflichtend ➔ 262

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Die Unfallkosten des Straßenverkehrs

Norbert Sedlacek, Andrea Pumberger und Peter Schwaighofer ➔ 264

Die Unfallkosten des Straßenverkehrs

ZVR 2013/137

§ 5 Abs 8 BStG

Straßenverkehr;
 Unfallkosten;
 Verunglückte;
 Unfall

Verkehrsunfälle verursachen hohe Kosten, nicht nur für Einzelne, sondern für die gesamte Volkswirtschaft. In einer Studie im Auftrag des BMVIT wurden diese Kosten ermittelt, wobei sämtliche aus dem Unfall entstehenden Kosten einschließlich volkswirtschaftlicher Folgekosten quantifiziert und einbezogen wurden. Diese Bewertung von Unfallkosten kann vielerlei Zwecke erfüllen. So ermöglicht das Ergebnis einer Unfallkostenrechnung den Vergleich der Kosten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit dem daraus erwachsenden Nutzen (verminderte Unfallkosten). Weiters bilden die Ergebnisse einen wesentlichen Beitrag für Wegekostenrechnungen, die wiederum Basis für Tarifüberlegungen im Verkehrssektor sein können.

Von Norbert Sedlacek, Andrea Pumberger und Peter Schwaighofer

Inhaltsübersicht:

- A. Veranlassung
- B. Methodisches Vorgehen
- C. Unfallgeschehen in Österreich 2011
- D. Kostenartenrechnung
 - 1. Medizinische Behandlungskosten
 - 2. Leistungspotenzialverlust
 - 3. Wert des menschlichen Leids bezüglich Sicherheit im Verkehr
 - 4. Sachschäden
 - 5. Gemeinkosten
- E. Kostenträgerrechnung
- F. Unfallkosten im Überblick

A. Veranlassung

Die Bewertung von volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten kann unterschiedliche Zwecke erfüllen. Verkehrsunfälle haben nicht nur physische, psychische und materielle Folgen für jede/n einzelne/n Unfallbeteiligte/n, sondern verursachen auch umfangreiche volkswirtschaftliche Kosten. Ein wesentliches Ziel ist daher die Darstellung jener Kosten, die durch Straßenverkehrsunfälle entstehen. Weiters bietet das Ergebnis der Unfallkostenrechnung die Möglichkeit, die Kosten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit dem daraus erzielten Nutzen (zB Reduktion Unfallanzahl) zu vergleichen. Dadurch können Prioritäten für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit hinsichtlich eines effizienten Ressourceneinsatzes festgelegt werden.

Kostenarten UKR 2011

Personenschäden

- Medizinische Behandlungskosten
- Verlust an Leistungspotenzial
- Wert des menschlichen Leids (abzüglich nicht getätigter Konsumtion)

Sachschäden

Gemeinkosten

- Verwaltungskosten der Versicherungen
- Polizeikosten
- Rettungswageneinsatz
- Notarzthubschraubereinsatz
- Feuerwehreinsatz
- Rechtskosten
- Zeitverluste
- Sonstige Haftpflichtleistungen

Abbildung 1: Kostenarten UKR 2011

Unfallkosten stellen für Gebietskörperschaften ein geeignetes Instrumentarium dar, um die Effektivität von realisierten Maßnahmen im Verkehrsbereich zu verdeutlichen und gegenüber der Öffentlichkeit zu argumentieren. Die Berechnung der Unfallkosten ist deshalb auch gesetzlich verankert. In § 5 Abs 8 BStG¹⁾ wird das BMVIT dazu verpflichtet, „jeweils die durchschnittlichen Kosten zu errechnen, die dadurch verursacht werden, dass bei einem Straßenverkehrsunfall auf einer Bundesstraße im Sinne des Abs. 1 eine Person getötet bzw schwer verletzt wird. Die Kostensätze sind erstmalig im Jahr 2012 zu veröffentlichen und danach mindestens alle fünf Jahre zu aktualisieren.“ Die Regelung wurde auf Grundlage der EU-RL über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur²⁾ eingeführt; damit ist die Berechnung der Unfallkosten zumindest für Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten verpflichtend im Gesetz vorgesehen.

Die Berechnung der Unfallkosten für das Jahr 2011 wurde durch den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im BMVIT veranlasst und finanziert.

B. Methodisches Vorgehen

Um die im Gesetz geforderten Kostensätze darstellen zu können, ist es notwendig, eine umfassende Unfallkostenrechnung durchzuführen. Die letzte für Österreich durchgeführte Rechnung (UKR 2007) wurde 2008 veröffentlicht³⁾ und gibt die Unfallkosten insgesamt und pro Getöteten und Verletzten für die Jahre 2004 und 2006 an.

Die Aktualisierung der Unfallkostenrechnung basiert auf der Vorgehensweise der UKR 2007.

In den letzten Jahren haben zwar einige europäische Staaten neue Berechnungen durchgeführt, allerdings hat sich die Herangehensweise zur Berechnung kaum geändert. Die Berechnungsmethode wurde daher von der UKR 2007 übernommen, allerdings mit aktuellen Werten adaptiert. Dazu wurden sämtliche notwendigen Inputdaten bezüglich des Mengen- und Wertgerüsts neu recherchiert, großteils wurden Daten aus dem Jahr 2011 oder 2010 verwendet.

Die österr Unfallkostenrechnung ermittelt die Gesamtkosten des österr Verkehrsunfallgeschehens Straße auf Basis des bewerteten Wertverzehr. Die Unfallkostenrechnung ist eine Vollkostenrechnung, bestehend

aus einer Kostenarten-⁴⁾ und einer Kostenträgerrechnung.⁵⁾ Bewertungsbasis für die Kostenrechnung ist der entstandene Schaden. Auf der Basis des analysierten Mengengerüsts wird eine Bewertung mit monetären Größen vorgenommen.

Eine wesentliche Prämisse der österr Unfallkostenrechnung stellt die Bewertung von Schadensereignissen dar, dh im Mittelpunkt der Betrachtung steht die Höhe des Schadens, unabhängig davon, ob der Schaden auch zu einem konkreten Zahlungsstrom geführt hat. Nicht alle Schäden führen zu konkreten Zahlungsströmen. Bei der Bewertung von Unfallschäden wird in jenen Fällen von Zahlungsströmen ausgegangen, in denen die Höhe des Zahlungsstroms tatsächlich als Wertäquivalent des Schadens betrachtet werden kann.

Die österr Unfallkostenrechnung geht vom Inlands- oder Territorialprinzip aus, dh es wird die Höhe der Unfallkosten in Form einer Globalrechnung für das österr Bundesgebiet ermittelt.

Für die Bewertung verunglückter Personen wird das Bruttoertragswertverfahren⁶⁾ verwendet, wobei bereits in den vergangenen Unfallkostenrechnungen (1989, 1997 und 2007) der Begriff des Ausfalls an Leistungspotenzial verwendet wurde, um eine gleiche Bewertungsbasis für Erwerbstätige und Nichterwerbstätige zu schaffen. Ergänzt wird das Bruttoertragswertverfahren um den Wert des menschlichen Leids.

Basis für die Ermittlung der Unfallkosten sind die statistisch erfassten Unfälle mit Personenschäden sowie die bei Versicherungen gemeldeten Unfälle mit Sachschäden, ergänzt um eine Abschätzung der nicht gemeldeten Unfälle.

Die in Abbildung 1 dargestellten Kostenarten wurden gemäß den Vorgaben aus den State-of-the-art

1) Bundesstraßengesetz BGBl 1975/239 idF BGBl I 2013/34.

2) RL 2008/96/EG.

3) *Herry Consult/ZTL/KFV*, Unfallkostenrechnung Straße 2007 unter Berücksichtigung des menschlichen Leids, BMVIT, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd 177 (2008).

4) Kostenartenrechnung: Ermittelt die einzelnen Kosten jeweils in Summe für alle Kostenträger (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte, Sachschäden).

5) Kostenträgerrechnung: Ermittelt die Durchschnittskosten eines Kostenträgers.

6) Basierend auf dem verfügbaren Einkommen je Erwerbstätigen (aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung) sowie den Ausfalltagen im Unfalljahr und in den Folgejahren (bei Getöteten über die statistische Restarbeitszeit ermittelt).

Analysen und den Berechnungen aus dem Jahr 2007 berücksichtigt.

- Leichtverletzten und
- Verletzten nicht erkennbaren Grades.

C. Unfallgeschehen in Österreich 2011

Die Unfälle mit **Personenschaden** werden durch die Statistik Austria in der Unfalldatenbank verwaltet. Diese Unfalldatenbank unterscheidet bezüglich des Verletzungsgrads nach

- Getöteten,
- Schwerverletzten,

Zur Berechnung der Unfallkosten wurden die Verletzten nicht erkennbaren Grades auf die Leicht- und Schwerverletzten nach dem Verhältnis 10% Leichtverletzte und 90% Schwerverletzte aufgeteilt. Zur detaillierten Berechnung der medizinischen Behandlungskosten und des Verlusts an Leistungspotenzial wurde die Anzahl der Verunglückten auch nach Altersgruppen benötigt.

Getötete, schwerverletzte, leichtverletzte Personen nach Alter und Geschlecht									
Zuordnung der Verletzten nicht erkennbaren Grades: 90% Schwerverletzte, 10% Leichtverletzte									
Alter	Getötete			Schwerverletzte			Leichtverletzte		
	männlich	weiblich	Summe	männlich	weiblich	Summe	männlich	weiblich	Summe
unbekannt	0	0	0	9	4	12	32	28	60
0–4 Jahre	1	1	2	35	33	67	196	184	381
5–9 Jahre	3	4	7	111	54	165	404	336	739
10–14 Jahre	2	2	4	181	129	309	685	540	1.225
15–19 Jahre	40	11	51	1.083	575	1.659	3.450	2.717	6.167
20–24 Jahre	36	13	49	632	361	993	2.306	2.131	4.437
25–29 Jahre	25	7	32	503	249	752	1.772	1.569	3.341
30–34 Jahre	23	8	31	402	202	605	1.434	1.192	2.626
35–39 Jahre	29	8	37	440	239	679	1.318	1.083	2.400
40–44 Jahre	30	3	33	524	261	785	1.480	1.253	2.733
45–49 Jahre	20	11	31	600	287	887	1.332	1.217	2.548
50–54 Jahre	28	6	34	571	299	869	1.123	1.017	2.141
55–59 Jahre	29	7	36	387	237	624	791	695	1.485
60–64 Jahre	18	8	26	300	193	493	631	580	1.211
65–69 Jahre	16	12	28	233	226	459	481	455	936
70–74 Jahre	36	10	46	249	209	458	441	427	868
75–79 Jahre	22	12	34	154	150	304	275	248	523
ab 80 Jahre	27	15	42	181	203	384	333	368	701
Gesamt	385	138	523	6.592	3.910	10.502	18.483	16.039	34.522

Tabelle 1
Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen (Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen)

Neben den Unfällen mit Personenschaden wurden auch reine **Sachschadensunfälle** in die Unfallkostenrechnung einbezogen. Der überwiegende Teil der Unfälle wird bei Versicherungen und/oder Polizei gemeldet. Nicht gemeldet werden Fahrzeuge, bei denen keine Kaskoversicherung abgeschlossen wurde, und vor allem Alleinunfälle (kein Schaden außer am verunfallten Fahrzeug). Schätzungen gehen von einem Anteil von 20% aller Alleinunfälle, die nicht gemeldet werden, aus. Dies wurde in der Abschätzung der Unfälle mit Sachschaden berücksichtigt. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden wurde trotz der Dunkelziffer bei Alleinunfällen von der amtlichen Unfallstatistik übernommen. Somit konnte für das Jahr 2012 die in Abbil-

dung 2 dargestellte Gesamtzahl an Unfällen abgeleitet werden.

D. Kostenartenrechnung

1. Medizinische Behandlungskosten

Die medizinischen Behandlungskosten für jene Personen, welche innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall sterben und daher als **Getötete** in der Unfallstatistik aufscheinen, sind durchwegs Kosten der Intensivbehandlung. Die unmittelbar an der Unfallstelle Getöteten verursachen keine medizinischen Kosten. Von den insgesamt 523 Getöteten im Jahr 2011 überlebten

nur 50 länger als drei Tage, die durchschnittliche Dauer der Intensivbehandlung mit mehr als drei Behandlungstagen wurde mit 15 Tagen angenommen. Die medizinischen Behandlungskosten wurden aus der Kostenrechnung der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) für das Jahr 2011 abgeleitet. Basis dafür sind die medizinischen Behandlungskosten der Kostenrechnung der AUVA für das Jahr 2010, diese Werte wurden für das Jahr 2011 hochgerechnet.

Für die Ermittlung der medizinischen Behandlungskosten von **Schwerverletzten** sind generell folgende Kostenarten einzubeziehen:

→ Kosten einer etwaigen Intensivbehandlung,

→ Kosten der stationären Behandlung,

→ Kosten der ambulanten Nachbehandlung,

→ Kosten einer etwaigen Rehabilitation.

Basis für die Kostenbewertung je Behandlungstag der **Leichtverletzten** waren ebenfalls Daten der AUVA. Diese wurden mit der Anzahl der Tage der rein ambulanten Behandlung und den Unfalldaten verknüpft.

Durch die medizinische Behandlung der Verunglückten entstanden bei allen Unfällen mit Personenschaden 2011 die in Abbildung 3 dargestellten Kosten (unterschieden nach Getöteten [Get], Schwerverletzten [Svl] und Leichtverletzten [Lvl]).

Unfallgeschehen 2011 nach Anzahl Beteiligter und Meldestatus

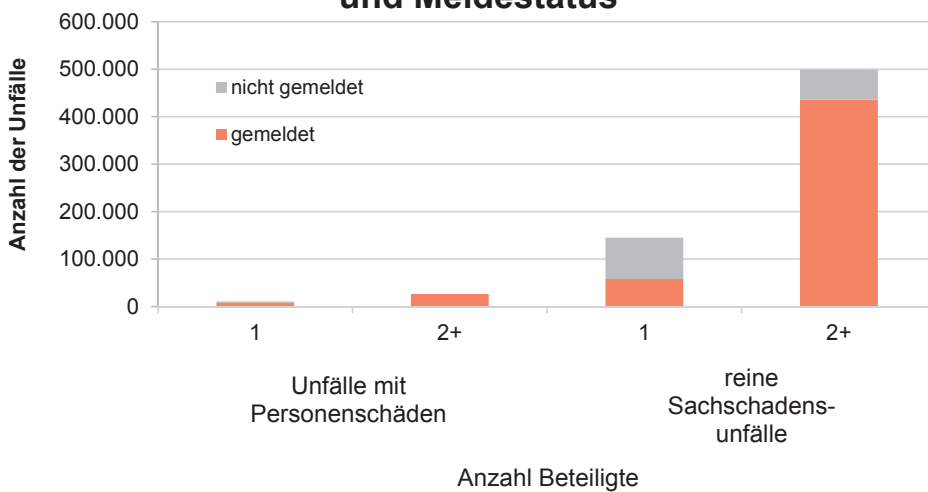


Abbildung 2

Quelle: Statistik Austria, VVO, UKR 2007, eigene Berechnungen

2. Leistungspotenzialverlust⁷⁾

Der in den vorangegangenen österr Unfallkostenrechnungen aus den Jahren 1989, 1997 und 2007 verwendete Begriff des Leistungspotenzials wird auch in der vorliegenden Unfallkostenrechnung beibehalten. Wichtig dabei ist, dass das menschliche Leben nicht in Abhängigkeit von der sozio-ökonomischen Position des Einzelnen in der Gesellschaft oder gar vom Geschlecht unterschiedlich bewertet wird.⁸⁾

Mittels der Erwerbsquoten⁹⁾ für 2010 nach Altersklassen, der altersgruppenspezifischen Restarbeitslebenszeit und dem verfügbaren Einkommen je Erwerbstätigen (Quelle Statistik Austria) wurde der Verlust an Leistungspotenzial von im Straßenverkehr **getöteten Unfallopfern** ermittelt. Neben dem so ermittelten Verlust an Leistungspotenzial in den Folgejahren nach dem Unfall ist der Verlust an Leistungspotenzial im Unfalljahr zu berücksichtigen. Dieser wurde unter der Annahme eines durchschnittlichen Ausfallzeitraums von sechs Monaten (Gleichverteilung des Todesdatums über alle Tage des Kalenderjahrs) ermittelt.

Bei der Berechnung des Verlusts an Leistungspotenzial **Schwerverletzter** ist der Verlust an Leistungspotenzial im Unfalljahr und in den Folgejahren zu ermitteln. Grundlage der Bewertung des Verlusts an Leis-

tungspotenzial im Unfalljahr ist der Produktionsverlust aufgrund stationärer Behandlungstage und ambulanter Behandlungsdauer sowie etwaiger Rehabilitationszeiten. Die Versehrtenrenten bzw eigentlich deren Kapitalwert, die in Form einer Transferzahlung den Verlust an Leistungspotenzial eines Geschädigten je nach dem Invaliditätsgrad abgelten sollen, wurden als Äquivalent für den Produktionsverlust der Folgejahre herangezogen.

Der Ausfall an Leistungspotenzial für die im Straßenverkehr 2011 **Leichtverletzten** wurde über die durchschnittliche ambulante Behandlungsdauer ermittelt (s Abbildung 4). →

7) Leistungspotenzialverlust bedeutet, es wird nicht der tatsächliche, von der jeweiligen wirtschaftlichen Situation abhängige Produktionsverlust, sondern der Verlust an Leistungspotenzial als Grundlage der ökonomischen Bewertung gewählt.

8) *Faller/Metelka/Riebesmeier*, Österreichische Unfallfolgekostenrechnung, Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd 4 (1989) bzw *Metelka/Cerwenka/Riebesmeier*, Österreichische Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straßen, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd 79 (1997).

9) Die Erwerbsquote bezeichnet den Anteil der Erwerbspersonen (Erwerbstätige plus Erwerbslose) an der Gesamtbevölkerung.

Medizinische Behandlungskosten der bei Straßenverkehrsunfällen Verunglückten 2011

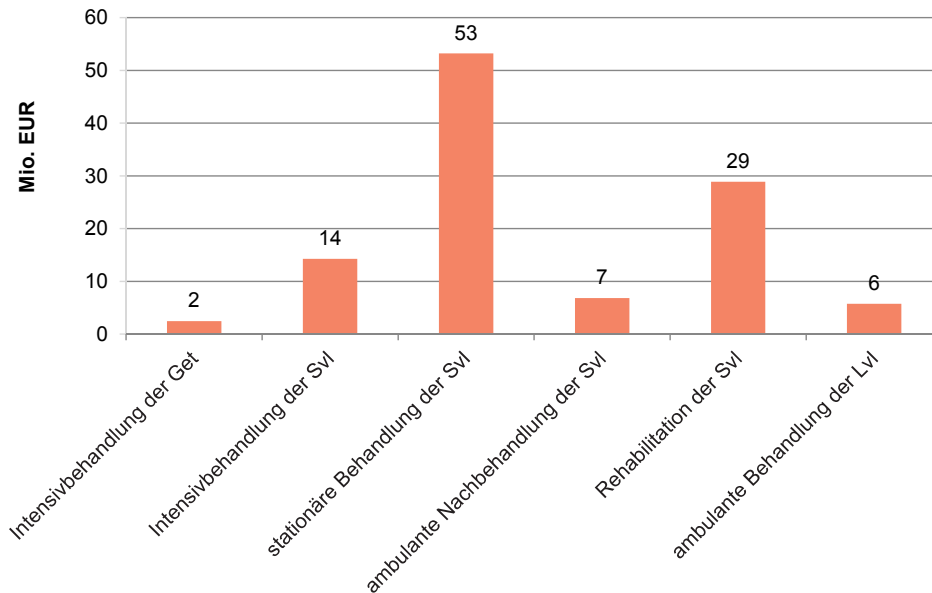


Abbildung 3

Quelle: AUVA, Statistik Austria, eigene Berechnungen

Verlust an Leistungspotenzial der bei Verkehrsunfällen Verunglückten 2011

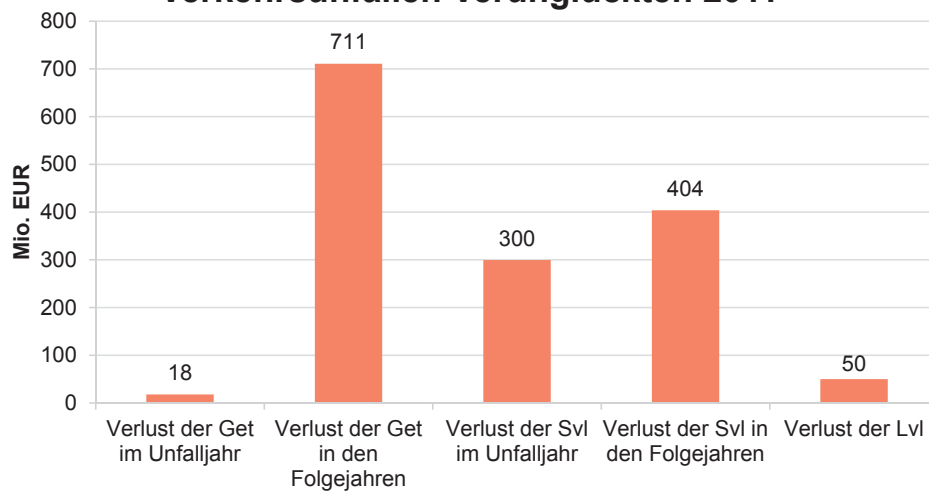


Abbildung 4

Quelle: AUVA, Statistik Austria, eigene Berechnungen

3. Wert des menschlichen Leids bezüglich Sicherheit im Verkehr

Die unfallbedingten Personenschäden bestehen nicht nur aus den materiellen Kosten, die im obigen Kapitel angeführt sind, sondern auch aus sogenannten immateriellen Kosten (körperliche und seelische Schmerzen, Schock, Leid, Angst, Verlust an Lebensfreude und Verminderung der Lebensqualität).

Für immaterielle Güter besteht jedoch kein Markt und damit kann auch kein entsprechender Marktwert

abgeleitet werden. Um diese immateriellen Kosten bewerten zu können, muss daher auf andere Ansätze als die Ableitung aus Marktpreisen zurückgegriffen werden. Eine Möglichkeit ist der Zahlungsbereitschaftsansatz (WTP), der in der Ökonomie verwendet wird. Dabei wird versucht, die Zahlungsbereitschaft der Bevölkerung (bzw der Individuen im Einzelnen) für die Reduktion der Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung (Risikoreduktion) zu ermitteln.

Als Ausgangswert für die Ermittlung des Wertes des menschlichen Leids bezüglich der Sicherheit im Verkehr wurde der im Rahmen des von der Europäischen Union geförderten Projekts HEATCO¹⁰⁾ verwendete Wert für ein statistisches Leben von 1,5 Mio Euro pro Unfalltoten zu Marktpreisen 1998 durchschnittlich in der EU herangezogen. Dieser Wert wurde zunächst mittels der BIP/Kopf-Entwicklung auf das Jahr 2011 übertragen und dann auf Österreich mittels BIP/Kopf (in KKP) übertragen.

Wert des menschlichen Leids bezüglich Sicherheit im Verkehr abzüglich nicht getätigter Konsumtion (im Unfalljahr und den Folgejahren) 2011	
	Mio Euro
Getötete	845
Schwerverletzte	3.164
Leichtverletzte	800
Summe	4.809

Tabelle 2

Quelle: HEATCO, Statistik Austria, EUROSTAT, ECMT, UNITE, eigene Berechnungen

4. Sachschäden

Die Bewertung der Sachschäden wurde in Summe für alle Unfallereignisse (mit reinem Sachschaden und für die Sachschäden im Zusammenhang der Unfälle mit Personenschaden) vorgenommen und basiert auf der Auswertung der Haftpflichtleistungen von Versicherungen.¹¹⁾ Die Kostenermittlung für den Bereich der Sachschäden umfasst die Kfz-Reparaturkosten, die Wertminderung, die Ausfallkosten und die sonstigen Sachschäden.

Sachschäden bei Straßenverkehrsunfällen 2011	
	Mio Euro
Sachschäden bei Unfällen mit Personenschaden	184
Sachschäden bei reinen Sachschadensunfällen	2.353
Summe Sachschäden	2.538

Tabelle 3

Quelle: AUIVA, VVO, Statistik Austria, eigene Berechnungen (Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen)

5. Gemeinkosten

Die Gemeinkosten gliedern sich generell in „Allgemeine Gemeinkosten“ und „Gemeinkosten Personenschäden“. Die Gemeinkosten Personenschäden (Rettungseinsatz, Zeitverluste durch Stauungen) sind eindeutig ausschließlich auf Unfälle mit Personenschäden zu beziehen. Die Allgemeinen Gemeinkosten treten sowohl bei Unfällen mit Personenschaden als auch bei reinen Sachschadensunfällen auf (Polizeieinsatz, Feuerwehreinsatz, Rechtsschutz, Verwaltungskosten der Versicherungswirtschaft, sonstige Haftpflichtleistungen).

Gemeinkosten der Straßenverkehrsunfälle 2011	
Allgemeine Unfall-Gemeinkosten	
	Mio Euro
Kosten des Polizeieinsatzes	36,5
Kosten des Feuerwehreinsatzes	12,8
Kosten des Rechtsschutzes und der Schadensabwehr	210,1
Verwaltungskosten Versicherungswirtschaft	818,3
sonstige Haftpflichtleistungen	47,2
Summe Allgemeine Gemeinkosten	1.125,0
Unfall-Gemeinkosten Personenschäden	
	Mio Euro
Kosten des Rettungseinsatzes (inkl Flugrettung)	18,1
Kosten der Zeitverluste und Stauungen	4,3
Summe Gemeinkosten Personenschäden	22,4
Summe Gemeinkosten	1.147,4

Tabelle 4

Quelle: Statistik Austria, BMI, VVO, Rotes Kreuz, ÖAMTC, VFW (Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen)

E. Kostenträgerrechnung

Neben der Darstellung der gesamten Kosten aller Verunglückten und aller Unfälle in Summe ist die Darstellung der durchschnittlichen Kosten eines Verunglückten oder eines Sachschadens bzw eines Unfalls (Kostenträger oder Schadensart) für viele Nutzer der Unfallkostenrechnung von wesentlichem Interesse. Tabelle 5 verdeutlicht die Verteilung der Unfallkosten nach Kostenarten (zB Polizeieinsatz, Verwaltungskosten Versicherungen). Dadurch wird auch deutlich, welche Akteure besonders stark von Unfallkosten betroffen sind. Dieser Output stellt auch jene Werte dar, deren Veröffentlichung in § 5 Abs 8 BStG durch das BMVIT verpflichtend erstmals für 2012 vorgesehen ist.

Zur Ermittlung wurden die einzelnen Kostenarten den verschiedenen Kostenträgern zugewiesen. So können die durchschnittlichen Kosten pro Getöteten, Schwerverletzten, Leichtverletzten, Sachschaden oder Unfall mit Personenschaden dargelegt werden. →

10) HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment (2006).

11) Vgl Verband der Versicherungsunternehmen Österreich, Jahresbericht 2011.

Je Verunglückten ergeben sich folgende durchschnittliche Kosten:

Durchschnittliche Unfallkosten je Verunglückten nach Kostenarten (€ 1.000,-)			
Kostenart	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
Medizinische Behandlungskosten	4,7	9,8	0,2
Verlust an Leistungspotenzial	1.393,4	67,0	1,4
Polizeikosten	1,0	1,0	0,1
Rettungskosten	0,3	0,7	0,3
Verwaltungskosten Versicherungen	1,2	1,2	1,2
Rechtskosten (Rechtsschutz + Schadensabwehr)	0,3	0,3	0,3
Zeitverluste	0,1	0,1	0,1
sonstige Kosten	0,1	0,1	0,1
Zwischensumme	1.401,1	80,2	3,7
Wert des menschlichen Leids bezüglich Sicherheit im Verkehr abzüglich nicht getätigter Konsumtion	1.615,1	301,3	23,2
Unfallkosten pro Verunglückten 2011	3.016,2	381,5	26,9

Tabelle 5

Quelle: eigene Berechnungen

F. Unfallkosten im Überblick

Zusammenfassend können sowohl die Unfallkosten pro Kostenträger als auch die Unfallkosten in Summe (über alle Unfälle) dargelegt und zu einem Gesamtbild zusammengeführt werden (s Tabelle 7).

Vergleicht man die Ergebnisse mit den Werten aus der letzten Unfallrechnung (für das Jahr 2006), so zeigt sich, dass

→ sich sowohl die Anzahl der Unfälle als auch die Anzahl der Verunglückten reduziert hat,

Pro Unfall ergeben sich folgende Sachschadenskosten (unabhängig davon, ob bei dem Unfall auch Personen verunglückten):

Durchschnittliche Sachschadenskosten pro Unfallereignis	
Kostenart	EUR
Kfz-Reparaturkosten, Wertminderung, Ausfallkosten	3.376
Sonstige Sachschäden	346
Polizeikosten	31
Feuerwehreinsatz	19
Verwaltungskosten Versicherungen	1.121
Rechtskosten (Rechtsschutz + Schadensabwehr)	288
sonstige Kosten	65
Sachschadenskosten pro Unfall	5.245

Tabelle 6

Quelle: eigene Berechnungen (Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen)

- die Kosten pro Unfall zugenommen haben, dies jedoch zum Teil durch den Preisanstieg seit 2006 begründet werden kann,
- die deutliche Reduktionen der Anzahl der Getöteten auch mit einer deutlichen Reduktion der Kosten dieses Kostenträgers verbunden ist und
- sich die Gesamtkosten der Unfälle mit Personenschäden (inkl Sachschäden dieser Unfälle) sogar bei Betrachtung zu laufenden Preisen reduziert haben.

Unfallkosten der Straßenverkehrsunfälle – Überblick und Entwicklung seit 2006 (zu laufenden Preisen)						
	Anzahl		Kosten pro Fall € 1.000,-		Kosten in Mio Euro	
	2011	2006	2011	2006	2011	2006
Getötete	523	730	3.016	2.676	1.577	1.954
Schwererletzte	10.502	12.095	381	317	4.006	3.831
Leichtverletzte	34.522	39.835	27	23	928	905
UPS Unfälle (für Sachschäden mit UPS)	35.129	39.884	5	4	184	177
Unfallkosten der Unfälle mit Personenschäden (inkl. Sachschäden dieser Unfälle)					6.696	6.866
Unfallkosten der Unfälle ohne Personenschäden (Sachschäden und Gemeinkosten dieser Unfälle)					3.392	3.056
Gesamte Unfallkosten					10.088	9.922

Tabelle 7

Quelle: eigene Berechnungen (Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Rundungen)

→ In Kürze

Der Beitrag bietet einen Überblick über die Ermittlung und die Ergebnisse der Unfallkosten des Straßenverkehrs in Österreich im Jahr 2011. Durch das Ergebnis der Unfallkostenrechnung können die Kosten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit dem daraus erzielten Nutzen verglichen werden. Eine Priorisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinsichtlich eines effizienten Ressourceneinsatzes ist dadurch möglich.

→ Zum Thema**Über die Autoren:**

Dipl.-Ing. Norbert Sedlacek ist Projektleiter bei Herry Consult GmbH und zuständig für die Bereiche Verkehrswirtschaft, Tarifrechnungen, Güterverkehr und Logistik sowie Verkehrsmodellierungen. Er hat sowohl die Unfallkostenrechnung 2007 als auch die Unfallkostenrechnung 2012 geleitet.

Kontaktadresse: Herry Consult GmbH, Argentinierstraße 21, 1040 Wien. Internet: www.herry.at

Dipl.-Ing. Andrea Pumberger ist Projektleiterin im KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und ist im Bereich Unfallprävention und Sicherheitsforschung tätig.

Peter Schwaighofer BSc ist Projektmitarbeiter im KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und beschäftigt sich mit Unfalltiefenanalysen und der Forschungsmethode Naturalistic Observation.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Links:

www.herry.at
www.kfv.at
www.bmvit.gv.at

