





INHALT

1

DIE BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR

2

VORWORT

3

UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE DES BUNDES

4

BEOBACHTUNGSSTELLE FÜR DIE STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

5

VERKEHRSSICHERHEITSBEIRAT

6

UNFALLUNTERSUCHUNG SCHIENE

7

UNFALLUNTERSUCHUNG SEILBAHNEN

8

UNFALLUNTERSUCHUNG SCHIFFFAHRT

9

UNFALLUNTERSUCHUNG LUFTFAHRT

10

KFZ - UND VERKEHRSTECHNIK

11

GEFAHRGUT/CHEMIE

12

TYPENGENEHMIGUNG

DIE BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR

Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

Unfallforschung, Angelegenheiten der Untersuchung von Unfällen und Störungen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt, Angelegenheiten der Meldezentrale, Angelegenheiten der Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit, Angelegenheiten der Unfallforschung/statistik Straßenverkehr einschließlich Projekt Safety Net, Angelegenheiten der Aus- und Weiterbildung von Fahrprüfern.

Verkehrssicherheitsbeirat

Angelegenheiten des Verkehrssicherheitsbeirates gemäß § 23 Unfalluntersuchungsgesetz, Geschäftsführung, Organisation

KFZ- und Verkehrstechnik

Angelegenheiten der ortsfesten – und mobilen Fahrzeugprüfung, Organisation der LKW-Kontroll-Plattform, internationale Angelegenheiten der technischen Fahrzeugkontrollen, Angelegenheiten der Qualitätssicherung zum österreichischen Fahrzeugprüfwesen, Entwicklung neuer Fahrzeugprüfsysteme, Berichtswesen zum Bereich Lenk- und Ruhezeitkontrollen, Angelegenheiten des Systems Digitales Kontrollgerät.

Messtechnik

Angelegenheiten der KFZ – technischen Messungen, lichttechnische Messungen einschließlich Prüf- und Genehmigungsverfahren.

Gefahrgut/Chemie

Angelegenheiten der Gefahrgutkontrollen und chemischer Analysen für alle Bereiche der Unfalluntersuchungsstelle sowie Teilnahme an mobilen Prüfzugeinsätzen, Qualitätssicherung und Schulungsangelegenheiten im Gefahrgutbereich.

Typengenehmigung

Angelegenheiten der Typengenehmigung gemäß dem III. Abschnitt KFG.

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Entscheidende Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit können wir nur erreichen, wenn alle ihre Verantwortung für Leben und Umwelt in der Mobilität nach Kräften wahrnehmen. Mit dem Aufbau einer österreichischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit in der Bundesanstalt für Verkehr konnte im Jahr 2007 ein wichtiger Fortschritt im Verkehrssicherheitsumfeld erzielt werden. Dieser neue und kontinuierlich wachsende Informationspool bietet neben anderen Angeboten wie der Veröffentlichung von Unfallberichten einen zusätzlichen Anreiz, sich mit Fragen der sicheren Mobilität zu befassen.

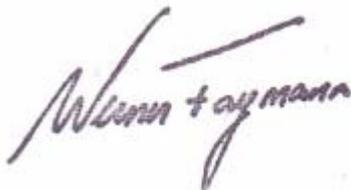


Im Jahr 2007 konnte auch das Instrument der Fahrzeugkontrollen gemeinsam mit der Polizei verstärkt werden. Im Vergleich zum Jahr 2006 wurden die technischen Unterwegskontrollen im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform um 15 % auf rund 78.000 geprüfte Fahrzeuge gesteigert.

Natürlich steht die Bundesanstalt für Verkehr auch vor der besonderen Herausforderung, steigende Anforderungen mit knappen Ressourcen zu bewältigen. In meinem ersten Jahr als zuständiger Minister konnte ich feststellen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Aufgabe mit viel Umsicht und hoher Kompetenz bewältigen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei ihnen für ihr Engagement und ihren Einsatz bedanken. Die Kooperationen mit privaten Unternehmen im Bereich der Fahrzeugprüfung, der Lehrlingsausbildung oder der Mobilitätsberatung jugendlicher Fahranfänger sind gute Beispiele für eine synergetische Herangehensweise.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht gibt einen Überblick über die Aufgaben im Jahr 2007; für weiterführende Informationen stehen Ihnen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesanstalt für Verkehr sowie das Internetangebot unter <http://versa.bmvit.gv.at> zur Verfügung.

Mit besten Grüßen



Werner Faymann

UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE DES BUNDES

LEITER: PETER URBANEK

Die Untersuchung von Vorfällen ist die zentrale Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (UUB). Ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren ermöglicht eine optimale Unfallforschung. Ausschließliches Ziel jeder Untersuchung ist die Feststellung der Ursache der Vorfälle. Die Untersuchung dient nicht der Klärung von Haftungsfragen oder der Frage der Schuld.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich der Luftfahrt, der Schiene, der Seilbahnen und der Schifffahrt sind im Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 vom 31. Oktober 2005 enthalten, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist.

Meldung des Vorfalls

Die betreffenden Unternehmen sind verpflichtet, Vorfälle der UUB zu melden. Die zu meldenden Vorfälle sowie der Zeitpunkt und die Form der Meldung sind in verschiedenen Rechtsnormen geregelt (z.B. MeldeVO-Eisb 2006, Melde-VO Seilb 2006).

Einleitung einer Untersuchung

Eine Untersuchung beginnt grundsätzlich mit der Meldung des Vorfalls; entscheidend ist jedoch, dass nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung eingeleitet wird.

Die Entscheidung über die Einleitung einer Untersuchung ist von der Klarheit der Ursache des Vorfalls abhängig. Wird eine Untersuchung eingeleitet, ist festzulegen, ob für diese Untersuchung auch eine Befundaufnahme vor Ort erforderlich ist. Wird keine Untersuchung eingeleitet, ist eine „Vorfallsanzeige“ anzufertigen, die eine Sachverhaltsdarstellung und die Ursache des Vorfalls enthalten soll.

Untersuchung

Jede Untersuchung ist unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen, wobei zu beachten ist, dass das Untersuchungsverfahren nicht öffentlich ist und für das Untersuchungspersonal Verschwiegenheitspflicht besteht.

Für eine Untersuchung vor Ort verfügt das Untersuchungspersonal unter anderem über die Befugnisse, dass der Ort des Vorfalls ungehindert betreten werden kann, um die Spurenaufnahme durchführen zu können.

Untersuchungsbericht

Jede Untersuchung ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen, der vor Veröffentlichung einem Stellungnahmeverfahren zu unterziehen ist. Bei diesem wird je nach Lage des Falles ein Entwurf des Untersuchungsberichtes allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Vorfall stehen (z.B. Hersteller der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge, beteiligte Unternehmen, zuständige Behörden), zur Stellungnahme übermittelt.

Der endgültige Untersuchungsbericht ist zu veröffentlichen und hat unter anderem Einzelheiten des Vorfalls, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die für den Vorfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse und die Feststellung der Ursache zu enthalten.

Sicherheitsempfehlungen

Aus dem Ergebnis der Untersuchung sollen Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet werden. Sicherheitsempfehlungen sind an jene Stellen zu richten, die diese in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Ob und in welchem Umfang ausgesprochene Sicherheitsempfehlungen umgesetzt werden, liegt in der Verantwortung der konkret davon Betroffenen, die letztendlich auch selbst die Kosten dafür zu tragen haben. Für einige der ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen wurden bereits Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt.

BEOBACHTUNGSSTELLE FÜR DIE STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

DR. NORBERT HARTL

DI (FH) PETER HIRSCHBERGER

Die Europäische Union startete im Jahr 2004 das Projekt Safety Net mit dem Ziel, Grundlagen zur Errichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit zu erarbeiten. Die Bundesanstalt für Verkehr (BAV) ist in Kooperation mit dem KfV in diesen Arbeiten vertreten.

Die BAV startete gemeinsam mit dem KfV die nationale Umsetzung einer solchen Stelle. Im Jahr 2007 nahm die österreichische Beobachtungsstelle den operativen Betrieb auf. Die Inhalte der österreichischen Beobachtungsstelle wurden kontinuierlich auf die europäischen Vorgaben abgestimmt. Die Benutzer der österreichischen Beobachtungsstelle können somit immer auf ein europäisches Pendant zurückgreifen und Ergebnisse international vergleichen.

Ziel der österreichischen Beobachtungsstelle ist es, eine nationale Plattform für alle im Verkehrssicherheitsumfeld Agierenden bieten zu können.

Die Beobachtungsstelle strebt eine langfristige Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Verkehrssicherheitsbereich an, um die Aktualität der Inhalte und Ziele sicherstellen zu können.

In einem ersten Schritt wurden 2007 sogenannte „Basic Fact Sheets“ zu den wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Themen erstellt. In übersichtlicher Form werden Daten und Fakten zu den jeweiligen Problempunkten präsentiert und gleichzeitig auf das vergleichbare Produkt auf europäischer Ebene verwiesen. Diese ersten Produkte der Beobachtungsstelle stehen auf der 2007 online gegangenen Website als Downloads zur Verfügung.

Die Errichtung einer nationalen Beobachtungsstelle, welche im Einklang mit der Europäischen Beobachtungsstelle steht, wurde europaweit von Österreich als erstes Land in Angriff genommen. Die weitere Entwicklung der österreichischen Stelle wird sich auch an zukünftigen europäischen Projekten orientieren, welche im Anschluss an das Projekt Safety Net starten.

Fahrprüferaus- und Weiterbildung

Ziel ist die Umsetzung der entsprechenden Inhalte der 3. FS-RL mit einem Feedbacksystem über alle Elemente des Fahrprüfungssystems. Dieses Feedbacksystem soll auch motivierenden Charakter aufweisen, indem man zielgerichtet individuelle Stärken und Schwächen mit individuell maßgeschneiderten Bildungsmaßnahmen für Fahrprüfer optimieren kann. Dem Fahrprüfer soll dadurch eine adäquate Selbsteinschätzung seiner Kompetenzen als Prüfer ermöglicht werden.

Der primär erwartete Nutzen liegt in der Hebung der Verkehrssicherheit. Es können individuell maßgeschneiderte Aus- und Fortbildungsmaßnahmen empfohlen werden.

Es wird ein System errichtet, aus welchem im Endausbau der Fahrprüfer jederzeit entnehmen kann, in welcher Entwicklungsstufe er sich gerade befindet bzw. welche Weiterbildungen er noch absolvieren kann oder soll. Dieses System soll somit die Prüfertätigkeit als „life long learning“ vermitteln und so eine etwaige falsche Selbsteinschätzung verhindern.

Da mit einer hohen Qualität bei den Fahrprüfungen eine direkte behebende Wirkung auf Defizite im Fahrverhalten erzielt wird, ist eine nachhaltige Steigerung der Verkehrssicherheit durch einen Unfallvermeidungseffekt der Maßnahme absehbar.

Unfallhäufungsstellenmanagement

Eine zentrale Aufgabe der Beobachtungsstelle liegt im Bereich der Sammlung und Auswertung von Daten zu Verkehrsunfällen und Unfallfolgen sowie insbesondere auch im internationalen Informationsaustausch.

Es werden die aus den evaluierten Zählblättern der Statistik Austria gewonnenen Unfall- und Unfallbegleitdaten in eine Unfalldatenbank mit Auswerte-Interface eingelesen und nach verschiedenen Gesichtspunkten ausgewertet. Diese Daten werden mit den, von den Bundesländern einlangenden Zusammenstellungen ihrer Unfallhäufungsstellen verglichen und die Gemeinsamkeiten und/oder Differenzen in einer weiteren Applikation zusammen gespeichert.

Daran folgt eine Gegenüberstellung der aus den Bundesländern gemäß § 96 (1b) StVO einlangenden Berichte über die „jeweils als unfallverhütend festgestellten Maßnahmen“ sowie nach einer 2-Jahresfrist die Berichte der Bundesländern über die Verwirklichung dieser Maßnahmen und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Daraus erstellt die Beobachtungsstelle eine das ganze Bundesgebiet umfassende Zusammenschau über die Effizienz von getroffenen Maßnahmen zu Vergleichs- und Verbesserungszwecken und stellt sie den Bundesländern zur Verfügung. Diese bundesweite Vernetzung ermöglicht in enger Zusammenarbeit mit der Statistik Austria den Überblick über Unfallarten, Unfallbeteiligte und andere wichtige Parameter.

Verkehrssicherheitsbeirat

Gemäß § 23 des Unfalluntersuchungsgesetzes hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur sachverständigen Beratung in Fragen der Verkehrssicherheit und insbesondere zur laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung eines Verkehrssicherheitsprogrammes (VSP) für alle Verkehrsträger den Verkehrssicherheitsbeirat zu bestellen. In der konstituierenden Sitzung am 18. Dezember 2006 wurde folgendes Arbeitsprogramm beschlossen:

1. Straße: Evaluierung des bestehenden VSP und Erarbeitung der Grundlagen für ein neues VSP für den Zeitraum 2011 bis 2020;
2. Schiene: Erarbeitung eines VSP
3. Schnittstelle Schiene / Straße: Evaluierung und Ausarbeitung zielführender Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

Mit der Evaluierung des VSP 2002-2010 und der Erarbeitung eines VSP 2011-2020 wurde ein Arbeitsausschuss beauftragt. Sowohl die Anpassung des bestehenden VSP an den aktuellen Umsetzungsstand und die internationalen Entwicklungen, als auch die Erarbeitung des neuen VSP werden unter Berücksichtigung bereits ausgearbeiteter und - erwiesenermaßen - effizienter Maßnahmen durchgeführt.

Schwerpunkte werden unter Einbindung des aktuellen Wissenstandes und der Unfallstatistik, der Ergebnisse der Evaluierung und den internationalen Erfahrungen in den Bereichen Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik, sowie den gesetzlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen gesetzt. Von den Österreichischen Bundesbahnen wurde in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und beigezogenen Experten ein VSP für den Verkehrsträger Schiene erarbeitet. Derzeit wird evaluiert, wie die in diesem Programm enthaltenen Maßnahmen in die Praxis umgesetzt werden können. Nach Abschluss der Evaluierung ist vorgesehen, das erarbeitete VSP für den Verkehrsträger Schiene in einem eigenen Arbeitsausschuss des Verkehrssicherheitsbeirates zu behandeln.

Die „Schnittstelle Schiene/Straße“ als eigenes Schwerpunktthema zu betrachten, liegt vordringlich in den bedauerlichen Unfallzahlen. Dieser Problembereich wird zwar gesondert, jedoch in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitsausschüssen für die Straße und für die Schiene betrachtet. Darüber hinaus wird in einer eigenen Arbeitsgruppe der „Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr“ konstruktiv an der Lösung vorhandener Probleme im Bereich der „Schnittstelle Schiene/Straße“ gearbeitet.

UNFALLUNTERSUCHUNG SCHIENE

LEITER: PETER URBANEK

Das Jahr 2007 war das erste Jahr für den Fachbereich Schiene in der UUB, in dem die Vorgaben des Unfalluntersuchungsgesetzes uneingeschränkt umgesetzt werden konnten.

Durch die sich aus der „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes“ (MeldeVO-Eisb 2006, verlautbart im BGBl. II Nr. 279/2006 vom 27. Juli 2006) ergebenden Änderungen für die Eisenbahnunternehmen, in Verbindung mit einem umfassenden Informationsbedarf war erst ab dem Jahreswechsel 2006/2007 eine verordnungskonforme Meldung von Unfällen und Störungen gewährleistet.

Im Jahr 2007 wurden im Fachbereich Schiene der UUB verschiedene Schwerpunkte gesetzt, die auf Grund der sich abzeichnenden Entwicklung der Vorfälle auch im Jahr 2008 fortgesetzt werden.

Zu den Schwerpunkten zählen insbesondere Vorfälle im Zusammenhang mit Fahrzeugen der Rollenden Landstraße und mit Fahrzeugen für den Gefahrguttransport sowie Vorfälle auf Eisenbahnkreuzungen.

Vor allem bei den Vorfällen auf Eisenbahnkreuzungen ist eine steigende Tendenz erkennbar (starker Anstieg der Anzahl von tödlich und schwer verletzten Personen sowie von Vorfällen auf Eisenbahnkreuzungen mit Schranken- oder Lichtzeichenanlagen).

Der im Jahr 2006 begonnene Meinungs-, Informations- und Erfahrungsaustausch mit den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit den zuständigen Eisenbahnbehörden, mit den beteiligten Einsatzkräften (Exekutive, Feuerwehren, Rettungsorganisationen udgl.) sowie mit Vertretern der Justiz (Untersuchungsrichter, Staatsanwälte) wurde auch 2007 fortgesetzt.

Die im Jahr 2006 gegründete Informationsplattform zwischen Vertretern des Fachbereichs Schiene in der UUB, des Beauftragten für die Unfalluntersuchung im deutschen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie der schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe im Generalsekretariat des Eidgenössischen Departments für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde auch im Jahr 2007 für einen umfassenden Meinungs-, Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Unfalluntersuchungsstellen genützt.

Zwischenzeitlich sind dieser Plattform auch Vertreter der ungarischen sowie der tschechischen Unfalluntersuchungsstelle beigetreten. Gespräche über die Teilnahme weiterer europäischer Unfalluntersuchungsstellen (z.B. Slowakei, Slowenien) werden derzeit geführt.

Der Fachbereich Schiene ist weiters Mitglied im Ausschuss „Network of the National Accident Investigation Bodies“ am Sitz der European Railway Agency (ERA) in Lille sowie Mitglied im Ausschuss „Common Safety Indicators“, ebenfalls am Sitz der ERA.

Tabelle 1: Im Jahr 2007 wurden vom Fachbereich Schiene 39 Untersuchungen vor Ort durchgeführt

Datum	Bundesland	Vorfall
27.02.07	OÖ	Unerlaubtes Einlassen des Zuges 3870 in besetzte Gleisabschnitte in Steyregg
03.03.07	OÖ	Zusammenprall Z1163.001 EK 20,905 Str. 25201
07.03.07	OÖ	Verschubkollision in Gmunden
09.03.07	ST	Zusammenprall Z46750 und Z.45051 EK 253,832 Str. 41301
23.03.07	NÖ	Zusammenprall Z6433 EK 13,407 Str. 16301
27.03.07	W	Verschubentgleisung in Wien Matzleinsdorf
29.03.07	W	Gefährdung von Zugfahrten in Wien Liesing
30.03.07	NÖ	Zusammenprall Z6637 EK 69,098 Str. 10701
03.04.07	NÖ	Zusammenprall Z72107 EK 16,530 Str. 15301
03.04.07	NÖ	Zusammenprall Z6805 EK 0,892 Str. 17301
04.04.07	OÖ	Entgleisung Z45902 zwischen Taufkirchen a. d. Pram und Schärding
24.04.07	ST	Unerlaubtes Einlassen eines Zuges in besetzte Gleisabschnitte in Gralla
27.04.07	S	Brand Z 4010.006 in Golling
30.04.07	W	Verschubkollision in Wien Südbf
15.05.07	NÖ	SKL-Entgleisung N102 in Willendorf
18.05.07	K	Entrolltes Fahrzeug Z1116.062 zwischen Tarvisio Boscoverde und Villach
30.05.07	T	Kollision Z54432 zwischen Hopfgarten und Üst Hp 1
13.06.07	OÖ	Entgleisung Z48514 in Gaisbach-Wartberg
26.06.07	NÖ	Entgleisung Z 38226 in Hohenau
26.06.07	NÖ	Zusammenprall Z 2568 zwischen Raasdorf und Siebenbrunn-Leopoldsdorf
05.07.07	OÖ	Entrolltes Fahrzeug in Linz Vbf-Ost Einfahrgruppe
06.07.07	W	Zusammenprall Z 75042 zwischen Stadlau und Raasdorf

Datum	Bundesland	Vorfall
20.07.07	NÖ	Zusammenprall Z 7023 zwischen Purgstall und Scheibbs
24.07.07	NÖ	Kollision zwischen Z 38260 und Z 54701 in Obereggendorf
24.07.07	NÖ	Zusammenprall Z 7013 in Wieselburg a.d. Erlauf
30.07.07	NÖ	Entgleisung Z 55007 in Moosbierbaum-Heiligeneich
02.08.07	W	Entgleisung Z 54093 in Wien Matzleinsdorf
24.08.07	NÖ	Zusammenprall Z 6407 zwischen Bad Fischau-Brunn und Winzendorf
24.08.07	NÖ	Zusammenprall Z 77063 zwischen Aspang und Obereggendorf
28.08.07	NÖ	Kollision Z IC 539 in Gumpoldskirchen
04.09.07	B	Zusammenprall Z 2773 zwischen Altpinkafeld und Oberwart
06.09.07	W	Verschubentgleisung Blumental
09.09.07	W	Entgleisung Z 41328 zwischen Heiligenstadt und Klosterneuburg-Weidling
12.10.07	NÖ	Tötung von 3 MA durch Z 2699 in Götzendorf
31.10.07	S	Entgleisung Z 54352 zwischen Mallnitz-Obervellach und Bockstein
09.11.07	W	Entgleisung Z 54000 in Wien Zvbf-Ausgr Kledering
12.11.07	OÖ	Entgleisung Z 6192 in Perg
19.11.07	W	Entgleisung Z 96116 zwischen Maxing und Abzw. HF1
28.12.07	K	Entgleisung Z 4824 in Rattendorf-Jenig

Tabelle 2: In 40 Fällen wurden weiterführende Untersuchungen unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes der Eisenbahnunternehmen durchgeführt.

Datum	Bundesland	Vorfall
19.01.07	S	Ladegutverlust mit Verletztem Z 54591 zwischen Bischofshofen und St. Johann im Pongau
21.04.07	K	Verletzung Person durch Z 4614 zwischen Spital Millstättersee und Möllbrücke-Sachsenburg
29.01.07	W	Brand Tfz 2143 038-4 in Wien Praterkai
31.01.07	ST	Verletzung Person durch Z 54076 zw. Graz Verschiebefb und Gratwein
02.02.07	ST	Kollision Z 44455 in Graz Hbf
04.02.07	OÖ	Kollision Verschub zwischen St. Valentin und Enns
06.02.07	Ungarn	Kollision zwischen Regional- und Güterzug (Unterstützung der ungarischen UUS)
13.02.07	ST	Fahrstraßenauflösung LZ 38624 Bf Fentsch-St. Lorenz
11.03.07	NÖ	Zusammenprall Z 2705 Scheiblingkirchen-Warth und Edlitz-Grimmenstein
13.03.07	S	Verschubentgleisung in Selzthal
19.03.07	S	Propangasaustritt Sulzau
24.03.07	NÖ	Entrollen in Guntramsdorf-Kaiserau
27.03.07	W	Entgleisung Z 94241 in Wien Matzleinsdorf
29.03.07	ST	Verschubentgleisung in Leoben-Donauwitz
29.03.07	NÖ	Unerlaubtes Durchfahren von Z 6845 in Schwadorf
11.04.07	S	Wiederaufnahme Entgleisung Z 64346 in Salzburg
12.04.07	T	Kollision Z 1144.211 mit Z 1515 in Kitzbühel
20.04.07	ST	Verschubkollision in Graz
29.04.07	B	Tötung einer Person durch Z 41114 in Neufeld an der Leitha
05.05.07	NÖ	Fahrzeugbrand Z 54183 in Amstetten
07.05.07	ST	Unerlaubte Signalüberfahung Z 4015 in Krieglach
09.06.07	ST	Tötung einer Person durch Z 4018 zwischen Frohnleiten und Mixnitz

Datum	Bundesland	Vorfall
19.07.07	ST	Entgleisung Z 48922 in Hieflau
21.07.07	OÖ	Zusammenprall Z 3477 in Antisenhofen
01.08.07	NÖ	Zusammenprall Z 7773 in Traiskirchen
03.08.07	ST	Zusammenprall Z 44356 zwischen Gleisdorf und Studenzen/Fladnitz
09.08.07	NÖ	Entgleisung Z 2755 zwischen Steinbach-Großpertholt und Langschlag
09.08.07	ST	Zusammenprall Z 64588 in Zeltweg-Pöls
28.08.07	ST	Zusammenprall Z 2704 zwischen Fürstenfeld und Bierbaum
30.08.07	ST	Brand Z 612 in Niklasdorf
30.08.07	NÖ	Entgleisung Z 6836 zwischen Puchenstuben und Winterbach
31.08.07	NÖ	Entgleisung Z 49882 in Brenner
31.08.07	K	Verschubkollision in Villach Süd
21.09.07	T	Gefahrgutaustritt Z 64452 in Hall in Tirol
28.09.07	K	Zusammenprall Z 46750 zwischen Launsdorf-Hochosterwitz und St. Veit a. d. Glan
29.10.07	NÖ	Zusammenprall Z 2127 zwischen Hötzelsdorf-Geras und Irnfritz
12.11.07	T	Kollision Z 562 zwischen Strengen und Pians
13.11.07	B	Gegenfahrt Z 44364-88030 zwischen Jennersdorf und Szentgotthárd
17.11.07	NÖ	Brand Z 2715 zwischen Aspang und Ausschlag-Zöbern
10.12.07	V	Kollision Z 164 mit Baufahrzeug zwischen Feldkirch - Nendeln

Tabelle 3: Im Jahr 2007 wurden 26 Untersuchungen mit Untersuchungsbericht, einschließlich ausgesprochener Sicherheitsempfehlungen abgeschlossen.

Datum	Bundesland	Vorfall
09.05.06	K	<p>Entgleisung Z 48246 in Villach</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist eine regelmäßige Wartung des gesamten Fahrwegs unter Einhaltung bestehender Normen bzw. Instandhaltungs- und Wartungspläne sowie unter Berücksichtigung des Ergebnisses der metallographischen Untersuchung durchzuführen. • Die bestehenden Normen für das Thermitschweißverfahren sind auf ihre Aktualität zu prüfen und erforderlichenfalls anzupassen. • Thermitschweißungen sind unter Beachtung der begleitenden qualitätssichernden Maßnahmen (z.B. zugelassener Oberbauschweißtechniker etc.) durchzuführen.
19.07.06	B	<p>Kollision Z 44642 in Parndorf</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung und Evaluierung des Wagenübernahmeprozesses. • Überprüfung und Evaluierung der Arbeitsprozesse für die technische Wagenuntersuchung (Sicherheitskontrolle udgl.) im Bezug auf Ladungssicherungen. • Erstellung von eindeutigen und unmissverständlichen Arbeitsanweisungen für Mitarbeiter unter Zugrundelegung der Ergebnisse der durchgeführten Evaluierungen. • Erstellung einer eindeutigen und unmissverständlichen Anweisung (Betriebsvorschrift, Erläuterung) über das Verhalten von Tzf bei plötzlichem Auftreten von Spannungslosigkeit der Oberleitung, unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel.
31.08.06	W	<p>Entgleisung Z 68146 in Stadlau</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von der ÖBB-Infrastruktur-Betrieb AG wurde verfügt, dass zusätzlich zur periodischen Untersuchung mit dem Oberbaumesswagen der gegenständliche Gleisbereich durch einen Mitarbeiter des ÖBB-ISC zu begehen ist. Gemäß den Vorgaben im Instandhaltungsplan, hat alle zwei Monate eine Befahrung aller Gleise mit Gleisrang „a“ durch den Bahnmeister zu erfolgen. Die Befahrung kann durch eine Begehung ersetzt werden. Dabei, sowie bei der regelmäßigen Wartung und Kontrolle gemäß dem Instandhaltungsplan, sollte besonders darauf geachtet werden, ob eine Durcharbeitung des Unterbaus aufgrund der geologischen Gegebenheiten erforderlich wäre.
28.09.06	W	<p>Kollision Z 346 in Altmannsdorf</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindringliche Sensibilisierung bzw. wiederholte Schulungen der betreffenden Mitarbeiter über die Bestimmungen der Vorbereitung für Nebenfahrten und der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten beim Verschub gemäß ÖBB DV V3 („Betriebsvorschrift“) • Überarbeitung der Bestimmungen für Nebenfahrten der ÖBB DV V3 („Betriebsvorschrift“)

Datum	Bundesland	Vorfall
04.10.06	ST	<p>Entgleisung Z 63637 in Hieflau</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stichprobenartige Kontrollen der Überprüfungen bzw. Revisierung von Eisenbahnfahrzeugen (z.B. auch Gegenüberstellung der Unterlagen über die periodische Überprüfung und den Fahrzeugen) • Überprüfung der Werkstätten auf Zulassung für die Überprüfung und Revidierung von Eisenbahnfahrzeugen • Umrüsten von Fahrzeugen mit Pufferteller < 400 mm auf Pufferteller ≥ 400 mm
18.10.06	T	<p>Kollision Z 5276 mit Gleisbaukran in Kirchberg in Tirol</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachevaluierung der in Österreich zugelassenen Kräne vom Typ KRC 1200 im Hinblick auf Funktionalität der Sicherheitseinrichtungen, Steuerung, sowie der erfolgten technischen Modifikationen. Im Besonderen sollte bei Kränen vom Typ KRC 1200 und baugleichen der Betriebszustand der Drehkranzbremse in die Steuerungslogik integriert und von dieser überwacht werden. Es soll dadurch eine selbsttätige Bewegung des Gegengewichts ausgeschlossen werden. Damit wird die Standicherheit des Kranes gewährleistet und die Einschränkung des lichten Raumes in Nachbargleisen verhindert. Aus Sicht der UUS-Schiene und gemäß den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ist die technische Absicherung der Drehkranzbremse einer organisatorischen Maßnahme vorzuziehen. Die vom Hersteller implementierte Änderung des Gleisbaukranes SKI X 980.009-5 vom Typ KRC 1200 hinsichtlich der Anzeige der Winkelstellung des Gegengewichts samt der akustischen Einrichtung beim Überschreiten der Grenzwinkelposition wird als Sofortmaßnahme betrachtet. Der Kranführer steuert den Kran vorwiegend auf Sicht. Er muss dabei auf die bewegte Last, auf die Absetzstelle der Last, die im Absetzbereich befindlichen Mitarbeiter und auf die Handzeichen eines Einweisers achten. Es ist durch den Arbeitsablauf schwer möglich, während des Lastfalls ständig auf die Anzeige eines Displays zu achten, welches als Unterstützung zum Rüsten des Kranes dient. Mit der akustischen Warneinrichtung ist allenfalls eine zusätzliche Unterstützung, aber keinesfalls eine zusätzliche Sicherheitseinrichtung umgesetzt, da durch Baustellenlärm eine Wahrnehmung des akustischen Warnsignals verhindert werden kann. Das „Gegensteuern“ durch den Kranführer bei Überschreitung des zulässigen Drehwinkels vom Gegengewicht, kann nur als Notmaßnahme betrachtet werden. Da die Bewegung des Gegengewichtes nur durch die Steuerungslogik erfolgt, kann der Kranführer nur indirekt über den Kranausleger gegensteuern. Bei angeseilter aber nicht gehobener Last ist das Gegensteuern über den Kranausleger nicht möglich. Dem Bediener bleibt nur die Möglichkeit mit „Not-Stopp“ alle Komponenten des Kranes und somit auch die Drehwerksbremse stromlos zu schalten, um so das Gegengewicht anzuhalten.

Datum	Bundesland	Vorfall
18.10.06	T	<p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beim geplanten Einsatz von Gleisbaukränen ist festzulegen, dass die Bestimmungen der ÖBB ZOV 7 für das Lichtraumprofil als auch für die Seitenräume sinngemäß anzuwenden sind. Neben dem Lichtraumprofil, 2000 mm von der Gleisachse nach außen sind auch grundsätzlich die Seitenräume, 2500 mm von der Gleisachse nach außen (gemäß Begrenzungslinie „A-B“ nach Abbildung 20), freizuhalten. • Als weitere, nicht kalkulierbare Gefahrenquelle müssen Hubarbeiten und der Transport von Lasten am Kranausleger eines Gleisbaukrans betrachtet werden. Durch Witterungseinflüsse wie z.B. Windböen, oder einen Bruch des Einscherungsseiles könnte die gehobene oder transportierte Last in den lichten Raum des Nachbargleises gelangen, ohne dass dies von der Kranmannschaft gesichert verhindert werden kann. Es erscheint in diesem Fall aus Sicherheitsgründen zweckmäßig, den Verkehr in Nachbargleisen während eines Lastfalls einzustellen und beim Hebe-, Absetz- oder Transportvorgang am Kranausleger keine Fahrten auf den Nachbargleisen zuzulassen, wenn ein Eindringen der gehobenen Last in den lichten Raum auf Nachbargleisen nicht gesichert verhindert werden kann. • Erstellung von Arbeitsanweisungen für die Abwicklung von Bauarbeiten mit eindeutiger Zuschreibung der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten. • Harmonisierung der Begriffsbestimmungen (wie z. B. Örtlich Aufsichtsführender, Sicherungsaufsicht, Baustellenaufsicht, etc.) in den ÖBB DV, Behelfen und Anweisungen mit den in den gesetzlichen Regelwerken enthaltenen Begriffen (wie z. B. Eisenbahngesetz, Eisenbahnverordnung, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz, Bauarbeiterschutzverordnung, etc.) • Stichprobenartige Überprüfungen der Abwicklung der Bauarbeiten vor Ort sind durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Aufsichtsbehörde vorzunehmen. <p>Sicherheitsempfehlung vom 20. Oktober 2006 als Sofortmaßnahme (siehe Punkt 9.) mit der GZ.BMVIT-795.037/0001/II/BAV/UUB/SCH/2006:</p> <p>Während der Arbeiten im Gleisbereich mit dem Gleisbaukran X 980.009-5 dürfen keine Fahrten im Schwenkbereich des Kranes zugelassen werden.</p> <p>Vor der Zulassung von Fahrten im Schwenkbereich sind die Arbeiten mit dem Gleisbaukran X 980.009-5 einzustellen.</p> <p>Die Sicherheitsempfehlung erging an:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG • Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG • Fa. Swietelsky Baugesellschaft mbH. in Fischamend <p>Diese Sicherheitsempfehlung (GZ.BMVIT-795.037/0001/II/BAV/UUB/SCH/2006) wird mit allen Angaben zurückgezogen, da sie in der Sicherheitsempfehlung (GZ.BMVIT-795.037/0002/II/BAV/UUB/SCH/2006) integriert ist.</p>

Datum	Bundesland	Vorfall
18.10.06	T	<p>Sicherheitsempfehlung vom 10 November 2006 mit der GZ.BMVIT-795.037/0002/II/BAV/UUB/SCH/2006:</p> <p>Nach den Ergebnissen der Untersuchung vom 8. November 2006 wurde die Sicherheitsempfehlung auf alle baugleichen Kräne vom Typ KIROW KRC 1200 ausgedehnt. Während der Arbeiten im Gleisbereich mit dem Gleisbaukran vom Typ KIROW KRC 1200 dürfen keine Fahrten im Schwenkbereich des Kranes zugelassen werden. Vor der Zulassung von Fahrten im Schwenkbereich sind die Arbeiten mit dem Gleisbaukran 980.009-5, 980.011-1 sowie 8455 9892 200-1 einzustellen.</p> <p>Die Sicherheitsempfehlung erging an</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG • Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG • Fa. Swietelsky Baugesellschaft mbH. in Fischamend • Fa. Bahnbau Wels (Betreiber eines baugleichen Kranes)
09.11.06	K	<p>Kollision Z 4856 mit Z 67510 in Villach</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird empfohlen, die optische Anzeige für den Status der PZB-Einrichtung am Tzf (Tzf mit blauer Lampe am Führerstand) zu optimieren. In einem ersten Schritt sollte entsprechend der Nutzung und unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer der Tzf die Optimierung insbesondere bei jenen Tzf vorgenommen werden, die vermehrt wechselseitig für Verschub- und Zugleistungen eingesetzt werden. In Folge sollte auch bei den restlichen Tzf die Anzeige für den Status der PZB-Einrichtung entsprechend verbessert werden.
11.11.06	OÖ	<p>Entgleisung Z 92517 in Linz</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung der Tzff aller in Österreich tätigen RU zu der Thematik - Nichtquittierung mit der Wachsamkeitstaste. • Eine weitere Sicherheitsempfehlung entfällt auf Grund der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen des § 27 der ÖBB DV V 3, Betriebsvorschrift, betreffend die einzustellende Bremsstellung in Abhängigkeit von der Zugart und dem Gewicht des Wagenzuges, mit 10. Dezember 2006.
25.11.06	ST	<p>Gefährdung des Z EC 531 in Fentsch-St. Lorenzen</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterbrechung bzw. Unterlassung von Arbeiten (Erhaltungs- und Störungsbehebung) im Bereich von Stellpulten bei Sicherungsanlagen der Bauart Siemens VGS 80 während einer Bedienhandlung zwecks Einstellung einer Fahrstraße für Fahrten (umgesetzt bei ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit 01.12.2006). • Anweisung / Information an Bediener von Gleisbildstellwerken der Bauart Siemens VGS 80 über die unbedingte Einhaltung der Anweisungen über eine Tastenbedienung von mindestens 2 Sekunden. (umgesetzt bei ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit 01.12.2006) • Erstellung einer systembezogenen Risikoanalyse in Zusammenarbeit mit dem Hersteller unter Einbeziehung der noch verbleibenden Einsatzzeiten von Gleisbildstellwerken der Bauart Siemens VGS 80, die als Grundlage für eine technische Verbesserung zur Verhinderung einer falschen Signalisierung auf Grund einer 3-Tastenbedienung herangezogen werden soll (z.B. Einbau von zusätzlichen Schaltkreisen zur Absicherung).

Datum	Bundesland	Vorfall
07.12.06	NÖ	<p>Kollision Z 2082 in Melk Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige Festlegung von Prozessen für die Planung und Abwicklung von Bauarbeiten, insbesondere im Zusammenhang mit Verantwortlichkeiten sowie Zuständigkeiten. • Unterweisung der Mitarbeiter hinsichtlich der Bestimmungen der ÖBB DV V3 <ul style="list-style-type: none"> a) Führung betrieblicher Unterlagen b) Sperre von Streckengleisen (Nebenfahrten) c) Unterweisung der Mitarbeiter hinsichtlich der Bestimmungen des ÖBB DB 601 d) Führung der BETRA / Ereignis-Checkliste e) Bestellung der BETRA f) Verteilung der BETRA • Stichprobenartige Überprüfungen (z.B.: Fernsprechvormerk, Zugmeldevormerk, udgl.) durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen. • Sicherstellung der rechtzeitigen Verteilung von BETRA-Aussendungen sowie Überprüfung der Richtigkeit der Angaben. • Stichprobenartige Überprüfungen der Abwicklung der Bauarbeiten vor Ort durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen. • Sicherstellung der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen. • Sicherstellung der Baustellenevaluierung gemäß § 4 und § 5 AschG durch den Arbeitgeber.
29.12.06	V	<p>Kollision Zug EC 196 in Lochau Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung der Widersprüchlichkeiten bei den Kompetenzen zur Abhandlung eines Notfalls/außergewöhnlichen Ereignisses zwischen Notfalleiter und Fahrdienstleiter. Es sind für den Notfalleiter eindeutige Arbeitsanweisungen zu verfassen sowie dessen Kompetenzen und Zuständigkeiten festzulegen. Dies ist in geeigneter Form an alle Fdl zu kommunizieren. • Von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ist unverzüglich eine generelle Anweisung für derartige Einsätze bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise festzulegen. In dieser Anweisung sind die Maßnahmen nach Maßgabe der Grundsätze der Gefahrenverhütung (§ 7 ASchG) festzulegen. Ebenso sind auch die Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen eindeutig klarzustellen und die Mitarbeiter darüber nachhaltig zu informieren. Bei der Festlegung von Schutzmaßnahmen sind die Grundsätze der Gefahrenverhütung zu beachten, die in §7 ASchG zusammenfassend geregelt sind. Für den Gefahrenraum der Gleise erfolgt darüber hinaus eine Konkretisierung dieser Grundsätze im Rahmen der Bestimmungen des § 26 EisbAV. Daraus ergibt sich für den konkreten Fall: • Soweit dies möglich ist, ist jedenfalls eine Gleissperre zu verhängen (vgl. § 7 Z 1 ASchG - Vermeidung von Risiken, § 7 Z 3 ASchG -Gefahrenbekämpfung an der Quelle, § 7 Z 6 ASchG - Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten, vgl. auch die gleichlautende Regelung des § 26 Abs. 2 EisbAV).

Datum	Bundesland	Vorfall
29.12.06	V	<ul style="list-style-type: none"> • Wenn keine Gleissperre möglich ist, wären anschließend technische Maßnahmen zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz einer Minimalanlage (vgl. § 7 Z 4 ASchG - Ausschaltung der menschlichen Fehlerquelle, vgl. auch die gleich lautenden Regelungen des § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV). • Wenn keine Gleissperre und keine technischen Maßnahmen möglich sind, wären anschließend organisatorische Maßnahmen zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz von Sicherungsposten oder die Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges erst nach Räumung des Gefahrenraumes der Gleise (vgl. auch die gleichlautenden Regelungen des § 26 Abs. 5 und Abs. 6 EisbAV). • Laufende Abhaltung von Notfallübungen in Zusammenarbeit mit der Exekutive. • Der Ablauf des Notfalltrainings sowie die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind in geeigneter Form und im erforderlichen Umfang mit den Mitarbeitern der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Exekutivkräften zu kommunizieren. • Die für Notfallbereichsbahnhöfe gemäß der ÖBB-DA Notfallmanagement vorgesehenen Abstimmungsgespräche mit externen Hilfskräften sind auch zwischen allen bestehenden Notfallleitungen und der Exekutive bundesweit durchzuführen. Gemäß § 8 ASchG haben Arbeitgeber bei der Durchführung der Schutzmaßnahmen zusammenzuarbeiten, sie haben insbesondere ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren sowie einander und ihre Arbeitnehmer zu informieren. Dies hat grundsätzlich auf der Ebene der Arbeitgeber (im vorliegenden Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG einerseits und der Polizeibehörde andererseits) zu erfolgen. Zur Vermeidung gleichartiger Unfälle wäre daher sicherzustellen, dass der Arbeitgeber ÖBB Infrastruktur Betrieb AG künftig eine geeignete Koordination mit anderen Arbeitgebern für Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise sicherstellt. • Nachevaluierung der Fahrdienstleiter-Arbeitsplätze in der Betriebsführungsstelle Wolfurt und in der Notfallleitstelle der RVL-West in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat. • Die Mitarbeiter der Exekutive sind nachhaltig und laufend über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen zu unterweisen.
27.02.07	OÖ	<p>Unerlaubtes Einlassen Z 3870 in Steyregg</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung aller baugleichen Fahrstraßensperrmagneten (von ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bereits durchgeführt).

Datum	Bundesland	Vorfall
07.03.07	OÖ	<p>Verschubkollision in Gmunden Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterweisung der Mitarbeiter hinsichtlich der Bestimmungen der ÖBB DV V3 Abschnitt II • Stichprobenartige Überprüfungen der betrieblichen Tätigkeiten sind durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde durchzuführen. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen.
27.03.07	W	<p>Entgleisung Z 94241 in Wien Matzleinsdorf Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die einseitige Beladung von Fahrzeugen stellt ein erhöhtes Entgleisungsrisiko dar und muss unter allen Umständen vermieden werden. Vor dem Inverkehrbringen von Fahrzeugen muss das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen, in geeigneter Form und Umfang die zu befördernden Fahrzeuge hinsichtlich der Lastverteilung gemäß AVV Anlage 9 Punkt 7.1.2 sowie RIV 2000, Anlage II Band 1, Punkt 3.3 überprüfen. Diese Überprüfung ist auch bei leeren Fahrzeugen im Bezug auf eventuelle Ladungsreste durchzuführen. Werden die zulässigen Grenzwerte der Radsatzlastverhältnisse von 1,25:1 in Wagenquerrichtung, 2:1 für zweiachsige Wagen in Wagenlängsrichtung sowie 3:1 für Drehgestellwagen in Wagenlängsrichtung nicht zweifelsfrei eingehalten, darf das betreffende Fahrzeug nicht befördert werden.

Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen

09.03.07	<ul style="list-style-type: none"> • Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK. Dies umfasst insbesondere <ul style="list-style-type: none"> ○ die Art der Sicherung (z.B. bescheidgemäß ausgeführt, vorhandene Sicherung unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter udgl.), ○ die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen bzw. Signale (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen, Haltelinien udgl.). ○ Evaluierung des Bescheides (aus 1963) der gesamten Strecke auf derzeit geltende Bestimmungen • Durchführung einer österreichweiten Informationskampagne über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. Medien, Behörden, Autofahrervereinigungen, Fahrschulen udgl.). • Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei Eisenbahnkreuzungen udgl.). • Schwerpunktaktion der Exekutive direkt vor Ort bei der EK.
11.03.07	
23.03.07	
30.03.07	
20.07.07	
21.07.07	
25.07.07	
01.08.07	
24.08.07	
28.09.07	
21.10.07	
30.10.07	

Legende:

Z	Zug	Gvbf	Großverschiebebahn
ET	Elektrotriebwagen	DV	Dienstvorschrift
Zvbf	Zentralverschiebebahn	Tfz	Triebfahrzeug
Bf	Bahnhof	AB	Anschlussbahn
Üst	Überleitstelle	DB	Dienstbehelf
EC	EuroCity	IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe
Hbf	Hauptbahnhof	ZB	Zillertalbahn
EK	Eisenbahnkreuzung	ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
SKl	Schwerkleinwagen	LZ	Lokzug
Vbf	Verschiebebahn	IC	InterCity
Abzw	Abzweigung		
ÖBH	Österreichisches Bundesheer		

UNFALLUNTERSUCHUNG SEILBAHNEN

LEITER: ERICH ZANKL

Der im Jahr 2006 begonnene Aufbau des Fachbereichs Seilbahnen in der UUB konnte erfolgreich abgeschlossen werden, so dass im Jahr 2007 die im Unfalluntersuchungsgesetz enthaltenen Aufgaben uneingeschränkt durchgeführt werden konnten. Die „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Seilbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes“ (MeldeVO-Seilb 2006, verlautbart im BGBl. II Nr. 288/2006 vom 1. August 2006) ist erst im 2. Halbjahr des Jahres 2006 in Kraft getreten. Gegenüber den betroffenen Seilbahnunternehmen bestand diesbezüglich ein umfassender Informationsbedarf, sodass erst ab dem Jahreswechsel 2006 auf 2007 eine verordnungskonforme Meldung von Unfällen und Störungen gewährleistet war.

Die Untersuchungen von Unfällen und Störungen werden in enger Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Behörden, den betroffenen Seilbahnunternehmen, der Seilbahnindustrie aber auch in Kooperation mit akkreditieren Sachverständigen für das Seilbahnwesen mit dem Ziel durchgeführt, durch die aus den Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zur Gewährleistung einer reibungslosen Durchführung der Untersuchungen wird in laufenden intensiven Gesprächen mit den Seilbahnunternehmen, den zuständigen Behörden sowie mit den Interessensvertretungen ein umfassender Meinungs- und Erfahrungsaustausch durchgeführt.

Tabelle 1: Vor Ort untersuchte Vorfälle

Datum	Bundesland	Vorfall
24.05.07	T	Mayrhofner Bergbahnen AG Absturz eines Bergewagens im Zuge einer Bergeübung im Seilfeld 1 der Zweiseil-Umlaufbahn (ZUB) Penkenbahn.

Tabelle 2: Weiterführende Untersuchungen unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes der Seilbahnunternehmen

Datum	Bundesland	Vorfall
18.01.07	V	SKI Zürs AG, P Trittkopfbahn Zugseilentgleisung im Betrieb mit Laufrollenbeschädigung
18.02.07	ST	Grazer Stadtwerke AG, Schlossbergbahn Fahrgast verletzte sich leicht im Einstiegsbereich
02.03.07	T	Bergbahnen Westendorf GmbH, UE Alpenrosenbahn II Entgleisung einer Kabine (FBM), welche zur Seite kippte und dabei zwei Fahrgäste streifte und leicht verletzte
08.04.07	S	Wießsee-Gletscherbahnen GmbH & CoKG, UE Rudolfshütte I Seilbahn Fahrgast ist mit dem Skischuh an der Gondeltüre hängen geblieben, wurde mitgeschleift und dabei leicht verletzt
12.05.07	V	Dornbirner Seilbahn GmbH, P Karrenseilbahn Kind wurde beim Öffnen der Wagentüre zwischen Türe und Wagenkasten gezogen, eingeklemmt und an der linken Hand leicht verletzt
11.06.07	T	Zillertaler Gletscherbahnen GmbH&CoKG, FUN Funitel-Gletscherbus 3 Beschädigung des Spannwagens (Hydraulikzylinder) bei Seiltauscharbeiten
02.08.07	T	Bergbahn AG Kitzbühel, UE Pengelstein I Förderseilentgleisung (aus Seilrille gelaufen)
10.08.07	N	Rax-Seilbahn Österreichische Bergbahnen Ges.m.b.H., P Raxbahn Zugseilüberschlag auf Grund einer Bremsung der Pendelbahn; dabei kam es zur Verletzung und anschließender Bergung von Fahrgästen
15.08.07	V	Silvretta-Nova Bergbahnen AG, UE Versettlabahn II Riss im Bereich der Antriebscheibe
04.09.07	S	Zwölferhorn Seilbahn GmbH, UZ Zwölferhornseilbahn Zugseilentgleisung im Fahrbetrieb im Bereich der Stütze 3
13.11.07	T	Bergbahn AG Kitzbühl, P Horngipfelbahn Tragseilabsturz (Seil 2 im Bereich der Stütze 1 aus Seilschuh gehoben) außerhalb der Betriebszeit
17.11.07	T	Wintersport Tirol AG & Co, Stubai Bergbahnen KG, UE Eisgratbahn II Mitarbeiter (Maschinist) stürzt im Einfahrbereich der Bergstation bei Spannarbeiten von Riemen aus ca. 3,5m ab (von Leiter) und wird schwer verletzt
14.12.07	T	Rax-Seilbahn Österreichische Bergbahnen Ges.m.b.H., P Raxbahn Zugseilüberschlag bei nicht im Betrieb befindlichen Bahn
15.12.07	T	Bergbahn AG Kitzbühl, 3S-Bahn, Safari Express Türverriegelung bei Kabine Nr. 5 nicht wirksam; Bergfahrt mit zum Teil offener bzw. ungesicherter Kabinentüre
17.12.07	V	Bergbahnen Bezau Ges.m.b.H., P Sonderdachbahn I Zugseilüberschlag bei nicht im Betrieb befindlichen Bahn

Tabelle 3: Mit Untersuchungsbericht im Jahr 2007 abgeschlossene Vorfälle einschließlich ausgesprochener Sicherheitsempfehlungen

Datum	Bundesland	Vorfall
08.06.06	T	<p>Fügen Bergbahn GesmbH & Co KG, UE Spieljochbahn Schwere Verletzung eines Mitarbeiters bei Seilkürzungsarbeiten</p> <p>Sicherheitsempfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Sicherheit der Arbeitnehmer ist vorrangiger als die Beschleunigung des Arbeitsablaufes zu betrachten. • Verwendung von zusätzlichen Abfangsicherungen • Ausschließlicher Einsatz von geeigneten, gewarteten und nachweislich geprüften Geräten. <p>Der Aufenthalt von Personen im Gefahrenbereich ist zu vermeiden.</p>

Legende:

UE Einseil - Umlaufbahn
UZ Zweiseil - Umlaufbahn
3S Dreiseil - Umlaufbahn

S Standseilbahn
P Pendelseilbahn
FUN Funitel

UNFALLUNTERSUCHUNG SCHIFFFAHRT

LEITER: PETER NOWAK

Der im Jahr 2006 begonnene Aufbau des Fachbereichs Schifffahrt in der UUB konnte erfolgreich abgeschlossen werden, so dass im Jahr 2007 die im Unfalluntersuchungsgesetz enthaltenen Aufgaben uneingeschränkt durchgeführt werden konnten.

Die Untersuchungen von Unfällen und Störungen werden in enger Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Behörden, den betroffenen Schifffahrtsunternehmen aber auch in Kooperation mit

akkreditierten Sachverständigen für den Bereich Schifffahrt mit dem Ziel durchgeführt, durch die aus den Ergebnissen der Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Bedingt durch die Vielfalt der Tätigkeiten hat sich zwischen dem Fachbereich Schifffahrt in der UUB und der Obersten Schifffahrtsbehörde im BMVIT sowie mit den Schifffahrtsaufsichten eine enge und gut funktionierende Zusammenarbeit entwickelt.

Tabelle 1: Untersuchungen vor Ort

Datum	Aufsichtsbereich	Vorfall
29.04.07	Linz	Donau, Stromkilometer 2130,900 Tötung des Schiffsführers des Güterschiffs „Herzog Tassilo“ bei Bedienung des hydraulischen Teleskop-Steuerstandes

Tabelle 2: Weiterführende Untersuchungen unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes

Datum	Aufsichtsbereich	Vorfall
14.05.07	Wien	Donaukanal Kilometer 9,250 Uferanfahrung des Passagierschiffs „Twin City Liner“
12.08.07	Linz	Donau, Stromkilometer 2130,900 Tödlicher Arbeitsunfall bei Reinigungsarbeiten auf abgestelltem Schubleichter
13.08.07	Wien	Donau, Stromkilometer 1931,700 (Nordbahnbrücke) Kollision des Passagierschiffs „Mozart“ mit einer Brücke
02.10.07	Linz	Donau, Stromkilometer 2119,700 (Schleuse Abwinden) Kollision des Passagierschiffs „Flamenco“ mit einem Kranbrückenträger

Tabelle 3: Mit Untersuchungsbericht im Jahr 2007 abgeschlossene Vorfälle einschließlich ausgesprochener Sicherheitsempfehlungen

Datum	Aufsichtsbereich	Vorfall
29.04.07	Linz	<p>Donau, Stromkilometer 2130,900 Tötung des Schiffsführers des Güterschiffs „Herzog Tassilo“ bei Bedienung des hydraulischen Teleskop-Steuerstandes</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <p>02.05.2007 Alle Schiffe der der Fa. DDSG-Cargo GmbH mit baugleichen hydraulischen Teleskop-Steuerständen dürfen bis zur Klärung der Ursache nicht weiter als 8 m ausfahren.</p> <p>07.05.2007 Es wurde die Sicherheitsempfehlung vom 02.05.2007 auf alle in Frage kommenden Schiffe ausgeweitet.</p> <p>28.09.2007</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es sind bei allen Schiffen, die mit hydraulischen Steuerhaustürmen (Teleskopzylinder) ausgerüstet sind, die Verbindungen der einzelnen Teleskopzylinder auf ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen. • Insbesondere ist auf die Passgenauigkeit der Gewinde der einzelnen Komponenten (Mutter, Kolbenstange,...) zueinander (Gewindedurchmesser, Gewindesteigung, Gewindetiefe,...) besonderes Augenmerk zu legen. • Bei Feststellung jeglicher Abweichung zum Regelzustand sind die entsprechenden Teile zu tauschen oder anzupassen. Die Überprüfung bzw. ein etwaiger Tausch oder eine Anpassung ist zu dokumentieren und auf den jeweiligen Schiffen mitzuführen. • Weiters ist auf Schiffen, die mit einem hydraulischen Steuerstand ausgerüstet sind, eine vom Hebewerk (Hydraulik) unabhängige Hubbegrenzung einzubauen. • Nach Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vom 28. September 2007 wird die Sicherheitsempfehlung vom 2. Mai 2007 (bzw. vom 07.05.2007) automatisch außer Kraft gesetzt.

UNFALLUNTERSUCHUNG LUFTFAHRT

LEITER: ING. GÜNTHER RAICHER

Der Fachbereich Luftfahrt war im Jahr 2007 erneut mit einer gegenüber den Vorjahren steigenden Zahl an neuen Vorfällen und meldepflichtigen Ereignissen befasst. So wurden im Jahr 2007 insgesamt 1037 Ereignisse gemeldet, was einer Zuwachsrate von 23 % gegenüber dem Vorjahr 2006 (842) entspricht. Dieser Zuwachs liegt deutlich über der Entwicklung der Zuwachsrate der Luftfahrt von 8% und ist zumindest teilweise auf eine Verbesserung des Meldewesens zurückzuführen.

Mit dem Inkrafttreten der Zivilluftfahrt-Meldeverordnung 2007 wurden die näheren Bestimmungen zu Umfang und Form der

Meldungen gemäß § 136 Luftfahrtgesetz 1957 idgF festgelegt. Von der zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH werden die Meldungen an die Unfalluntersuchungsstelle weitergeleitet, wo die Erfassung, Speicherung und Auswertung von Informationen aus diesen Meldungen und der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen mit den anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft durch den Fachbereich Luftfahrt erfolgt.

Im Jahr 2007 wurden 27 Flugunfälle und Störungen (2006: 25) gemäß Unfalluntersuchungsgesetz untersucht.

Datum	Bundesland	Vorfall
05.01.2007	W	Staffelungsunterschreitung der Motorflugzeuge Type Airbus A320 und Boeing 737 in der FIR Wien
01.03.2007	NÖ	Unfall (Notlandung) mit Hubschrauber Type Hughes 269, Bezirk Stockerau
05.03.2007	S	Zusammenstoß in der Luft zwischen Motorflugzeug Type DV20 und Hubschrauber Type AS332 im Platzrundenbereich des Flugplatzes Zell am See
23.03.2007	NÖ	Unfall (Kollision mit ansteigendem Gelände) mit dem Motorflugzeug Type PA18 im Gemeindegebiet Hochstrass, Bezirk Baden
01.04.2007	K	Unfall (Bruch beider Tragflächen und des Höhenleitwerkes) mit dem Motorflugzeug Type Piper PA34-200 im Raum Ossiacher See, Bezirk Feldkirchen
19.04.2007	-	Störung (kein Funkkontakt) mit dem Motorflugzeug Type Fokker F70 in der FIR Warschau, Polen
03.05.2007	T	Unfall (unkontrollierter Steigflug während Rutschlandung) mit Hubschraubers Type AS350 am Flughafen Innsbruck
12.05.2007	-	Unfall (unkontrollierte Bodenberührung nach Fehlanflug) mit Motorflugzeug Type Mooney M20R auf Elba, Italien
20.05.2007	ST	Unfall (Kollision mit Gelände) mit Segelflugzeug Type DG800B am Karlspitz
27.05.2007	B	Notlandung (Triebwerkschaden) mit Motorflugzeug Type DA20 Katana am Flugplatz Punitz, Bezirk Güssing
07.06.2007	OÖ	Unfall (Treibstoffmangel) mit Motorflugzeug Type Robin DR400/180R im Gemeindegebiet Gschwandt, Bezirk Gmunden

Datum	Bundesland	Vorfall
17.06.2007	T	Unfall (Streifung von Bäumen) mit Segelflugzeug Type DG 808 B am Westhang des Ruffert, Gemeinde Steinberg am Rofan
17.06.2007	T	Unfall (unkontrollierte Bodenberührung) mit Segelflugzeug Type ASH 25 am Nordgrat der Zwölferspitze Gemeindegebiet Neustift im Stubaital, Bezirk Innsbruck Land
06.07.2007	NÖ	Störung (Hydraulikkumulator des rechten Hydrauliksystems) mit Motorflugzeug Type Canadair Regional Jet CL600 am Flughafen Wien
05.08.2007	K	Unfall mit Motorflugzeug Type Culp Special am Flugplatz Feldkirchen, Bezirk Feldkirchen
14.08.2007		Störung mit Motorflugzeug Type Boeing 747-400SP über dem gelben Meer (Pazifischer Ozean/Asien)
15.08.2007	NÖ	Unfall mit Hubschrauber Type Robinson R22 Beta am Flugplatz Wiener Neustadt Ost
25.08.2007	NÖ	Unfall (Notlandung wegen Leistungsmangel) mit Motorflugzeug Type Cessna U 206 E im Gemeindegebiet Bad Vöslau, Bezirk Baden
27.08.2007	NÖ	Störung (unrunder Motorlauf) mit Motorflugzeug Type Cessna F172G südlich des Flugplatzes Vöslau, Bezirk Baden
20.09.2007	NÖ	Unfall (Triebwerksausfall) mit Motorflugzeug Type DA42 im Gemeindegebiet St. Pantaleon, Bezirk Amstetten
25.09.2007		Unfall (Triebwerksausfall) mit Motorflugzeug Type DA42 im Bereich Horezu, Rumänien
02.10.2007	OÖ	Unfall (Bodenberührung) mit Motorflugzeug Type Boeing 737-8Z9 auf der Piste 09 am Flughafen Linz
13.10.2007	NÖ	Unfall (Seilberührung) mit Motorflugzeug Type PA28 im Gemeindegebiet Spitz an der Donau, Bezirk Krems-Land
30.10.2007	ST	Unfall mit Heißluftballon Baumuster Cameron A 140 in Zeltweg, Bezirk Judenburg
31.10.2007	NÖ	Unfall mit Hubschrauber Type MD900 am Flugplatz Vöslau
05.11.2007	T	Störung (ungewolltes Lösen der Außenlast) mit Hubschrauber Type Kaman K-1200 K-Max in Mandarfen im Pitztal, Bezirk Imst
19.12.2007	S	Notlandung (Triebwerksausfall) des Motorflugzeugs Type Trinidad TB20 östlich des Flughafen Salzburg

**Vorfallstatistik der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
gemäß § 20 Unfalluntersuchungsgesetz 2005**

Tabelle 1: Gemeldete Vorfälle – Fachbereich Schiene

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen)	1527
davon gemeldete Unfälle (Tabelle 2)	1173
davon gemeldete Störungen (Tabelle 3)	354

Tabelle 2: Gemeldete Unfälle – Fachbereich Schiene

Brände, Explosionen	263
Entgleisungen Vers Schub / Nebenfahrt	152
Entgleisung Zug	19
Kollision Nebenfahrt	4
Kollision Vers Schub	172
Kollision Zug	168
Schadensfälle im Zusammenhang mit Gefahrgut	22
Schwere Verletzungen sowie Tötungen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung	176
Zusammenpralle	197

Tabelle 3: Gemeldete Störungen – Fachbereich Schiene

Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch Bahnfrevel	66
Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch schwere Mängel an technischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen	197
Entrollen von Schienenfahrzeugen	15
Fahren ohne Auftrag bzw. Fahrerlaubnis	20
Gefährdung von Personen bei Arbeiten im Gleisbereich durch Fahrten	5
Unerlaubte Signalüberfahrungen	49
Unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Gleisabschnitte	2

Tabelle 4: Gemeldete Vorfälle - Fachbereich Seilbahnen

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen)	56
davon gemeldete Unfälle	45
davon gemeldete Störungen	11

Tabelle 5: Gemeldete Vorfälle - Fachbereich Schifffahrt

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen)	18
davon gemeldete Unfälle	5
davon gemeldete Störungen	13

Tabelle 6: Gemeldete Vorfälle - Fachbereich Luftfahrt

Hubschrauber	32
Motorflugzeuge über 5,7t	507
Motorflugzeuge 2 bis 5,7t	34
Motorflugzeuge bis 2t	58
Motorsegler	20
Segelflugzeuge	16
Freiballone	4
Fallschirmspringer	10
Hängegleiter	43
Paragleiter	149
Staffelungsunterschreitungen (inkl. TCAS RA)*	40
Ausländische Luftfahrzeuge	124

*Kollisionswarnsystem

KFZ- UND VERKEHRSTECHNIK

LEITER: DIPL. ING. WALTER NISSLER

Das Instrument LKW-Kontroll-Plattform (LKP) hat sich auch im Jahr 2007 bewährt. Unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr werden in diesem Gremium

- die Einsätze von ASFINAG, technischen Prüfzügen der Länder und der BAV, Innenministerium und Länder sowie der Arbeitsinspektorate koordiniert,
- der Kontrollmasterplan für das jeweils nächste Jahr erstellt,
- die Ergebnisse der Einsätze ausgewertet und
- die gewonnenen Daten evaluiert.

Die Prüfergebnisse des Jahres 2007:

Die Gesamtanzahl der über die LKP kontrollierten Fahrzeuge im Jahr 2007 beträgt 78.303.

Bei 1.480 Einsätzen zu technischen Unterwegskontrollen mit den 13 Prüfzügen der Länder und der BAV wurden 53.776 LKW, Busse und Anhänger (über 3,5 t) in Form von Sichtkontrollen und Kontrollen am Prüfzug auf ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit überprüft.

Es mussten insgesamt 79.644 Übertretungen des Kraftfahrgesetzes, des Gefahrgutbeförderungsgesetzes und der StVO sowie wegen Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen angezeigt werden und es wurden 14.348 Organmandate erlassen.

Von den 53.776 Fahrzeugen wurden 25.201 Fahrzeuge bei eingehenden technischen Kontrollen durch die Sachverständigen der Länder und der BAV überprüft und dabei folgendes festgestellt:

- 20,8% Gefahr in Verzug (Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort)
- 37,7% Schwere Mängel (Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstätte in Eigenverantwortung möglich)
- 35,1% Leichte Mängel (Verkehrssicherheit noch gegeben, jedoch Wartung/Instandhaltung erforderlich)

Die häufigsten technischen Mängel betreffen die Bremsanlage, die Achsaufhängung und Bereifung sowie Fahrgestell/Rahmen, Lenkung und Beleuchtung.

Der hohe Anteil von Beurteilungen „Gefahr im Verzug“ und „schwere Mängel“ ist nicht direkt auf das gesamte Fahrzeugkollektiv des Schwerverkehrs auf Österreichs Straßen umzulegen. Es zeigt allerdings die hohe Qualität der Exekutive bei der Vorauswahl der Fahrzeuge.

Im Rahmen der LKP hat Österreich an sechs über Euro-Contrôle-Route koordinierten europaweiten Gemeinschaftskontrollen teilgenommen.

Im Zuge dieser sechs Kontrollwochen wurden insgesamt 24.527 Fahrzeuge kontrolliert.

Zur effizienteren Datenerfassung und -aufbereitung sowie für Auswertungen und zum Erstellen von Berichten und bilateralen Informationen gemäß den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben, wird in der BAV eine Datenbank eingerichtet, die direkt von den Prüfzügen der Länder und der BAV mit den Prüfergebnissen befüllt wird.

Nach Abschluss der Entwicklungsarbeiten wird nunmehr diese Anwendung ausgetestet und die Abnahme durch die BAV vorbereitet.

Zur Effizienzsteigerung und Erhöhung der Qualität in - auf die Unterwegskontrolle folgenden - Verwaltungsstrafverfahren wird von der BAV in Zusammenarbeit mit Strafreferenten und Juristen ein Katalog der einzelnen Tatbestände zu den unterschiedlichen technischen Mängeln erstellt. Durch diese harmonisierte Gestaltung von Gutachten und Anzeigen soll eine generell höhere Qualität des gesamten Verfahrens erreicht werden und Formalfehler vermieden werden.

Die technischen Unterwegskontrollen werden immer in Zusammenarbeit mit der Exekutive durchgeführt. Verdächtig erscheinende Fahrzeuge werden von der

Exekutive angehalten. Nach einer ersten Sichtkontrolle durch einen Techniker wird bei erhärtetem Verdacht eine Prüfung auf den mobilen Prüfeinrichtungen durchgeführt.

Bei Fahrzeugen, die nicht einer weiterführenden eingehenden Prüfung unterzogen werden, wird ein Prüfbericht über die technische Unterwegskontrolle gemäß der Anlage 6a PBStV ausgestellt und dem Lenker ausgehändigt.

Bei der eingehenden Untersuchung am mobilen Prüfstand werden unter Verwendung eines Rollenbremsprüfstandes die Bremswerte an den einzelnen Achsen ermittelt, am Achsspieldetektor die Rad- und Achsaufhängung, die Lenkung und der Rahmen sowie der Aufbau geprüft. Mittels Sichtkontrolle bzw. mit leichtem Prüfgerät werden Bereifung, Beleuchtung und Sichtfeld kontrolliert. Zusätzlich zu den Kontrollen des technischen Zustandes werden auch weitere Elemente mit Auswirkung auf die Verkehrssicherheit überprüft. Dabei sind ua. die Verwahrung der Ladung, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen, sowie die Einhaltung der Vorschriften bezüglich Abmessungen und Gewichte als vorrangig anzusehen.

Das Ergebnis der Prüfung wird für jedes einzelne Fahrzeug in einem Gutachten dokumentiert. Dieses Gutachten ist die Grundlage für weitere Behördenverfahren.

Ende Juni 2007 wurde ein neuer Prüfzug fertig gestellt und an die BAV übergeben. Am 11.9.2007 wurde von HBM Werner Faymann dieser vierte Prüfzug der BAV in Dienst gestellt.

Durch die Einführung eines Gummiraupenantriebs für den Achsspieldetektor wird nunmehr das Handling bei Auf- und

Abbau wesentlich vereinfacht und die Rüstzeiten verkürzt.

Die neu gestaltete EDV Umgebung bietet neben der Möglichkeit der direkten Messwertübernahme von den Prüfgeräten ins Gutachtenprogramm auch einen online Zugriff auf die Datenbank in der Dienststelle.



RSD-System

Im Bereich der Abgasfernerkennung wurden mit dem Land Burgenland technische Unterwegskontrollen mit Schwerpunkt Abgasverhalten durchgeführt.

Dabei wurden 12.414 Fahrzeuge aller Kategorien wurde Abgasfernerkennungssystem in der Vorbeifahrt analysiert und auf ihren technischen Zustand überprüft. Es zeigt sich, daß das RSD-System als treffsicheres Instrument für die Selektion von technisch mangelhaften Fahrzeugen eingesetzt werden kann.

Die Möglichkeit der Erstellung von streckenbezogenen Emissionsprofilen ermöglicht nunmehr die Nutzung des RSD-Systems für die Evaluierung von Luftreinhaltemaßnahmen im Verkehrs-bereich.

Gemeinsam mit den Ländern Oberösterreich und Steiermark ist ein Einsatz mit diesem System in Aussicht genommen, um so einen weiteren Beitrag zur Entwicklung und dem Einsatz neuer Fahrzeugprüfsysteme zu leisten.

Im Traenvia-Projekt, unter Federführung des europäischen Forschungszentrums Ispra, soll der Einfluss der verschiedenen emissionsrelevanten Parameter während des Transports quantifiziert und wichtiges Datenmaterial zur Optimierung des Europäischen Transportsystems mit dem Ziel der Minimierung der Emissionen und ihrer negativen Auswirkung auf Mensch und Umwelt anhand einer Fallstudie entlang des Korridors V (Lissabon – Kiev) gesammelt werden.

Die von der BAV verwendete Prüftechnik der Abgasfernerkennung erlaubt es, querschnittsbezogen für die einzelnen Straßenabschnitte Emissionsprofile zu erstellen.

Durch die bestehenden internationalen Kontakte konnte die BAV bereits am Kick-Off Meeting am 19. und 20. März 2007 in Mailand teilnehmen und die Abgasfernerkennung demonstrieren. Einsätze im Zuge dieses Projekts sind im Jahr 2008 geplant.

Während des Vorsitzes Österreichs in Euro-Contrôle-Route (ECR), eine Vereinigung der Kontrollorganisationen der Europäischen Verkehrsminister, konnte im ersten Halbjahr 2007 die Unterzeichnung des ECR Grundsatzdokuments durch die Verkehrsminister der EU-MS anlässlich des EU-Verkehrsminister-Rats am 22. März 2007 erreicht werden. Bulgarien, Rumänien und Italien sind dabei der ECR beigetreten. Durch den Beitritt Ungarns mit Jahresende 2007 sind nunmehr 20 Europäische Staaten bei Euro-Contrôle-Route vertreten.

Im Zuge von bilateralen Austauschprogrammen wurden Schulungen von Mitarbeitern des BAG (D) auf dem Gebiet der technischen Unterwegskontrollen durch die BAV im Jahr 2007 durchgeführt. Dabei wurden die deutschen Kollegen in das Prüfzug-Team der BAV integriert und praxisnah ausgebildet.

Im Zuge des bilateralen Austauschprogramms mit dem BAG konnte auch ein einwöchiger Einsatz des neuen BAV - Prüfzuges im Raum Stuttgart vom 15. bis zum 19. Oktober 2007 erfolgreich durchgeführt werden.

GEFAHRGUT/CHEMIE

LEITER: DR. EWALD HAIDL

Im Bereich Gefahrgut/Chemie wurden Untersuchungen von Stoffen, Stoffgemischen oder Gegenständen hinsichtlich ihrer gefährlichen Eigenschaften im Sinne der einschlägigen Vorschriften beim Transport auf der Straße, auf der Schiene oder in der Luft ebenso durchgeführt wie Analysen von Stoffproben, die im Verlauf von Unfalluntersuchungen gezogen wurden. Dies im Hinblick auf mögliche Einflussnahme dieser Stoffe auf das Unfallgeschehen.

Zur Ermittlung der Zusammensetzung von Proben (sowohl bei Fragstellungen aus dem Bereich „Gefahrgut“ als auch aus dem Bereich „Unfalluntersuchung“) stehen folgende Geräte zur Verfügung:

Röntgenfluoreszenzanalyse (RFA) ermöglicht die qualitative und quantitative Bestimmung der in der Probe enthaltenen chemischen Elemente.

Ein Spektralphotometer, als universell einsetzbares Analysengerät dient zur quantitativen Bestimmung von Stoffen (z.B. Zusammensetzung von Legierungen) und zur quantitativen Bestimmung von Inhaltsstoffen in flüssigen Proben.

Der Gaschromatograph mit Massenspektrometer (GC/MS) ermöglicht die Trennung komplexer Stoffgemische (z.B. Kraftstoffe wie Benzin, Diesel, Kerosin, Lösungsmittelgemische) und die Identifikation der Inhaltsstoffe (durch Aufnahme von Massenspektren und Vergleich der Daten mit einer Spektrenbibliothek).

Im Jahr 2007 wurden 25 Proben untersucht. Hierbei entfielen 15 Proben auf den Bereich „Gefahrgut“, wobei 10 Proben von Bundesdienststellen in Auftrag gegeben wurden, 5 Proben kamen von privaten Auftraggebern (Firmen, die diese Stoffe in Umlauf setzen wollen). 4 Proben wurden aus dem Bereich „Unfalluntersuchung“ bearbeitet. Bei diesen Proben handelte es sich um Treibstoffproben (Flugbenzin, 3 Proben und um Trafoöl, 1 Probe).

Sachverständigentätigkeit wurde im Jahr 2007 im Zuge von Schwerpunktkontrollen nach GGBG („Gefahrgutkontrollen), der Erstellung von Gutachten im Rahmen von Verwaltungsstrafverfahren gemäß GGBG, als Prüfungssachverständiger bei der Abnahme der Prüfung zur Erlangung der Qualifikation „Gefahrgutbeauftragter“ und bei der Erstellung von Gutachten über die Gefährlichkeit von Stoffen auf Ansuchen von Behörden oder von privaten Auftraggebern ausgeübt.

Im Bereich Gefahrgut/Chemie werden zwei Lehrlinge im Beruf Chemielabortechniker ausgebildet.

TYPENGENEHMIGUNG

LEITER: ING. FRANZ WURST

Die mit der 26. KFG-Novelle beschlossene Genehmigungsdatenbank wurde am 1. Juli 2007 in Betrieb genommen. Mit der Genehmigungsdatenbank wurde die Ausstellung von Typenscheinen für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis hinfällig. Die Zulassung der Fahrzeuge ist mit der EU-weit einheitlichen Übereinstimmungsbescheinigung möglich, wenn die Daten des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank vorhanden sind. Mit der Inbetriebnahme der Genehmigungsdatenbank wurde die Ausstellung von Bestätigungen für die Ausstellung von Typenscheinen hinfällig und durch einen Generalbescheid ersetzt.

Dieser erlaubt dem Generalimporteur, für alle Fahrzeuge des Herstellers die Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Die frei gewordene Personalkapazität wird zur Prüfung der von den Generalimporteuren in die Genehmigungsdatenbank übermittelten Fahrzeugdaten und die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Zustand bei Genehmigungen nach ECE-Regelungen und EG-Richtlinien eingesetzt.

Typengenehmigung	2006	2007
Nationale österreichische Typengenehmigung		
Neue Typengenehmigungen	73	53
Zusatzbescheide	74	86
Ausnahmegenehmigungen	56	89
Bestätigungen für die Ausstellung von Typenscheinen	64	34
Summe	267	262

Typengenehmigung	2006	2007
EG-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten		
Bestätigungen zum Ausstellen von Typenscheinen	255	138
Feststellungsbescheide	129	6
Ausnahmegenehmigungen	127	231
Kenntnisnahme von Erweiterungen	1961	1989
EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten	1531	1543
Summe	4003	3907
Von Österreich erteilte EG-Betriebserlaubnisse	41	30

Typengenehmigung	2006	2007
Sonstige Vorgänge		
ECE-Genehmigungen	17	5
Nationale Typengenehmigungen für Teile	28	17
Namens- und Adressänderungen	7	10
Ermächtigung zur Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank	0	97
Summe	52	129

Der vorliegende Tätigkeitsbericht wurde von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bundesanstalt für Verkehr erstellt. Gemäß § 131 Abs. 4 KFG 1967 und § 19 Unfalluntersuchungsgesetz 2005 wird dieser Bericht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Werner Faymann vorgelegt.

Wien, am 14. März 2007
 Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr
 Hofrat Gerald Pöllmann