



Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT
TÄTIGKEITSBERICHT

1984/85



WIEN 1986

Druckfehlerberichtigung:

1.) Seite 20, letzter Absatz, 2. Zeile:

"Kraftfahrzeuggesetzes"

ändern auf

"Kraftfahrgesetzes"

2.) Seite 56, Tabelle 6.2.1

Im Tabellenkopf berichtigen:

3.) Seite 57, Tabelle 6.2.2

Im Tabellenkopf Bezeichnung
der Spalte "C" ändern auf
"Sanitätsräume"

Unternehmen bzw. Verkehrszweige			
Eisenbahnen incl. Schlaf- und Speisewagen- unternehmen und <u>Salzarmen</u>	Post- und Telegraphen- verwaltung und Radio Austria AG	Schifffahrt	Luftfahrt



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Das Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
beehrt sich,
den

Tätigkeitsbericht

des

Verkehrs-Arbeitsinspektorates

für den Berichtszeitraum 1984/85

zu überreichen.

BERICHT

des

**Bundesministeriums für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr**

über

die Tätigkeit und die Wahrnehmungen

des

VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES

auf dem

Gebiet des Arbeitnehmerschutzes

in den Jahren

1984 und 1985

Dieser Bericht wird gemäß § 17 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, in der Fassung der Bundesgesetze vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80, vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, vom 19. März 1981, BGBl. Nr. 174, und vom 8. November 1984, BGBl. Nr. 449, dem Nationalrat der Republik Österreich vorgelegt.

Gesamtherstellung: Univ.-Druckerei Styria, Graz.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines und Wirkungskreis	5
2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion	9
2.1 Zentrale Tätigkeit	9
2.2 Inspektionstätigkeit	12
2.3 Kommissionelle Verhandlungen und Erhebungen	16
2.4 Außendiensttätigkeit	16
2.5 Sonstige Amtshandlungen	17
3 Wahrnehmungen hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes	18
3.1 Wahrnehmungen allgemeiner Art	18
3.2 Unfälle	21
3.2.1 Überblick über das Unfallgeschehen	21
3.2.2 Tödliche Unfälle	24
3.2.3 Bemerkenswerte Unfälle	26
3.3 Berufskrankheiten	28
3.4 Gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten	29
3.5 Beanstandungen	30
3.6 Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten	32
4 Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien	35
5 Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorate	49
5.1 Organisatorische Eingliederung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und Geschäftseinteilung des Verkehrs-Arbeitsinspektorate	49
5.2 Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion	50
6 Statistik	53
6.1 Im Berichtszeitraum 1984/85 besuchte Betriebe, Dienststellen und nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand und Anzahl der durchgeföhrten Inspektionen	54
6.2 Den technischen Arbeitnehmerschutz, die Arbeitshygiene sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	56
6.2.1 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1984/85 erfolgten Beanstandungen	56
Zusammenfassende Übersicht nach den Orten der Beanstandungen	56
Zusammenfassende Übersicht nach den Arten der Beanstandungen	56
6.2.2 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1984/85, Verteilung nach den Orten der Beanstandungen	57
6.2.3 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1984/85, Verteilung nach den Arten der Beanstandungen	58
6.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum zur Kenntnis gebrachten Unfälle	62
6.3.1 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Jahre 1984 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	62
6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Jahre 1985 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	66
6.3.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum 1984/85 insgesamt zur Kenntnis gebrachten Unfälle	70
Fußnoten	72
7 Anlage	73
Bildseiten	zwischen Seite 32 und 33 eingehefetet

Innerbetriebliche Fahrordnung Flughafen Wien

Verwirklichung ergonomischer Grundsätze

Große Gefahren bestehen bei Arbeiten im Gleisbereich

In elektrischen Betriebsräumen lauern Gefahren, die man kennen muß

1 Allgemeines und Wirkungskreis

Die Angelegenheiten der Verkehrs-Arbeitsinspektion hat gemäß den Bestimmungen des Bundesministeriengesetzes¹⁾ das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu besorgen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist als Gruppe der Präsidialsektion dieses Bundesministeriums angegliedert.

Der Wirkungskreis sowie die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind durch das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz²⁾ (Verkehrs-ArbIG) geregelt. Demnach obliegt dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei Eisenbahnunternehmen, das sind gemäß Eisenbahngesetz 1957³⁾ im wesentlichen alle Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen sowie deren Kraftfahrbetriebe, bei den Schlaf- und Speisewagenunternehmen, soweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird, bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben, bei der Radio Austria AG, bei der Schiffahrt (Binnen- und Seeschiffahrt) und bei der Luftfahrt.

Gemäß § 17 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr dem Nationalrat der Republik Österreich alle zwei Jahre einen Bericht über die Tätigkeit und die Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes vorzulegen. Bis einschließlich dem Jahr 1983 war dieser Bericht jährlich vorzulegen. Auf Grund des Bundesgesetzes vom 8. November 1984, BGBl. Nr. 449, mit dem das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz geändert wurde, ist dieser Bericht nunmehr nur alle zwei Jahre vorzulegen.

Der gegenständliche Bericht über die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1984 und 1985 ist somit der erste Bericht, der einen Zeitraum von zwei Jahren erfaßt und zugleich der 32. Bericht, der seit Einrichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Jahr 1952 dem Nationalrat übermittelt wird.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz wurde 1952 in enger Anlehnung an das damals noch in Geltung stehende Arbeits-Inspektionsgesetz 1947 erlassen. Während dieses Arbeits-Inspektionsgesetz im Jahre 1974 auf der Grundlage des zwei Jahre vorher verabschiedeten Arbeitnehmerschutzgesetzes 1972 neu gefaßt worden ist, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz bisher nur unwesentliche Novellierungen und keine derartige grundsätzliche Anpassung erfahren. Da nun seit dem Jahre 1952 nicht nur die Anzahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Betreuung zugewiesenen Betriebe größer geworden ist, sondern diese Betriebe auch durch Übernahme verschiedener zusätzlicher Aufgaben oft tiefgehende strukturelle und organisatorische Änderungen erfahren haben, ist eine Anpassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes an die Erfordernisse des modernen Arbeitnehmerschutzes, wie er durch das Arbeitnehmerschutzgesetz 1974 und den auf diesem Gesetz basierenden Verordnungen statuiert wird, immer dringlicher geworden.

Im Berichtszeitraum wurde daher ein Entwurf für eine Novelle zum Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz ausgearbeitet. Ein wesentliches Anliegen dieses Entwurfes ist die Beseitigung von Unklarheiten und von unkontrollierten Freiräumen, die auf Grund der Entwicklungen in den vergangenen Jahren im Grenz- und Überschneidungsbereich der Aufsichtskompetenzen der verschiedenen Arbeitnehmerschutzbehörden entstanden sind. Zielsetzung ist dabei, eine exaktere Abgrenzung der Zuständigkeiten und eine in allen Wirtschaftsklassen und Betriebsbereichen gleichermaßen wirksame Kontrolle der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen zu erreichen.

Das zu diesem Entwurf im Jahr 1985 eingeleitete Begutachtungsverfahren konnte jedoch noch nicht abgeschlossen werden, so daß eine Zuleitung dieses Entwurfes an den Nationalrat erst in der folgenden Berichtsperiode vorgesehen ist.

¹⁾ Bundesgesetz vom 11. Juli 1973, BGBl. Nr. 389, über die Zahl, den Wirkungskreis und die Einrichtung der Bundesministerien (Bundesministeriengesetz 1973), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 56/1979, 66/1979, 555/1979, 265/1981, 591/1982, 617/1983 und 439/1984.

²⁾ Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz Verkehrs-ArbIG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 80/1957, 234/1972, 174/1981 und 449/1984.

³⁾ Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 113/1963, 20/1970, 274/1971 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971), 422/1975 und 305/1976 (siehe dazu auch Abschnitt 7).

Die Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion wurden im Berichtszeitraum 1984/85 von 18 Verkehrs-Arbeitsinspektoren, darunter zwei weibliche Bedienstete, und dem beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat bestellten Arbeitsinspektionsarzt wahrgenommen. Die beiden weiblichen Verkehrs-Arbeitsinspektoren werden insbesondere in Bereichen mit ausschließlich oder überwiegend im Verwaltungsdienst tätigen Arbeitnehmern eingesetzt und nehmen darüber hinaus auch Angelegenheiten des Mutterschutzes und des Jugendschutzes wahr.

In den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Betrieben sind insgesamt etwa 12% weibliche Bedienstete beschäftigt.

Die 1982 zur Intensivierung der Beratungstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eingerichtete „Informations- und Auskunftsstelle“ hat sich weiterhin bewährt und wird vermehrt in Anspruch genommen.⁴⁾

Die Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes muß konform mit der Fortentwicklung der Technologien wie z. B. der Lasertechnik oder der Technik von Luftkissenbahnen sowie der neuen Formen der Arbeitsorganisation, z. B. der Automatisierung der Büro- und Verwaltungstätigkeit, erfolgen. Zusätzlich muß aber auch der jeweils aktuelle Stand der ständig wachsenden Erkenntnisse der modernen Arbeitsmedizin erfaßt und in ausreichender Weise berücksichtigt werden, um den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in einer den Intentionen des Gesetzgebers entsprechenden optimalen Weise gewährleisten zu können. Dies bedeutet, daß Sicherheitsvorschriften und Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Vollständigkeit und Wirksamkeit immer wieder überdacht und angepaßt werden müssen, so daß Zahl und Umfang der Arbeitnehmerschutzvorschriften ständig wachsen. In dieser Situation muß einer klaren und übersichtlichen Gestaltung dieser Vorschriften besonderes Augenmerk geschenkt werden. Die Verkehrs-Arbeitsinspektoren sind dabei auch bemüht, ihre Erfahrungen aus dem aktuellen Geschehen der Kontrolltätigkeit unmittelbar in den Vorschriftenbestand einzubringen, um im Interesse des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer praxisgerechte und zielführende Regelungen sicherzustellen.

Ein besonderes Problem bei der Gestaltung von Arbeitnehmerschutzvorschriften zeichnet sich in jüngster Zeit dadurch ab, daß sowohl weltweit internationale Organisationen wie ISO⁵⁾ und IEC⁶⁾ als vor allem auch die mit gleichen Aufgaben betrauten europäischen Organisationen (CEN⁷⁾ und CENELEC⁸⁾ immer mehr international bzw. europaweit harmonisierte Standards (Normen) verabschieden, die bei Zustimmung auch von Österreich akzeptiert oder zum Teil sogar mit Prioritäten übernommen werden müssen.

Inhalt solcher Standards bilden aber in zunehmendem Maß auch Regelungen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheitstechnik und der Ergonomie, so daß mit zunehmendem Aufwand vorgesorgt werden muß, daß durch den Inhalt solcher neuer Standards das derzeitige Niveau des Arbeitnehmerschutzes, wie es im nationalen österreichischen Vorschriftenbestand festgehalten ist, nicht beeinträchtigt wird. Dies erfordert eine wachsame Beurteilung solcher Standards und eine Begutachtung auch aus dem Blickwinkel der gesetzlichen Vorschriften des Arbeitnehmerschutzes in Österreich. Nur so können Mißverständnisse ausgeschlossen werden, die durch ein gleichzeitiges Bestehen von einander oft zum Teil widersprechenden internationalen Standards und österreichischen Vorschriften oder Normen entstehen könnten.

Zur Klärung der grundsätzlichen Problematik, die sich durch diese zunehmende Zahl internationaler Standards auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes ergibt, wurden auch mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung sowie mit dem Bundesministerium für Bauten und Technik Gespräche aufgenommen.

Die Verkehrs-Arbeitsinspektoren sind in diesem Zusammenhang vor allem in den Fachausschüssen des „Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik“ (ÖVE) sowie in den Fachnormenausschüssen des österreichischen Normungsinstitutes bemüht, die Interessen des Schutzes der Arbeitnehmer vor allem im Kompetenzbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu vertreten.

Eine Entwicklung, die die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion zunehmend schwieriger gestaltet, ist dadurch bedingt, daß bei der Kontrolle und Überprüfung von Arbeitsplätzen in der Praxis eine immer komplexer werdende Arbeitsumwelt mit einer immer größer werdenden Zahl von Einflußfaktoren erfaßt

⁴⁾ Beratungs- und Informationsstelle des Verkehrs-Arbeitsinspektorates: Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Tel. Nr.: 75 76 31 oder 75 6501, jeweils DW 92 59 oder 92 64.

⁵⁾ ISO: „International Standard Organisation“

⁶⁾ IEC: „International Electrotechnical Commission“

⁷⁾ CEN: „Comité Européen de Coordination des Normes“

⁸⁾ CENELEC: „Comité Européen de Coordination des Normes électriques“

und beurteilt werden muß. Oft haben dabei verschiedene dieser Einflußfaktoren konträre Auswirkungen auf den Arbeitnehmer, so daß auch einander widersprechende Schutzforderungen bestehen, z. B. Sicherstellung einer wirksamen Entlüftung gegenüber einer Vermeidung von Zugluft oder Erhaltung des sozialen Standards eines Arbeitnehmers gegenüber dem Erfordernis eines Arbeitsplatzwechsels, wenn eine gesundheitliche Eignung gemäß § 8 des Arbeitnehmerschutzgesetzes für eine bestimmte Tätigkeit nicht mehr gegeben ist. Unter diesen Bedingungen werden die situations- und problemgerechte Beurteilung von Arbeitsverhältnissen, die notwendige Auseinandersetzung mit den konkreten Belastungssituationen und das richtige Ausschöpfen der vom Gesetzgeber aus eben diesen Gründen in vielen Bereichen des Arbeitnehmerschutzes vorgesehenen Ermessensspielräume für arbeitsplatzspezifische Einzelentscheidungen für die Verkehrs-Arbeitsinspektoren immer schwieriger. Zur Bewältigung dieser Aufgaben ist daher in zunehmendem Maß die Notwendigkeit einer intensiven Weiterbildung auf allen Fachgebieten und in allen Bereichen der Arbeitswelt gegeben.

Diese neuen Gegebenheiten erfordern aber auch eine intensivere Auswertung der Kontrollergebnisse, um die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren in zweckdienlicher Weise auf Schwachstellen des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben ausrichten zu können. Dieser Zielsetzung dient unter anderem eine Neufassung der Auswertung der Statistik über die getroffenen Beanstandungen, die nunmehr auch Aussagen dahingehend möglich macht, welche Mängel an welchen Orten oder Arbeitsstellen in überdurchschnittlich großer Zahl auftreten. Nur durch Ausschöpfen solcher Maßnahmen ist es möglich, auch bei rationellstem Personaleinsatz die Kontrolltätigkeit effizient zu gestalten.

Die angeführten Entwicklungen bedingen aber trotzdem einen zunehmend größeren Zeitaufwand für jede einzelne Betriebsinspektion. Wie bereits im Tätigkeitsbericht für das Jahr 1983 angeführt, wurde dem durch eine Umstrukturierung der Tätigkeit im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates Rechnung getragen. Die getroffenen Maßnahmen haben sich im Laufe dieses Berichtszeitraumes als zielführend erwiesen. Die Zeitabstände, in denen die Regelinspektionen in den Betrieben aufeinanderfolgen, betragen nunmehr etwa vier Jahre. Auch die Tatsache, daß Inspektionen, bei denen ganze Betriebe in umfassender Weise und intensiv erfaßt werden, gegenüber punktuell durchgeführten Einzelkontrollen über längere Zeit positiv nachwirken, konnte durch die neu eingeführten Schwerpunktinspektionen erhärtet werden.

Diese Schwerpunktinspektionen erfassen jeweils eine gesamte Organisationseinheit (Dienststelle), wobei im Rahmen einer genauen, sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden Kontrolle, allenfalls auch unter Einsatz mehrerer Verkehrs-Arbeitsinspektoren, die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen in allen Bereichen dieser Organisationseinheit geprüft wird. Wesentlich ist dabei, daß im Rahmen solcher Schwerpunktinspektionen vor allem auch die im Bereich der Arbeitsorganisation gelegenen Mängel erfaßt und Vorschläge für deren zielführende Beseitigung erarbeitet werden können. Auch die Überprüfung der Tätigkeit der Arbeitnehmerschutzorgane (Sicherheitsvertrauenspersonen, Sicherheitstechnische Dienste) sowie die Erfassung von Mängeln oder Unterlassungen bei der Durchführung von Ausbildungen oder Unterweisungen von Arbeitnehmern ist im Rahmen solcher Aktionen wesentlich besser und rationeller möglich. Auf Grund der Erfahrungen der Verkehrs-Arbeitsinspektoren sind motivierende Gespräche sowie Erklärungen und Unterweisungen, durch die bestehende Informationslücken geschlossen werden können, ein sehr geeignetes Mittel zur Intensivierung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben. Solche Gespräche und Unterweisungen sind im Zuge von Schwerpunktinspektionen ebenfalls leichter und nachhaltiger zu führen als im Rahmen von kurzfristigen Einzelkontrollen. Das abschließende Ergebnis solcher Schwerpunktinspektionen wird in einem Bericht zusammengefaßt und dem Leiter der jeweils übergeordneten Organisationseinheit im Beisein von Vertretern des Betriebsrates (des zuständigen Personalausschusses) näher erläutert, wobei auch notwendige Abhilfemaßnahmen aufgetragen und besprochen werden.

Über die eigentliche Inspektions- und Überwachungstätigkeit hinaus war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum auch wieder besonders bemüht, die Entwicklung prophylaktischer Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung und der Berufskrankheitenbekämpfung voranzutreiben und Arbeitgebern wie auch Arbeitnehmern die notwendige Beratung in diesen Angelegenheiten zuteil werden zu lassen.

Im Rahmen der prophylaktischen Maßnahmen wurde im Berichtszeitraum wieder auf eine möglichst frühzeitige Festlegung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes bei der Planung von Bauvorhaben, der Ausarbeitung von Organisationskonzepten, der Erstellung von Dienstvorschriften usw. geachtet. Besonders bei der Planung und Durchführung von größeren Bauvorhaben kann durch eine begleitende Beratung eine optimale Gestaltung der Arbeitsbedingungen, gepaart mit einer sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel in bester Weise verwirklicht werden. Dies ist vor allem im Bereich der Bundesbetriebe von spezieller Bedeutung.

Eine weitere Aufgabe der Verkehrs-Arbeitsinspektion ist die rasche und zielgerichtete Weitergabe erworbenen Fachwissens an alle am Arbeitsprozeß Beteiligten in den zu betreuenden Betrieben sowie in wechselseitiger Ergänzung auch an die einschlägigen Einrichtungen der Interessenvertretungen. Die

Schulung und Unterweisung von Dienstvorgesetzten sowie die Information von Arbeitnehmern steht dabei naturgemäß besonders im Vordergrund.

Besondere Belastungen ergeben sich für die Verkehrs-Arbeitsinspektoren bei der Durchführung ihrer Tätigkeit auf Grund der knappen Personalbemessung und des oft aus betrieblichen Gründen bedingten Zeitdruckes, unter dem notwendige Entscheidungen zu treffen sind. Die Tatsache, daß die Verkehrs-Arbeitsinspektoren nicht nur vor Ort an den Arbeitsplätzen ihre Kontrolltätigkeit ausüben, sondern auch auf dem Gebiet der Weiterentwicklung der Vorschriften des Arbeitnehmerschutzes in den zuständigen Gremien intensiv mitarbeiten, ist zwar als wesentlicher Beitrag zur Erhaltung des hohen Niveaus des Arbeitnehmerschutzes in Österreich und zur Erarbeitung praxisnaher Regelungen zu begrüßen, doch muß diese Doppelfunktion andererseits auch als zusätzliche Belastung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren vermerkt werden.

Trotz der besonderen Belastungen waren aber die Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtszeitraum erfolgreich bemüht, dem Auftrag des Gesetzgebers nachzukommen und im Sinn der Zielsetzung ihrer Tätigkeit zu wirken: Sicherstellung der verantwortungsbewußten Durchführung eines modernen Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben.

2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion

2.1 Zentrale Tätigkeit

Neue Arbeitsverfahren, aktuelle Erkenntnisse über gesundheitsschädliche Wirkungen von Arbeitsstoffen und moderne Betriebsmittel erfordern eine ständige Anpassung und Ergänzung der Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer. Ein wesentlicher Teil der zentralen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates muß daher der Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzworschriften auf allen Gebieten gelten.

Im Berichtszeitraum sind diesbezüglich folgende Aktivitäten besonders hervorzuheben:

- Die Mitarbeit im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission und in allen deren Fachausschüssen beim Bundesministerium für soziale Verwaltung, wobei die Beratungen über den Entwurf der „Besonderen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung“, die Herausgabe der österreichischen MAK-Werte-Liste und die Verordnung über die Verbindlicherklärung der ÖNORM über Prüfverschriften für Krane und Hebezeuge die Schwerpunkte bildeten.
- Die Weiterführung der Arbeiten im Rahmen der interministeriellen Arbeitsgruppe für die Ausarbeitung eines Entwurfes einer neuen Verordnung über die Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten.
- Die Mitarbeit in einer Reihe von Fachnormenausschüssen und in einer großen Zahl von Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen des österreichischen Normungsinstitutes, die sich mit der Ausarbeitung von Normen jeweils auf den Gebieten Sicherheitstechnik, Ergonomie und Gestaltung sowie Prüfung von Betriebsmitteln befassen.
- Die Mitarbeit in mehreren Fachausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik, die sich mit der Erstellung von elektrotechnischen Sicherheitsvorschriften beschäftigen.
- Die Mitarbeit in einer Reihe von Fachgruppen des österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, wobei die Überarbeitung der Richtlinie Nr. 3 „Beurteilung von Lärmstörungen“ sowie die Neufassung der Richtlinie Nr. 25 „Schalltechnische Grundlagen für die Kennzeichnung der Geräuschabgabe von Maschinen und Geräten“ im Vordergrund standen.

Mit der Novelle zum Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 544/1982, wurden die grundsätzlichen Bestimmungen über die Einrichtung der sicherheitstechnischen Dienste und der betriebsärztlichen Betreuung in den Betrieben drastisch verschärft. Jedoch erst mit der zugehörigen Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 2/1984, die am 1. März 1984 in Kraft getreten ist, wurde die Grundlage für die Vollziehung dieser Bestimmungen in den Betrieben geschaffen. Im Berichtszeitraum stand daher die Schaffung der entsprechend diesen Bestimmungen in den Betrieben erforderlichen Einrichtungen und Voraussetzungen im Vordergrund. Dabei waren vor allem bei Großbetrieben wie den Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung spezielle, strukturbezogene Voraussetzungen zu schaffen und in Hinblick auf die hierarchische Organisation dieser Betriebe besondere Verfügungen zu treffen.

Obwohl diese Neuorganisation der Einrichtungen des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Berichtszeitraum grundsätzlich abgeschlossen werden konnte, muß doch festgestellt werden, daß noch weitere Anstrengungen in bestimmten Bereichen erforderlich sind. So war es z. B. trotz besonderer Bemühungen bisher noch nicht möglich, alle im Rahmen der Post- und Telegraphenverwaltung eingerichteten Stellen der betriebsärztlichen Betreuung auch mit geeigneten Betriebsärzten zu besetzen. Eine Lösung dieses Problems ist daher der Post- und Telegraphenverwaltung forced aufgetragen, wobei auch Kontakte zu eingerichteten arbeitsmedizinischen Zentren zu nutzen sein werden. Schwierigkeiten bereitet in diesem Zusammenhang auch die bestehende Differenz zwischen den Entgeltvorstellungen der Ärzteschaft und den finanziellen Möglichkeiten, die den Bundesbetrieben auf Grund der Richtlinien des Bundesministeriums für Finanzen offenstehen. Bei den Österreichischen Bundesbahnen bestehen noch Schwierigkeiten, da die Einrichtung der erforderlichen sicherheitstechnischen Dienste entsprechend den neuen gesetzlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Bereichen des Unternehmens nicht ohne Personalvermehrung erfolgen kann. Die von der Unternehmensleitung bisher getroffenen Maßnahmen ermöglichen einerseits noch kein abschließendes Urteil und stehen andererseits in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Stellen noch in Bearbeitung. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird die praktischen Auswirkungen dieser Maßnahmen genau zu beobachten haben, um den auf Grund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen erforderlichen Schutz der Arbeitnehmer im Bereich der Österreichi-

schen Bundesbahnen sicherzustellen und die allenfalls erforderlichen ergänzenden Veranlassungen rechtzeitig verfügen zu können.

Bei der Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für die Einrichtungen für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben steht auch das Bemühen im Vordergrund, die Organisation dieser Einrichtungen so zu erstellen, daß sie auf allen Ebenen der großen Verkehrsunternehmen gleicherweise zielführend wirksam werden können. Bei der betriebsärztlichen Betreuung gilt besondere Aufmerksamkeit der im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen erforderlichen Abgrenzung zwischen betriebsärztlichen Aufgaben und solchen Tätigkeiten, die dem Wirkungskreis von Amts- oder Anstaltsärzten zugerechnet werden müssen.

Einen Schwerpunkt bildete auch in diesem Berichtszeitraum wieder die Ausarbeitung betriebsspezifischer Sicherheitsvorschriften für bestimmte Bereiche des Verkehrswesens bzw. für bestimmte Verkehrsunternehmen sowie auch die Unterstützung dieser Betriebe aus der Sicht der Arbeitnehmerschutzbehörde bei der Ausarbeitung solcher betriebsinterner Vorschriften und Regelungen. Verkehrs-Arbeitsinspektoren haben diesbezüglich im Berichtszeitraum 1984/1985 unter anderem an der Erarbeitung folgender Vorschriften zum Teil wesentlich mitgewirkt:

- Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen standen die Neufassung der Dienstvorschriften V2 (Signalvorschrift), V3 (Verkehrsvorschrift), V4 (Fernsteuerbetriebs-Vorschrift), V7 (Betriebsvorschrift für Schmalspurbahnen), V8 (Schnellbahnverkehr), EL52 (Elektrovorschrift) und KWD 20 (Dienstvorschrift des Kraftwagendienstes) im Vordergrund. Auch die Grundsatzdienstanweisung über die „Ausgestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen und begleitende Maßnahmen zum Schutz der an diesen Arbeitsplätzen eingesetzten Bediensteten“ wurde unter wesentlicher Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erstellt.
- Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wurden die Vorschrift über Sicherheitsvorkehrungen für das Abstellen von Fahrzeugen, die Flüssigkeitsbehälter mitführen, die Regelung über den Einsatz von Aluminium-Schiebeleitern im Fernmeldebaudienst, die Dienstvorschrift für Lenker im Bereich des Postautodienstes, eine Regelung betreffend Sicherheitsvorkehrungen für das Besteigen von Antennenmasten sowie Richtlinien für die Reparatur und Überprüfung von Ladebordwänden unter Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erarbeitet. Die im Jahr 1983 begonnene Ausarbeitung von sicherheitstechnischen Richtlinien für den Umgang mit Laserlicht beim Bau und Betrieb von Fernmeldeeinrichtungen wurde fertiggestellt und der Post- und Telegraphenverwaltung als verbindliche Regelung aufgetragen.
- Im Bereich der Luftfahrt wurden eine innerbetriebliche Fahrordnung für den Bereich des Vorfeldes des Flughafens Wien-Schwechat sowie eine Arbeitszeitregelung für den Einsatz von Mechanikern an Bord von Luftfahrzeugen im Bereich der AUA erstellt.

Im Bereich der Schiffahrt wurden für den Einsatz von Halon-Löschanlagen in Motorräumen von Schiffen die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen festgelegt und für den Aufbau und den Einsatz solcher Anlagen an Bord von Schiffen in geeigneter Form zusammengestellt.

Die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat ausgearbeiteten Richtlinien über die Errichtung und den Betrieb von Stromversorgungsanlagen auf Schubschiffen und Schubleichtern auf der Donau wurden von der Direktorenkonferenz der Donaukommission angenommen und dem Regelwerk über die Schiffahrt auf der Donau einverlebt.

Die sicherheitstechnischen Richtlinien über das Lossprengen von Lawinen von Hubschraubern aus wurden von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde den Landeshauptmännern mit dem Auftrag übermittelt, Ausnahmen von den Bestimmungen des § 133 Luftfahrtgesetz nur bei gleichzeitiger Vorschreibung der Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewähren.

Für den Seilbahnbereich wurden „Sicherheitstechnische Richtlinien für das künstliche Auslösen von Lawinen durch Arbeitnehmer von Seilbahnunternehmen“ geschaffen. Diese Richtlinien wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat den Landeshauptleuten mit dem Ersuchen übermittelt, die Bezirkshauptmannschaften anzuweisen, die Einhaltung dieser Richtlinien im Einzelfall bei allen jenen Seilbahnunternehmen mit Bescheid vorzuschreiben, die Lawinsprengungen von Hand aus oder mittels Sprengseilbahnen durchführen. Der Abschluß dieser Aktion, die von den Bezirksverwaltungsbehörden durchgeführt wird, ist im Verlauf des Winters 1985/86 zu erwarten.

Gemeinsam mit dem Bundesministerium für soziale Verwaltung, Zentral-Arbeitsinspektorat, wurde ein Erlaß an alle Landeshauptleute ausgearbeitet, mit dem diese ersucht werden, die örtlich zuständigen Baubehörden anzuweisen, die Bestimmungen der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung, BGBl. Nr. 218/1983, bei Betrieben schon im Zuge der Abwicklung von Bauverfahren zu berücksichtigen. Dadurch kann den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes besser Rechnung getragen werden.

Besonderen Arbeitsaufwand erforderte im Berichtszeitraum auch die Ausarbeitung und Zusammenstellung der speziellen Berichte, die im Zusammenhang mit dem 7. Bericht Österreichs an den Europarat zur

Europäischen Sozialcharta sowie im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 71. und 72. Tagung der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) betreffend den Stand der Durchführung der von Österreich ratifizierten Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz zu übermitteln waren. Diese Berichte wurden jeweils über das Bundesministerium für soziale Verwaltung dem Sekretariat der Internationalen Arbeitsorganisation zugeleitet.

Der Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzvorschriften dienten auch die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum im Rahmen von Begutachtungsverfahren in mehr als 26 Fällen abgegebenen Stellungnahmen zu Verordnungs- und Gesetzesentwürfen. Darunter waren auch relativ umfangreiche Stellungnahmen, wie etwa zum beabsichtigten Entwurf eines Chemikaliengesetzes, zur vorgesehenen Novellierung der Tankfahrzeugverordnung und des Luftfahrtgesetzes sowie zur Änderung des Gleichbehandlungsgesetzes, der Elektrotechnikverordnung und zu verschiedenen Verordnungen auf dem Gebiet der Gesundheitsprophylaxe.

Die Mitarbeit in der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie und im internationalen Ausschuß für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschiffahrt (CIPA), der sich insbesondere um die Vervollständigung und Vereinheitlichung der Arbeitnehmerschutzvorschriften in der Binnenschiffahrt in Zentraleuropa bemüht, wurde intensiv fortgesetzt.

Im Rahmen des beim Bundesministerium für Familie, Jugend und Konsumentenschutz eingerichteten Produktsicherheitsbeirates konnten Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Bearbeitung von Vorschlägen für Schutzmaßnahmen mitwirken, die im Zusammenhang mit der Herstellung und Verwendung von mit Gasfedern ausgerüsteten Bürodrehstühlen und gegen gesundheitsschädliche Einwirkungen von Formaldehyd und Asbest erforderlich sind.

Die im Jahr 1983 von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt mit Unterstützung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates neu geschaffene Arbeitsgruppe „Verkehrsunternehmen“ hat sich als Instrument für die Durchführung von Schulungen und als Diskussionsforum für den notwendigen Erfahrungsaustausch zwischen Arbeitnehmerschutzorganen im Bereich der Verkehrsunternehmen sehr effizient erwiesen. Dieses Gremium bietet auch Verkehrs-Arbeitsinspektoren Gelegenheit, über Erkenntnisse und Erfahrungen zu referieren und den Informationsaustausch mit Sicherheitstechnikern und Betriebsräten bzw. Personalvertretern zu pflegen.

Da Arbeitnehmer im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zum Teil auch Tätigkeiten im grenzüberschreitenden Verkehr ausüben, wurde sowohl mit dem Arbeitsinspektorat der autonomen Republik Slowenien als auch mit dem Hauptinspektorat für Arbeitsschutz der Volksrepublik Ungarn Kontakt aufgenommen. In einigen Fällen konnten konkrete Ergebnisse zur Verbesserung von Schutzmaßnahmen bzw. von Unterbringungsmöglichkeiten für Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Donauschiffahrt erwirkt werden.

Die Zusammenarbeit mit den Trägern der Sozialversicherung wurde im Berichtszeitraum intensiviert. Wesentlich sind dabei unter anderem die regelmäßige Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen, die Zusammenarbeit mit dem Unfallverhütungsdienst der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt sowie mit der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter. Auch mit der Österreichischen Staub- und Silikosebekämpfungsstelle wurde die Zusammenarbeit verstärkt und auf die Mitarbeit im Fachbeirat dieser Organisation ausgedehnt. In mehreren Fällen wurden gemeinsame Betriebsbegehungen mit den Unfallverhütungsstellen der Sozialversicherungsträger durchgeführt.

Dem durch die gesetzlichen Bestimmungen vorgegebenen Auftrag zur Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer wurde im Berichtszeitraum wieder besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Zusammenarbeit war dabei sowohl bei Problemstellungen auf der Ebene der betrieblichen Praxis als auch in grundsätzlichen Fragen auf der Ebene der zuständigen Gremien wie z. B. Kammern, Gewerkschaften und Dienstbehörden gegeben. Hervorzuheben sind im Zusammenhang die Kontakte mit der Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr, mit den Vertretungskörpern der Post- und Fernmeldebediensteten sowie mit der Gewerkschaft und den Personalvertretungen der Eisenbahner und in bestimmten Bereichen auch mit der Gewerkschaft der Privatangestellten. Zur weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen wurde bei der Ausarbeitung des Entwurfs einer Novelle zum Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz vorgesehen, daß in regelmäßigen Zeitabständen Aussprachen mit den Vertretern der Interessenvertretungen durchzuführen sind.

Besondere Bemühungen galten im Berichtszeitraum auch der Aus- und Weiterbildung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren. Im Bestreben, die notwendige fachliche Aus- und Weiterbildung sicherzustellen, haben Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Zeitraum 1984/1985 an insgesamt 32 Schulungs- und Seminarveranstaltungen der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin, des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, des Arbeitskreises Sicherheitstechnik der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt sowie der Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie teilgenommen. Die Schulungen betrafen dabei hauptsächlich die Fachgebiete Strahlenschutz, Elektroschutz, Brandschutz, Lasersicherheitstechnik, Hygienetechnik, Ergo-

nomie, Lichttechnik, Explosionsschutz sowie die Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen und den Transport von gefährlichen Gütern. Im Interesse eines intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausches mit anderen Institutionen und Fachleuten auf den verschiedenen Gebieten des Arbeitnehmerschutzes haben Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtszeitraum auch an verschiedenen fachspezifischen Diskussionsveranstaltungen teilgenommen. Unter den letztgenannten sind vor allem Veranstaltungen auf dem Gebiet der ergonomisch richtigen Gestaltung von Arbeitsplätzen und Betriebsmitteln und über Probleme der betriebsärztlichen Betreuung hervorzuheben.

Da Verkehrs-Arbeitsinspektoren in bestimmten Fachbereichen oft über hochspezialisiertes Wissen verfügen müssen, kommt auch der innerbetrieblichen Weiterbildung im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektates, meist in Form von Kleingruppen-Diskussionen und zum Teil unter Teilnahme von Experten, große Bedeutung zu. Dies gilt vor allem für Problemstellungen des Arbeitnehmerschutzes bei neuen Technologien und im Bereich der Arbeitsmedizin. Ein weiterer Aspekt, der der innerbetrieblichen Diskussion und Schulung im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektates besondere Bedeutung verleiht, ist die Notwendigkeit, ein koordiniertes und gleichartiges Vorgehen aller Verkehrs-Arbeitsinspektoren bei der Ausübung der Kontrolltätigkeit in den Betrieben sicherzustellen. Zur Erreichung dieses Ziels werden auch regelmäßig Abteilungs- und Gruppenbesprechungen mit den Verkehrs-Arbeitsinspektoren durchgeführt, für die im Berichtszeitraum ebenfalls ein nicht unbeträchtlicher Zeitaufwand erforderlich war. Dies ist jedoch im Interesse der zu betreuenden Arbeitnehmer unabdingbar, wenn die Kontrolltätigkeit mit gleicher Qualität und Effizienz in allen betreuten Betrieben durchgeführt werden soll.

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt hat im Jahr 1985, zunächst als Pilotprojekt, begonnen, sicherheitstechnische Kurse für Bedienstete von Anschlußbahn-Unternehmen durchzuführen. Diese Kurse waren hinsichtlich der Wissensvermittlung vor allem auf Betriebsleiter, Betriebsräte und Sicherheitstechniker abgestellt und wurden von den zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren abgehalten. Angesichts des Erfolges dieser Schulungen wird diese Initiative weiter fortgesetzt.

Im Zusammenhang ist auch grundsätzlich darauf hinzuweisen, daß Verkehrs-Arbeitsinspektoren zunehmend um unterstützende Mitarbeit bei Schulungs- und Unterweisungsveranstaltungen in den Betrieben ersucht werden. Dadurch ist eine prophylaktische Unfallverhütung auch in jenen Bereichen verstärkt möglich, in denen Unfällen lediglich durch Schulung oder Informationsvermittlung entgegengewirkt werden kann, z. B. bei Wegunfällen. Wesentliche Wirkung kommt diesbezüglich auch den von Verkehrs-Arbeitsinspektoren verfaßten, informativen Artikeln in Fachzeitschriften und Betriebsinformationen zu. So wurden im Berichtszeitraum unter anderem mehrmals einschlägige Artikel in der Zeitschrift des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen („Sicherheit zuerst“) veröffentlicht. Zur gezielten Bekämpfung von Wegunfällen wurde in dieser Zeitschrift auch eine vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreute Artikelserie begonnen, die sich konkret mit den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beschäftigt.

2.2 Inspektionstätigkeit

Im Berichtszeitraum waren bei der Verkehrs-Arbeitsinspektion 13.178 Betriebe mit insgesamt 165.358 Arbeitnehmern zur Inspektion vorgemerkt. Damit hat sich die Zahl der Betriebe neuerlich stark erhöht¹⁾. Gegenüber dem ersten Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektates (1952: 8.663 Betriebe) liegt die Zahl der durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Betriebe nunmehr bereits um mehr als 50% höher. Zu diesen ziffernmäßigen Angaben ist anzumerken, daß die den Betrieben bzw. Dienststellen nachgeordneten, aber örtlich getrennt gelegenen Stellen der einzelnen Unternehmen, soweit sie organisatorische Einheiten bilden, wie Betriebe behandelt werden müssen²⁾.

Die Zahl der zu betreuenden Arbeitnehmer hat gegenüber dem Vergleichszeitraum (1983) geringfügig (um ca. 2,4%) zugenommen¹⁾. Gegenüber dem ersten Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektates (1952: 135.343 Arbeitnehmer) liegt die Zahl der zu betreuenden Arbeitnehmer um mehr als 22% höher.

¹⁾ Siehe Tabelle 1.

²⁾ Nach der Organisation der Österreichischen Bundesbahnen sind „Dienststellen“ sowohl innerhalb des Geschäftsapparates der Österreichischen Bundesbahnen als auch nach außen hin organisatorische Einheiten höherer Ordnung und gliedern sich ihrerseits wieder in „Stellen“, das sind organisatorische Einheiten niedriger Ordnung wie z. B. Betriebswerkstätten, Bahnmeistereien usw. Bei der Post- und Telegraphenverwaltung entsprechen dem Begriff „Dienststelle“ z. B. Fernmeldebau- und Fernmeldebetriebsämter, denen als „Stellen“ Bautrupps, Währlärmter etc. nachgeordnet sind. In weiterer Folge wird daher der Einheitlichkeit halber anstelle der korrekten Bezeichnung „Betriebe, Dienststellen und diesen nachgeordnete Stellen“ vereinfacht jeweils nur der Ausdruck „Betriebe“ verwendet.

**Tabelle 1: Betriebe¹⁾ und deren Arbeitnehmer, die in den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen
Stand 31. Dezember 1985**

Position	Unternehmen bzw. Verkehrswege	Größe und Zahl der Betriebe					Gesamtzahl der Betriebe	Zahl der Arbeitnehmer					Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		Zahl der Arbeitnehmer						Jugendliche ^{*)}			Erwachsene			
		0—5	6—20	21—50	51—250	mehr als 250		männlich	weiblich	Summe	männlich	weiblich	Summe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
A	Eisenbahnen²⁾													
1	Öffentliche Eisenbahnen													
1.1	Österr. Bundesbahnen	2.204	953	408	280	43	3.888	1.565	9	1.574	65.519	4.054	69.573	71.147
1.2	Haupt- und Neben- bahnen ³⁾	206	55	27	8	—	296	28	2	30	2.267	170	2.437	2.467
1.3	Straßenbahnen ⁴⁾	545	73	43	47	2	710	198	30	228	10.612	811	11.423	11.651
1.4	Seilbahnen ⁵⁾	207	381	19	2	—	609	—	—	—	3.717	178	3.895	3.895
2	Nicht-öffentliche Eisen- bahnen ⁶⁾	1.507	86	8	5	—	1.606	7	—	7	6.893	54	6.947	6.954
	Summe Eisenbahnen	4.669	1.548	505	342	45	7.109	1.798	41	1.839	89.008	5.267	94.275	96.114
B	Schlaf- und Speisewagen- unternehmen	—	3	1	2	—	6	—	—	—	387	15	402	402
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	2.794	2.039	318	209	10	5.370	1.551	135	1.686	47.459	13.970	61.429	63.115
D	Radio Austria AG	—	2	—	1	—	3	—	—	—	184	65	249	249
E	Schiffahrt⁷⁾	422	100	11	6	—	539	61	7	68	2.065	103	2.168	2.236
F	Luftfahrt⁸⁾	121	16	8	4	2	151	16	6	22	2.380	840	3.220	3.242
G	Summe (Position A—F) aller Verkehrszweige	8.006	3.708	843	564	57	13.178	3.426	189	3.615	141.483	20.260	161.743	165.358
H	Vergleichszahlen 1983	7.980	3.646	853	571	51	13.101	3.316	218	3.534	139.776	18.155	157.931	161.465
I	Zunahme/Abnahme gegenüber 1983	+26	+62	-10	-7	+6	+77	+110	-29	+81	+1.707	+2.105	+3.812	+3.893

¹⁾ Betriebe, Dienststellen sowie diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen der einzelnen Unternehmen bzw. Verkehrszweige.

In der Spalte „Betriebe mit 0 bis 5 Arbeitnehmern“ sind auch jene „Stellen“ enthalten, die zwar ständig von Arbeitnehmern frequentiert werden, bei denen aber keine ständigen Arbeitsplätze eingerichtet sind. Zum Beispiel etwa die von den Omnibuslenkern der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen bzw. der Post- und Telegraphenverwaltung angefahrenen Endpunkte der öffentlichen Kraftfahrlinien (Außenstellen), die nur Garagen bzw. Einstellräume für die Kraftfahrzeuge sowie notwendige Sozialräume für die Arbeitnehmer auf weisen.

²⁾ Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (siehe Abschnitt 7).

³⁾ Öffentliche Eisenbahnen (ausgenommen Österreichische Bundesbahnen) und Eisenbahnen im Privatbetrieb (Schienebahnen und deren Kraftfahrbetriebe).

⁴⁾ Schienebahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe sowie deren Kraftfahrbetriebe.

⁵⁾ Haupt- (einschließlich deren Kraftfahrbetriebe) und Kleinseilbahnen.

⁶⁾ Anschlußbahnen an Haupt- und Nebenbahnen sowie an Straßenbahnen, ferner Material- und Materialseilbahnen (gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957).

⁷⁾ Binnen- und Seeschiffahrt.

⁸⁾ Zivilflugplätze, Luftverkehrsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

⁹⁾ Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. Nr. 81/1983.

Im Berichtszeitraum 1984/1985 wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoraten insgesamt 5.878 Betriebe überprüft, das sind ca. 45% aller vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Betriebe¹⁾. Dabei wurden 5.878 Betriebe je einmal inspiziert und zusätzlich, vor allem zur Kontrolle und Überwachung von angeordneten Mängelbehebungen, noch weitere 217 Inspektionen in diesen Betrieben durchgeführt. 3.054 Betriebe oder 23,2% aller zur Inspektion vorgemerkten Betriebe wurden im Jahr 1984 und 2.824 Betriebe oder 21% aller vorgemerkten Betriebe im Jahr 1985 überprüft²⁾. Im Rahmen dieser Inspektionen wurden im Jahr 1984 insgesamt 77.704 Arbeitnehmer und im Jahr 1985 in Summe 75.135 Arbeitnehmer erfaßt²⁾. Der Anteil der in diesen Jahren durch die Inspektionstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren erfaßten Arbeitnehmer beträgt damit 1984 etwa 47% und 1985 ca. 45,4% aller vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Arbeitnehmer. Dies ergibt sich, da Großdienststellen praktisch in jedem Jahr, entweder im Rahmen von Regelinspektionen oder aus aktuellen Anlässen einer Inspektion unterzogen werden müssen, während die größere Zahl der Betriebe (vor allem kleinere Betriebe) hauptsächlich nur durch die in Abständen von bis zu vier Jahren erfolgenden Regelinspektionen erfaßt wird. Bei Inspektionen von auswärtigen Bau- oder Arbeitsstellen können überhaupt nur die an diesen Stellen beschäftigten Arbeitnehmer, nicht jedoch deren Stammbetriebe erfaßt werden.

Schlaf- und Speisewagenunternehmen werden, wenn keine besonderen Anlässe vorliegen, nur im Rahmen der vorgesehenen Regelinspektionen überprüft. Da 1983 eine Überprüfung dieser Betriebe vorgenommen wurde, fallen die nächsten Regelinspektionen erst in die folgende Berichtsperiode, weshalb im gegenständlichen Bericht keine Inspektionen bei diesen Betrieben aufscheinen.

Bedingt durch Krankheitsfälle, Kuraufenthalte und durch eine längerfristige Vakanz einer Planstelle mußte im Berichtszeitraum ein besonders hoher Ausfall von insgesamt 692 Arbeitstagen verkraftet werden.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 5 Schwerpunktinspektionen (siehe auch Abschnitt 1) durchgeführt, bei denen im Rahmen einer längerdauernden, zusammenhängenden Kontrolle die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in allen Bereichen eines Betriebes genau überprüft wird. Diese Schwerpunktinspektionen haben betroffen: das Fernmeldebauamt Klagenfurt, die Bodenseeschiffahrt, das Postamt 1103 Wien, das Fernmeldebauamt Salzburg und das Postamt 1150 Wien. Dabei wurden die Arbeitsplätze von insgesamt 4.352 Arbeitnehmern speziell erfaßt. Wesentliche Ergebnisse dieser Überprüfungen betrafen vor allem Mängel bei der Durchführung von Unterweisungen, bei der Festlegung von Einsatzzeiten für sicherheitstechnische Dienste, bei der wiederkehrenden Überprüfung von Betriebsmitteln und im Bereich des Elektroschutzes.

Eine Besonderheit ergab sich im Berichtszeitraum auch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, wo in zunehmender Zahl „Containerterminals“ entstehen, die eine Änderung bisheriger Arbeitsweisen bedingen, da eine Verflechtung von traditionell bisher getrennt und unterschiedlich arbeitenden Dienstgruppen, z. B. des Bahnbetriebsdienstes und des Kraftwagendienstes, erforderlich wird. Die sich daraus für den Arbeitnehmerschutz ergebenden Folgerungen bestehen unter anderem darin, daß solche Güterumschlagszentren (z. B. Fürnitz und Viktring) vorerst von den jeweils für die betreffenden Teilbereiche zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren gemeinsam kontrolliert werden müssen, wenn ein ausreichender Schutz der in diesen Bereichen tätigen Arbeitnehmer schon im Rahmen der Arbeitsorganisation gewährleistet werden soll. So wurde für diese Bereiche ebenfalls eine besondere Form der Inspektion entwickelt.

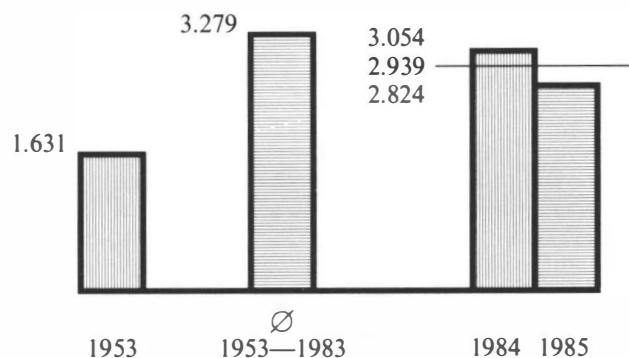
Einen aussagekräftigen Hinweis auf das ständig steigende Gesamt-Arbeitsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates einerseits und auf das Bemühen, die Qualität der Kontrollen, sowohl im Hinblick auf die Vollständigkeit der Erfassung von Mängeln als vor allem auch hinsichtlich der Verfolgung der Mängelbeseitigung, zu erhöhen, gibt die Zahl der aktenmäßigen Erledigungen, die weiterhin stark steigend ist. Im Berichtszeitraum waren von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren insgesamt 13.341 Geschäftsfälle schriftlich zu erledigen. Davon entfielen auf das Jahr 1984 insgesamt 6.391 Geschäftsfälle, während im Jahr 1985 sogar 6.950 Geschäftsfälle zu erledigen waren. Die Anzahl der im Durchschnitt im Berichtszeitraum 1984/1985 je Jahr schriftlich zu erledigenden Geschäftsfälle lag damit um ca. 1,9% höher als die Vergleichszahl 1983. Dazu muß darauf verwiesen werden, daß sich unter diesen schriftlichen Erledigungen auch relativ umfangreiche Aufgaben, wie z. B. Stellungnahmen zu betriebsinternen Vorschriften einzelner Verkehrsunternehmen, Unfallanalysen oder gutachtliche Stellungnahmen für gerichtliche Verfahren, befinden. Allein die Zahl der erstellten Gutachten, die in Folge des Umsangs der hiefür notwendigen Vorarbeiten und Erhebungen besonders großen Zeitaufwand erfordert haben, betrug im Berichtszeitraum 172.

Das Bemühen, eine intensive und vollständige Erfassung aller Mängel und schädlichen Einflußfaktoren an den Arbeitsplätzen zu erreichen, sowie auch das konsequente Bestreben, selbst in schwierigen Fällen

¹⁾ Siehe ausführliche Tabelle im Abschnitt 6.1. Die getroffenen Beanstandungen sind im Abschnitt 6.2 genau aufgegliedert.

²⁾ Siehe Tafel 1.

Tafel 1: Vergleich der bisherigen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorate mit jener der Jahre 1984 und 1985



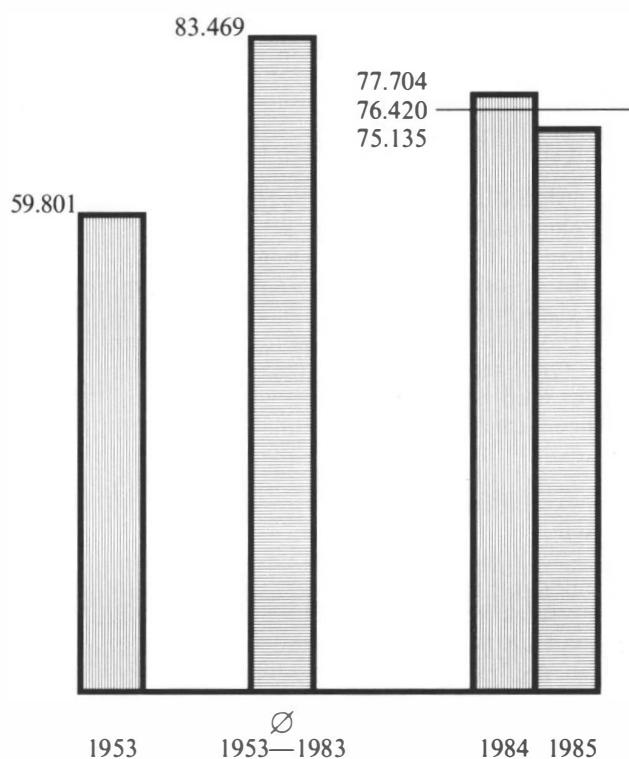
Zahl der jährlich inspizierten Betriebe, Dienststellen und diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen:

Jahreswert 1953	1.631
Durchschnittswert 1953—1983	3.279
Durchschnittswert 1984/1985	2.939



Zahl der Teilnahmen an kommissionellen Verhandlungen:

Jahreswert 1953	74
Durchschnittswert 1953—1983	293
Durchschnittswert 1984/1985	553



Zahl der jährlich durch die Inspektionstätigkeit erfaßten Arbeitnehmer:

Jahreswert 1953	59.801
Durchschnittswert 1953—1983	83.469
Durchschnittswert 1984/1985	76.420



eine zielführende Mängelbehebung zu erwirken, wird auch durch die Zahl der im Berichtszeitraum ergangenen schriftlichen Aufforderungen an Leiter von Dienststellen und durch die Zahl der gestellten Anträge an Behörden dokumentiert. Gemäß § 8 Abs. 1 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes und gemäß § 9 Abs. 1 leg. cit. wurden im Berichtszeitraum in insgesamt 635 Fällen schriftliche Aufforderungen an Leiter von Betrieben (Dienststellen) zur unverzüglichen Herstellung eines den geltenden Vorschriften entsprechenden Zustandes erlassen oder Anträge zur Erwirkung entsprechender behördlicher Verfügungen an die zuständige Behörde gestellt. Dies bedeutet, daß im Berichtszeitraum im Durchschnitt je Jahr mehr als 317 derartige Aufforderungen oder Anträge ergangen sind. Diese Zahl liegt um ca. 25% höher als die Zahl der Aufforderungen und Verfügungen, die im Jahr 1983 ergangen sind (1983: 254). Der weitaus überwiegende Teil waren dabei im Berichtszeitraum schriftliche Aufforderungen, die an Leiter von Betrieben oder Dienststellen gerichtet waren.

Zum Schutz der Arbeitnehmer mußten darüberhinaus in 15 Fällen gemäß § 9 Abs. 3 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes sofortige Maßnahmen zur Beseitigung akuter Gefahrensituationen angeordnet werden. In insgesamt 8 Fällen wurden während des Berichtszeitraumes vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat bescheidmäßige Verfügungen betreffend die Einhaltung erforderlicher Mindestruhezeiten oder die Genehmigung von Verlängerungen von Arbeitszeiten aus besonderen Gründen getroffen.

2.3 Kommissionelle Verhandlungen und Erhebungen

Die Teilnahme von Verkehrs-Arbeitsinspektoren an kommissionellen Verhandlungen, insbesondere solchen zur Genehmigung von Bauvorhaben und Betriebsanlagen, ist neben der Kontroll- und Überwachungstätigkeit von besonderer Bedeutung. Im Berichtszeitraum nahmen Verkehrs-Arbeitsinspektoren an insgesamt 1.106 Verhandlungen an Ort und Stelle teil¹⁾). Die Teilnahme an kommissionellen Verhandlungen konnte damit weiter gesteigert werden. Nahmen im Berichtszeitraum 1983 Verkehrs-Arbeitsinspektoren an insgesamt 480 Verhandlungen teil, so betrug diese Zahl im Jahr 1984 bereits 547, während im Jahr 1985 Verkehrs-Arbeitsinspektoren an insgesamt 559 Verhandlungen teilnehmen konnten.

Dies unterstreicht die Bedeutung, die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat prophylaktischen Maßnahmen allgemein und einer den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes entsprechenden Planung von Arbeitsstätten und Arbeitsplätzen im besonderen beimißt. Darüber hinaus mußten infolge von Terminkollisionen und auch aus personellen Gründen in weiteren 1.031 Fällen die Stellungnahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektors im Rahmen von Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren schriftlich abgegeben werden. Hierfür waren aber trotzdem in 144 Fällen zusätzlich Erhebungen an Ort und Stelle erforderlich.

In 79 Fällen wurden im Berichtszeitraum, meist zur Sicherstellung der genauen Ermittlung der Unfallursache, besondere Unfallerhebungen durchgeführt. Diese Zahl ist vor allem im Zusammenhang mit der Zahl der tödlichen Unfälle, die sich im Berichtszeitraum ereignet haben, zu betrachten. An kommissionellen Unfallerhebungen wurde in 2 Fällen mitgewirkt.

Probleme des Verwendungsschutzes²⁾ spielen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektors quantitativ eher eine geringe Rolle. Dies resultiert aus der hierarchischen Struktur und der genau geregelten Organisation der beiden Großbetriebe Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung, auf die ein sehr großer Teil der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektors entfällt. In Angelegenheiten des Verwendungsschutzes waren im Berichtszeitraum lediglich in 50 Fällen besondere Erhebungen notwendig. Von diesen 50 Erhebungen wurden 16 im Zusammenhang mit dem Schutz werdender Mütter und weitere 24 in Arbeitszeitangelegenheiten durchgeführt. Probleme des Jugendschutzes waren im Berichtszeitraum lediglich in 10 Fällen Anlaß zu Erhebungen. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß Angelegenheiten des Verwendungsschutzes selbstverständlich auch im Zuge der regelmäßigen Inspektionstätigkeit miterledigt werden.

2.4 Außendiensttätigkeit

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag kann ein wesentlicher Teil der Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion nur in Form von Außendiensttätigkeit durchgeführt werden. Im Berichtszeitraum wurde insgesamt an 3.018 Tagen Außendienst geleistet. Das sind im Durchschnitt ca. 84 Außendienstage je Verkehrs-Arbeitsinspektor und Jahr während des Berichtszeitraumes. Im Rahmen dieser Außendiensttätig-

¹⁾ Siehe Tafel 1.

²⁾ Dies sind z. B. Probleme des Jugendschutzes, des Mutterschutzes oder Fragen der Arbeitszeitregelung.

keit entfielen im Berichtszeitraum 374 Tage, das sind im Durchschnitt 10,4 Tage je Verkehrs-Arbeitsinspektor und Jahr, auf Amtshandlungen im Bereich Wien (Amtssitz), während an 2.644 Tagen, das sind 73,4 Tage je Jahr und Verkehrs-Arbeitsinspektor, Amtshandlungen in anderen Bundesländern durchgeführt wurden.

2.5 Sonstige Amtshandlungen

Nach der Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, BGBl. Nr. 441/1975, dürfen für bestimmte Arbeiten nur Arbeitnehmer herangezogen werden, die die hiefür notwendigen besonderen Fachkenntnisse¹⁾ und Berufserfahrungen besitzen. Soweit es sich dabei um Arbeiten in Betrieben handelt, die dem Verkehrs-ArbIG unterliegen, sind die erforderlichen Prüfungen unter Mitwirkung eines hiefür vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigten Verkehrs-Arbeitsinspektors²⁾ abzuhalten, sofern die notwendige Ausbildung nicht im Rahmen des Lehrplanes einer Unterrichtsanstalt erfolgt.

Im Berichtszeitraum haben sich insgesamt 1.168 Arbeitnehmer einer derartigen Prüfung, an der ein Verkehrs-Arbeitsinspektor mitgewirkt hat, unterzogen. Hiebei wurde von 707 Arbeitnehmern der Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Staplern und von 389 Arbeitnehmern der Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Kranen erbracht. 72 Arbeitnehmer konnten den Nachweis nicht erbringen oder sind vor Ablegung der vorgesehenen Prüfung zurückgetreten.

Auf Grund der Bestimmungen der Verordnung vom 29. Oktober 1981, BGBl. Nr. 10/1982, über den Nachweis der Fachkenntnisse für die Vorbereitung und Organisation von bestimmten Arbeiten unter elektrischer Spannung über 1 kV wurden im Berichtszeitraum im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insgesamt 4 Arbeitnehmer ausgebildet. Diese haben im Rahmen der auf Grund dieser Bestimmungen vorgesehenen Prüfung auch den Nachweis über die geforderten Fachkenntnisse³⁾ erbracht.

¹⁾ Diese Fachkenntnisse betreffen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vor allem das Führen von Kranen und Staplern.

²⁾ Derzeit sind acht Verkehrs-Arbeitsinspektoren vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigt, bei Prüfungen über den Nachweis der Fachkenntnisse für das Führen von Kranen bzw. Staplern mitzuwirken.

³⁾ Derzeit sind drei Verkehrs-Arbeitsinspektoren ermächtigt, an Prüfungen über den Nachweis der Fachkenntnisse für die Vorbereitung und Organisation von bestimmten Arbeiten unter elektrischer Spannung über 1 kV mitzuwirken.

3 Wahrnehmungen hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes

3.1 Wahrnehmungen allgemeiner Art

Die Verordnung über die Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBI. Nr. 2/1984, ist am 1. März 1984 in Kraft getreten. Die Umsetzung der Bestimmungen dieser Verordnung in die Praxis konnte im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe im Berichtszeitraum durchgeführt werden. Dies gilt grundsätzlich auch für die Großbetriebe Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung, bei denen diese Einrichtungen korrespondierend in allen Organisationsebenen dieser Unternehmen eingerichtet werden müssten. In Teilbereichen dieser Betriebe konnten jedoch, wie schon im Abschnitt I dieses Berichtes ausgeführt, aus organisatorischen oder personellen Gründen einige Probleme nicht zielführend gelöst werden.

Dynamische Weiterentwicklungen waren im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe im Berichtszeitraum in einem wesentlichen Bereich des Arbeitnehmerschutzes, nämlich der Ergonomie, festzustellen. Die ergonomisch richtige Arbeitsgestaltung hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen, da einerseits fundierte Erkenntnisse nunmehr bereits ihren Niederschlag in einer Reihe von Normen und Vorschriften gefunden haben, und da andererseits das Gewicht, das der ergonomisch richtigen Arbeitsgestaltung, insbesondere der Arbeitsplatzgestaltung, im Rahmen der Berufskrankheitenprophylaxe zukommt, immer mehr erkannt wird. Der Stand der Entwicklung auf diesem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates soll daher kurz beleuchtet werden:

Auf dem Gebiet der Planung von Arbeitsräumen und Arbeitsplätzen wird den Erfordernissen der Ergonomie im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bereits seit längerer Zeit besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn auch die Ausbildung von Architekten, Bauingenieuren und Designern auf diesem Gebiet noch immer als unzureichend bezeichnet werden muß, so ist doch bei Planungsbesprechungen, kommissionellen Verhandlungen und aus gestellten Auskunftsersuchen in zunehmendem Maß eine Bereitschaft zur Auseinandersetzung mit diesen Erkenntnissen und eine Sensibilisierung, insbesondere des bezeichneten Personenkreises, für diese Probleme festzustellen. Dadurch wird es in zunehmendem Maß leichter, eine Berücksichtigung der aus diesem Blickwinkel vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat gestellten Forderungen zu erreichen. Diese Kennzeichnung der Situation trifft auch auf das innerbetriebliche Geschehen im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe zu. In diesem Bereich konnte durch Schulung sowie durch Informations- und Erfahrungsaustausch, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat unterstützend mitwirkt, bei Hochbautechnikern, Planern und Vorgesetzten die für die Erfordernisse der Ergonomie notwendige Aufgeschlossenheit erreicht und das erforderliche Verständnis geweckt werden.

Die Einführung von Planungs-Vorbesprechungen, unter Teilnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, die Einrichtung eines „Ergonomieausschusses“ für die Großbauvorhaben der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, die Berücksichtigung ergonomischer Erkenntnisse bei der Gestaltung von Fahrzeugen und die Tatsache, daß ergonomische Erkenntnisse, soweit dies technisch lösbar ist, in Luftfahrzeugen sogar noch nach deren Indienststellung verwirklicht werden können, sollen als Beispiele für diese Entwicklung angeführt sein.

Nicht im gleichen Maß Schritt gehalten hat mit diesen Entwicklungen die Ausbildung und Schulung von Einkäufern, Beschaffungsbeamten und Wirtschaftsfachleuten, die in den Betrieben mit der Beschaffung von Betriebsmitteln betraut sind.

Die auf dem Gebiet der ergonomisch richtigen Betriebsgestaltung ebenfalls bereits in ausreichendem Maß vorhandenen Vorschriften und Empfehlungen sind noch zu wenig bekannt und beachtet. Die Tatsache, daß nur ein ergonomisch gut geplantes und gestaltetes Betriebsmittel auch ökonomisch effizient betrieben und verwendet werden kann und somit die ergonomisch richtige Gestaltung ein signifikantes Merkmal für einen wirtschaftlichen Einsatz darstellt, wird in der betrieblichen Praxis bisher kaum beachtet. Informationen über eine ergonomisch richtige Betriebsmittelgestaltung, deren gesundheitsprophylaktische Wirkungen und ökonomischen Vorteile, sowie Schulungen über die diesbezüglich bestehenden Vorschriften müssen daher intensiviert werden. Auch die Verkehrs-Arbeitsinspektoren werden ihre Beiträge auf diesem Gebiet verstärken. Möglichkeiten bestehen hierzu im Rahmen der Teilnahme an kommissionellen Verhandlungen, der unterstützenden Mitwirkung bei der Schaffung einschlägiger, betriebsinterner Vorschriften

sowie bei Unterweisungen und durch Weitergabe von Informationen. Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung sind diesbezüglich z. B. die Überarbeitung der technischen Hochbaurichtlinien und der einheitlichen Grundsätze für die Gestaltung von Schalter-Arbeitsplätzen (Normmöblierung) bereits vorgesehen. Dabei ist anzumerken, daß zur Berücksichtigung der Erfordernisse der Ergonomie nicht nur eine Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sondern teilweise auch mit der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie erfolgt.

Im Zusammenhang ist auch anzuführen, daß zu Ende des Jahres 1985 vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wieder eine Zusammenstellung notwendiger Hochbauvorhaben erstellt worden ist, wobei die Bauvorhaben entsprechend den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes nach der Dringlichkeit ihrer Durchführung gereiht wurden. Diese Zusammenstellung wird eine der Grundlagen für das von der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung zu erstellende Hochbau-Bauprogramm bilden.

Ergonomische Erkenntnisse wurden auch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen realisiert. Zu verweisen wäre dabei auf die Aktion betreffend die Ausstattung verschiedener Lokomotiv-Baureihen mit Wiederholungsklinken. Dadurch kann das Öffnen der Einstiegstür sicher und vom Boden aus erfolgen, so daß ein gefahrbringendes Hantieren an Türschloß und -klinke von der Einstiegsleiter aus vermieden wird (siehe Fototeil). Weitere Möglichkeiten zur Realisierung ergonomischer Erkenntnisse bot im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen die Neugestaltung der Kassenterminals in Güterabfertigungsgebäuden im Zuge der Reform des Kleinguttransports. Ebenso hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei der Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen in vielen Fällen unterstützend mitgewirkt und vor allem hinsichtlich der richtigen Aufstellplätze, der Beleuchtung, der Anbringung von Jalousien und bei der Gestaltung der Arbeitsstische die erforderlichen Anordnungen getroffen.

Klagen über Lärmbelästigung von Bediensteten in Motorbahnwagen der Reihe BW 70 und BW 100, die im Bereich des Baudienstes der Österreichischen Bundesbahnen eingesetzt werden, boten dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat Anlaß für die Prüfung und Empfehlung von lärmindernden Maßnahmen. Durch Umbauten an der Fahrerkabine konnte eine Minderung des Lärmpegels in der Kabine um 14 dB(A), verbunden mit einer Verbesserung der Klimaverhältnisse in der Fahrerkabine, erreicht werden.

Als Beispiel, daß eine Berücksichtigung ergonomischer Erkenntnisse auch bei schwierigen finanziellen Gegebenheiten eines Betriebes erreicht und als Maßnahme der Gesundheitsprophylaxe ökonomisch vertreten werden kann, sei die Einführung schwingungsdämpfter Fahrersitze bei einem Privatbahnunternehmen erwähnt. Nachdem Beschwerden, die über Vibrationen an den Fahrerarbeitsplätzen von Schienenfahrzeugen vorgebracht wurden, hinsichtlich der möglichen Ursachen meßtechnisch genau untersucht worden waren, wurden Fahrersitze mit abgestimmten schwingungsdämpfenden Systemen eingeführt. Dies, obwohl die Überprüfung einen Grad der Beeinträchtigung ergeben hatte, der einen direkten und konkreten Rückschluß auf gesundheitliche Schädigungen durch diese Vibrationen nicht ermöglichte.

Fruchtbringend wirkte sich in mehreren Fällen, z. B. beim Neubau von Binnenschiffen für die Österreichischen Bundesbahnen, auch die unterstützende Mitarbeit von Verkehrs-Arbeitsinspektoren bei der ergonomisch richtigen Gestaltung der Schiffsführer-Arbeitsplätze aus.

Ergonomische Gesichtspunkte stehen, neben anderen Problemen des Arbeitnehmerschutzes, auch immer wieder im Mittelpunkt der Diskussionen bei der begleitenden Kontrolle und Beratung während der Durchführung von Großbauvorhaben: im Berichtszeitraum z. B. beim Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat und beim Neubau der Postzentren „Erdbergerlände“ (Postautobetriebsleitung Wien und Fernmeldebauämter 1, 2 und 7) und „Wien Nord“ (Postzeugverwaltung und Fernmeldebauamt 6). Bei den Problemstellungen auf dem Gebiet der Ergonomie waren bei diesen großräumigen Planungen vor allem Fragen der Einrichtung von Spritzlackierereien, des Wärme- und Schallschutzes, einer erholungsgerechten Einrichtung von Sozialräumen und der Gestaltung von Hochregallagern mit den zugehörigen Stau- und Laderäumen sowie des Arbeitsflusses bei der Warenübernahme und der Warenausgabe zu klären.

Im Zusammenhang ist anzuführen, daß im Berichtszeitraum erreicht werden konnte, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch in jenen Fällen in das Verfahren der baubehördlichen Genehmigung von Bauvorhaben eingeschaltet wird, in denen die Post- und Telegraphenverwaltung nur beteiligt ist und das Bauansuchen von postfremden Institutionen gestellt wird (z. B. Annexion von postfremden Gebäuden, Erwerb von Wohnungseigentum usw.). Dadurch kann auch bei solchen Bauvorhaben die Realisierung der Erfordernisse der Ergonomie sichergestellt werden und überdies in Fällen, in denen bundesgesetzliche Bestimmungen, Bauordnungen der Länder oder postinterne Vorschriften für den Arbeitnehmerschutz voneinander abweichende Forderungen beinhalten, dem Grundsatz zum Durchbruch verholfen werden, daß die jeweils im Sinne des Arbeitnehmerschutzes strengerer oder zweckmäßigeren Forderungen zu verwirklichen sind.

Im Berichtszeitraum wurden jedoch, abgesehen vom Bereich Ergonomie, auch auf anderen Gebieten des Arbeitnehmerschutzes Wahrnehmungen gemacht, aus denen Maßnahmen und Überlegungen zur Verbesserung der Situation an den Arbeitsplätzen abgeleitet werden konnten.

Aus Erfahrungen von Verkehrs-Arbeitsinspektoren und den Ergebnissen von Betriebskontrollen muß in bestimmten Bereichen der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe leider auf einen Rückgang der Tragequoten für bestimmte Schutzausrüstungen geschlossen werden. Zum Beispiel ist eine bei den Wiener Stadtwerken – Verkehrsbetriebe beobachtete Zunahme von Augenverletzungen auf den Rückgang der Tragebereitschaft für Schutzbrillen zurückzuführen. Das Tragen von Gehörschutz ist im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen rückläufig. Da nach Überprüfung in beiden Fällen die zur Verfügung stehenden Artikel der persönlichen Schutzausrüstung als sehr geeignet und tragefreundlich befunden wurden, werden die Verkehrs-Arbeitsinspektoren ihre Kontroll- und Aufklärungstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren haben. Dabei darf nicht übersehen werden, daß zu solchen negativen Entwicklungen in vielen Fällen auch das Nichtbeachten des Tragens von Schutzausrüstungen durch Vorgesetzte entscheidend beiträgt, da dann nicht nur das motivierende Vorbild fehlt, sondern sogar negative Beispielwirkungen erzielt werden. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird daher seine Bemühungen auch in diese Richtung intensivieren und anstreben, daß Schulungen für Vorgesetzte zu dieser Problematik vor allem hinsichtlich des richtigen Verhaltens in den Betrieben durchgeführt werden.

Bei Gebäudekontrollen wurde auf dem Gebiet des Brandschutzes im Berichtszeitraum der Ausstattung mit Handfeuerlöschern besonderes Augenmerk geschenkt. Nicht nur eine hinsichtlich der Anzahl unzureichende Ausstattung mußte dabei in vielen Fällen beanstandet werden, sondern sehr häufig auch eine hinsichtlich der Brandklasse falsche oder nur minder geeignete Ausführung der vorhandenen Handfeuerlöscher. Nach- und Umrüstungen wurden in größerem Umfang veranlaßt.

Im Berichtszeitraum wurde auch das Problem der Straßenroller-Absetzanlagen aufgegriffen und eine Entscheidung der zuständigen Eisenbahnbehörde erwirkt. Das Problem besteht bei allen jenen Industriebetrieben, wo Eisenbahnfahrzeuge durch Straßenroller (Tieflade-Spezialtransportfahrzeuge für Eisenbahnwaggons) abgesetzt und wieder abgeholt werden müssen, weil eine schienennäßige Verbindung mit dem Eisenbahnnetz fehlt. Zunächst wurde die rechtliche Voraussetzung zur Lösung dieses Problems insofern geschaffen, als diese Absetzanlagen, soweit sie über eine bestimmte Größe hinausgehen, als Anschlußbahnen nach dem Eisenbahngesetz definiert wurden und in der Folge nun auch als solche behandelt werden können. Dadurch konnte auch die Zuständigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für diese Anlagen geklärt werden.

Starkstromtransformatoren und Ausgleichskondensatoren, die teils in ortsfesten Anlagen eingebaut sind, meist aber auf Elektrolokomotiven in Verwendung stehen, enthalten in vielen Fällen polychlorierte Biphenyle, die im Brandfall innerhalb eines bestimmten Temperaturbereiches extrem toxische Gase (Dioxin) entwickeln. Es war im Interesse des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der bei solchen Betriebsmitteln eingesetzten Arbeitnehmer notwendig, aber auch im Interesse des Schutzes der Öffentlichkeit gelegen, Normen zu erarbeiten, die das richtige Vorgehen bei solchen Betriebsmitteln im Störungs- und Brandfall regeln. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat aus seiner Sicht einen entsprechenden Entwurf erarbeitet, der den Österreichischen Bundesbahnen als Grundlage für eine diesbezügliche Regelung diente.

Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wurde das Problem der Behandlung von beschädigten Sendungen (Paketen) mit gefährlichem, ekelerregendem oder auch nur unbekanntem Inhalt vor allem bei den großen Umleiteämtern in Angriff genommen. Vorschriften für das richtige Verhalten der Bediensteten sind bereits vorhanden, jedoch sind die Verfügbarkeit der notwendigen Schutzeinrichtungen, die Schaffung von gesicherten Zwischenlagerplätzen und das Bereithalten von geeigneten Hilfsmitteln, z. B. Neutralisationsmitteln, sowie die Durchführung von Unterweisungen für die betroffenen Bediensteten noch zu regeln. Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung zunächst ein zusammenfassendes Konzept zur Einrichtung eines sogenannten „Paketlazarettes“ als Pilotprojekt erstellt und dessen Realisierung vorerst im Bereich des Postamtes 1103 Wien in Angriff genommen. Nach Vorliegen der entsprechenden Erfahrungen werden ähnliche Einrichtungen auch in anderen Großpostämtern von der Post- und Telegraphenverwaltung vorgesehen werden.

Mit der Novelle zum Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 544/1982, wurde auch der Wortlaut des § 5 Abs. 3 des Arbeitnehmerschutzgesetzes abgeändert und ergänzt. Demnach kann der zuständige Bundesminister einzelne Personen als Prüfer für Aufzüge anerkennen, wenn diese Personen nach den geltenden landesrechtlichen Bestimmungen für die Prüfung von Aufzügen zugelassen oder bestellt sind. Es wurde festgestellt, daß diesen Bestimmungen bei der Post- und Telegraphenverwaltung noch nicht in allen Bereichen voll entsprochen wird. Die erforderlichen Veranlassungen wurden eingeleitet.

Von der Post- und Telegraphenverwaltung wurden in jüngster Zeit „Informationsbusse“ zum Einsatz gebracht. Dies sind Spezialkraftwagen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zugelassen und als Ausstellungs- und Beratungsräume eingerichtet sind. Für die Mitnahme von Begleitpersonal waren in diesen Kraftfahrzeugen neben dem Lenkerplatz zwei zusätzliche klappbare Mitfahrersitze vorgesehen, die so angeordnet waren, daß durch sie, auch im hochgeklappten Zustand, der Zugang zur Ausstiegstür auf einen Freiraum von nur etwa 30 cm eingeengt wurde. Ein rasches und unbehindertes Verlassen des Fahrzeugs war dadurch kaum möglich. Da die Sitze in der Praxis ohnehin nicht benötigt wurden, konnten sie über Veranlassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates entfernt werden.

Bei einigen Seilbahnen wurde im Rahmen einer Aktion eine meßtechnische Überprüfung des Arbeitslärms der Antriebsaggregate durchgeführt. Durch die nach eingehender Beratung jeweils vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen konnten wesentliche Minderungen des Maschinenlärms erreicht werden.

3.2 Unfälle

3.2.1 Überblick über das Unfallgeschehen

Sowohl die Anzahl der im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektors zu betreuenden Arbeitnehmer als auch die Zahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum zur Kenntnis gebrachten Unfälle haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum (1983) nicht wesentlich verändert. Einem absoluten Jahresspitzenwert von über 14.000 Unfällen im Jahr 1956 stehen im Berichtszeitraum im Durchschnitt lediglich 7.934 Unfälle je Jahr gegenüber. Bezogen auf das jeweilige Vorjahr bedeutet dies ein Ansteigen der Zahl der Unfälle um ca. 2,3% von 1983 auf 1984 und ein Sinken der Unfälle um etwa 3,3% von 1984 auf 1985:

Arbeitsjahr	Anzahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %
1983	7.889	+ 2,8
1984	8.068	+ 2,3
1985	7.800	- 3,3

Die Unfallrate, das ist die Anzahl der Unfälle, die jährlich auf jeweils 1.000 Arbeitnehmer entfallen, ist seit Jahren im gesamten vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Bereich rückläufig. Diese Tendenz hat sich, wie der Darstellung der langfristigen Entwicklung (Tafel 2) zu entnehmen ist, im Berichtszeitraum grundsätzlich fortgesetzt. Die für das Jahr 1984 errechnete Unfallrate beträgt 48,8 und ist gleich groß wie die Unfallrate des Jahres 1983. Die für das Jahr 1985 errechnete Unfallrate ist geringer und beträgt nur 47,2. Dies ist der seit Bestehen des Verkehrs-Arbeitsinspektors bisher niedrigste Wert. Gegenüber dem absoluten Spitzenwert von 103,4 im Jahr 1955 liegt die Unfallrate des Jahres 1985 somit weit unter der Hälfte (45,6%) dieses Wertes (siehe Tafel 2).

Von den dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfällen sind auch im Berichtszeitraum wieder fast ein Drittel solche, die sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ereignet haben. Es sind dies unter anderem Wegunfälle, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte ereignen, oder Unfälle, die durch Elementarereignisse, durch Zugs- oder Autobuskollisionen usw. verursacht werden. Nach einem leichten Rückgang der Zahl dieser Unfälle im Jahr 1983 hat sich dieser Trend im Berichtszeitraum leider nicht fortgesetzt. Die Zahl dieser Unfälle ist 1984 gegenüber der Vergleichszahl 1983 um etwa 1,3% gestiegen und im Jahr 1985 gegenüber 1984 nochmals um etwa denselben Prozentsatz angewachsen:

Arbeitsjahr	Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb			Unfälle nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb		
	Zahl der Unfälle	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Anzahl der tödlich Verunglückten	Zahl der Unfälle	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Anzahl der tödlich Verunglückten
1983	5.598	+ 2,8	10	2.291	+ 3,8	11
1984	5.748	+ 2,7	18	2.230	+ 1,3	18
1985	5.448	- 5,2	22	2.352	+ 1,4	10

Die relative Zunahme der Zahl der gemeldeten Unfälle im Jahr 1984 gegenüber dem Jahr 1983 und auch der relativ größere Rückgang der Zahl der gemeldeten Unfälle im Jahr 1985 gegenüber 1984 sind in dieser Größenordnung aber nur kurzfristige Schwankungen und nicht signifikant für längerfristige Entwicklungen. Auch die überdurchschnittlich starke Verringerung der Zahl jener Unfälle, die sich bei der betrieblichen Tätigkeit im Berichtsjahr 1985 ereignet haben, gegenüber der Vergleichszahl 1984, kann, allein betrachtet, noch nicht als kennzeichnend für einen längerfristigen Trend angesehen werden. Eine konkrete Beurteilung der Entwicklung des Unfallgeschehens ist lediglich anhand der längerfristigen Entwicklung der Unfallrate möglich. Der stetig sinkende Trend der Unfallrate im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe (Tafel 2) entspricht dabei einer auch international beobachtbaren Entwicklung. Nach der neuesten Veröffentlichung des internationalen Arbeitsamtes in Genf ist die in 70 Industrie- und Entwicklungsländern verfolgte Zahl der Arbeitsunfälle seit 1980 insgesamt um 6% gesunken. Gemessen an der Vergleichszahl 1980 ist die Zahl der Unfälle, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat 1985 zur Kenntnis gebracht wurden, um ca. 7% geringer. Die Unfallrate ist im gleichen Zeitraum um 9% gesunken.

Für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung ist zur Zahl der gemeldeten Unfälle anzumerken, daß von den aus diesem Bereich gemeldeten Unfällen eine relativ große Zahl, nämlich insgesamt 385 Unfälle (1984 insgesamt 185 und 1985 in Summe 200) Hundebisse sind, die fast ausnahmslos Zusteller betreffen.

Ist die Anzahl der jährlich gemeldeten Unfälle, wie bereits angeführt, insgesamt gesunken, so ist dies bei den Unfällen mit tödlichen Folgen leider nicht der Fall. Bei diesen Unfällen ist sogar gegenläufig ein Anstieg zu verzeichnen. Nachdem im Jahr 1983 „nur“ 21 Tote zu beklagen waren, stehen dem 36 tödliche Unfälle im Jahr 1984 und immer noch 32 Tote im Jahr 1985 gegenüber. Wenn auch die Feststellung, daß diese Werte noch immer weit unter dem bisherigen „Spitzenwert“ (74 Tote im Jahr 1960) liegen, nicht zu einer Unterschätzung dieser negativen Entwicklung führen darf, so lehrt doch die Erfahrung der Unfallverhütung, daß jedem Unfallereignis eine Kette von oft mehreren kausalen Zusammenhängen zugrunde liegt und daß dabei die Frage, ob ein Unfall tödlich endet oder „nur“ zu einer schweren Verletzung führt, oft auch von Faktoren entschieden wird, die einer Prophylaxe nicht direkt zugänglich sind.

Eine weitere Tatsache ist, daß annähernd die Hälfte aller tödlichen Unfälle, nämlich 18 im Jahr 1984 und 10 im Jahr 1985, sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit ereignet haben. Auch in diesem Bereich ist eine gezielte, vorbeugende Unfallverhütung nur in begrenztem Maß möglich.

Im Bereich der Eisenbahnen waren im Berichtszeitraum insgesamt 47 Tote zu beklagen. Mehr als ein Drittel dieser tödlichen Unfälle ereignete sich im Gleisbereich. Allein im Jahr 1985 mußten bei Unfällen im Gleisbereich 11 Tote verzeichnet werden. Wenn auch in den meisten dieser Fälle das Nichtbeachten von Schutzmaßnahmen oder -vorschriften als Unfallursache ermittelt wurde, so werden doch weiterhin alle Bemühungen darauf zu richten sein, den Gleisbereich von Verrichtungen, die nicht unbedingt an Ort und Stelle erledigt werden müssen, freizuhalten und die Möglichkeiten der Warnung vor Gefahren in diesem Bereich in jeder Arbeitssituation zu verbessern. Maßnahmen der Unfallprophylaxe sind aber andererseits gerade in diesem Bereich oft auch problematisch und müssen daher besonders genau geprüft und erprobt werden (hiezu die Ausführungen im Teilabschnitt 3.2.2).

Bei der Post- und Telegraphenverwaltung mußten im Berichtszeitraum insgesamt 10 tödliche Unfälle verzeichnet werden. Von diesen tödlichen Unfällen waren 9 Verkehrsunfälle. Ein Bediensteter wurde das Opfer eines Raubüberfalles. Besonders positiv ist zu erwähnen, daß im Jahr 1985 mit „nur“ 3 Toten im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung eine absolute Mindestzahl an tödlichen Unfällen zu verzeichnen war.

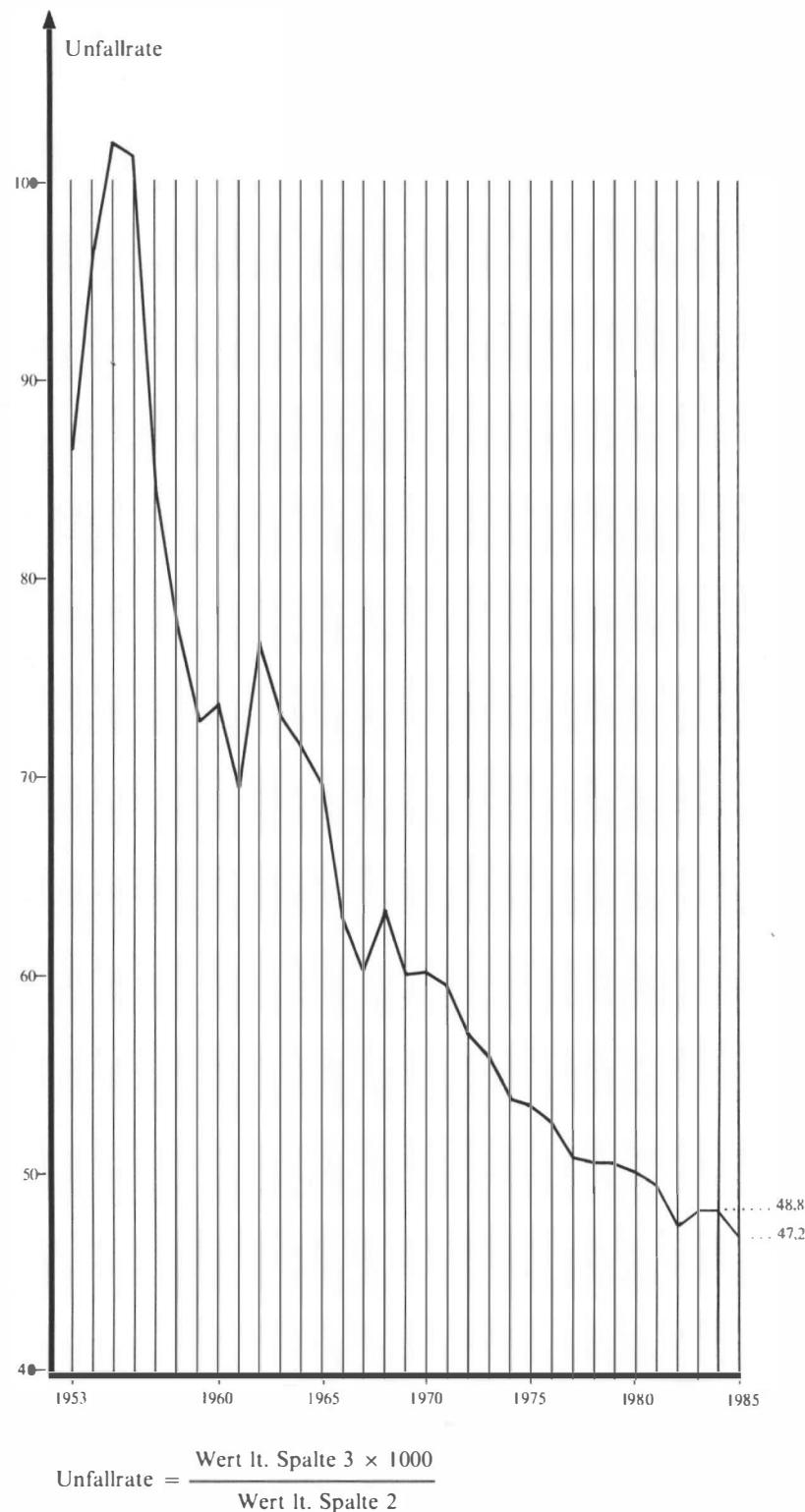
Eine negative Entwicklung, d. h. eine Zunahme der Zahl der Unfälle, insbesondere auch der tödlichen Unfälle, ist im Bereich der Schiffahrt zu verzeichnen. In diesem Verkehrszweig mußten 1985 sogar 5 tödliche Unfälle registriert werden, von denen allein 4 auf Ertrinken infolge von Überbordfallen bei Arbeitsverrichtungen auf Schiffen zurückgeführt werden müssen. Zur Verhütung derartiger Unfälle wurden daher vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat besondere Veranlassungen getroffen (siehe Teilabschnitt 3.2.2).

**Tabelle 2: Tödliche Unfälle im Berichtszeitraum
Aufgliederung nach Unternehmen bzw. Verkehrszweigen**

Zeile	Arbeitsjahr	Zahl der tödlichen Unfälle im Bereich							
		ÖBB	Privatbahnen	Straßenbahnen	Seilbahnen	PTV	Luftfahrt	Schiffahrt	Summe
1	1984	18	2	2	3	7	2	2	36
2	1985	21	1	—	—	3	2	5	32
3	Summe im Berichtszeitraum 1984/85	39	3	2	3	10	4	7	68
4	in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	26	2	—	3	—	3	6	40
5	nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	13	1	2	—	10	1	1	28

Tafel 2: Entwicklung der Unfallrate im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Berichts-jahr	Gesamtzahl		Unfall-rate
	der Arbeitnehmern im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeits-inspektion	der dem Verkehrs-Arbeits-inspizient gemeldeten Unfälle	
1	2	3	4
1953	135.343	11.903	87,9
1954	134.465	12.947	96,2
1955	138.393	14.314	103,4
1956	140.399	14.418	102,6
1957	146.607	12.654	86,3
1958	151.806	12.017	79,1
1959	151.215	11.223	74,2
1960	155.367	11.697	75,2
1961	157.853	11.195	70,9
1962	159.039	12.476	78,4
1963	159.332	11.869	74,4
1964	160.657	11.742	73,0
1965	162.226	11.531	71,0
1966	161.038	10.370	64,3
1967	162.486	10.000	61,5
1968	161.041	10.429	64,7
1969	159.751	9.849	61,6
1970	161.057	9.948	61,7
1971	162.384	9.935	61,1
1972	160.866	9.417	58,5
1973	161.862	9.350	57,7
1974	163.849	9.065	55,3
1975	161.359	8.908	55,2
1976	162.939	8.899	54,6
1977	160.948	8.452	52,5
1978	159.287	8.342	52,4
1979	160.699	8.420	52,4
1980	161.325	8.379	51,9
1981	163.158	8.273	50,7
1982	164.452	7.824	47,6
1983	161.465	7.889	48,8
1984	165.358 ¹⁾	8.086	48,8
1985		7.800	47,2

¹⁾ Stand 31. Dezember 1985

3.2.2 Tödliche Unfälle

Eine zusammenfassende Übersicht über die tödlichen Unfälle, die sich im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Berichtszeitraum ereignet haben, zeigt Tabelle 2.

In diesem Teilabschnitt werden, aufgeschlüsselt nach Verkehrsbereichen bzw. Verkehrsunternehmen, nur einige jener tödlichen Arbeitsunfälle speziell erwähnt, die im Berichtszeitraum dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebracht wurden und die im Sinn der Bestimmungen des § 175 Abs. 1 ASVG in örtlichem, zeitlichem und ursächlichem Zusammenhang mit der die Versicherung begründenden Beschäftigung stehen. In den statistischen Tabellen im Abschnitt 6 (Tabellen 6.3) sind hingegen alle tödlichen Unfälle zahlenmäßig erfaßt, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im jeweiligen Berichtsjahr zur Kenntnis gebracht wurden, also auch jene tödlichen Arbeitsunfälle, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte ereignet haben (tödliche Unfälle im Sinn der Bestimmungen des § 175 Abs. 2 ASVG).

Eisenbahnen

Wie problematisch die Durchführung von Arbeiten im Gleisbereich hinsichtlich einer Unfallprophylaxe sein kann, zeigt folgendes Beispiel: Obwohl mit Recht immer wieder bedauert und darauf verwiesen werden muß, daß ein automatisches Kupplungssystem europaweit noch nicht eingeführt werden konnte, bringt auch diese, eindeutig im Sinn einer Unfallverhütung gelegene Technologie Probleme bei der Arbeitsdurchführung. Besondere Wagengruppen der Österreichischen Bundesbahnen, die unter anderem bei den im Durchschleuseverkehr durch den Tauerntunnel eingesetzten Autozügen verwendet werden, verfügen bereits über solche automatische Kupplungen. Dadurch muß der Kuppler beim Kuppelvorgang nicht mehr ins Gleis treten, eine Voraussetzung, die grundsätzlich eine Verringerung der Unfallgefahr bewirkt. Ein unfallfreies Arbeiten ist jedoch auch bei dieser Technologie nur bei vorschriftsmäßigem Verhalten garantiert. Im gegenständlichen Fall wollte der Kuppler, der beim Entkuppeln nicht ins Gleis treten mußte, anschließend zwischen dem stehen gebliebenen Wagenzug und dem bereits in geringer Distanz haltenden Triebfahrzeug rasch das Gleis überqueren. Dabei wurde er zwischen den Puffern des zum Zweck des „Aufdrückens“ der Waggons wieder zurückfahrenden Triebfahrzeugs und der haltenden Wagengarnitur eingeklemmt und tödlich verletzt.

Auf der Mariazellerbahn beugte sich ein Lokführer während der Fahrt, vermutlich im Bemühen, ein auf einen Schaden an der Lok hinweisendes Geräusch näher zu orten, zu weit aus seinem Führerstand heraus. Dabei stieß er während des Vorbeifahrens mit dem Kopf gegen einen Fahrleitungsmast, wurde aus der Lok herausgeschleudert und dadurch getötet. Der führerlose Zug kam vermöge der Sicherheitsforschaltung nach kurzer Fahrstrecke zum Stehen.

Ein keinesfalls für den Eisenbahnbetrieb typischer Unfall ereignete sich im Verwaltungsgebäude der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Aufgrund von durch Ausbesserungsarbeiten entstandenen Schäden kam es in Verbindung mit der besonderen Konstruktion des Stiegenhauses des Gebäudes zum Abriß einer der einseitig eingespannten Steinstufen eines Stiegenlaufes. Durch dieses Abreißen der Stufe ging plötzlich die Möglichkeit des gegenseitigen Abstützens der Stufen in der Konstruktion des betroffenen Stiegenlaufes verloren, und der Stiegenlauf kam zum Einsturz. Die Trümmer brachten dabei auch die Stiegenläufe der darunter befindlichen Geschosse teilweise zum Einsturz. Bei diesem Unfall waren 1 Toter und 2 Schwerverletzte zu beklagen, wobei es sich durchwegs um Personen handelte, die sich während des Ereignisses gerade im Stiegenhaus befunden hatten. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden nach Feststellung der eigentlichen Unfallursache alle Gebäude mit gleichartigen Stiegenkonstruktionen, bei denen ähnliche Ausbesserungsarbeiten durchgeführt worden waren, auf allfällige Schäden überprüft. In mehreren gleichartig gelagerten Fällen wurden erforderliche Sanierungsmaßnahmen in den Stiegenhäusern veranlaßt.

Seilbahnen

Bei der Durchführung von Sprengungen zur künstlichen Auslösung von Lawinen ereignete sich ein aufsehenerregender Arbeitsunfall, der 3 Seilbahnbediensteten das Leben kostete. Obwohl die eigentliche Ursache nachträglich nicht mehr genau festgestellt werden konnte, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit die Verwendung von ungeeignetem Werkzeug, zusammen mit einer unsachgemäßen Herstellung der Verbindung zwischen Zündschnur und Schlagpatrone, als Ursache der vorzeitigen Explosion des Sprengstoffes anzunehmen. Während der Explosion befanden sich die 3 Bediensteten in der Kabine eines Pistenfahrzeugs auf der Fahrt zum vorgesehenen Sprengort. Offenbar erfolgte die Explosion bei Durchführung der Arbeiten zur Herstellung der fertigen Sprengladung, die vorschriftswidrig während der Fahrt mit dem Pistenfahrzeug vorgenommen wurde. Angesichts der Ergebnisse der Unfallanalyse und der Tatsache, daß auch der

Verdacht bestand, daß die Durchführung der Sprengung angeordnet wurde, ohne daß eine Mitwirkung eines Sprengbefugten sichergestellt worden war, wurde über Anzeige des Verkehrs-Arbeitsinspektortates ein Verwaltungsstrafverfahren gegen den Arbeitgeber durchgeführt. Der Unfall war überdies einer der Anlässe zur Erstellung der „Richtlinien über die Durchführung von Sprengarbeiten für das künstliche Auslösen von Lawinen im Bereich von Seilbahnen“.

Schiffahrt

Wie bereits erwähnt, haben sich im Bereich der Schiffahrt, insbesondere bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, im Berichtszeitraum insgesamt 6 tödliche Unfälle ereignet. Bei der Analyse dieser Unfälle mußte festgestellt werden, daß ein typischer Unfallhergang relativ häufig vertreten war. Durch Stolpern oder Ausgleiten bei Begehen des Gangbords oder bei der Durchführung von Verfestigungsarbeiten an Bord von Schiffen fiel der betroffene Arbeitnehmer ins Wasser und ertrank, da eine Rettung infolge widriger Umstände wie Strömung, mangelnde Sicht, weil der Unfall nicht rechtzeitig bemerkt wurde oder der Bedienstete überhaupt allein war, nicht rasch genug möglich war. Die Häufung derartiger Unfälle wurde zum Anlaß genommen, alle ähnlich verlaufenden Ertrinkungsunfälle der letzten 10 Jahre nochmals zu überprüfen, um aus dieser Gruppenanalyse verstärkte Schutzmaßnahmen zur Prophylaxe gegen solche Unfälle ableiten zu können. Aufgrund der Analyse wurden den Schiffahrtsbetrieben, vor allem der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, folgende Maßnahmen besonders aufgetragen, die durchwegs bereits in die Praxis umgesetzt wurden:

- Überprüfung aller Motorschiffe hinsichtlich der Ausstattung mit Geländern und Handläufen. Verbesserungen bei der Instandhaltung und Sicherstellung der ordnungsgemäßen Benützung von Klappgeländern.
- Beschaffung einer ausreichenden Zahl geeigneter Schwimmwesten und Neuregelung des Tragens dieser Schutzausrüstung an Bord.
- Neuregelung der Verantwortlichkeit der Kapitäne hinsichtlich der Durchführung von Unterweisungen und der Einhaltung der Tragepflicht für persönliche Schutzausrüstungen an Bord.

Erstellung einer umfassenden Dienstanweisung über die Durchführung der Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen an Bord von Schiffen im Bereich der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Einer dieser Ertrinkungsunfälle, der sich im Berichtszeitraum im Bereich der ungarischen Donau ereignet hat, bot zusätzlich auch Anlaß, das Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Volksrepublik Ungarn hinsichtlich der Einhaltung von Maßnahmen der Unfallverhütung beim Anlegen von Schiffen im Bereich der ungarischen Donauländer herzustellen.

Luftfahrt

Im Rahmen des Einsatzes eines Rettungshubschraubers hatte ein ausgebildeter Flugretter einen Verletzten zu bergen. Die Bergung mußte als Seilbergung durchgeführt werden. Nachdem der Verletzte versorgt und im Bergesack untergebracht war, befestigte der Flugretter den Bergesack am Bergeseil des Hubschraubers und gab das Signal zum Abflug. Da der Flugretter aber den Sitzgurt verkehrt angelegt hatte, verwechselte er den am Anseilgeschirr ordnungsgemäß angebrachten Trägerkarabiner mit dem nur an einer Gurtschlaufe befestigten Reservekarabiner. Nach dem Abheben des Hubschraubers und einigen Flugsekunden wurde beobachtet, wie sich der Flugretter offenbar nach Ausreißen dieser Gurtschlaufe noch am Bergesack festhalten wollte; dies mißlang aber, und der Flugretter stürzte ab, wobei er sich tödliche Verletzungen zuzog.

Im Bereich eines Flughafens war ein Trenntransformator zu überprüfen. Der Trenntransformator wurde zu diesem Zweck vom Elektromeister, der die Prüfung durchzuführen hatte, an Netzspannung angeschlossen. Beim Versuch, die Erwärmung der Wicklungen zu prüfen, beugte sich der Elektromeister über den Transformator, ohne zu beachten, daß er dabei mit seiner Brust an die Vorderfront des Transformators stieß, wodurch er mit den an einer Klemmleiste montierten metallischen Anschlußklemmen in Berührung kam. Da diese Anschlußklemmen durch den primärseitigen Netzanschluß Spannungen bis zu 1000 Volt führten, erlitt der Elektromeister einen Stromschlag, an dessen Folgen er wenig später trotz der sofortigen, sachgemäßen Erste-Hilfe-Leistung verstarb. Eine Schutzmaßnahme gegen direktes Berühren, wie dies vorgeschrieben ist, hatte der Verunglückte, obwohl er eine langjährig erfahrene Elektrofachkraft und für umsichtiges Arbeiten bekannt war, in diesem Fall nicht getroffen.

Ein Speditionsangestellter hat zur Nachtzeit unberechtigt und in alkoholisiertem Zustand die in der Zollfreizone des Flughafens Wien-Schwechat liegende Importhalle betreten. Offenbar wollte er diese Halle

in Richtung Vorfeld wieder verlassen und öffnete zu diesem Zweck eines der Hubgliedertore der Halle. Da sich diese Tore nur von der Halle aus betätigen lassen, ließ er das Tor bis auf eine geeignete Höhe hochfahren. Anschließend leitete er den Schließvorgang des Tores durch Tastendruck ein und versuchte rasch noch unter dem sich schließenden Torblatt durchzuschlüpfen. Er dürfte dabei jedoch gestolpert sein, so daß er von dem schließenden tonnenschweren Tor eingeklemmt und erdrückt wurde. Die für solche Fälle vorgesehene Schutzmaßnahme, eine luftgefüllte Fühlleiste an der Unterkante des Türblattes, die, falls auch nur ein geringer Druck auf sie ausgeübt wird, sofort über einen Mikroschalter das Tor zum Stillstand bringt, versagte dabei. Der Grund lag darin, daß der Luftvolumen der Fühlleiste seitlich abschließende Gummipropfen herausgerutscht war, wodurch das Wirksamwerden der Schutzmaßnahme verhindert wurde. Obwohl die Kausalkette dieses Unfalles ein tragisches Zusammentreffen mehrerer Umstände voraussetzt, wurde, um solchen Unfällen grundsätzlich entgegenzuwirken, eine sofortige Umstellung der Steuerung der Tore auf Steuerung ohne Selbsthaltung veranlaßt.

Im Berichtszeitraum ereigneten sich auch wieder Unfälle mit Luftfahrzeugen, die im Tiefflug zur Starbekämpfung eingesetzt werden. Ein typischer Unfall dieser Art ereignete sich, als der Pilot eines für diese Zwecke eingesetzten Motorflugzeuges dieses zu einer Kehrtkurve hochzog und dabei offenbar die Mindestfluggeschwindigkeit für den Kurvenflug unterschritt. Dadurch kippte das Flugzeug über den linken inneren Tragflügel weg und stürzte in der Folge ab. Der Pilot wurde dabei getötet. Die Flugunfallkommission hat im Zusammenhang strengere Vorschriften hinsichtlich der Tauglichkeit von Piloten beim Führen von Luftfahrzeugen in Bodennähe empfohlen.

3.2.3 Bemerkenswerte Unfälle

Als bemerkenswert werden in diesem Teilabschnitt Unfälle und Ereignisse, die beinahe zu einem Unfall geführt hätten, behandelt, bei denen die Ursache oder die Abfolge des Geschehens jeweils als typisch oder prinzipiell von Bedeutung für eine Reihe von Arbeitssituationen gelten kann und die darüber hinaus Anlaß boten, besondere betriebsspezifische oder auch weitreichendere Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern zu verfügen.

Eisenbahnen

Ein Verschieber geriet nach einem Kuppelvorgang beim Heraustreten aus dem Gleis mit dem Fuß unversehens in ein Weichen-Herzstück und blieb mit seinem Schuh in dem keilförmig zulaufenden Schienenspalt stecken. Als er, um sich vor heranrollenden Waggons in Sicherheit zu bringen, seinen Fuß mit großer Kraftanstrengung herauszog, kam er zu Sturz und geriet mit seinem zweiten Fuß unter das Rad des nächsten, heranrollenden Wagens, wobei ihm der Fuß abgetrennt wurde. Leider sind diese folgenschweren Unfälle infolge Hängenbleibens im Schienenspalt von Weichen-Herzstücken nur durch genaue Beachtung von Verhaltensnormen zu verhindern. Es kann daher nicht oft genug auf die Bestimmungen der im Bereich von Eisenbahnen geltenden Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen werden, die das Betreten von Weichen-Herzstücken verbieten.

Ein Verschieber wollte auf eine noch rollende Wagengruppe aufspringen, rutschte aber, da das Verschiebertrittbrett des betreffenden Wagens leicht verbogen war, ab und geriet unter den Waggon. Der Bedienstete erlitt bei diesem Unfall schwere Verletzungen. Unfälle wie dieser beweisen, daß selbst geringfügige Instandhaltungsmängel immer wieder zur Ursache von Unfällen auch mit schwersten Folgen werden können. Die Verkehrs-Arbeitsinspektoren sind daher angewiesen, bei ihren Kontrollen in den Betrieben der ordnungsgemäß Durchführung von Instandhaltungsarbeiten bei Betriebsmitteln und betrieblichen Einrichtungen immer wieder besonderes Augenmerk zu schenken.

Die Notwendigkeit, im Verschubdienst Schutzhelme zu tragen, wurde durch einen Unfall in besonders tragischer Weise bewiesen, wobei einerseits das Fehlen des Schutzhelms schwere Verletzungsfolgen bewirkte und andererseits der Schutzhelm selbst zum Auslöser des Unfallereignisses wurde. Ein Verschieber, der ordnungsgemäß mit einem Schutzhelm ausgerüstet war, verlor diesen während der Fahrt. Um dem Lokführer sein Mißgeschick mitteilen zu können und ein Anhalten der Garnitur zu erreichen, beugte er sich weit zurück, um den erforderlichen Sichtkontakt herzustellen. Dabei stieß er während des Vorbeifahrens mit dem Kopf gegen einen Fahrleitungsmast und erlitt eine schwere Schädelverletzung.

Ein Bediensteter arbeitete, mit Schutzhandschuhen ausgerüstet, an einer Bohrmaschine. Durch eine Unachtsamkeit wurde der Schutzhandschuh vom Bohrer erfaßt, und der Bedienstete erlitt eine Daumenfraktur. Der Unfall zeigt, daß auch für Schutzausrüstungen gilt, daß sie ihrer Bestimmung gemäß und überlegt eingesetzt oder getragen werden müssen. An der Bohrmaschine ist das ordnungsgemäß und sichere Einspannen des Werkstückes wesentlich, während die unüberlegte Benutzung einer hiefür nicht vorgesehenen Schutzausrüstung Ursache einer Gefährdung werden kann. Eine entsprechende Unterwei-

sung der Arbeitnehmer ist daher in diesem Bereich besonders wichtig. Der Unfall wurde zum Anlaß eines Beitrages eines Verkehrs-Arbeitsinspektors in der Zeitschrift der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“ genommen.

Straßenbahnen

Durch Zusammentreffen bestimmter Umstände kann eine Kette von Ereignissen im Ergebnis zufällig auch positive Auswirkungen zeigen. Werden jedoch solche sich zufällig ergebenden Situationen unbedacht verallgemeinert, so führen sie zu vollkommen falschen Schlußfolgerungen. Dies zeigt folgender Fall: Beim Einziehen einer Straßenbahngarnitur wurde auf den Einsatz eines Deckmannes (Einweiser) beim Einfahren in die Remise verzichtet. Ein Bediensteter, der sich im Bereich des Gleises aufhielt und die herannahende Garnitur übersah, wurde durch diese in eine offene Arbeitsgrube gestoßen, wodurch er Verletzungen an Kopf und Wirbelsäule erlitt. Die Ursache dieses Unfalls liegt daher in der Unterlassung der Beistellung des Deckmannes und der Warnung im Gefahrenbereich. Die Tatsache, daß, falls die Arbeitsgrube abgedeckt gewesen wäre, der Bedienstete von den Wagen überrollt worden wäre und unter Umständen noch schwerere Verletzungen erleiden könnte, kann im Zusammenhang bedeutend sein, darf aber nicht zu einer allgemeinen Schlußfolgerung dahingehend benutzt werden, daß die Notwendigkeit der Abdeckung von Arbeitsgruben in Frage gestellt wird. In solchen Fällen müssen von Verkehrs-Arbeitsinspektoren oft sowohl gegenüber Arbeitgebern als auch gegenüber Arbeitnehmern durch Aufklärung und Unterweisung die richtigen Schlußfolgerungen vertreten werden.

Post- und Telegraphenverwaltung

Bei der erstmaligen Inbetriebnahme eines neu beschafften Bodenbürst- und -reinigungsgerätes ereignete sich ein Unfall, bei dem die das Gerät bedienende Reinigungskraft schwere Verletzungen erlitt. Wie die Unfallerhebung ergab, hat zwar das Reinigungsgerät den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik entsprochen, jedoch war für seine Handhabung eine Unterweisung erforderlich. Dies war auch in der Betriebsanleitung des Gerätes ausdrücklich festgehalten. Da diese Unterweisung aber aufgrund organisatorischer Mißverständnisse unterblieben war, kam es zum Unfall. Aufgrund der Ergebnisse der Unfallanalyse durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde die Post- und Telegraphenverwaltung angewiesen, auch in solchen Fällen sicherzustellen, daß die Bediensteten gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Arbeitnehmerschutzgesetz vor der erstmaligen Verwendung des Betriebsmittels ausreichend über die Arbeitsweise und das richtige Verhalten sowie die notwendigen Schutzmaßnahmen unterwiesen werden. Dies auch dann, wenn es sich um relativ einfach erscheinende Geräte handelt. Da überdies festgestellt wurde, daß für die Bedienung des Gerätes erhebliche Körperkräfte erforderlich sind, wurde unter Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen auch verlangt, daß bei Beschaffung solcher Betriebsmittel auch Rücksicht auf die Konstitution und die Körperkräfte der diese Betriebsmittel benützenden Arbeitnehmer genommen wird.

Ein Autobus der Post- und Telegraphenverwaltung war an einem Wintertag im Ötztal unterwegs. Es herrschte nasser Schneefall, und die Temperatur lag um den Gefrierpunkt. Die vereiste Straßendecke war mit einer etwa 5 cm dicken Schneeschicht bedeckt und gestreut. Das Fahrzeug war ordnungsgemäß mit Winterreifen ausgestattet. Da Kettenanlegepflicht verfügt war, waren an beiden Antriebsrädern auch Schneeketten montiert. An einer Stelle, an der die befahrene Straße eine Steigung von ca. 8° aufwies und die Fahrbahn leicht nach außen (talseitig) geneigt verlief, mußte der Lenker den Autobus anhalten, da vor ihm ein PKW schräg zur Fahrbahn stand. Nachdem der Bus zum Stehen gekommen war, begann er plötzlich seitlich in Richtung Talseite wegzurutschen, wobei alle Versuche des Lenkers, das seitliche Weggleiten des Busses zu verhindern, fehlschlugen. Der mit Passagieren besetzte Bus rutschte seitlich über den Fahrbahnrand und stürzte ab. Es gab mehrere Verletzte. Eine am Straßenrand an der Unfallstelle montierte Leitschiene hätte diesen Unfall mit Sicherheit verhindert. Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde daher angeregt, über die Lenker der Linienbusse ähnlich gelagerte Situationen auf den von ihnen linienmäßig befahrenen Straßenstücken im Bundesgebiet zu erheben, um solche Gefahrenstellen den zuständigen Straßenerhaltern bekanntgeben zu können und eine rechtzeitige Montage von unfallverhindern Verkehrsleit- oder Sicherheitsbauwerken zu erreichen.

Eine Bedienstete hatte den Fußboden des Batterieraumes eines Fernsprechwählamtes zu säubern. Sie hatte zu diesem Zweck eine metallene Kehrichtschaufel, die sie unter dem Arm eingeklemmt mittrug. Durch eine unbeabsichtigte Armbewegung rutschte ihr diese Kehrichtschaufel aus der Achselbeuge und fiel auf die Batterieanlage, wo sie einen Kurzschluß verursachte, der das Metall der Schaufel teilweise zum Verdampfen brachte. Da die Bedienstete zum Glück der Ereignistelle den Rücken zukehrte, erlitt sie nur leichte Verletzungen (siehe Fototeil). Es wurde festgestellt, daß bisher infolge eines organisatorischen Mangels eine Unterweisung der im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung mit solchen Reinigungsarbeiten

btrauten Bediensteten zumindest teilweise unterblieben war. Aufgrund des Unfalls wurde sichergestellt, daß alle in Fernmeldebetriebsräumen tätigen Bediensteten, auch postfremdes Personal, entsprechend den geltenden Bestimmungen unterwiesen werden. Überdies wurden Reinigungskräfte, die in Fernmeldebetriebsämtern arbeiten, mit Kehrichtschaufeln aus nichtleitendem Material ausgerüstet.

Luftfahrt

In der Elektroschaltzentrale des Flughafens Wien-Schwechat waren Wartungsarbeiten in einer 20-kV-Hochspannungszelle an einem Leistungsschalter durchzuführen. Der mit diesen Arbeiten betraute, schaltungsberechtigte Elektromeister nahm vor Beginn der Arbeiten die Abschaltung der Anlage vor. Bei Durchführung dieser Abschaltung, die allpolig erfolgen muß, übersah der Elektromeister aber trotz seiner langjährigen Erfahrung einen der drei Sammelschienen-Trennschalter, und dieser blieb geschlossen, so daß am nachfolgenden Leistungsschalter die volle Spannung stehen blieb. Durch dieses Versehen bedingt wurde im Zuge der nachfolgend vom Elektromeister durchgeföhrten Prüfung auf Spannungsfreiheit ein Kurzschluß gegen Erde verursacht, wobei der Elektromeister durch den auftretenden Lichtbogen Verbrennungen am Arm und im Gesicht erlitt. Durch den entstandenen Kurzschluß wurde die gesamte Hochspannungsversorgung des Flughafens Wien-Schwechat kurzfristig lahmgelegt.

3.3 Berufskrankheiten

So wie in den Vorjahren weisen die der Aufsicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unterliegenden Unternehmen, verglichen mit anderen Berufssparten und Wirtschaftsklassen, auch im Berichtszeitraum 1984/1985 wieder eine ausgesprochen geringe Zahl von ärztlich angezeigten Berufskrankheiten auf.

Innerhalb des Wirkungskreises des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtszeitraum insgesamt 48 Anzeigen über mögliche Berufskrankheiten erstattet, von denen nach Überprüfung durch den zuständigen Träger der Sozialversicherung 33 anerkannt worden sind.

Die nachstehende Aufstellung zeigt die Verteilung der im Berichtszeitraum eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten detailliert aufgeschlüsselt hinsichtlich der einzelnen Verkehrszweige und der Art der vermuteten Berufskrankheit:

Verkehrs- zweige	Anzahl der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1984/1985 eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten:							
	Verkehrs- unternehmen	insgesamt	davon betrafen					davon anerkannt
			Lärmschwer- hörigkeit	Haut- erkrankungen	Erkrankungen der Lunge durch toxische Stoffe	Erkrankungen durch Blei	Lungenfibrose durch Hart- metallstaub	
Eisenbahnen und Schlaf- und Speisewagenunternehmen		35	23	6	5	—	1	30
Straßenbahnunternehmen		5	5	—	—	—	—	2
Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG		6	1	1	—	3	1	1
Schifffahrt		2	1	1	—	—	—	—
Summe		48	30	8	5	3	2	33

Die in der Übersicht angeführten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten verteilen sich etwa zu gleichen Teilen auf die beiden Arbeitsjahre des Berichtszeitraumes.

Aus dem Bereich der Luftfahrt und der Seilbahnen sind im Berichtszeitraum keine ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten eingetroffen.

Zu den aus dem Bereich Post- und Telegraphenverwaltung eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten ist anzumerken, daß, abweichend von bisherigen Erfahrungen bei ärztlichen Untersuchungen gemäß § 8 des Arbeitnehmerschutzgesetzes, bei 3 Bediensteten eines Fernmeldebauamtes über der Norm liegende Werte des Bleigehaltes im Blut festgestellt wurden. Da sich bei einer sofortigen Überprüfung

der Arbeitsplätze dieser 3 Bediensteten keine Hinweise auf mögliche Ursachen ergeben haben, wurde angeordnet, die ärztlichen Untersuchungen bei einer anderen Untersuchungsstelle zu wiederholen. Aufgrund der Ergebnisse dieser Kontrolluntersuchung ist anzunehmen, daß die Ursachen entweder in einem zufälligen Zusammentreffen jeweils einer einmaligen Nichtbeachtung notwendiger hygienischer Vorsorgemaßnahmen beim Umgang mit Blei gelegen waren oder daß die Ergebnisse der ersten durchgeführten ärztlichen Untersuchung unrichtig waren. Da aufgrund der Untersuchungsergebnisse der Kontrolluntersuchung die zweite Annahme wahrscheinlicher war, wurde die Stelle, die die Erstuntersuchung durchgeführt hatte, entsprechend informiert.

Im Bereich des Fernmeldebetriebsdienstes war in einem Fall der Verdacht gegeben, daß durch den Umgang mit „Wählerfett“ eine Hautallergie bedingt wäre. Die im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verwendeten Arten von Wählerfetten wurden daher im Rahmen einer medizinischen Testserie geprüft und konnten als Ursache der Erkrankung des Bediensteten ausgeschlossen werden.

Bei Bediensteten von Seilbahnbetrieben herrschten Bedenken, ob nicht der rasche und oftmalige Höhenwechsel bei in Pendel- oder Standseilbahnen mitfahrenden Wagenbegleitern längerfristig eine Beeinträchtigung des Kreislaufsystems bewirken könnte. Eine daraufhin vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat veranlaßte gutachtliche Überprüfung der Situation durch Arbeitsmediziner hält einen solchen Zusammenhang aufgrund der erhobenen Beschwerden zwar für möglich, aber im Hinblick auf die geringe Anzahl der untersuchten Probanden (in Österreich sind in solchen Funktionen nur etwa 160 Bedienstete tätig) nicht für erwiesen. Das Gutachten wurde trotzdem dem zuständigen Träger der Sozialversicherung übermittelt, mit dem Antrag auf Prüfung einer eventuellen Aufnahme solcher gesundheitsschädigender Wirkungen in die Liste der Berufskrankheiten. Das eingeleitete Prüfungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird bei den Kontrollen an den Arbeitsplätzen diesem Problem jedoch weiterhin besondere Aufmerksamkeit widmen.

3.4 Gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten

Zu Tätigkeiten, die unter erschwerenden Bedingungen durchgeführt werden bzw. deren Ausübung mit besonderen physischen Belastungen verbunden ist, dürfen nur Arbeitnehmer herangezogen werden, deren Gesundheitszustand eine derartige Beschäftigung zuläßt. Dies ist durch periodische ärztliche Untersuchungen festzustellen. Im Vordergrund stehen dabei die Überwachung des Gesundheitszustandes bei Belastungen, die durch Einwirkung von gesundheitsschädigend wirkenden Arbeitsstoffen verursacht werden. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind dies vor allem Blei, organische Kohlenwasserstoff-Verbindungen, wie sie z. B. in Lösungs- und Kaltreinigungsmitteln oder in Anstrichstoffen verwendet werden (z. B. Toluol, Xylol), und Lärm.

Im Bereich der Eisenbahnen handelt es sich dabei vornehmlich um Bedienstete der Werkstätten, um Brückenschlosser und um mit Anstricharbeiten Beschäftigte. Bei der Post- und Telegraphenverwaltung sind es hauptsächlich Bedienstete des Postauto- und des Fernmeldebaudienstes.

Im Berichtszeitraum 1984/1985 gingen dem ärztlichen Dienst beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 7.601 Befundaufertigungen über ärztliche Untersuchungen von Arbeitnehmern zu, die aufgrund der Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten von den hierzu ermächtigten Ärzten durchgeführt worden sind.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die Anzahl der im Berichtszeitraum untersuchten Arbeitnehmer, aufgeschlüsselt nach der Art der jeweiligen gesundheitsschädlichen Einwirkung, derzufolge die Untersuchung durchgeführt werden mußte:

Grund der Untersuchung	Anzahl der ärztlich untersuchten Arbeitnehmer		
	Arbeitsjahr		Berichtszeitraum 1984/85 insgesamt
	1984	1985	
Chemisch-toxischer Arbeitsstoff	3054	3668	6722
Lärm	367	503	870
Hitze	1	8	9
Summe	3422	4179	7601

Die Zahl der untersuchten Arbeitnehmer verteilt sich dabei auf die nachstehend angeführten Verkehrs-zweige im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wie folgt:

Unternehmen bzw. Verkehrs Zweig	Anzahl der ärztlich untersuchten Arbeitnehmer		
	Arbeitsjahr		Berichtszeitraum 1984/85 insgesamt
	1984	1985	
Eisenbahnen und Schlaf- und Speise-wagenunternehmen	1137	1224	2361
Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	2184	2763	4947
Schiffahrt	4	64	68
Luftfahrt	97	128	225
Summe	3422	4179	7601

Über die auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen notwendigen ärztlichen Untersuchungen hinaus werden im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates über besondere Anordnung auch Bedienstete ärztlich untersucht, die an Bildschirmarbeitsplätzen arbeiten und im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung zusätzlich auch Bedienstete, die Arbeiten auf Antennenmasten oder an Mikrofilmlesegeräten verrichten.

Im Berichtszeitraum wurden im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung aus diesen Gründen 576 Bedienstete einer augenärztlichen Untersuchung unterzogen und 229 Bedienstete hinsichtlich ihrer Eignung für Arbeiten auf Antennentragwerken untersucht.

Zu der vom Bundesministerium für soziale Verwaltung vorgesehenen Änderung der Richtlinien für die Durchführung der ärztlichen Untersuchungen von Arbeitnehmern, die Einwirkungen von chemisch-toxischen Stoffen im Sinn der Verordnung, BGBl. Nr. 39/1974, ausgesetzt sind, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat aufgrund der hierorts vorliegenden Erfahrungen konkrete Anregungen gegeben. So sollte bei Untersuchungen bei Benzolexposition unter anderem eine Untersuchung des Harnsediments vorgesehen werden, um etwaige Nierenschäden frühzeitig erkennen zu können. Bei Schwefel-Kohlenstoff-exposition wäre eine Untersuchung der wesentlichsten Kreislaufparameter und ein Belastungselektrokardiogramm vorzusehen, da Schwefel-Kohlenstoff auch Gefäßschädigungen bewirken kann. Auch wurde darauf hingewiesen, daß die Durchführung von ärztlichen Untersuchungen bei Exposition gegenüber Schweißbrauchen durch nähere Richtlinien festgelegt werden sollte, wobei vor allem auf die Notwendigkeit einer Röntgen-Übersichtsaufnahme des Thorax verwiesen wurde.

3.5 Beanstandungen

Die aufgrund der jüngsten Entwicklungen veränderten Voraussetzungen bei der Durchführung von Inspektionen waren Anlaß, die Grundsätze, nach denen die in den Betrieben getroffenen Beanstandungen und Verfügungen zur Verbesserung des Arbeitnehmerschutzes statistisch erfaßt werden, neu zu überdenken und den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Dementsprechend wurden die Tabellen 6.2.1 bis 6.2.3 neu gestaltet. Die Statistiken umfassen nunmehr nicht nur Angaben über die Art der getroffenen Beanstandungen, sondern sie enthalten auch Angaben über die Orte, an denen diese Beanstandungen erfolgten. Um die Übersichtlichkeit zu fördern und resultierende Schlußfolgerungen zu erleichtern, wurde darüberhinaus eine Übersichtsdarstellung beigelegt, die die Beanstandungen, lediglich nach den wesentlichsten Unterscheidungskriterien gegliedert, darstellt (Tabelle 6.2.1). Die näheren Angaben über die jeweilige Anzahl der im Berichtszeitraum in den Betrieben erfolgten Beanstandungen und deren Verteilung nach der Art der Beanstandung und dem Ort, an dem sie erfolgte, können aufgeschlüsselt nach den einzelnen Verkehrsunternehmen, den Tabellen 6.2.2 und 6.2.3 entnommen werden. Dabei sind neben jenen Beanstandungen, die festgestellte Mängel betreffen, auch jene Verfügungen erfaßt, die zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in den Betrieben getroffen wurden.

Im Berichtszeitraum 1984/1985 mußten Verkehrs-Arbeitsinspektoren in insgesamt 11.430 Fällen Übertretungen von Arbeitnehmerschutzzvorschriften feststellen oder Vorkehrungen zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern schriftlich oder mündlich verfügen. Diese Maßnahmen haben vorwiegend den technischen oder arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutz betroffen. Lediglich in 87 Fällen wurden Übertretungen von Vorschriften des Verwendungsschutzes beanstandet, wobei auch jene Beanstandungen berücksichtigt sind, die die Durchführung ärztlicher Untersuchungen gemäß § 8 des Arbeitnehmerschutzgesetzes betroffen haben (Spalte 10 in Tabelle 6.2.2).

Die Zahl der je Inspektion getroffenen Beanstandungen oder Verfügungen beträgt im fiktiv über den Berichtszeitraum errechneten Durchschnitt etwa 1,88 und weicht damit nur unwesentlich vom fiktiven Durchschnittswert des Vergleichsjahres 1983 (1,98 Beanstandungen je Inspektion) ab.

Die im Berichtszeitraum insgesamt getroffenen 11.430 Beanstandungen oder Verfügungen waren in 5.408 Fällen einer bestimmten Örtlichkeit zuzuordnen. Im Durchschnitt entfallen dabei auf jede Örtlichkeit etwa 2 Beanstandungen. In 1.022 Fällen war eine Zuordnung zu einer bestimmten Örtlichkeit nicht möglich (z. B. bei Beanstandungen von mobil einsetzbaren Betriebsmitteln wie etwa Handwerkzeugmaschinen). In 176 Fällen waren Fahrzeuge der Ort der Beanstandung.

Bei der Unterscheidung nach der Art der erfolgten Beanstandung müssen an erster Stelle (in 42% aller Fälle) Mängel bei der Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen angeführt werden. Die zweitgrößte Zahl (etwa 40%) der Beanstandungen betrafen Mängel, die an Einrichtungen und Betriebsmitteln festgestellt wurden. Der größte Teil betraf dabei Betriebsmittel allgemeiner Art, vor allem mechanische oder elektrische Einrichtungen und Geräte. Einrichtungen und Betriebsmittel, die für Eisenbahnen, die Luftfahrt oder die Schifffahrt als betriebsspezifisch gelten können, mußten in 1.591 Fällen beanstandet werden. In 191 von diesen Fällen befanden sich diese speziellen Einrichtungen oder Betriebsmittel an Bord von Schienen-, Luft- oder Wasserautoverkehrsmitteln. Organisatorische Mängel, wie etwa die Nichtdurchführung von Unterweisungen, das Nichtvorhandensein von Brandschutzordnungen oder Unzukämmlichkeiten bei den Einrichtungen für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben, waren in 11,2% aller Fälle Ursache für die Beanstandungen.

Unter den beanstandeten Betriebsmitteln allgemeiner Art (solche, die nicht spezifisch Verkehrsbetrieben zuzuordnen sind) sind drei Gruppen besonders häufig vertreten: elektrische Betriebsmittel und Elektroinstallationen, Feuerlöschanlagen und Handfeuerlöscher sowie, was besonders zu beachten ist, Einrichtungsgegenstände oder andere Einrichtungen der Raumausstattung, letztere stehen unter diesen Betriebsmitteln mit 513 Beanstandungen an erster Stelle. In dieser Gruppe sind auch Beanstandungen bei Einzelosenheizungen erfaßt.

Bei den betriebsspezifisch dem Verkehrsbereich zuzuordnenden Einrichtungen und Betriebsmitteln waren Beanstandungen von Mängeln an Gleisanlagen, Verschieberbahnsteigen und Verschubgeräten besonders häufig (847 Beanstandungen). Diese Erkenntnis wird im Bereich der Eisenbahnen bei der Inspektionstätigkeit im folgenden Berichtszeitraum ihren Niederschlag finden.

Aus den Spalten A bis K der Tabelle 6.2.2 kann die Verteilung der getroffenen Beanstandungen auf die einzelnen Örtlichkeiten, an denen diese Mängel festgestellt werden mußten, entnommen werden. In jenen Fällen, in denen die getroffenen Beanstandungen bestimmten Räumen zugeordnet werden konnten, waren diese Beanstandungen in der weitaus überwiegenden Zahl (in 1.821 Fällen) Arbeitsräumen zuzuordnen. Mit relativ großem Abstand folgen Beanstandungen im Bereich von Sanitäranlagen (533 Fälle) in dieser Übersicht an zweiter Stelle.

Bei den Beanstandungen, die sonstigen Örtlichkeiten zuzuordnen waren, sind in erster Linie Verkehrsflächen, Fluchtwände sowie Stiegen und Gänge in Gebäuden betroffen (834 Fälle). Dicht gefolgt wird diese Zahl jedoch von jenen Fällen, in denen Arbeitsplätze im Freien den Ort der Beanstandung bildeten (627 Beanstandungen).

Bei jenen Fällen, in denen nach Tabelle 6.2.3 der Grund für die Beanstandungen in mangelhafter Instandhaltung gelegen war, sind in erster Linie Mängel an Heizungs- und Lüftungsanlagen anzuführen (971 Beanstandungen), gefolgt von jenen Mängeln, die der Raumgröße (Platzmangel) oder der Raumbe schaffenheit inklusive auch der Fußbodenbeschaffenheit zuzuordnen sind (923 Beanstandungen). In 865 bzw. 841 Fällen mußten die Reinigung oder Hygienemaßnahmen bzw. die Beschilderung oder Kennzeichnung von Räumlichkeiten bemängelt werden. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die relativ große Zahl von Beanstandungen, die mangelnde Sicherungsmaßnahmen, fehlende Umwehrungen oder Abdeckungen von Gruben betroffen haben. Hier wird im nächsten Berichtszeitraum ein Schwerpunkt der Überprüfungsmaßnahmen zu setzen sein.

Bei den unzureichenden organisatorischen Vorkehrungen in den Betrieben mußten insbesondere Mängel bei der Durchführung oder der Zielsetzung von Unterweisungen, mangelnde Effizienz von Schulungen sowie fehlende oder mangelhafte Betriebsanleitungen usw. festgestellt werden. Weiter sind Mängel bei der Erstellung von Brandschutzplänen, Brandschutzordnungen und bei der Abwicklung von zugehörigen Übungen festzustellen.

Hinsichtlich der Gesundheitsprophylaxe waren Mängel vor allem bei der Ausbildung von Ersthelfern und bei der Bereitstellung von Material für die Erste-Hilfe-Leistung in den Betrieben festzustellen.

Von allen im Berichtszeitraum getroffenen Beanstandungen waren lediglich 519, das sind ca. 4,5%, dem Bereich „fehlende oder mangelhafte Schutzausrüstung“ zuzuordnen.

Die Details über die Verteilung der im Berichtszeitraum getroffenen Beanstandungen und Verfügungen nach Art und Ort sowie auf die einzelnen Verkehrsunternehmen sind den angeschlossenen Tabellen (Abschnitt 6) zu entnehmen.

3.6 Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten

Hinsichtlich der Maßnahmen grundsätzlicher Art, die im Berichtszeitraum zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten getroffen worden sind, wird auf die Ausführungen im Teilabschnitt 2.1 dieses Berichtes verwiesen.

Zusätzlich bieten aber auch die aus der Analyse von Unfallereignissen sowie aus der kritischen Beurteilung von Arbeitsvorgängen, Arbeitsplätzen, Betriebsmitteln und Arbeitsstoffen gewonnenen Erkenntnisse vielfältige Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in den Betrieben. Im Berichtszeitraum wurde eine Reihe solcher Maßnahmen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat verfügt oder im Rahmen der Beratungstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren in Form von Vorschlägen oder Anleitungen mündlich oder schriftlich an die zuständigen Leiter bzw. Dienstvorgesetzten in den Betrieben weitergegeben. An dieser Stelle können nur einige dieser prophylaktischen Maßnahmen kurz angeführt werden. Soweit sich die Notwendigkeit solcher Maßnahmen aus Unfallanalysen ergeben hat, wird hiezu auf die Ausführungen in den Teilabschnitten 3.2.2 und 3.2.3 dieses Berichtes verwiesen:

Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung waren im Postautodienst beim Tausch von Reifen und beim Anlegen von Schneeketten immer wieder Handverletzungen bei jenen Postautolenkern zu verzeichnen, die diese Tätigkeiten durchzuführen haben. Die Lenker sind zwar dabei verhalten, diese Tätigkeiten umsichtig durchzuführen, jedoch ist dies aus der Beurteilungsperspektive des Arbeitnehmerschutzes gesehen keine ausreichende Lösung, da Reifenwechsel oder Anlegen von Schneeketten immer rasch erfolgen sollen, um Zeitverluste so gering wie möglich zu halten. Auch mußten, bedingt durch diese Tätigkeiten, bei den Lenkern immer wieder leichte partielle Erfrierungen an den Händen festgestellt werden, da die zur Verfügung stehenden Arbeitsschutzhandschuhe für diese Arbeiten nicht sehr geeignet waren. In Zusammenarbeit mit Arbeitnehmerschutzorganen der Post- und Telegraphenverwaltung wurde daher angeregt, für diese besondere Tätigkeit geeignete Schutzausrüstungen praxisnah auszuwählen und den betreffenden Bediensteten zur Verfügung zu stellen. Zur Erreichung dieses Ziels wurden Handschuhe verschiedenster Ausführungen und Typen zur Erprobung an verschiedene Postautodienststellen verteilt. Diese Erprobung hat hinsichtlich des Materials bereits eindeutige Ergebnisse gebracht und überdies gezeigt, daß diese Tätigkeiten Schutzhandschuhe erfordern, deren Stulpen so lang sind, daß auch ein ausreichender Schutz der Unterarme gegen Nässe gewährleistet wird.

Zum Transport von Poststücken mittels Kraftfahrzeugen wurden von der Post- und Telegraphenverwaltung aus Gründen der Rationalisierung „Rollbehälter“ eingeführt, die bereits voll gefüllt auf die Kraftfahrzeuge verladen werden. Hierfür sind die Kraftfahrzeuge mit Ladebordwänden ausgestattet. Von den mit den Verladearbeiten beschäftigten Bediensteten wurde dabei geltend gemacht, daß der Verladevorgang leichter und rascher zu bewältigen sei, wenn die Bediensteten während des Hebevorganges auf den Ladebordwänden mitfahren könnten. Dies ist aber aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen nur dann gestattet, wenn diese Ladebordwände über gesicherte Einrichtungen zur Personenbeförderung verfügen. Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurden daher die aus Gründen der Arbeitssicherheit notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für ein gesichertes Mitfahren auf den Ladebordwänden während des Hebevorganges festgelegt und der Post- und Telegraphenverwaltung übermittelt. Zur Realisierung dieser Forderungen werden gegenwärtig verschiedene Prototypen von Zusatzausstattungen für Ladebordwände entwickelt. Die Einhaltung dieser Forderungen wird ein sicheres Arbeiten während des Verladevorganges unter erleichterten Arbeitsbedingungen ermöglichen.

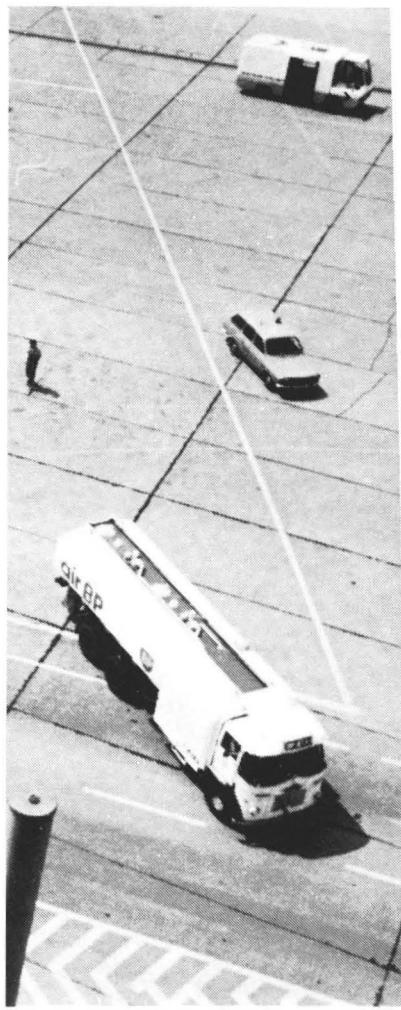
Im Bereich des Fernmeldebaudienstes müssen für die Durchführung verschiedener Arbeiten Flüssiggasvorratsbehälter mit bis zu 2 kg Füllmasse in den Fahrzeugen mitgeführt werden. Außerdem besitzt die Post- und Telegraphenverwaltung auch Spezialfahrzeuge, die mit einer eingebauten Flüssiggas-Zusattheizung ausgestattet sind. Diese Fahrzeuge wurden nach Dienstschlüß des öfteren unter Bedingungen abgestellt vorgefunden, die den sicherheitstechnischen Erfordernissen nicht entsprochen haben. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat daher Richtlinien für den Bau und die Ausstattung von Einstellboxen für solche Fahrzeuge erstellt, die ein gesichertes Abstellen dieser Fahrzeuge nach Dienstschlüß ermöglichen. Sind solche Einstellboxen jedoch nicht vorhanden, so müssen die Flüssiggasbehälter beim Abstellen der Fahrzeuge ausgeladen und in gesondert und sicher aufgestellten Betonlagerboxen, die für die Lagerung von Flüssiggasbehältern speziell eingerichtet sind, untergebracht werden. Überdies wurde im Zusammenhang auch die Durchführung der Abnahmeprüfungen und der wiederkehrenden Prüfungen für die fest eingebauten Flüssiggas-Zusattheizungen neu geregelt.

Im Zeitraum 1981/1982 wurden von der Post- und Telegraphenverwaltung Metall-Plateauleitern beschafft, die einerseits nicht den Anforderungen der geltenden ÖNORM entsprechen und andererseits

Auf dem Vorfeld eines großen Flughafens herrscht reger Verkehr!



Zur unfallfreien Abwicklung dieses Verkehrs sind, so wie im Straßenverkehr, Verkehrsleiteinrichtungen vor allem in Form von Bodenmarkierungen und auch eine „Vorfeld“-Verkehrsordnung“ notwendig.



Innerbetriebliche Fahrordnung Flughafen Wien

wurde unter Mitwirkung des
Verkehrsarbeitsinspektorates
erstellt

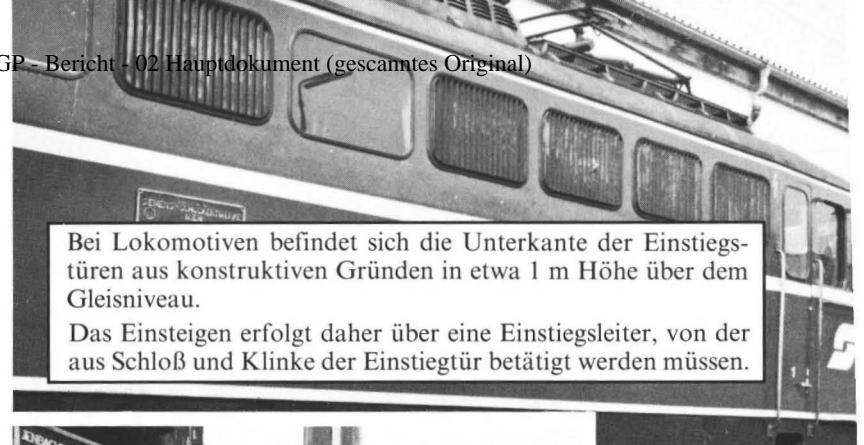




Ein Beispiel für die
VERWIRKLICHUNG
ERGONOMISCHER GRUNDSÄTZE



Zur Vermeidung der Unfallgefahr wird nun über Anordnung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an den Einstiegstüren der Lokomotiven je eine zweite Klinke (Wiederholungsklinke) angebracht.



Bei Lokomotiven befindet sich die Unterkante der Einstiegstüren aus konstruktiven Gründen in etwa 1 m Höhe über dem Gleisniveau.

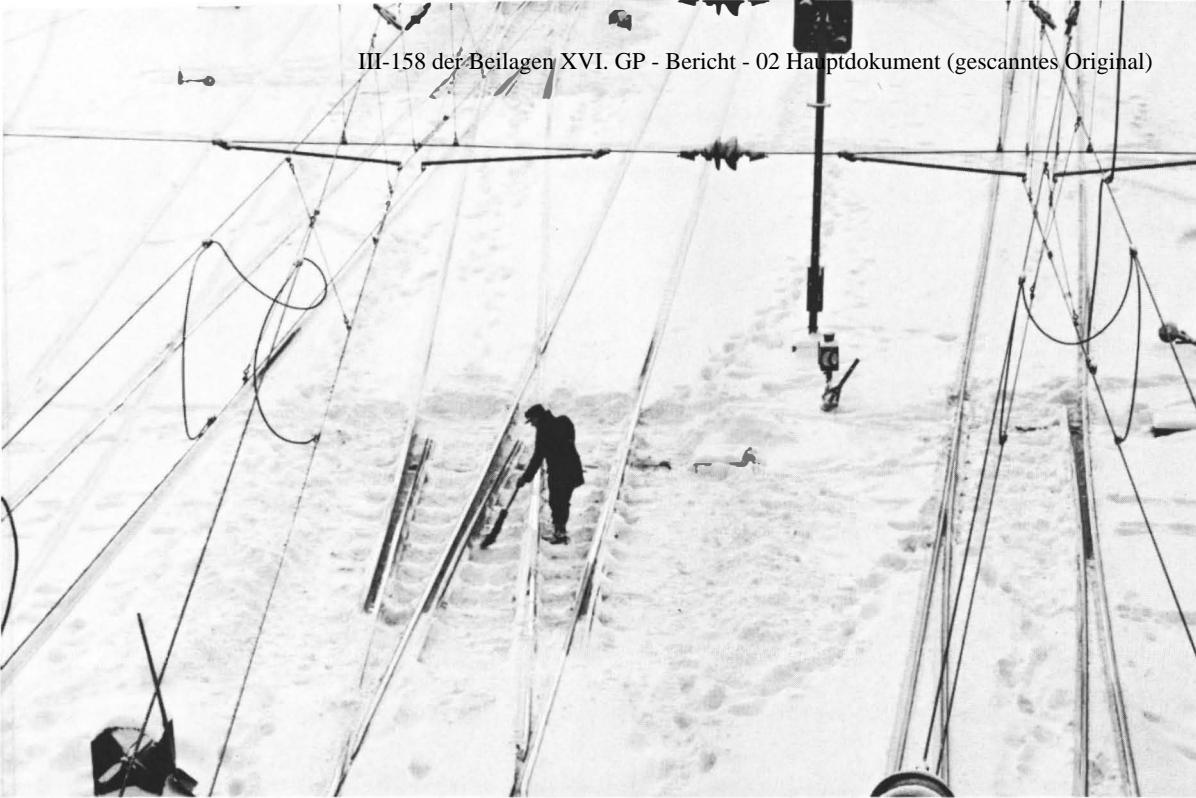
Das Einsteigen erfolgt daher über eine Einstiegsleiter, von der aus Schloß und Klinke der Einstiegstür betätigt werden müssen.



Situationen, bei denen
ABSTURZGEFAHR
besteht, sind die Folge.



Die Wiederholungsklinke kann vom Boden aus sicher und bequem erreicht werden.



Große Gefahren bestehen bei Arbeiten im Gleisbereich!

dies gilt besonde wenn

- die Arbeiten allein ausgeführt werden
- schlechte Sichtbedingungen herrschen

In solchen Fällen schützen nur:

**Aufmerksamkeit
Information
Vorschriftsmäßiges Verhalten
Warnsignale**



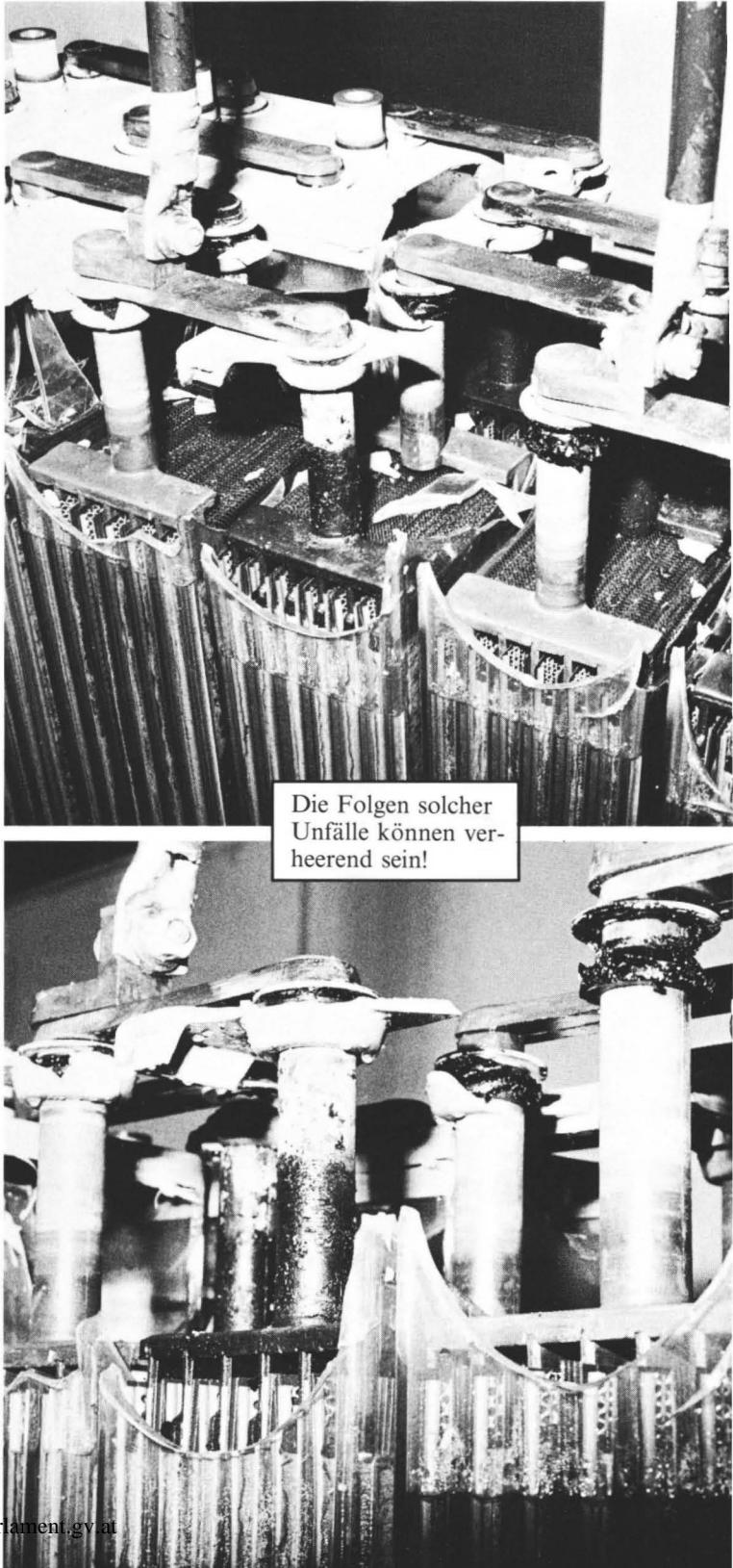
Größtmögliche Sicherheit bietet aber nur die Mechanisierung der Arbeit im Gleisbereich, welche leider nur zum Teil möglich ist.

In elektrischen Betriebsräumen lauern Gefahren, die man kennen muß!



Alle Arbeitnehmer, die in elektrischen Betriebsräumen Arbeiten verrichten, müssen über die diesbezüglichen Gefahren unterwiesen sein oder von unterwiesenen Personen beaufsichtigt werden.

Rekonstruktionen eines besonderen Unfalles in einem Wählamt



Im konkreten Fall kam die Bedienstete mit nur leichten Verletzungen davon!

- Die organisatorischen Voraussetzungen für die notwendigen Unterweisungen wurden umgehend geschaffen.
- In Wählämtern der Post- und Telegraphenverwaltung werden nur noch Kehrlichtschaufeln aus Kunststoff verwendet.

ÖVE-E 5, Teil 1/1981
ÖSTERREICHISCHE BESTIMMUNGEN
FÜR DIE ELEKTROTECHNIK
Nur für den Dienstgebrauch
Dienstvorschrift
für den
Post-, Postauto- und Fernmeldedienst
Gruppe C, 1. Band, Teil B

schon nach kurzer Frist infolge von Alterungerscheinungen wesentlich an mechanischer Festigkeit verlieren. Da solche Leitern in mehreren Fällen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat beanstandet werden mußten, wurde, um möglichen Unfällen vorzubeugen, ein Austausch dieser Leitern gegen geeignete, den Regeln der Technik entsprechende Plateauleitern aus Holz veranlaßt.

Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe stehen zum Teil Arbeitskörbe in Verwendung, die für die Montage an Fahrzeugkränen oder Hubstaplern geeignet und nach speziell vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat ausgearbeiteten Richtlinien hergestellt und ausgestattet sind. Soweit solche Arbeitskörbe auch für Arbeiten in der Nähe von spannungsführenden Einrichtungen zugelassen sind, müssen sie an den Staplern oder Kränen mittels Isolierkupplungen befestigt sein. Diese Isolierkupplungen müssen im Rahmen von wiederkehrenden Prüfungen auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. Bei einigen dieser Kontrollmessungen wurde in letzter Zeit festgestellt, daß der Isolationswiderstand, offenbar infolge von Alterungerscheinungen des Isolationsmaterials, erheblich abgenommen hat. Aufgrund dieser Feststellungen wurde ein Mindestisolationswert festgelegt, bei dessen Unterschreitung die Isolierkupplung zu tauschen ist. Außerdem wird vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat der Durchführung dieser Überprüfungen erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet.

Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird großes Augenmerk einem Ersatz gesundheitsschädigender Arbeitsstoffe geschenkt, wenn die Möglichkeit besteht, an deren Stelle unschädlichere Stoffe verwenden zu können. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen sind häufig Ausbesserungsarbeiten an Außenanstrichen von Schienenfahrzeugen vorzunehmen. Besondere Gefahren treten dabei dort auf, wo zinkchromathältige Anstrichmittel verwendet wurden, da diese Stoffe kanzerogen wirken. Da bei Ausbesserungsarbeiten an solchen Anstrichen nur sekundäre Schutzmaßnahmen zur Vermeidung gesundheitsschädigender Einwirkungen getroffen werden können und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf jene Privatsfirmen, die z. B. Schienenfahrzeuge herstellen und auch lackieren, direkt keinen Einfluß nehmen kann, wurde ein anderer Weg gesucht, einen Primärschutz, d. h. eine Vermeidung der Anwendung zinkchromathältiger Anstriche, sicherzustellen. Im Einvernehmen mit den Österreichischen Bundesbahnen wurde festgelegt, daß bei Bestellungen oder Ausschreibungen durch die Österreichischen Bundesbahnen als bindender Vertragsbestandteil die Bedingung gestellt wird, daß keine zinkchromathältigen Anstrichmittel verwendet werden dürfen.

Im Bereich der Schiffahrt wurde festgestellt, daß beim Entladen ungarischer Tankschiffe durch österreichische Arbeitnehmer Gefahren auftreten, da einerseits die Gangbordbreite bei diesen Schiffen an manchen Stellen nur 40 cm beträgt, und andererseits die vorgeschriebenen Schutzgeländer oft mangelhaft oder gar nicht vorhanden sind. Überdies wurde festgestellt, daß insbesondere bei Löscharbeiten, die während der Nacht oder in der Dämmerung durchgeführt werden, die Ausleuchtung der Arbeitsplätze an Bord der Tankschiffe unzureichend ist. Der ungarische Eigner hat hinsichtlich der Kontrolle der Anbringung und der Instandhaltung von klappbaren Schutzgeländern Verbesserungen zugesagt. Zusätzlich wurden die mit diesen Arbeiten befaßten Bediensteten mit automatisch aufblasbaren Schwimmwesten ausgestattet. Hinsichtlich der Beleuchtungsanlagen im Hafen Lobau wurde nach verschiedenen praktischen Erprobungen von Beleuchtungsanlagen in Verbindung mit Lichtmessungen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat angeordnet, daß im Bereich der Pumpstationen, an geeignet befundenen Stellen, leistungsstarke Peitschenleuchten zu errichten sind, die eine sichere Ausleuchtung auch der Arbeitsplätze an Bord der Tankschiffe ermöglichen.

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen des § 18 der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung wurde von den Kraftwagendiensten der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat das Ansinnen gestellt, bei bestimmten Arbeitsbedingungen Arbeits- und Montagegruben in Garagen und Kraftfahrzeugwerkstätten ohne Abdeckung belassen zu dürfen. Aus Gründen des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Bediensteten wurde eine derartige generelle Ausnahme abgelehnt. Lediglich bei bestimmten arbeitstechnischen Voraussetzungen und unter Einhaltung anderer Schutzmaßnahmen, durch die dem Schutz der Arbeitnehmer in demselben Maß Rechnung getragen wird, konnte für konkrete Situationen dem Antrag der zuständigen Behörden zugestimmt werden, eine von den zitierten Bestimmungen abweichende Regelung zu treffen.

Vor dem Besteigen von Gruben und Schächten sind diese auf das Vorhandensein explosiver oder toxischer Gase bzw. den vorhandenen Sauerstoffgehalt der Luft zu prüfen. Für diese Prüfungen werden derzeit, vor allem im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, mehrere unterschiedliche Überprüfungsverfahren angewendet. Da nunmehr technologisch hochwertige Meßgeräte zur Erkennung derartiger Gefahren angeboten werden, wurden im Einvernehmen mit der Post- und Telegraphenverwaltung verschiedene dieser Geräte praktisch erprobt, um durch den Einsatz moderner Geräte eine Erhöhung der Sicherheit und gleichzeitig eine Vereinfachung der Arbeitsvorgänge bei der Durchführung der Überprüfungen zu erreichen. Ein endgültiges Ergebnis dieser Erprobungen liegt noch nicht vor.

Für den Einsatz von Metall-Schiebeleitern im Bereich des Fernmeldebaudienstes wurden besondere Festlegungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit der Arbeitnehmer getroffen, wenn von

solchen Leitern aus Arbeiten in der Nähe von spannungsführenden elektrischen Einrichtungen durchgeführt werden. Neben einer genauen Abgrenzung der Einsatzmöglichkeiten solcher Leitern und einer Festlegung ihrer Ausführungs- und Ausstattungsform wurden auch die erforderlichen Unterweisungen festgelegt.

Bei der Verwendung von Schiebeleitern im Fernmeldebaudienst war immer wieder die Gefahr des Kippens gegeben, wenn derartige Leitern an Betonmaste angelegt werden mußten. Im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung sowie mit einschlägigen Fachfirmen wurde eine Vorrichtung entwickelt, die ein sicheres und kippfreies Anlegen der Leitern an Betonmaste gewährleistet.

4 Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien

**für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst
Stand 1. Jänner 1986**

Grundlagen der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Bundesverfassung

Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, zuletzt geändert durch das Bundes-Verfassungsgesetz vom 27. November 1984, BGBl. Nr. 490.

Bundesverfassungsgesetz vom 2. Juni 1948, BGBl. Nr. 139, betreffend die Zuständigkeit des Bundes auf dem Gebiete des Arbeitsrechtes sowie des Arbeiter- und Angestelltenschutzes und der Berufsvertretung.

Bundesministerien

Bundesgesetz vom 11. Juli 1973, BGBl. Nr. 389, über die Zahl, den Wirkungskreis und die Einrichtung der Bundesministerien (Bundesministeriengesetz 1973), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz vom 8. November 1984, BGBl. Nr. 439.

Verkehrs-Arbeitsinspektion

Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz – Verkehrs-ArbIG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 80/1957, 234/1972, 174/1981 (Seeschiffahrtsgesetz) und 449/1984.

Verwaltungsverfahren

Kundmachung vom 23. Mai 1950, BGBl. Nr. 172, über die Wiederverlautbarung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Verwaltungsverfahrens, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 129/1958 (Finanzstrafgesetz), 92/1959 (EGVG-Novelle), 231/1959, 218/1960, 175/1963 (Strafgesetznovelle 1963), 275/1964, 45/1968, 143/1969 (EGVG-Novelle 1969), 224/1970, 193/1971, 275/1971, 569/1973, 422/1974 (Strafrechtsanpassungsgesetz), 101/1977, 232/1977, 117/1978, 248/1978, 264/1981, 199/1982 und 136/1983 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 188/1976.

Verordnung vom 21. Dezember 1982, BGBl. Nr. 24/1983, über die Verwaltungsabgaben in den Angelegenheiten der Bundesverwaltung und über die Art ihrer Einhebung bei den Bundesbehörden (Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 235/1984 und der Kundmachung BGBl. Nr. 181/1983.

Verordnung vom 1. Juni 1976, mit der Bauschbeträge für die bei Amtshandlungen der Bundesbehörden außerhalb des Amtes von den Beteiligten zu entrichtenden Kommissionsgebühren festgesetzt werden (Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 1976 – BKommGebV 1976), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 526/1982.

Arbeitsaufsicht, gesetzliche Regelungen

Arbeitnehmerschutzkommission

Verordnung vom 9. Februar 1973, BGBl. Nr. 82, über die Geschäftsordnung der Arbeitnehmerschutzkommission.

Arbeitsinspektion

Bundesgesetz vom 5. Februar 1974, BGBl. Nr. 143, über die Arbeitsinspektion (Arbeitsinspektionsgesetz 1974 – ArbIG 1974).

Verordnung vom 18. Mai 1950, BGBl. Nr. 80, über die Aufsichtsbezirke der Arbeitsinspektion, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 56/1954, 256/1954, 107/1956 und 422/1970.

Bergbau

Bundesgesetz vom 11. April 1975, BGBl. Nr. 259, über den Bergbau und über die Änderung der Gewerbeordnung 1973 (Berggesetz 1975), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 124/1978 und 520/1982.

Bundesbedienstete

Bundesgesetz vom 23. März 1977, BGBl. Nr. 164, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der in Dienststellen des Bundes beschäftigten Bediensteten (Bundesbediensteten-Schutzgesetz – BSG), in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes vom 2. Juni 1977, BGBl. Nr. 323.

Verordnung vom 13. Dezember 1977, BGBl. Nr. 680, betreffend allgemeine Regelungen des Bundesbedienstetenschutzes (Allgemeine Bundesbediensteten-Schutzverordnung – ABSV).

Kammern

Bundesgesetz vom 24. Juli 1946, BGBl. Nr. 182, betreffend die Errichtung von Kammern der gewerblichen Wirtschaft (Handelskammergesetz – HKG), zuletzt geändert durch die 7. Handelskammergesetznovelle, BGBl. Nr. 663/1983.

Bundesgesetz vom 19. Mai 1954, BGBl. Nr. 105, über die Kammern für Arbeiter und Angestellte und den Österreichischen Arbeiterkammergebetag (Arbeiterkammergesetz – AKG), in der Fassung der Bundesgesetze, BGBl. Nr. 89/1960, 236/1965, 25/1969, 5/1971, 380/1973, 622/1977, 519/1978, 551/1979 und 202/1982 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 47/1979 und 482/1979.

Landwirtschaft

Kundmachung vom 9. Juli 1984, BGBl. Nr. 287, mit der das Landarbeitsgesetz wieder verlautbart wird und die zu diesem Gesetz erlassenen Landarbeitsordnungen.

Arbeitnehmerschutz

Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 186, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 39/1974 und 696/1976.

Arbeitnehmerschutzgesetz

Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Arbeitnehmerschutzgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 144/1974, 354/1981 und 544/1982.

Arbeitnehmerschutzgesetz, Durchführungsverordnung

Verordnung vom 3. November 1983, BGBl. Nr. 2/1984, über Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes.

Arbeitnehmerschutzverordnung, Allgemeine

Verordnung vom 11. März 1983, BGBl. Nr. 218, über allgemeine Vorschriften zum Schutze des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung – AAV¹) in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 91/1984 und der Kundmachung BGBl. Nr. 486/1983 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeitsstoffe

Bundesgesetz vom 3. März 1983, BGBl. Nr. 171, zum Schutz vor gefährlichen Produkten (Produkt-sicherheitsgesetz).

Bundesgesetz vom 2. März 1983, BGBl. Nr. 186, über die Erfassung und Beseitigung bestimmter Sonderabfälle (Sonderabfallgesetz).

Gesetz vom 25. März 1939, GBlÖ., Nr. 419, über gesundheitsschädliche und feuergefährliche Arbeitsstoffe.

¹) § 37 tritt mit 1. Jänner 1988 in Kraft.

Verordnung vom 19. Jänner 1984, BGBl. Nr. 52, über die Bestimmungen von gefährlichen Sonderabfällen.

Verordnung vom 19. Jänner 1984, BGBl. Nr. 53, über die Nachweispflicht für Sonderabfälle (Sonderabfallnachweisverordnung).

Aufzüge

Verordnung vom 15. Juni 1943, R MinBl. S. 46, über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen, in der Fassung der Berichtigung vom 16. August 1943, RMinBl. S. 81.

Azetylen¹⁾

Verordnung vom 20. Dezember 1950, BGBl. Nr. 75/1951, über die gewerbsmäßige Lagerung und Zerkleinerung von Karbid und über die Erzeugung und Verwendung von Azetylen (Azetylenverordnung), in der Fassung der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974, und der Verordnung BGBl. Nr. 696/1976 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 70/1958.

Bauarbeiten

Verordnung vom 10. November 1954, BGBl. Nr. 267, über Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung von Bauarbeiten, Bauneben- und Bauhilfsarbeiten, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 50/1973 und 39/1974.

Blei- und Zinkhütten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 183, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in den der Gewerbeordnung unterliegenden Blei- und Zinkhütten und Zinkweißfabriken beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 39/1974 und 696/1976.

Blewarenerzeugung

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 184, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben zur Erzeugung von Bleiverbindungen, Blelegierungen und Bleiwaren beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 39/1974 und 696/1976.

Bolzensetzgeräte

Verordnung vom 20. Feber 1976, BGBl. Nr. 117, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Bolzensetzgeräte.

Brennbare Flüssigkeiten: Mineralöl

Verordnung vom 7. Feber 1930, BGBl. Nr. 49, betreffend grundsätzliche Bestimmungen über die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen, in der Fassung der Verordnung Nr. 52/1966.

Verordnung vom 23. Jänner 1901, RGBl. Nr. 12, betreffend den Verkehr mit Mineralölen, in der Fassung der Verordnung vom 24. August 1912, RGBl. Nr. 179.

Verordnung vom 21. März 1975, BGBl. Nr. 241, über das Verwenden von Doppelwandbehältern aus Stahl zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen.

Buchdruckereiarbeiten

Verordnung vom 8. März 1923, BGBl. Nr. 185, womit Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der in gewerblichen Betrieben mit Buch- und Steindruckerei- sowie Schriftgießereiarbeiten beschäftigten Personen erlassen werden, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 39/1974 und 696/1976.

Dampfkessel

Artikel 48 des Bundesgesetzes vom 21. Juli 1925, BGBl. Nr. 277, über die Vereinfachung der Verwaltungsgesetze und sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Verwaltungsbehörden (Verwaltungsentlastungsgesetz – V.E.G.), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 55/1948.

¹⁾ Betreffend die Beschaffenheit, Füllung, Verwendung und Überwachung von Azetylenflaschen und -flaschenbündeln siehe auch „Dampfkesserverordnung“.

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1948, BGBl. Nr. 55, über die Aufhebung von Rechtsvorschriften des Deutschen Reiches auf dem Gebiete des Dampfkesselwesens.

Verordnung vom 17. April 1948, BGBl. Nr. 83, betreffend Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen (Dampfkesselverordnung – DKV), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 80/1952, 94/1957, 161/1960, 187/1967, 398/1972, 383/1974, 626/1975, 657/1976, 596/1977, 181/1981, 578/1983, 292/1984 und 444/1984.

Verordnung vom 29. September 1949, BGBl. Nr. 264, betreffend Werkstoff- und Bauvorschriften für die Herstellung von Dampfkesseln (W.B.V.) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 524/1973, 39/1977, 481/1977, 67/1979, 55/1984 und 201/1984, sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) BGBl. Nr. 103/1950.

Bundesgesetz vom 27. November 1980, BGBl. Nr. 559, über die Begrenzung der Emission von Dampfkesselanlagen (Dampfkessel-Emissionsgesetz – DKEG).

Verordnung vom 15. Mai 1984, BGBl. Nr. 209, über die Begrenzung der Emissionen von Dampfkesselanlagen (2. Durchführungsverordnung zum DKEG)¹⁾.

Dienstnehmerschutzverordnung, Allgemeine

Verordnung vom 10. November 1951, BGBl. Nr. 265, über allgemeine Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer (Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 32/1962, 39/1974, 117/1976, 696/1976 und 218/1983²⁾ sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 31/1965.

Druckgaspackungen³⁾

Verordnung vom 19. Juli 1982 über die Lagerung von Druckgaspackungen in gewerblichen Betriebsanlagen, BGBl. Nr. 435.

Druckluft⁴⁾, Taucherarbeiten

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 501, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten in Druckluft sowie bei Taucherarbeiten (Druckluft- und Taucherarbeiten-Verordnung).

Eisen- und Stahlhütten

Verordnung vom 31. März 1955, BGBl. Nr. 122, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern in Eisen- und Stahlhüttenbetrieben, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 39/1974 und 696/1976.

Elektrotechnik

Bundesgesetz vom 17. März 1965, BGBl. Nr. 57, über Sicherheitsmaßnahmen, Normalisierung und Typisierung auf dem Gebiet der Elektrotechnik (Elektrotechnikgesetz – ETG) in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 662/1983.

Bundesgesetz vom 6. Februar 1968, BGBl. Nr. 70, über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken (Starkstromwegegesetz 1968).

Bundesgesetz vom 6. Februar 1968, BGBl. Nr. 71, über elektrische Leitungsanlagen, die sich nicht auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken.

Verordnung vom 3. Mai 1965, BGBl. Nr. 141, über die Geschäftsführer und Organisation des Elektrotechnischen Beirates (1. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz BGBl. Nr. 254/1979).

Verordnung vom 2. Juli 1985, BGBl. Nr. 343, über die Normalisierung, Typisierung und Sicherheit elektrischer Betriebsmittel und Anlagen sowie sonstiger Anlagen im Gefährdungs- und Störungsbereich elektrischer Anlagen (Elektrotechnikverordnung 1985 – ETV 1985).

Verordnung vom 10. Jänner 1966, BGBl. Nr. 5, über die statistische Erfassung von Personenunfällen durch elektrischen Strom sowie durch Blitzschlag.

¹⁾ Inkrafttreten zum Teil am 1. Jänner 1987.

²⁾ §§ 2 bis 61, 63 bis 79, 87 Abs. 9, 88, 107 Abs. 2 und 3 sowie 108 Abs. 2 bis 9 sind außer Kraft.

³⁾ Betreffend Anforderungen an Druckgaspackungen und Kartuschen siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

⁴⁾ Betreffend Beschaffenheit, Füllung, Verwendung und Überwachung von ortsfesten Lagerbehältern oder Flaschen für verdichtete oder verflüssigte Gase siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

Verordnung vom 1. August 1985, BGBl. Nr. 369, über die Prüfung elektrischer Betriebsmittel (1. Prüfzwangverordnung zum Elektrotechnikgesetz)¹⁾.

Flüssiggas

Verordnung vom 8. März 1971, BGBl. Nr. 139, über den Schutz der Nachbarschaft und der Dienstnehmer beim Betrieb von Anlagen, in denen Flüssiggas gelagert, abgefüllt oder verwendet wird (Flüssiggas-Verordnung).

Verordnung vom 24. Oktober 1978, BGBl. Nr. 558, über Ausstattung und Betriebsweise von gewerblichen Betriebsanlagen zum Betrieb von Flüssiggas-Tankstellen (Flüssiggas-Tankstellen-Verordnung).

Garagen, Einstellplätze

Verordnung vom 18. November 1939, GBlÖ., Nr. 1447, über Garagen und Einstellplätze, in der Fassung des Erlasses vom 13. September 1944, RABl. 1944, Teil I S. 325.

Verordnung vom 18. Juli 1906, RGBl. Nr. 176, mit welcher Vorschriften für die Herstellung, Benützung und Instandhaltung von Anlagen zur Verteilung und Verwendung brennbarer Gase erlassen werden (Gasregulativ), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 63/1936 und 236/1936 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 75/1936.

Gifte, Suchtgifte

Kundmachung vom 18. September 1951, BGBl. Nr. 235, über die Wiederverlautbarung des Gesetzes über den Verkehr und über die Gebarung mit Gift (Giftgesetz).

Verordnung vom 20. Dezember 1928, BGBl. Nr. 362, über den Verkehr und die Gebarung mit Gift (Giftverordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. II Nr. 392/1934, BGBl. Nr. 177/1935, GBlÖ. Nr. 5/1939, BGBl. Nr. 54/1954, BGBl. Nr. 211/1958 und BGBl. Nr. 397/1968 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 306/1935.

Kundmachung vom 18. September 1951, BGBl. Nr. 234, über die Wiederverlautbarung des Bundesgesetzes über den Verkehr und die Gebarung mit Suchtgiften (Suchtgiftgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 271/1971, 422/1974, 532/1978, 319/1980 und 184/1985.

Verordnung vom 15. Mai 1979, BGBl. Nr. 390, über den Verkehr und die Gebarung mit Suchtgiften (Suchtgiftverordnung 1979), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 469/1980 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1980), 248/1983 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1983), 202/1984 und 365/1985 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1985).

Kälteanlagen²⁾

Verordnung vom 21. Juli 1969, BGBl. Nr. 305, über den Schutz der Dienstnehmer und der Nachbarschaft beim Betrieb von Kälteanlagen (Kälteanlagenverordnung).

Krane, Winden, Flaschenzüge

Verordnung vom 5. Dezember 1984, BGBl. Nr. 68/1985, mit der eine ÖNORM über die Prüfvorschriften für Krane und Hebezeuge verbindlich erklärt wird.

Verordnung vom 24. September 1981, BGBl. Nr. 505, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN über Bauvorschriften für Krane und Windwerke sowie über Betriebs- und Wartungsvorschriften für Krane.

Maschinenschutz

Verordnung vom 19. Jänner 1961, BGBl. Nr. 43, über Maschinen, die nur mit Schutzaufbauten in den inländischen Verkehr gebracht werden dürfen (Maschinen-Schutzaufbausverordnung)³⁾.

Verordnung vom 21. März 1983, BGBl. Nr. 219, über allgemeine Schutzaufbauten und Schutzmaßnahmen anderer Art bei Maschinen und Geräten (Allgemeine Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung – AMGSV), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 575/1985⁴⁾.

¹⁾ Tritt mit 31. Dezember 1988 außer Kraft.

²⁾ Betreffend Beschaffenheit und Überwachung von Druckgefäßern und Druckbehältern siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

³⁾ Außerkrafttreten zum Teil am 31. Dezember 1987 und am 31. Dezember 1988 (aufgrund von BGBl. Nr. 575/1985).

⁴⁾ Inkrafttreten mit 1. Jänner 1988.

Produkte, gefährliche

Verordnung vom 30. Jänner 1985, BGBl. Nr. 71, mit der der Verkauf von mit gefährlichen Gasfedern ausgestatteten Bürodrehstühlen und ähnlichen Stühlen verboten wird.

Verordnung vom 7. Mai 1985, BGBl. Nr. 192, betreffend die Benützung von in Bürodrehstühlen und ähnlichen Stühlen eingebauten Gasfedern.

Schadstoffe

Verordnung vom 29. Juli 1981, BGBl. Nr. 356, betreffend Konzentration von inhalativen Schadstoffen im Sinne des Art. VII Abs. 2 Z. 8 des Nachschicht-Schwerarbeitsgesetzes.

Schädlingsbekämpfung

Verordnung zur Ausführung der Verordnung über die Schädlingsbekämpfung mit hochgiftigen Stoffen vom 25. März 1931, deutsches RGBl. I S. 83 in der Fassung der Verordnungen vom 29. November 1932, deutsches RGBl. I S. 539, vom 6. Mai 1936, deutsches RGBl. I S. 444 und vom 6. April 1943, deutsches RGBl. I S. 179 sowie der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974.

Verordnung über die Verwendung von Phosphorwasserstoff zur Schädlingsbekämpfung vom 6. April 1936, deutsches RGBl. I S. 360, in der Fassung der Verordnung vom 15. August 1936, deutsches RGBl. I S. 633.

Verordnung über den Gebrauch von Äthylenoxyd zur Schädlingsbekämpfung vom 25. August 1938, deutsches RGBl. I S. 1058, in der Fassung der Verordnung vom 2. Feber 1941, deutsches RGBl. I S. 69.

Verordnung über den Gebrauch von Tritox (Trichloracetonitril) zur Schädlingsbekämpfung vom 2. Feber 1941, deutsches RGBl. I S. 72.

Schleifkörper

Verordnung vom 23. Jänner 1969, BGBl. Nr. 81 über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Schleifkörper, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 506/1981.

Verordnung vom 24. September 1981, BGBl. Nr. 506, über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für die Verwendung künstlicher Schleifkörper.

Sicherheitsgürtel

Verordnung vom 25. Juli 1973, BGBl. Nr. 502, über die Verbindlicherklärung einer ÖNORM für Sicherheitsgürtel und Zubehör.

Sprengwesen

Verordnung vom 19. Mai 1899, RGBl. Nr. 95, mit welcher die Anordnungen betreffend den Verkehr mit sprengkräftigen Zündungen erlassen werden.

Bundesgesetz über Schieß- und Sprengmittel (Schieß- und Sprengmittelgesetz), BGBl. Nr. 196/1935, in der Fassung des Artikels I der Verordnung GBlÖ. Nr. 483/1938, des Gesetzes GBlÖ. Nr. 227/1939, der Verordnung vom 19. Jänner 1942, deutsches RGBl. I S. 37 und der Bundesgesetze BGBl. Nr. 232/1959, 169/1973, 92/1975 und 209/1979.

Verordnung BGBl. Nr. 204/1935 zur Durchführung des I. Hauptstückes des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, BGBl. Nr. 169/1935 (Schieß- und Sprengmittelmonopolverordnung), in der Fassung der Artikel III und IV der Verordnung GBlÖ. Nr. 483/1938 und des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 209/1979.

Verordnung vom 7. Jänner 1954, BGBl. Nr. 77, über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer bei der Ausführung von Sprengarbeiten, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 77/1965 und 441/1975.

Verordnung vom 3. Jänner 1985, BGBl. Nr. 26, über die Erprobung bestimmter Arten von Handfeuerwaffen.

Steinbrüche

Verordnung vom 25. Oktober 1955, BGBl. Nr. 253, über den Schutz der Dienstnehmer und der Nachbarschaft beim Betrieb von Steinbrüchen, Lehm-, Ton-, Sand- und Kiesgruben sowie bei Haldenabtragungen.

Strahlenschutz

Bundesgesetz vom 11. Juni 1969, BGBl. Nr. 227, über Maßnahmen zum Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Menschen einschließlich ihrer Nachkommenschaft vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzgesetz).

Verordnung vom 12. Jänner 1972, BGBl. Nr. 47, über Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen einschließlich ihrer Nachkommenschaft vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzverordnung).

Zelluloid

Verordnung vom 15. Juli 1908, RGBl. Nr. 163, betreffend den Verkehr mit Zelluloid, Zelluloidwaren und Zelluloidabfällen, in der Fassung des § 46 Z 20 des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, BGBl. Nr. 196/1935, in geltender Fassung und der Gewerbeordnung 1973, BGBl. Nr. 50/1974.

Verwendungsschutz

Angestellte

Bundesgesetz vom 11. Mai 1921, BGBl. Nr. 292, über den Dienstvertrag der Privatangestellten (Angestelltengesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 229/1937, 174/1946, 159/1947, 108/1958, 253/1959, 293/1971, 418/1975, 390/1976, 107/1979, 144/1983 und 544/1983 sowie der Kundmachung (Druckfehlerberichtigung) BGBl. Nr. 411/1971.

Arbeiterabfertigung

Bundesgesetz vom 23. Februar 1979, BGBl. Nr. 107, mit dem Abfertigungsansprüche für Arbeiter geschaffen sowie das Angestelltengesetz, das Gutsangestelltengesetz, das Vertragsbedienstetengesetz und das Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz geändert werden (Arbeiter-Abfertigungsgesetz).

Arbeitsruhe¹⁾

Bundesgesetz vom 3. Februar 1983, BGBl. Nr. 144, über die wöchentliche Ruhezeit und die Arbeitsruhe an Feiertagen (Arbeitsruhegesetz – ARG).

Verordnung vom 18. Jänner 1984, BGBl. Nr. 149, betreffend Ausnahmen von der Wochen- und Feiertagsruhe (Arbeitsruhegesetz-Verordnung – ARG-VO) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 270/1984 und 545/1985.

Arbeitsverfassung

Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz – ArbVG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 360/1975, 387/1976, 519/1978, 354/1981, 48/1982 und 55/1985 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 47/1979.

Verordnung vom 22. Mai 1974, BGBl. Nr. 319, über die Vorbereitung und Durchführung der Wahl zum Betriebsrat, Zentralbetriebsrat und Jugendvertrauensrat sowie die Bestellung und Tätigkeit von Wahlkommissionen und Wahlzeugen (Betriebsrat-Wahlordnung 1974 – BRWO 1974).

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 354, mit der die Geschäftsführung der Einigungsämter, des Obereinigungsamtes und der Schllichtungsstellen geregelt wird (Einigungsamts-Geschäftsordnung 1974 – EA-Geo 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 561/1975.

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 355, über die Geschäftsführung der Betriebs(Gruppen-, Betriebshaupt)versammlung, des Betriebsrates, des Betriebsausschusses, der Betriebsräteversammlung, des Zentralbetriebsrates, der Jugendversammlung und des Jugendvertrauensrates (Betriebs-Geschäftsordnung 1974 – BRGO 1974), in der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 381/1975 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeitszeit

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461, über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 238/1971, 2/1975, 354/1981 und 144/1983.

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 462, mit dem Arbeitszeitvorschriften abgeändert und ergänzt werden.

¹⁾ Siehe auch „Sonn- und Feiertagsruhe“.

Verordnung vom 10. Dezember 1974, BGBl. Nr. 799, mit der die Wochendienstzeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bundesdienst verlängert wird.

Verordnung vom 12. August 1975, BGBl. Nr. 461, über das Fahrtenbuch (Fahrtenbuchverordnung – FahrtbV).

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975.

Verordnung vom 22. Dezember 1981, BGBl. Nr. 17/1982, mit der die Wochendienstzeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verlängert wird.

Ausländerbeschäftigung

Bundesgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 218, mit dem die Beschäftigung von Ausländern geregelt wird (Ausländerbeschäftigungsgesetz – AuslBG).

Bundesbedienstete

Bundesgesetz vom 27. Juni 1979, BGBl. Nr. 333, über das Dienstrecht der Beamten (Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 – BDG 1979), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz vom 13. Dezember 1985, BGBl. Nr. 574 (BDG-Novelle 1985).

Bundesgesetz vom 29. Februar 1956, BGBl. Nr. 54, über die Bezüge der Bundesbeamten (Gehaltsgesetz 1956), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz vom 13. Dezember 1985, BGBl. Nr. 572 (44. Gehaltsgesetz-Novelle).

Bundesgesetz vom 17. März 1948, BGBl. Nr. 86, über das Dienst- und Besoldungsrecht der Vertragsbediensteten des Bundes (Vertragsbedienstetengesetz 1948), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz vom 13. Dezember 1985, BGBl. Nr. 573 (36. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle).

Berufsausbildung

Bundesgesetz vom 26. März 1969, BGBl. Nr. 142, über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze, BGBl. Nr. 22/1974 (Arbeitsverfassungsgesetz), 399/1974 (Entgeltfortzahlungsgesetz), 475/1974 und 232/1978.

Verordnung vom 14. Mai 1975, BGBl. Nr. 268, mit der die Lehrberufsliste erlassen wird, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 262/1980, 278/1981, 181/1982, 160/1984, 419/1984 und 333/1985.

Verordnungen, mit denen die Ausbildungsvorschriften für Lehrberufe erlassen und geändert wurden: BGBl. Nr. 190/1971, BGBl. Nr. 73, 74, 75, 116, 171, 299, 300, 430, 431, 432/1972, BGBl. Nr. 276, 491, 492/1973, BGBl. Nr. 171, 696/1974, BGBl. Nr. 374, 497, 547, 593/1975, BGBl. Nr. 95, 140, 510, 533/1976, BGBl. Nr. 68, 253/1977, BGBl. Nr. 35/1978, BGBl. Nr. 291/1979, BGBl. Nr. 15, 277, 386, 387/1980, BGBl. Nr. 37, 305/1981, BGBl. Nr. 181, 244, 578/1982, BGBl. Nr. 253, 435/1983, BGBl. Nr. 161, 440/1984 und BGBl. Nr. 334/1985 sowie die Kundmachung BGBl. Nr. 142/1973 (Druckfehlerberichtigung).

Eisenbahnbedienstete

Kundmachung vom 5. Juli 1963 über die Besoldung der Bundesbahnbeamten (Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963), zuletzt geändert durch die Kundmachung vom 14. Dezember 1985, BGBl. Nr. 524 (26. Novelle der Bundesbahn-Besoldungsordnung).

Kundmachung vom 30. April 1954, BGBl. Nr. 96, betreffend die Dienst- und Lohnordnung für die für den vorübergehenden Bedarf aufgenommenen Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen, zuletzt geändert durch die Kundmachung vom 11. Dezember 1985, BGBl. Nr. 525 (31. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung).

Entgeltfortzahlung

Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, über die Fortzahlung des Entgeltes bei Arbeitsverhinderung durch Krankheit (Unglücksfall), Arbeitsunfall oder Berufskrankheit (Entgeltfortzahlungsgesetz – EFZG), in der Fassung der Bundesgesetze, BGBl. Nr. 775/1974 (31. Novelle zum ASVG), BGBl. Nr. 621/1977, 664/1978, 581/1980, 596/1981, 647/1982, 590/1983 und 484/1984¹⁾.

Fachkenntnisse

Verordnung vom 6. Juni 1975, BGBl. Nr. 441, über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten.

¹⁾) Tritt mit Ende des Beitragszeitraumes Dezember 1986 außer Kraft.

Verordnung vom 29. Oktober 1981, BGBl. Nr. 10/1982, über den Nachweis der Fachkenntnisse für die Vorbereitung und Organisation von bestimmten Arbeiten unter elektrischer Spannung über 1 kV, in der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 181/1983.

Gesundheitliche Eignung

Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39/1974, über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten.

Verordnung vom 11. Dezember 1984, BGBl. Nr. 2/1985, über die gesundheitliche Eignung von Bediensteten für bestimmte Tätigkeiten.

Gleichbehandlung

Bundesgesetz vom 23. Februar 1979, BGBl. Nr. 108, über die Gleichbehandlung von Frau und Mann im Arbeitsleben (Gleichbehandlungsgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 290/1985.

Insolvenz-Entgeltsicherung

Bundesgesetz vom 2. Juni 1977, BGBl. Nr. 324, über die Sicherung von Arbeitnehmeransprüchen im Falle der Insolvenz des Arbeitgebers (Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz – IESG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 107/1979, 580/1980, 647/1982 und 613/1983 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 209/1981.

Invalideneinstellgesetz

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 329/1973, 399/1974, 96/1975, 111/1979, 360/1982 und 567/1985.

Kinder- und Jugendschutz

Bundesgesetz vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 457/1952, 70/1955, 113/1962, 462/1969, 331/1973, 390/1976, 110/1979, 229/1982 und 81/1983 sowie des § 380 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1973 und des Abschnittes II des Anhangs in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 258/1954.

Verordnung vom 2. Oktober 1981, BGBl. Nr. 527, über die Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für Jugendliche.

Mutterschutz, Frauenarbeit

Kundmachung vom 17. April 1979, BGBl. Nr. 221, mit der das Bundesgesetz über den Mutterschutz (Mutterschutzgesetz) wiederverlautbart wird, in der Fassung der Kundmachungen BGBl. Nr. 409/1980, 577/1980 (Druckfehlerberichtigung) und 213/1984.

Bundesgesetz vom 25. Juni 1969, BGBl. Nr. 237, über die Nachtarbeit der Frauen, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 235/1972.

Verordnung vom 29. November 1976, BGBl. Nr. 696, über Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für weibliche Arbeitnehmer.

Nachtschicht-Schwerarbeit

Bundesgesetz vom 2. Juli 1981, BGBl. Nr. 354, über Schutzmaßnahmen für Nachschicht-Schwerarbeiter durch Änderung des Urlaubsgesetzes, des Arbeitszeitgesetzes, des Arbeitnehmerschutzgesetzes und des Arbeitsverfassungsgesetzes sowie durch Maßnahmen zur Sicherung der gesetzlichen Abfertigung, der Gesundheitsvorsorge und Einführung eines Sonderruhegeldes (Nachschicht-Schwerarbeitsgesetz – NSchG)¹⁾, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 544/1982 und 666/1983.

Privat-Kraftwagenführer

Bundesgesetz vom 20. Dezember 1928, BGBl. Nr. 359, über die Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftwagenführer (Privat-Kraftwagenführergesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 174/1946, 313/1964, 390/1976 und 144/1983.

¹⁾ Artikel V außer Kraft (BGBl. Nr. 544/1982).

Sozialversicherung

Bundesgesetz vom 9. September 1955, BGBl. Nr. 189, über die Allgemeine Sozialversicherung (Allgemeines Sozialversicherungsgesetz – ASVG), zuletzt geändert durch die 40. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz BGBl. Nr. 484/1984 und die Bundesgesetze BGBl. Nr. 656/1983 und 205/1985 (Sozialversicherungs-Änderungsgesetz 1985).

Bundesgesetz vom 31. Mai 1967, BGBl. Nr. 200, über die Kranken- und Unfallversicherung öffentlich Bediensteter (Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetz – B-KUVG), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz vom 27. November 1984, BGBl. Nr. 488 (14. Novelle zum Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz) und das Bundesgesetz BGBl. Nr. 205/1985 (Sozialversicherungs-Änderungsgesetz 1985).

Sonn- und Feiertagsruhe¹⁾

Kundmachung vom 18. Juni 1957, BGBl. Nr. 153, über die Wiederverlautbarung des Feiertagsruhegesetzes, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 264/1967 und 144/1983²⁾.

Bundesgesetz vom 7. März 1984, BGBl. Nr. 129, über die Betriebszeiten gewerblicher Betriebe an den Sonn- und Feiertagen (Sonn- und Feiertags-Betriebszeitengesetz – BZG).

Teilzeitbeschäftigung

Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 418, über die Einbeziehung von teilzeitbeschäftigten Arbeitnehmern in das Angestelltengesetz und in das Gutsangestelltengesetz.

Urlaub

Bundesgesetz vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 390, betreffend die Vereinheitlichung des Urlaubsrechtes³⁾ und die Einführung einer Pflegefreistellung, in der Fassung des Artikels II des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 354/1981 und des Artikels I des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 81/1983.

Sonstige Vorschriften

Binnenschiffahrt⁴⁾

Verordnung verlautbart am 16. April 1936, BGBl. Nr. 120, betreffend die Zulassung von Schiffen der Binnenschiffahrt zum Verkehre (Schiffspatentverordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 90/1971⁴⁾.

Konvention über die Regelung der Schiffahrt auf der Donau, kundgemacht im BGBl. Nr. 40/1960.

Bundesgesetz vom 17. Februar 1971, BGBl. Nr. 91, über die Regelung der Schiffahrt (Schiffahrtspolizeigesetz – SchPG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 65/1976, 103/1979 und 386/1983.

Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 259, betreffend eine Wasserstraßen-Verordnung, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 411/1971, 198/1974, 476/1976, 555/1976, 162/1979, 599/1983 und 63/1985.

Verordnung vom 10. Mai 1971, BGBl. Nr. 260, betreffend die Beförderung gefährlicher Güter und den Betrieb auf Wasserfahrzeugen (Schiffahrtsbetriebsordnung).

Bundesgesetz vom 22. November 1972, BGBl. Nr. 12/1973, betreffend Schiffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schiffahrtsanlagen-Gesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 534/1978.

Verordnung vom 5. Februar 1973, BGBl. Nr. 87, betreffend Schiffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schiffahrtsanlagen-Verordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 468/1973 und 190/1983.

Verordnung vom 14. März 1979, BGBl. Nr. 163, über eine Schiffahrts-Verkehrsordnung für Seen und Flüsse (Seen- und Flüsse-Verkehrsordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 6/1984.

Verordnung vom 17. Februar 1976, BGBl. Nr. 93, über die Schiffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schiffahrts-Verordnung).

¹⁾ Siehe auch „Arbeitsruhe“.

²⁾ Für die unter den Geltungsbereich des Arbeitsruhegesetzes fallenden Arbeitnehmer außer Kraft getreten.

³⁾ Betreffend Wartung von Dampfkesseln und Wärmekraftmaschinen auf Schiffen und Motorbooten siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

⁴⁾ Aufgrund der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 12. Oktober 1978, BGBl. Nr. 535, als Bundesgesetz in Kraft.

Verordnung vom 21. Juni 1985, BGBl. Nr. 274, betreffend die Bundeswasserstraßenverwaltung und die Errichtung der Wasserstraßendirektion (Wasserstraßenverordnung – WSV).

Eisenbahn¹⁾

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 113/1963, 20/1970, 274/1971 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971) und 305/1976, sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 422/1975.

Verordnung vom 2. September 1957, BGBl. Nr. 214, über die Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1957).

Verordnung vom 21. Dezember 1960, BGBl. Nr. 2/1961, über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 325/1962, 333/1963 und 288/1964.

Verordnung vom 28. Juli 1961, BGBl. Nr. 214, betreffend den Nachweis der Befugnis zur selbständigen Führung und Wartung von Elektrotriebfahrzeugen (Elektro-Triebfahrzeugführer-Verordnung).

Kundmachung vom 23. März 1967, BGBl. Nr. 137, betreffend die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) [Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände (RID)], in der Fassung der Kundmachungen, BGBl. Nr. 375/1967, 181/1973, 534/1973, 327/1977, 483/1978, 79/1980, 479/1981 und 212/1983 sowie der Ziffer 2 des in BGBl. Nr. 747/1974 kundgemachten Protokolls I der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung der CIM und CIV 1970, BGBl. Nr. 744/1974.

Bundesgesetz vom 6. März 1969, BGBl. Nr. 137, über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz), zuletzt geändert durch das neue Bundesgesetz vom 29. März 1984, BGBl. Nr. 151.

Bundesgesetz vom 19. April 1967, BGBl. Nr. 170, über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnverkehrsordnung – EVO) in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 163/1977.

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) samt Protokoll, Anhängen, Anlagen zu Anhang B und Vorbehalt, BGBl. Nr. 225/1985.

Gewerbe

Bundesgesetz vom 29. November 1973, BGBl. Nr. 50/1974, mit dem Vorschriften über die Ausübung von Gewerben erlassen werden (Gewerbeordnung 1973 – GewO 1973), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 259/1975, 253/1976, 233/1978, 486/1981, 619/1981, 630/1982, 144/1983, 185/1983, 567/1983 und 269/1985 sowie des Dorotheumsgesetzes, BGBl. Nr. 66/1979 und des Genossenschaftsverschmelzungsgesetzes, BGBl. Nr. 223/1980 und der Kundmachungen BGBl. Nr. 379/1978, 131/1981, 577/1982 und 181/1983.

Kraftfahrwesen

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrwesengesetz 1967), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 285/1971, 286/1974, 352/1976, 615/1977, 209/1979, 345/1981, 362/1982, 631/1982, 253/1984, 451/1984 und 552/1984 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 240/1970, 549/1981, 237/1984 und 198/1985.

Verordnung vom 30. November 1967, BGBl. Nr. 399, über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967 (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 77/1968, 204/1968, 476/1971, 177/1972, 450/1975, 396/1977, 279/1978, 215/1980, 16/1981²⁾, 380/1981, 36/1982, 69/1985, 101/1985³⁾, 161/1985⁴⁾, 395/1985⁵⁾, und 433/1985⁶⁾) sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 256/1970, 257/1970, 201/1971 und 485/1983.

Verordnung vom 14. Dezember 1967, BGBl. Nr. 400, über Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten und über den Verkehr mit solchen Fahrzeugen (Tankfahrzeugverordnung 1967), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 201/1980.

¹⁾ Betreffend Wartung von Dampfkesseln und Wärmekraftmaschinen auf Dampf- und Diesellokomotiven siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

²⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1988.

³⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Juli 1986, 1. Jänner 1987 und 1. Oktober 1989.

⁴⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1989.

⁵⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Juli 1986, 1. Jänner 1987, 1. Jänner 1988, 1. Jänner 1989 und 1. Oktober 1989.

⁶⁾ Tritt mit Ablauf des 30. April 1986 außer Kraft.

Luftfahrt

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957, BGBl. Nr. 253, über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 200/1963, 20/1970, 234/1972 und 238/1975.

Verordnung vom 1. Oktober 1958, BGBl. Nr. 219, betreffend das zivile Luftfahrtpersonal und die Zivilfluglehrer (Zivilluftfahrt-Personalverordnung – ZLPV), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 549/1978 und der Kundmachung BGBl. Nr. 420/1976.

Verordnung vom 26. Februar 1962, BGBl. Nr. 72, betreffend den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung – ZFBO).

Verordnung vom 15. Februar 1967, BGBl. Nr. 56, betreffend die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregeln 1967 – LVR 1967), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 519/1985.

Verordnung vom 1. Juli 1972, BGBl. Nr. 313, betreffend Zivilflugplätze (Zivilflugplatz-Verordnung).

Verordnung vom 21. Juli 1982, BGBl. Nr. 429, über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung – ZLZV 1982).

Verordnung vom 27. Jänner 1983, BGBl. Nr. 415, über Zivilluftfahrzeuge und ziviles Luftfahrtgerät (Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung – ZLLV 1983).

Verordnung vom 12. März 1985, BGBl. Nr. 126, über Ambulanz- und Rettungsflüge und Zivilluftfahrzeuge (Zivilluftfahrzeug-, Ambulanz- und Rettungsflugverordnung – ZARV 1985).

Maß- und Eichwesen

Bundesgesetz vom 5. Juli 1950, BGBl. Nr. 152, über das Maß- und Eichwesen (Maß- und Eichgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 40/1957 und BGBl. Nr. 561/1973 (Druckfehlerberichtigung).

Normenwesen

Bundesgesetz vom 16. Juni 1971, BGBl. Nr. 240, über das Normenwesen (Normengesetz 1971).

Postwesen

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 58, über das Postwesen (Postgesetz), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 597/1983.

Verordnung vom 2. Mai 1957, BGBl. Nr. 110, über die Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen und den Geldverkehr der Post (Postordnung – PO), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 23/1984.

Seeschiffahrt

Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 382, zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 611/1977 und 174/1981.

Bundesgesetz vom 19. März 1981, BGBl. Nr. 174, über die Seeschiffahrt und über eine Änderung des Handelsgesetzbuches, des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes und des Bundesgesetzes zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960, zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 (Seeschiffahrtsgesetz).

Verordnung vom 8. April 1981, BGBl. Nr. 189, über die Seeschiffahrt (Seeschiffahrts-Verordnung).

Verordnung vom 11. November 1982, BGBl. Nr. 565, über die Beförderung gefährlicher Güter mit österreichischen Frachtschiffen.

Straßenverkehr¹⁾

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, BGBl. Nr. 159, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 204/1964, 229/1965, 209/1969, 274/1971 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971), 21/1974, 402/1975, 412/1976, 115/1977, 616/1977, 209/1979, 275/1982, 174/1983, 253/1984 und 450/1984 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 228/1963, 163/1968, 405/1973 und 576/1976.

¹⁾) Betreffend Versandbehälter zum Transport von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

Verordnung vom 26. Feber 1966, BGBl. Nr. 83, über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 703/1976.

Verordnung vom 17. Juli 1963, BGBl. Nr. 226, über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 16/1976.

Bundesgesetz vom 23. Feber 1979, BGBl. Nr. 209, über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt).

Verordnung vom 13. März 1981, BGBl. Nr. 140, über die Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmten Straßenstrecken in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 231/1985 und 576/1985.¹⁾

Verordnung vom 5. September 1979, BGBl. Nr. 403, über die Ausbildung der Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 141/1981 und 229/1985.

Verordnung vom 25. April 1980, BGBl. Nr. 200, über die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen und Anhängern zur Beförderung gefährlicher Güter.

Verordnung vom 9. Mai 1980, BGBl. Nr. 205, über Verpackungen und Versandstücke zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (1. Ausnahmeverordnung) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 25/1982 und 195/1985.

Verordnung vom 13. Mai 1980, BGBl. Nr. 206, über Ausnahmen vom Anwendungsbereich der GGSt. (2. Ausnahmeverordnung) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 516/1980, 391/1982 und 230/1985¹⁾.

Verordnung vom 9. Mai 1980, BGBl. Nr. 207, über Änderung der Kennzeichnungsvorschriften des ADR und über die Eintragung in das Beförderungspapier (3. Ausnahmeverordnung) in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 142/1981.

Europäisches Übereinkommen über die Internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, in der Fassung der Kundmachungen BGBl. Nr. 523/1973, 377/1974, 249/1975, 250/1975, 251/1975, 261/1975, 522/1975, 352/1978, 353/1978, 354/1978, 520/1978, 404/1980, 582/1981, 247/1982, 195/1983, 263/1983, 190/1984, 154/1985 und 241/1985.

Internationale Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz, die von Österreich ratifiziert wurden

Übereinkommen (Nr. 4) über die Nacharbeit der Frauen, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 5) über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur gewerblichen Arbeit, BGBl. Nr. 279/1936.

Übereinkommen (Nr. 6) über die Nacharbeit der Jugendlichen im Gewerbe, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 13) über die Verwendung von Bleiweiß zum Anstrich, BGBl. Nr. 226/1924.

Übereinkommen (Nr. 26) über die Einrichtung von Verfahren zur Festsetzung von Mindestlohnarifen, BGBl. Nr. 293/1974.

Übereinkommen (Nr. 33) über das Alter für die Zulassung von Kindern zu nichtgewerblichen Arbeiten, BGBl. Nr. 280/1936.

Übereinkommen (Nr. 81) über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel, BGBl. Nr. 225/1949.

Übereinkommen (Nr. 89) über die Nacharbeit der Frauen im Gewerbe, BGBl. Nr. 229/1950.

Übereinkommen (Nr. 102) über die Mindestnormen der Sozialen Sicherheit, BGBl. Nr. 33/1970 (Teile II, IV, VII und VIII).

Übereinkommen (Nr. 103) über den Mutterschutz (Neufassung vom Jahre 1952), BGBl. Nr. 31/1970, in der Fassung der Kundmachung vom 3. September 1970, BGBl. Nr. 284 (Druckfehlerberichtigung).

Übereinkommen (Nr. 135) über Schutz und Erleichterungen für Arbeitnehmervertreter im Betrieb, BGBl. Nr. 88/1974.

Übereinkommen (Nr. 144) über dreigliedrige Beratungen zur Förderung der Durchführung internationaler Arbeitsnormen, BGBl. Nr. 238/1979.

¹⁾ Tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1986 außer Kraft.

Sicherheitstechnische und arbeitshygienische Richtlinien für den Arbeitnehmerschutz

Ärztliche Untersuchungen

Grundsätzliche und organisatorische Hinweise für die Durchführung ärztlicher Untersuchungen gemäß der Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten, BGBI. Nr. 39/1974, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 24. Jänner 1975, Zl. 61.730/2-4/1975, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXI. Jahrgang, Nr. 4.

Untersuchung von Arbeitnehmern, die der Einwirkung besonders belastender Hitze ausgesetzt sind; Beurteilung raumklimatischer Verhältnisse, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 19. Juni 1975, Zl. 61.710/5-4/1975, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXI. Jahrgang, Nr. 9.

Ärztliche Untersuchungen bei Einwirkungen durch Aluminiumstaub, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 18. Jänner 1977, Zl. 61.021/1-4/1977, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXIII. Jahrgang, Nr. 3.

Ärztliche Untersuchungen nach den Strahlenschutzzvorschriften; Untersuchungsvordrucke und sonstige administrative Regelungen, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 29. Mai 1978, Zl. 61.730/15-4/1978, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXIV. Jahrgang, Nr. 7.

Untersuchung von Arbeitnehmern, die einer Einwirkung durch andauernden starken Lärm ausgesetzt sind, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 29. Mai 1982, Zl. 61.630/1-4/1982, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXVIII. Jahrgang, Nr. 6.

Arbeiten auf Holzmasten

Richtlinien zur Verhütung von Unfällen bei Arbeiten auf Holzmasten, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 2. April 1963, Zl. ZAI-129.082-34/1962, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XIX. Jahrgang, Nr. 4.

Dissousgas-Schweiß- und Schneideanlagen

Sicherheitstechnische Richtlinien für Dissousgas-Schweiß- und Schneideanlagen, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 2. Mai 1977, Zl. 61.330/2-1/1977, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXIII. Jahrgang, Nr. 6.

Gesundheitsschädliche Arbeitsstoffe

Kundmachung vom 21. Dezember 1984, Bundesministerium für soziale Verwaltung, Zl. 61.710/14-4/1984, über maximale Arbeitsplatzkonzentrationen und technische Richtkonzentrationen (MAK-Werte-Liste 1984), kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, XII. Jahrgang, Nr. 1.

Hebebühnen

Sicherheitstechnische Richtlinien für Hebebühnen, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 5. Juni 1970, Zl. 61.550/6-45/1970, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXVI. Jahrgang, Nr. 9.

Nachweis der Fachkenntnisse

Grundsätze für die Ausbildung nach der Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, BGBI. Nr. 441/1975, Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 6. April 1976, Zl. 61.022/36-1/1976, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, XXXII. Jahrgang, Nr. 6.

Wasserfahrzeuge, Ausrüstung mit Flüssiggasanlagen

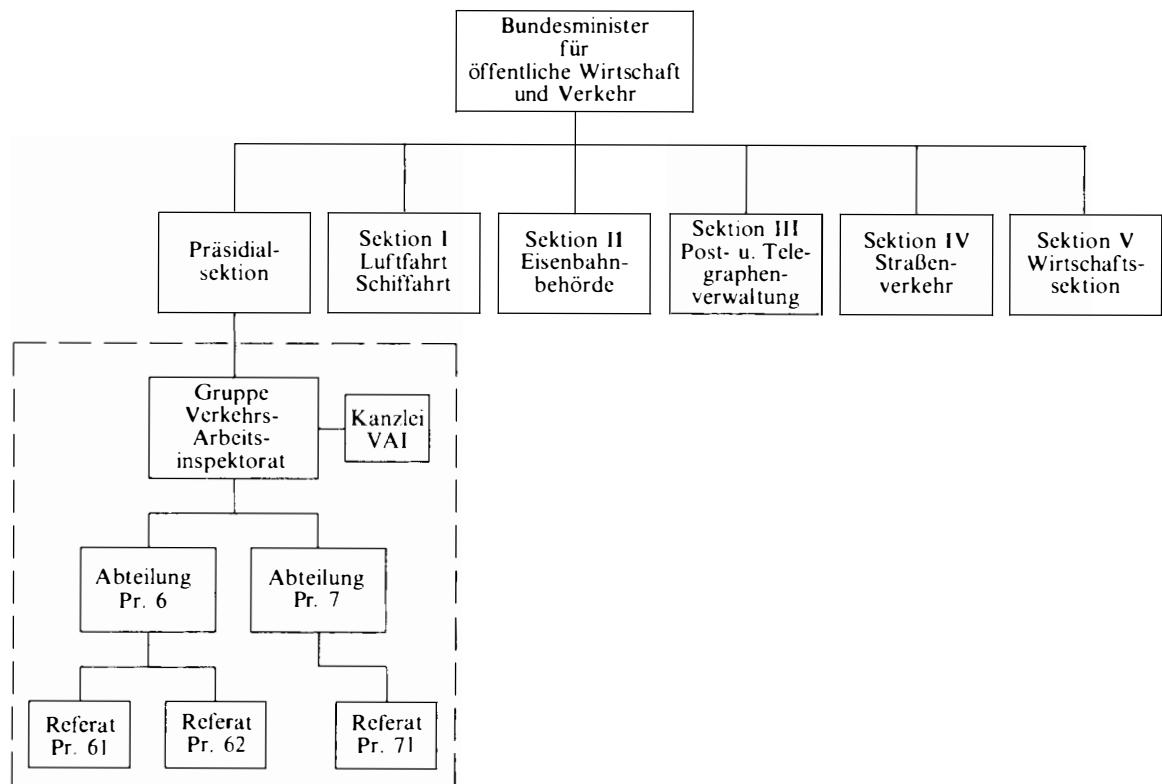
Richtlinien für die Errichtung und den Betrieb von Flüssiggasanlagen für Haushaltzwecke auf Wasserfahrzeugen und schwimmenden Geräten, ausgenommen Kleinfahrzeuge, Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Schifffahrtsbehörde vom 28. Juli 1982, Zl. 25.225/5-1/9-1982.

Lawinensprengen

Sicherheitstechnische Richtlinien für das künstliche Auslösen von Lawinen durch Sprengungen vom Hubschrauber aus, Richtlinien des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 15. Februar 1985, Zl. 35.214/16-1/5-1985.

5 Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

5.1 Organisatorische Eingliederung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und Geschäftseinteilung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates¹⁾



Geschäftseinteilung

Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat
(Abteilung Pr. 6 und Pr. 7):

Grundsätzliche rechtliche und technische Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes, Angelegenheiten der Arbeitnehmerschutzkommission. Organisatorische Angelegenheiten der Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Abteilung Pr. 6:

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei den Eisenbahnunternehmen, die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetrieben und Hilfseinrichtungen sowie bei den von diesen Unternehmen ausgeführten Arbeiten für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen. Weiters bei den Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird). Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik, Wahrnehmung der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegenden besonderen rechtlichen Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes, Statistik.

Referat Pr. 61:

Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei Straßenbahnen, O-Buslinien und den Kraftfahrbetrieben der Eisenbahnunternehmen.

¹⁾ Dienstsitz: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Referat 62: Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei Haupt-, Klein- und Materialseilbahnen.

Abteilung Pr. 7: Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben (einschließlich der Nebenbetriebe und Hilfsbetriebe) sowie bei der Schiffahrt und der Luftfahrt. Mitarbeit im Internationalen Ausschuß zur Vereinheitlichung von Unfallverhütungsvorschriften für die Binnenschiffahrt.

Statistik. Mitwirkung an der dem Ressort zukommenden Tätigkeit für die ILO. Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik, Wahrnehmung der Aufgaben, die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin betreffen.

Referat Pr. 71: Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei der Luftfahrt und bei den Kraftfahrbetrieben der Post- und Telegraphenverwaltung.

5.2 Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Gruppenleiter: Dipl.-Ing. Gustav Poinstingl,
Ministerialrat

Abteilung Pr. 6:

Leiter: Dr. Friedrich Hofmann,
Ministerialrat

Dipl.-Ing. Josef Poremba,
Bundesbahn-Zentralinspektor

Ing. Bruno Scheinhart¹⁾,
Bundesbahn-Zentralinspektor

Kurt Breitfuss,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Peter Gaider,
Bundesbahn-Oberinspektor

Horst Jochum,
Bundesbahn-Inspektor

Ing. Alfred Pummer²⁾,
Bundesbahn-Inspektor

Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Inspektor

Engelbert Bacher,
Bundesbahn-Oberrevident

¹⁾ Seit 1. August 1985 im Ruhestand.

²⁾ Seit 10. Juni 1985 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

Josef Trappl,
Bundesbahn-Oberrevident

Ingeborg Gauß¹⁾,
Vertragsbedienstete

Referat Pr. 61:
Leiter: derzeit unbesetzt

Dipl.-Ing. Walter Prinz²⁾,
Vertragsbediensteter

Referat Pr. 62:
Leiter: Regierungsrat Ing. Karl Schötz,
Amtsdirektor

Ing. Gerhard Fliedl, Oberrevident

Abteilung Pr. 7:
Leiter: Dipl.-Ing. Gustav Poinstingl,
Ministerialrat

Dr. med. univ. Gerhard Westphal³⁾,
Vertragsbediensteter

Regierungsrat Ing. Wilhelm Brauner,
Amtsdirektor

Erwin Pitro,
Amtsrat

Kurt Kaindl,
Oberrevident

Gabriele Martin,
Revident

Referat Pr. 71:
Leiter: Hofrat Ing. Heinrich Peschina,
Amtsdirektor

Herbert Lenk,
Oberrevident

Kanzlei: Stefanie Gusshelbauer⁴⁾,
Vertragsbedienstete

Gabriel Bartouschek⁵⁾,
Vertragsbediensteter

Helena Moser,
Vertragsbedienstete

¹⁾ Seit 2. Mai 1984 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

²⁾ Seit 10. März 1984 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

³⁾ Seit 1. August 1984 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

⁴⁾ Seit 31. Dezember 1984 im Ruhestand.

⁵⁾ Seit 1. Oktober 1984 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

6 Statistik

6.1 Im Berichtszeitraum 1984/85 besuchte Betriebe, Dienststellen und nachgeordnete

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Inspizierte Betriebe					
		Insgesamt	Zahl der Arbeitnehmer				
			0—5	6—20	21—50	51—250	mehr als 250
1	2	3	4	5	6	7	8
A	Eisenbahnen¹⁾						
1	Öffentliche Eisenbahnen						
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾						
1.1.1	Österreichische Bundes- bahnen ^{2), 3)}	2.466	1.209	610	309	253	85
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	138	77	33	21	7	—
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	222	143	22	23	19	15
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	192	95	89	8	—	—
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	726	610	92	14	9	1
	Summe Eisenbahnen	3.744	2.134	846	375	288	101
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Tele- graphenverwaltung⁹⁾	1.968	925	757	155	102	29
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt¹⁰⁾	108	88	7	10	3	—
F	Luftfahrt¹¹⁾	58	24	13	10	9	2
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	5.878	3.171	1.623	550	402	132
H	Verteilung der Summen- zahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1984	3.054	1.651	850	276	205
		1985	2.824	1.520	773	274	197
							60

Fußnoten siehe Seite 72.

tlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand und Anzahl der durchgeföhrten Inspektionen

Zahl der in den Betrieben durchgeföhrten Inspektionen			Arbeitnehmer in den inspizierten Betrieben					
Insgesamt	davon		Insgesamt	davon				
	erste	weitere		männliche		weibliche		
	Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ¹²⁾	Erwachsene	Jugendliche ¹²⁾	
9	10	11	12	13	14	15	16	
2.583	2.466	117	88.310	81.754	1.744	4.799	13	
146	138	8	2.000	1.818	12	170	—	
243	222	21	9.973	9.443	22	496	12	
207	192	15	1.539	1.454	8	77	—	
739	726	13	3.952	3.914	25	12	1	
3.918	3.744	174	105.774	98.383	1.811	5.554	26	
—	—	—	—	—	—	—	—	
2.003	1.968	35	43.144	33.166	1.878	8.010	90	
—	—	—	—	—	—	—	—	
109	108	1	686	628	27	31	—	
65	58	7	3.235	2.187	28	1.005	15	
6.095	2.902	217	152.839	134.364	3.744	14.600	131	
3.132	3.054	78	77.704	67.768	1.808	8.056	72	
2.963	2.824	139	75.135	66.596	1.936	6.544	59	

6.2 Den technischen Arbeitnehmerschutz, die Arbeitshygiene

6.2.1 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1984/1985 erfolgten Beanstandungen

Zusammenfassende Übersicht nach den Orten der Beanstandungen

(nähere Aufgliederung siehe Tabelle 6.2.2)

Örtlichkeiten, an oder in denen die Beanstandungen erfolgten	Anzahl der Beanstandungen im Berichtszeitraum					insgesamt	
	Unternehmen bzw. Verkehrswägen				Luftfahrt		
	Eisenbahnen incl. Schiff- und Speditionen unternehmen und Südbahnen	Post- und Telegraphen- verwaltung und Radio Austria AG	Schiffahrt	Anzahl	%		
Räume (Spalten A—E in Tabelle 6.2.2)	2.199	826	3	62	3.090	48,1	
Sonstige Örtlichkeiten (Spalten F—I in Tabelle 6.2.2)	1.809	240	9	84	2.142	33,3	
Fahrzeuge (Spalte J in Tabelle 6.2.2)	154	14	5	3	176	2,7	
Keine spez. Ortsangabe möglich (Spalte K in Tabelle 6.2.2)	677	335	5	5	1.022	15,9	
Summe	4.839	1.415	22	154	6.430	100	

Zusammenfassende Übersicht nach den Arten der Beanstandungen

(nähere Aufgliederung siehe Tabelle 6.2.3)

Art der Beanstandung	Mängel bei der Instandhaltung	3.743	910	16	137	4.806	42	
	Mängel in der betrieblichen Organisation	1.022	180	7	64	1.273	11,2	
	Mängel bei der Gesundheitsprophylaxe	266	86	2	7	316	3,2	
	Mängel bei der Schutzausrüstung	416	93	4	6	519	4,5	
	Mangelhafte Betriebsmittel	Betriebsmittel allgemeiner Art	2.192	623	13	52	2.880	25,2
		spezielle Betriebsmittel bei Eisenbahnen	1.565	1	—	—	1.566	13,7
		spezielle Betriebsmittel in der Luftfahrt	—	—	—	17	17	0,15
		spezielle Betriebsmittel in der Schiffahrt	—	—	8	—	8	0,05
	Summe	9.204	1.893	50	283	11.430	100	

sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

6.2.2 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1984/1985

Verteilung nach den Orten der Beanstandungen

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Ort der Beanstandung												keine spezifische Ortsangabe möglich	Summe A—K			
		Räumlichkeiten						sonstige Örtlichkeiten										
		Arbeitsräume	Sanitäranlagen	Sozialräume	Sozialräume, Umkleideräume	Wohnräume, Unterkünfte	Verkehrswege, -flächen, Fluchtwäg., Sitzen, Gänge, Ausgänge, Türen	Rampen, Putzgruben, Montagegruben	einzelne Arbeitsplätze im Freien	einzelne Arbeitsplätze in Räumlichkeiten	J	K	L					
A	Eisenbahnen ¹⁾	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L					
A	Eisenbahnen ¹⁾																	
1	Öffentliche Eisenbahnen																	
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾																	
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	923	248	85	301	115	355	131	216	162	100	353	2.989					
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	45	12	1	11	2	18	9	17	25	7	15	162					
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	39	8	8	10	—	20	5	5	34	4	31	164					
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	187	31	8	25	10	49	10	157	111	—	81	669					
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	90	9	2	14	15	192	66	194	33	43	197	855					
Summe Eisenbahnen		1.284	308	104	361	142	634	221	589	365	154	677	4.839					
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung ⁹⁾	512	210	23	73	4	162	19	18	40	14	335	1.410					
D	Radio Austria AG	1	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—					
E	Schiffahrt ¹⁰⁾	3	—	—	—	—	3	—	6	—	5	5	22					
F	Luftfahrt ¹¹⁾	21	14	5	18	4	34	6	14	30	3	5	154					
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	1.821	533	133	453	150	834	246	627	435	176	1.022	6.430					
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1984	999	337	86	240	96	380	109	351	198	93	462	3.351				
		1985	822	196	47	213	54	454	137	276	237	83	560	3.079				

Fußnoten siehe Seite 72.

6.2.3 Beanstandungen i Verteilung nach de

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	unzureichender Allgemeinzustand unzureichende Instandhaltung										Art der unzureichende Vorkeh-	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	Eisenbahnen¹⁾												
1	Öffentliche Eisenbahnen												
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾												
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	452	511	601	163	91	484	332	112	259	8	25	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	28	35	28	4	1	18	13	15	6	---	2	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	14	47	29	6	2	28	20	4	6	1	2	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	58	62	113	17	5	69	137	6	21	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	21	30	102	18	13	96	95	6	62	32	14	
	Summe Eisenbahnen	573	685	873	208	112	695	597	143	354	41	43	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	325	165	71	98	66	120	58	57	51	1	13	
D	Radio Austria AG	—	—	—	4	—	3	—	—	—	—	—	
E	Schiffahrt¹⁰⁾	1	1	2	2	—	5	5	2	2	—	—	
F	Luftfahrt¹¹⁾	24	14	25	22	11	18	23	8	10	6	9	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	923	865	971	334	189	841	683	210	417	48	65	
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1984	527	522	469	139	100	438	370	122	212	32	31
		1985	396	343	502	195	89	403	313	88	205	16	34

Fußnoten siehe Seite 72.

**erichtszeitraum 1984/1985
arten der Beanstandungen**

Beanstandung																
organisatorische rungen				unzureichende sanitäre Vorkehrungen Gesundheitsprophylaxe				unzureichende, fehlende, pers. Schutzausrüstung				Mängel an Betriebsmitteln/Betriebseinrichtungen				
												Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art				
Arbeitsvorgänge, Arbeitsabläufe, Erprobungen	Arbeitszeit, Pausen, sonst. Verwendungsschutz	Unterweisung, unsachgemäßes Verhalten	Erste-Hilfe-Leistung	Trinkwasser	Schutz gegen Einwirkung von Arbeitsstoffen	Lärm, Erschütterungen	Augen-, Kopf-, Atem-, Gehörschutz	Handschutz, Fußschutz	sonstige Schutzausrüstung, Arbeitskleidung	Elektroinstallationen, elektr. Betriebsmittel, Batterieladeeinr.	Holz-, Metall-, Kunststoffbearbeitung	Förderanlagen, Förderanlagen, Transportbänder, Hängebahnen	Kräne, Hebebühnen, Aufzüge, Ladebordwände, Schiebe- u. Drehbühnen	Seile, Ketten, Winden, Hebezeuge, Gerüste, Leitern	Hub-, Kippore	Übertrag
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	I—27
77	3	203	67	18	85	40	156	104	43	222	123	33	89	156	69	4.526
2	3	7	4	—	3	1	9	5	1	10	5	1	5	6	2	214
9	1	3	7	—	4	2	11	1	—	54	15	—	6	6	4	282
5	—	10	3	9	1	1	3	3	37	36	2	1	7	97	28	731
36	1	81	11	—	1	9	30	6	7	15	3	9	6	38	21	763
129	8	304	92	27	94	53	209	119	88	337	148	44	113	303	124	6.516
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	22	28	68	6	8	4	43	35	15	76	15	5	4	53	8	1.423
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	9
1	1	1	1	—	1	—	2	—	2	3	1	—	2	2	—	37
7	8	16	3	1	2	1	2	2	2	28	2	5	—	3	3	255
145	39	349	164	34	105	58	256	156	107	446	166	54	119	361	135	8.240
64	9	174	82	27	44	24	133	79	52	260	107	37	88	227	90	4.459
81	30	175	82	7	61	34	123	77	55	186	59	17	31	134	45	3.781

6.2.3 Beanstandungen im Verteilung nach den

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Übertrag	Art der							
			Mängel an Betriebsmitteln/Betriebseinrichtungen							
			Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art							
		1—27	28	29	30	31	32	33	34	
A	Eisenbahnen¹⁾									
1	Öffentliche Eisenbahnen									
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾									
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	4.526	162	361	157	196	34	4	15	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	214	10	10	10	5	1	15	—	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	282	3	6	3	13	4	—	—	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	731	5	47	16	7	2	1	1	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	763	2	6	4	12	3	3	5	
	Summe Eisenbahnen	6.516	182	430	190	233	44	23	21	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	1.423	98	79	20	205	41	—	16	
D	Radio Austria AG	9	—	—	—	1	—	—	—	
E	Schiffahrt¹⁰⁾	37	1	1	—	2	1	—	—	
F	Luftfahrt¹¹⁾	255	1	3	3	2	—	1	1	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	8.240	282	513	213	443	86	24	38	
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1984	4.459	129	306	125	279	39	7	12
		1985	3.781	153	207	88	164	47	17	26

Fußnoten siehe Seite 72.

Berichtszeitraum 1984/1985
Werte der Beanstandungen

Beanstandung													Summe der Beanstandungen im Berichtszeitraum	
Mängel an Betriebsmitteln Betriebseinrichtungen betriebsspezifisch für Verkehrsbetriebe														
Eisenbahnen							Luftfahrt		Schiffahrt					
Schienenfahrzeuge	eisenbahnspezifische Verladeeinrichtungen	Gleisanlagen, Verschieberbahnen, Verschiebe- und Fernmeldeanlagen	Signal-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Stromerzeugung und -Verteilung	Traktionsstromversorgung und -Verteilung	Streckenbauwerke der Seilbahnen	Luftfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordeinrichtungen	Spezialgeräte, Bodeneinrichtungen, Betankungsanl.	Wasserfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordeinrichtungen	Spezialgeräte-Verladeeinrichtungen, Spülanl.	Schleusenanlagen			
35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
39	117	338	100	47	20	4	—	—	—	—	—	6.120	3.410	2.710
5	4	29	4	2	—	—	—	—	—	—	—	309	104	205
20	—	—	1	1	3	—	—	—	—	—	—	336	189	147
1	1	—	—	—	—	102	—	—	—	—	—	914	503	411
53	44	480	138	5	7	—	—	—	—	—	—	1.525	713	810
118	166	847	243	55	30	106	—	—	—	—	—	9.204	4.919	4.285
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.883	951	932
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	50	13	37
—	—	—	—	—	—	—	10	7	—	—	—	283	158	125
119	166	847	243	55	30	106	10	7	1	7	—	11.430	6.051	5.379
22	75	394	102	15	11	65	5	3	1	2	—	6.051		
97	91	453	141	40	19	41	5	4	—	5	—	5.379		

6.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion i

6.3.1 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion i

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Ursachen										
		Krafterzeugung	Kraftübertragung (Transmission)	Mechanische Verarbeitung					Sonstige Verarbei-			
				von Metallen		von Holz und ähnlichen Stoffen		von allen übrigen Stoffen	Arbeitsmaschinen			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A	Eisenbahnen¹⁾											
1	Öffentliche Eisenbahnen											
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾											
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	—	3	53	39	51	15	38	8	(1) 1	1	27
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	—	—	3	1	4	1	1	2	—	—	2
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	—	—	46	28	17	4	4	—	—	—	3
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	—	—	3	—	1	—	2	—	(3) 3	—	3
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	4
Summe Eisenbahnen		—	3	107	71	73	20	45	10	(4) 4	1	39
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	—	—	2	4	2	—	1	1	—	1	10
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F	Luftfahrt¹¹⁾	—	—	—	1	1	1	—	4	—	—	2
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	—	3	115	76	76	21	46	15	(4)	2	51

Fußnoten siehe Seite 72.

**berichtszeitraum zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹²⁾, ¹³⁾
Jahre 1984 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹²⁾, ¹³⁾**

der Unfälle

tung Verätzungen	Fördereinrichtungen und Transportmittel									Eisenbahnbetrieb									Übertrag													
	Hebezeuge				Fahrzeuge					Erezeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie				Auf- und Abpringen von bewegten Schienfahrzeugen				Kuppeln			Hemmschuhlegen		Schneeräumungsarbeiten			Sonstiger Aufenthalt in oder im gefährlicher Nähe von Gleisen		Förfördermittel im Bereich von Gleisanlagen		Sonstige spezifische Eisenbahnaktivität		
	Aufzüge	Krane	Bagger, Becherwerke, Transportbänder und Schnecken	Winden und sonstige Hebezeuge	Sonstige Transportmittel	Kraftfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge																									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41			
17	3	10	1	8	3	(1) 8	15	(1) 3	189	(1) 59	(2) 36	(1) 2	(2) 29	12	53	(9) 784																
2	—	—	—	—	—	4	—	(1) 1	7	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 1	(2) 35			
9	—	—	—	—	—	2	3	1	—	1	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	194			
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3) 13				
—	—	—	—	—	—	—	2	—	17	10	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	41			
29	3	10	1	8	5	(1) 15	18	(2) 4	214	(1) 176	(2) 40	(1) 2	(2) 30	12	(1) 127	(14) 1.067																
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
8	—	—	—	—	3	10	21	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
2	—	2	—	—	3	—	(1) 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 19					
39	3	12	1	11	18	(1) 36	(1) 45	(2) 4	214	(1) 176	(2) 40	(1) 2	(2) 30	12	(1) 127	(15) 1.179																

6.3.1 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion i

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Ursachen										
		Schiffahrt									bei ver-	
		Übertrag	Sellarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. Hantieren mit Stegiäden	Hantieren mit Wurfleinen	Schluß Seilschlag, Seidornen	Durch Steuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schoräumen	Sonstiges	Elektrischer Strom	Handwerkzeug	Abspringende Splitter und Stücke
		I—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
A	Eisenbahnen¹⁾											
1	Öffentliche Eisenbahnen											
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾											
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	(9) 784	—	—	—	—	—	—	—	3	125	234
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	(2) 35	—	—	—	—	—	—	—	—	13	11
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	194	—	—	—	—	—	—	—	6	32	28
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	(3) 13	—	—	—	—	—	—	—	—	7	11
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	41	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8
	Summe Eisenbahnen	(14) 1.067	—	—	—	—	—	—	—	9	179	292
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	93	—	—	—	—	—	—	—	2	42	19
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt¹⁰⁾	—	21	(1) 27	6	1	1	1	(1) 70	—	—	—
F	Luftfahrt¹¹⁾		(1) 19	—	—	—	—	—	—	(1) 1	3	1
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	(15) 1.179	21	(1) 27	6	1	1	1	(1) 70	(1) 12	224	312

Fußnoten siehe Seite 72.

ihre 1984 zur Kenntnis gebrachten Unfälle^{12), 13)}

der Unfälle																
schiedenen Arbeitsverrichtungen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb										in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem						
Heben, Tragen, Schieben, Köllern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschlichtetem oder gestapeltem Material	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	Sturz und Absprung von erhöhten Standplätzen und in Vertiefungen	Ausgleiten, Stolpern, Fallen	Einklemmen, Anstoßen	Scharfe, rauhe, und spitze Gegenstände	Sonstige Arbeitsverrichtungen	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 1-45	Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	Außerhalb des Betriebes	Durch Krankheit, körperliche und sonstige Gebrechen	Elementareignisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrsergebnisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46-52	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
259	9	225	205	703	505	181	69	(9) 3.302	(9) 501	21	6	2	26	102	(9) 658	(18) 3.960
12	2	11	9	34	29	6	4	(2) 166	19	—	—	1	1	5	26	(2) 192
33	4	25	25	106	45	29	47	574	(2) 107	10	7	8	50	50	(2) 232	(2) 806
4	—	21	16	37	33	8	3	(3) 153	23	85	—	—	—	—	108	(3) 261
—	—	3	5	5	5	—	—	69	9	—	—	—	1	—	10	79
308	15	285	260	885	617	224	123	(14) 4.264	(11) 659	116	13	11	78	157	(11) 1.034	(25) 5.298
1	—	1	—	1	1	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
121	3	38	83	365	245	111	135	1.257	(3) 519	(4) 750	1	—	—	2	1.272	(7) 2.529
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	(2) 127	3	2	—	—	—	—	5	(2) 132
15	—	5	3	23	20	4	2	(2) 96	8	1	—	—	—	—	9	(2) 105
445	18	329	346	1.274	883	339	260	(18) 5.748	(14) 1.189	(4) 869	14	11	78	159	(18) 2.320	(36) 8.068

6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion i

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Ursachen										
		Krafterzeugung Kraftübertragung (Transmission)		Mechanische Verarbeitung						Sonstige Verarbei-		
				von Metallen			von Holz und ähnlichen Stoffen		von allen übrigen Stoffen			
				Schleifseine, Schleif- und Poliermaschinen	Schweiß- und Schneidearbeiten	Sonstige Arbeitsmaschinen	Kreissägen	Sonstige Arbeitsmaschinen	Arbeitsmaschinen	Explosionen	Vergiftungen	Verbrennungen
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A	Eisenbahnen¹⁾											
1	Öffentliche Eisenbahnen											
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾											
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	1	—	55	32	55	13	24	12	3	2	43
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	—	—	4	1	2	—	—	1	—	—	6
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	—	—	25	11	14	1	3	3	—	—	5
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	—	—	1	1	—	2	1	2	—	—	—
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	3
	Summe Eisenbahnen	1	—	85	46	71	16	29	18	3	2	57
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	—	—	6	—	8	—	1	4	—	—	14
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F	Luftfahrt¹¹⁾	—	—	1	1	4	1	—	2	2	—	6
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	1	—	92	17	83	17	30	24	5	2	78

Fußnoten siehe Seite 72.

ahre 1985 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹²⁾, ¹³⁾

6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion in

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Ursachen											
		Schiffahrt								bei ver-			
		Übertrag	Seilarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. Hantieren mit Sieglinien	Hantieren mit Wurfleinen	Seiltör Seilschlag, Seildornen	Durch Steuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbaum	Sonstiges	Elektrischer Strom	Handwerkzeug	Abspringende Splitter und Stücke	
		1—27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	
A	Eisenbahnen¹⁾												
1	Öffentliche Eisenbahnen												
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾	(15) 736	—	—	—	—	—	—	—	17	127	273	
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}												
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	32	—	—	—	—	—	—	—	2	8	6	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	103	—	—	—	—	—	—	—	4	22	13	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	7	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	31	—	—	—	—	—	—	—	—	2	9	
	Summe Eisenbahnen	(15) 909	—	—	—	—	—	—	—	25	161	305	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	100	—	—	—	—	—	—	—	1	31	18	
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
E	Schiffahrt¹⁰⁾	—	(2) 33	(1) 19	(1) 9	—	—	1	71	—	—	—	
F	Luftfahrt¹¹⁾	28	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	(15) 1.039	(2) 33	(1) 19	(1) 9	—	—	1	71	27	197	324	

Fußnoten siehe Seite 72.

hre 1985 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹²⁾, ¹³⁾

der Unfälle																
schiedenen Arbeitsverrichtungen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb															in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem	
Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem oder gestapeltem Material	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	Sturz und Abprallung von erhöhten Standplätzen und in Vertiefungen	Ausgleiten, Stolpern, Fallen	Einklemmen, Anstoßen	Scharfe, rauhe, und spitze Gegenstände	Sonstige Arbeitsverrichtungen	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 1 - 45	Auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte	Außerhalb des Betriebes	Durch Krankheit, körperliche und sonstige Gebrechen	Elementarergebnisse und Witterungseinflüsse	Äußergewöhnliche spezifische Verkehrsergebnisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 47 - 52	
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
245	5	199	(2) 170	735	502	178	90	(17) 3.277	(4) 505	27	11	6	37	87	(4) 673	(21) 3.950
16		8	11	32	27	7	2	151	(1) 23	2	—	—	2		(1) 27	(1) 178
20	1	31	13	145	53	14	70	489	126	14	6	14	40	31	231	720
2		14	16	36	39	12	12	146	20	62	—	1		1	84	230
2		7	7	7	3		—	68	9				1	—	10	78
285	6	259	(2) 217	955	624	211	174	(17) 4.131	(5) 683	105	17	21	80	119	(5) 1.025	(22) 5.156
2	1	—	1	9	4	1	—	21	—	—	—	—	—	—	—	21
93	2	46	73	266	223	100	89	1.042	(2) 439	(1) 797	3	—	1	59	(3) 1.299	(3) 2.341
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	(4) 134	(1) 12	1	—	—	—	—	(1) 13	(5) 147
17	2	7	11	19	(1) 19	7	4	(1) 120	11	(1) 1	1	—	2	—	(1) 15	(2) 135
397	1	312	(2) 302	1.250	(1) 870	319	267	(22) 5.448	(8) 1.145	(2) 904	21	21	83	178	(10) 2.352	(32) 7.800

6.3.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige						
		Summe der Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 47—52 des jeweiligen Jahres)			Summe der Unfälle in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 47—52 des jeweiligen Jahres)		
		46			53		
		1983	1984	1985	1983	1984	1985
A	Eisenbahnen¹⁾						
1	Öffentliche Eisenbahnen ²⁾						
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾						
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	(9) 3.412	(9) 3.302	(17) 3.277	(2) 683	(9) 658	(4) 673
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	161	(2) 166	151	25	26	(1) 27
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	546	547	489	212	(2) 232	231
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	142	(3) 153	146	85	108	84
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	(1) 68	69	68	11	10	10
	Summe Eisenbahnen	(10) 4.329	(14) 4.262	(17) 4.131	(2) 1.016	(11) 1.034	(5) 1.025
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	18	4	21	4	—	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	1.067	1.257	1.042	(8) 1.245	(7) 1.272	(3) 1.294
D	Radio Austria AG	1	—	—	1	—	—
E	Schiffahrt¹⁰⁾	94	(2) 127	(4) 134	(1) 9	5	(1) 13
F	Luftfahrt¹¹⁾	89	(2) 96	(1) 120	16	9	(1) 15
G	Summe Position A—F (alle Verkehrszweige)	(10) 5.598	(18) 5.748	(22) 5.448	(11) 2.291	(18) 2.320	(10) 2.352
H	Änderungen gegenüber dem jeweiligen Vorjahr in %	+ 1,01	+ 2,6	—5,21	—3,8	+ 1,3	+ 1,4

Fußnoten siehe Seite 72.

erichtszeitraum 1984/1985 insgesamt zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹²⁾, ¹³⁾

Gesamtzahl der Unfälle einschließlich der Todesfälle (Spalten 46 und 53 des jeweiligen Jahres)			Von den gemeldeten Unfällen waren insgesamt betroffen									
			männliche Arbeitnehmer					weibliche Arbeitnehmer				
			Arbeitnehmer (außer Jugendlichen)		Jugendliche Arbeitnehmer		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen)		Jugendliche Arbeitnehmer			
54			55		56		57		58			
1983	1984	1985	1983	im Berichts- zeitraum 1984/85	1983	im Berichts- zeitraum 1984/85	1983	im Berichts- zeitraum 1984/85	1983	im Berichts- zeitraum 1984/85		
(11) 4.095	(18) 3.960	(21) 3.950	3.797	7.368	173	336	125	206	—	—		
186	(2) 192	(1) 178	178	353	—	4	8	13	—	—		
758	(2) 806	720	699	1.430	10	30	48	65	1	1		
227	(3) 261	230	220	480	—	—	7	11	—	—		
(1) 79	79	78	79	157	—	—	—	—	—	—		
(12) 5.345	(25) 5.298	(22) 5.156	4.973	9.788	183	370	188	295	1	1		
22	4	21	22	24	—	—	—	1	—	11		
(8) 2.312	(7) 2.529	(3) 2.341	1.776	3.752	211	369	307	738	18	—		
2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—		
(1) 103	(2) 132	(5) 147	97	259	3	16	3	4	—	—		
105	(2) 105	(2) 135	92	167	—	3	13	70	—	—		
(21) 7.889	(36) 8.068	(32) 7.800	6.960	13.990	397	758	513	1.108	19	12		
+ 0,8	+ 2,3	—3,3	+ 2,0	+ 0,5 ¹⁴⁾	+ 5,3	+ 4,5 ¹⁴⁾	—16,2	+ 8,0 ¹⁴⁾	+ 72,7	—36,8 ¹⁴⁾		

Anmerkungen (Fußnoten) zu den statistischen Angaben der Tabellen 6.1 bis 6.3

1) Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (siehe auch Anlage, Abschnitt 7).

2) Schienenbahnen und Kraftwagenbetriebe.

3) Einschließlich der Generaldirektion, der der Generaldirektion nachgeordneten Zentralstellen, der Bundesbahndirektionen und der Geschäftsstelle Graz sowie der ausführenden Dienststellen (wie z. B. Bahnhöfe und Hauptwerkstätten, Zugförderungsleitungen, Streckenleitungen, Materialmagazine, Elektro-, Signal- und Fernmeldestreckenleitungen, Kraftwagenbetriebsleitungen, Zentralschulen) und der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen, jedoch ausschließlich der von den Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Stubach-Weißseebahn (Hauptseilbahn) und der Schifffahrtsbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen.

4) Kraftwagenbetriebe der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb:

Achenseebahn AG,
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft,
Steiermärkische Landesbahnen,
Stubaitalbahn AG,
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen,
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG.

5) Schienenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe der Straßenbahnen:

Schienenbahnen:
Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe,
Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe (Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn),
Straßenbahn Gmunden,
Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG,
Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG (Straßenbahn, Pöstlingbergbahn).

Oberleitungs-Omnibusbetriebe:

Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG,
Mürztaler Verkehrs-Ges. m. b. H. (Kapfenberg),
Salzburger Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

6) Kraftwagenbetriebe der Straßenbahnen:

Grazer Stadtwerke AG – Verkehrsbetriebe,
Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG,
Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG,
Mürztaler Verkehrs-Ges. m. b. H. (Kapfenberg),
Salzburger Stadtwerke – Verkehrsbetriebe,
Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe.

7) Haupt- (einschließlich deren Kraftfahrbetriebe) und Kleinseilbahnen sowie die von den Österreichischen Bundesbahnen betriebene Stubach-Weißseebahn.

8) Anschlußbahnen an die Österreichischen Bundesbahnen, an Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb und an Straßenbahnen sowie Materialbahnen und -seilbahnen (gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957).

9) Einschließlich der Buchhaltung der Generaldirektion, des Fernmeldeotechnischen Zentralamtes, der Post- und Telegraphendirektionen und des Post- und Telegrapheninspektorates Salzburg, der Buchhaltungen der Post- und Telegraphendirektionen, des Rechenzentrums, des Fernsprechgebührenamtes, der Postzeugverwaltung, der Post- und Telegraphenämter, der selbständigen Postverkehrsbüros, der Rundfunkämter, der Sonderpostämter, der Postautohauptwerkstätte, der Postautobetriebsleitungen, der Fernmeldezeugverwaltung, der Fernmeldemonteurschulen, der Fernmeldebetriebsämter und des Fernsprechbetriebsamtes, der Fernmeldezentralkaufleitung, der Fernmeldebauämter, durchwegs mit den jeweils zugehörigen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen.

10) Binnenschiffahrt (Fluß- und Seeschiffahrt):

Schiffsbetriebe (Schiffe mit eigenem Antrieb und ohne eigenen Antrieb, schwimmende Geräte, Rollfähren, Überfuhren) und Landbetriebe (Lager- und Umschlagplätze, Werkstätten, Regiebetriebe) einschließlich der Schifffahrtsbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen.

Seeschiffahrt:

Österreichische Seeschiffe (gemäß § 2 Z 1 des Seeschiffahrtsgesetzes, BGBl. Nr. 174/1981).

11) Zivilflugplätze, Luftverkehrsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

12) Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 81/1983.

13) Die in Klammern stehenden Ziffern bedeuten die Zahl der tödlich Verunglückten. Diese Zahlen sind aber auch in der jeweils angeführten Zahl der Unfälle enthalten.

14) Die Angabe bezieht sich auf die Änderung des Durchschnittswertes des Berichtszeitraumes 1984/1985 gegenüber dem Vergleichswert 1983.

7 Anlage

Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957¹⁾²⁾

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

- I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - 1. Haupt- und Nebenbahnen,
 - 2. Straßenbahnen,
 - 3. Haupt- und Kleinseilbahnen;
- II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:
 - 1. Anschlußbahnen,
 - 2. Materialbahnen und Materialseilbahnen.

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hiefür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen verpflichtet sind (öffentlicher Verkehr).

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmer vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

§ 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solche von geringerer Verkehrsbedeutung, sofern sie nicht Straßenbahnen sind.

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen).

Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahn technischen Einrichtungen, handelt.

§ 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebebahnen mit Pendelbetrieb oder mit Umlaufbetrieb, wenn bei letzterer die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sesselliste, Schrägliste und dergleichen).

(2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebebahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen, Schrägliste sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skieren auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleppliste), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industriean schlüßbahnen, Bergwerksanschlüßbahnen, Hafenbahnen, Schleppbahnen und dergleichen).

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialseilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.

¹⁾ Bundesgesetz vom 13. Feber 1957, BGBl. Nr. 60, über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 113/1963, 20/1970, 274/1971 (Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971) und 305/1976 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 422/1975.

²⁾ Die im nachfolgenden Auszug angeführten bzw. definierten Begriffe werden in den Tabellen und bezüglichen Textstellen dieses Tätigkeitsberichtes verwendet.

§ 9. Auf Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.

§ 10. Eisenbahnlanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.

§ 51. (2) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft¹⁾ kann durch Verordnung oder durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfaßt über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung – jedoch ohne Beförderungspflicht – von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

¹⁾ Jetzt Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.