

Tätigkeitsbericht 2005

Unfalluntersuchung

LKW - Kontrollplattform

Typengenehmigung

Straßenverkehrssicherheit

Verkehrssicherheitsbeirat



*Verkehrssicherheitsarbeit
für Österreich*

Bundesanstalt für Verkehr

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Das Jahr 2005 war für die Bundesanstalt für Verkehr (BAV) ein sehr ereignisreiches Jahr. So galt es, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und neue Aufgaben in die Struktur der BAV zu integrieren.

Veränderungsprozesse bieten nicht nur die Möglichkeit, in geänderten Rahmenbedingungen und in neuen Herausforderungen eine Chance für persönliche und berufliche Weiterentwicklung und eine Neupositionierung zu sehen, sondern verursachen natürlich auch Verunsicherung.

Die in der BAV arbeitenden Menschen haben diese Aufgabestellung mit großem Engagement und viel Umsicht bewältigt.

Am 31.10.2005 ist das Unfalluntersuchungsgesetz im Bundesgesetzblatt mit der Nr. I 123/2005 erschienen, das die gesetzliche Grundlage für die Errichtung einer multimodalen Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in Österreich mit der Implementierung der Bereiche Luftfahrt, Eisenbahn, Schifffahrt sowie Seilbahnen in die BAV bildet.

Im Bereich der Unfallforschung – und Unfalluntersuchung konnte damit auf den internationalen Standard nachgezogen und das Konzept der EU-Verkehrspolitik zu einer unabhängigen Unfalluntersuchung umgesetzt werden.

Zu den Einsätzen der mobilen Prüfwüge der BAV konnten Vereinbarungen mit den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg geschlossen und damit im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform auch eine mittelfristige Ressourcenplanung sichergestellt werden. Mit 64.304 geprüften Fahrzeugen konnte auch im Jahr 2005 im Rahmen der bewährten Zusammenarbeit mit den Bundesländern, dem Bundesministerium für Inneres, der ASFINAG und den Arbeitsinspektoraten das geforderte Plansoll erfüllt und ein wichtiger Beitrag zu einem möglichst sicheren und umweltverträglichen Straßenverkehr geleistet werden.

Im angeschlossenen Tätigkeitsbericht über das Jahr 2005 finden sie Informationen zu den verschiedenen Tätigkeiten der BAV. Weitere Informationen werden auf der website <http://versa.bmvit.gv.at/> angeboten.

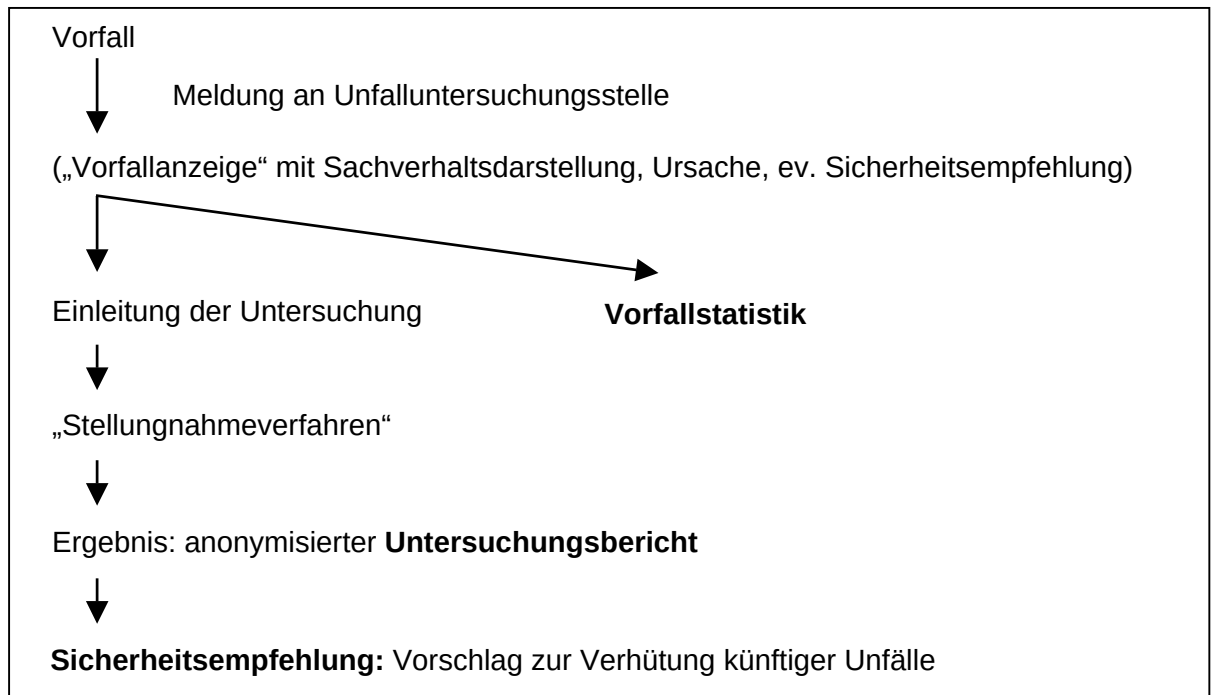
Hubert Gorbach
Bundesminister für Verkehr
Innovation und Technologie

1) Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

a) Organisatorische Konzeption:

Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes ist als Teil der Bundesanstalt für Verkehr im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingerichtet. Die gesetzliche Grundlage bildet das Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist.

b) Ablauf des Untersuchungsverfahrens:



Das „Untersuchungsverfahren“ ist die zentrale Aufgabe der Unfalluntersuchungsstelle und soll eine optimale Unfallforschung ermöglichen. Ausschließliches Ziel ist die Feststellung der Ursache des Vorfalls; die Untersuchung dient insbesondere nicht der Klärung der Frage von Schuld oder Haftung.

- Die Untersuchung beginnt mit der Meldung eines Vorfalls. Entscheidend ist, dass nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung angeordnet wird. Die Entscheidung über die Einleitung ist von der Klarheit der Unfallursache abhängig.
- Wenn keine Untersuchung eingeleitet wird, ist eine „Vorfallsanzeige“ anzufertigen, die eine Sachverhaltsdarstellung und die Ursache des Vorfalls enthält.
- Wird eine Untersuchung eingeleitet, ist zu beachten, dass das Untersuchungsverfahren nicht öffentlich ist; idS sind auch Verschwiegenheitspflichten für das Untersuchungspersonal vorgesehen. Im Sinne einer effizienten Untersuchung sind die Untersuchungen unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen.
- Vor Abschluss des Untersuchungsverfahrens ist ein „Stellungnahmeverfahren“ durchzuführen. Bei diesem wird etwa Herstellern von am Vorfall beteiligten Fahrzeugen oder zuständigen Behörden ein Entwurf des Berichts zugestellt. Diese Einrichtungen bzw. Personen können eine begründete Stellungnahme zum Bericht abgeben, die im Untersuchungsbericht berücksichtigt werden.

- Jede Untersuchung ist schließlich mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen; dieser hat ua Einzelheiten des Vorfalls, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die äußeren für den Vorfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse, die Auswertung der Ergebnisse und die Feststellung der (wahrscheinlichen) Ursachen des Vorfalls zu enthalten. Der endgültige Untersuchungsbericht ist zu veröffentlichen.
- Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit erarbeitet werden; diese sind an jene Stellen zu richten, die die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Es wurde bewusst darauf verzichtet, die Rechtsnatur von Sicherheitsempfehlungen festzulegen; diese haben daher keine bindende Wirkung. Ob die von einem konkreten Unfall Betroffenen aus "ihrer" Sicherheitsempfehlung Maßnahmen ableiten, muss daher vorerst ihnen selbst überlassen bleiben, da sie auch selbst die Kosten zu tragen haben. Möglicherweise ist jedoch die eine oder andere Sicherheitsempfehlung Anlass für Änderungen bestehender (z.B. technischer) Regelungen.

Bereich Luftfahrt		Ing. Günther Raicher
-------------------	--	----------------------

Im Jahr 2005 wurden die technischen, organisatorischen und personellen Vorarbeiten für die Implementierung der Flugunfalluntersuchungsstelle des BMVIT in die neue Struktur einer multimodalen Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in der BAV abgeschlossen.

Im Bereich Luftfahrt wurden der Unfalluntersuchungsstelle 736 Vorfälle gemeldet:

Luftfahrzeug / Störungsart	Jahr 2004	Jahr 2005	Veränderung
Hubschrauber	21	32	+ 52
Motorflugzeuge über 5,7 t	364	314	- 14
Motorflugzeuge mit 2 bis 5,7 t	9	13	+ 44
Motorflugzeuge bis 2 t	40	68	+ 70
Motorsegler	8	17	+ 113
Segelflugzeuge	8	14	+ 75
Freiballone	4	7	+ 75
Fallschirmspringer	6	12	+ 100
Hängegleiter	12	24	+ 100
Paragleiter	88	119	+ 35
Staffelungsunterschreitungen	13	29	+ 123
Ausländische LFZ	51	87	+ 71
Summe	624	736	+ 18

Davon wurden 25 Flugunfälle und schwere Störungen untersucht. Es handelt sich dabei um folgende Vorfälle:

Datum	Bundesland	Vorfall
08.01.05	NÖ	Flugunfall mit dem Gasballon Baumuster NL-840/STU am 8. Jänner 2005 um ca. 12:10 Uhr UTC in Reichpolds, Gemeinde Kottes, Niederösterreich
19.01.05	NÖ	Schwere Störung mit dem Motorflugzeug Type DHC-8 am 19. Jänner 2005 um 06:54 Uhr UTC auf Piste 29, Flughafen Wien, Niederösterreich
01.02.05	NÖ	Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Hughes 269C am 1. Februar 2005 um ca. 16:00 Uhr UTC ca. 2 km südlich von Niederhollabrunn am Michelberg, Niederösterreich
27.03.05	NÖ	Schwere Störung mit dem Motorflugzeug Type Embreair EMB 145 am 27. März 2005 um 09:07 Uhr UTC im Anflug auf den Flughafen Wien, Niederösterreich
29.04.05	NÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type DV 20 Katana am 29. April 2005 um 15:42 Uhr UTC am Flugplatz Spitzerberg, Gemeinde Hundsheim, Bezirk Bruck/Leitha, Niederösterreich
30.04.05	NÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cirrus SR20 am 30. April 2005 um ca. 11:00 Uhr UTC am Flugplatz Seitenstetten, Bezirk Amstetten, Niederösterreich
30.04.05	Ktn	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna T206H am 30. April 2005 um 13:31 Uhr UTC am Flughafen Klagenfurt in Verlängerung der Piste 11, Kärnten
20.05.05	Vlbg	Flugunfall mit dem Gleitschirm Baumuster Swing Arcus 4.26 am 20. Mai 2005 um 15:05 Uhr UTC im Alpengebiet Erlesfinne, Gemeinde Andelsbuch, Vorarlberg
28.05.05	Stmk	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Morane Rallye 235F am 28. Mai 2005 um 12:53 Uhr UTC im Mürzfluss in Verlängerung der Piste 25 des Flugplatzes Kapfenberg, Steiermark
28.05.05	Stmk	Flugunfall mit dem Motorsegler Type SF25C Falke am 28. Mai 2005 um ca. 13:10 Uhr UTC auf der Südseite des Grimming, Gemeinde Stainach, Steiermark

01.06.05	NÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Piper PA34-200T Seneca II am 1. Juni 2005 um ca. 10:10 Uhr UTC ca. 4 km nordwestlich des Flugplatzes Vöslau, Niederösterreich
17.06.05	NÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna C172N am 17. Juni 2005 um ca. 08:32 Uhr UTC ca. 3 km westlich vom Flugplatz Krems-Gneixendorf im Gmdegeb. Stratzing, NÖ
17.06.05	Stmk	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type DA 40 D am 17. Juni 2005 um 18:02 Uhr UTC im Eselsgraben, Gemeinde Winklarn, Bezirk Murau, Steiermark
19.06.05	Szbg	Flugunfall mit dem Motorsegler Type Ventus cM am 19. Juni 2005 um ca. 11:55 Uhr UTC nahe der Stanzscharte, Gemeinde Bad Hofgastein, Salzburg
01.07.05	NÖ	Schwere Störung mit dem Motorflugzeug Type DV20 Katana am 1. Juli 2005 um 08:07 Uhr UTC im Gemeindegebiet von Pottendorf, Niederösterreich
03.07.05	Ktn	Schwere Störung mit dem Hubschrauber Type Bell 407 und zwei Fesselballonen am 3. Juli 2005 um ca. 05:20 Uhr UTC im Bereich Klagenfurt/Strandbad, Kärnten
11.07.05	NÖ	Schwere Störung mit den zwei Motorflugzeugen Type Fokker 100 am 11. Juli 2005 um 14:07 Uhr UTC im Anflugsektor der Piste 11, Flughafen Wien, Niederösterreich
24.07.05	Stmk	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Robin DR 400 am 24. Juli 2005 um ca. 16:00 Uhr UTC im Gemeindegebiet von Pruggern, Bezirk Liezen, Steiermark
05.08.05	NÖ	Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Robinson R22 Beta am 5. August 2005 um 18:22 Uhr UTC am Flugplatz Spitzerberg im Gemeinde Hundsheim, Bezirk Bruck/Leitha, NÖ
17.08.05	Tirol	Flugunfall mit dem Segelflugzeug Type Glasflügel 304 am 17. August 2005 um ca. 14:30 Uhr UTC auf der Westseite des Reutter Hahnenkamm, Gemeinde Nesselwängle, Bezirk Reutte, Tirol
02.09.05	Bgld	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna F152 am 2. September 2005 um ca. 17:30 Uhr UTC am Truppenübungsplatz Bruck-Neudorf, Gemeinde Parndorf, Burgenland
05.09.05	Tirol	Flugunfall mit dem Hubschrauber Type SA315B Lama am 5. September 2005 um ca. 13:05 Uhr UTC am Rettenbachferner, Gemeinde Sölden, Tirol
11.09.05	Stmk	Flugunfall mit dem Ultraleichtflugzeug Type Apollo Racer GT am 11. September 2005 um 17:10 Uhr UTC in St. Johann i. S., KG Saggau, Steiermark
18.10.05	NÖ	Schwere Störung mit den Motoflugzeugen Type Fokker 100 und Airbus A320 am 18. Oktober 2005 um 07:40 Uhr UTC im Anflug auf Piste 34, Flughafen Wien, Niederösterreich
21.10.05	NÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna FRA 150 L am 21. Oktober 2005 um ca. 07:15 Uhr UTC ca. 1 km östlich des Flugplatzes St. Georgen/Ybbsfeld, Niederösterreich

Im Jahr 2005 konnten 9 Untersuchungen abgeschlossen werden. Es handelt sich dabei um folgende Vorfälle:

Datum	Bundesland	Vorfall
26.06.02	NÖ	Schwere Störung der Motorflugzeuge Type Piper PA28-180 und Cessna 550 am 26. Juni 2002 um ca. 15:20 Uhr UTC im Anflugsektor der Piste 16, Flughafen Wien, Niederösterreich
30.06.02	OÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type DV20 Katana am 30. Juni 2002 um ca. 15:50 Uhr UTC am Innfluss bei Strom-km 44.8, Gemeinde Mühlheim, Oberösterreich
07.07.03	OÖ	Flugunfall mit dem Segelflugzeug der Type Phöbus C am 7. Juli 2003 um ca. 11:59 Uhr UTC am Flugplatz Schärding-Suben, Oberösterreich
13.01.04	OÖ	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna 414 am 13. Februar 2004 um ca. 05:15 Uhr UTC am Flughafen Linz, Oberösterreich
01.05.04	OÖ	Flugunfall mit dem Motorsegler Type DG800B am 1. Mai 2004 um 14:05 Uhr UTC am Segelfluggeld Linz Ost, Oberösterreich
10.06.04	NÖ	Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Hughes 269 C am 10. Juni 2004 um ca. 14:20 Uhr UTC in Leitzersdorf, Bezirk Stockerau, Niederösterreich
19.09.04	Tirol	Flugunfall mit dem Fallschirm Baumuster Profile Research Nitro 150 am 19. September 2004 um 16:07 Uhr UTC im Gemeindegebiet von Nikolsdorf, Osttirol
28.05.05	Stmk	Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Morane Rallye 235F am 28. Mai 2005 um 12:53 Uhr UTC im Mürzfluss in Verlängerung der Piste 25 des Flugplatzes Kapfenberg, Steiermark
17.08.05	Tirol	Flugunfall mit dem Segelflugzeug Type Glasflügel 304 am 17. August 2005 um ca. 14:30 Uhr UTC auf der Westseite des Reutter Hahnenkamm, Gemeinde Nesselwängle, Bezirk Reutte, Tirol

Bereich Eisenbahn		Peter Urbanek
-------------------	--	---------------

Für die Errichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle für den Fachbereich Schiene wurde im Oktober 2003 mit den organisatorischen Arbeiten begonnen. Nach erfolgter Definition des Aufgabenbereiches, der Aufgabenstellungen sowie nach erfolgter Festlegung eines Arbeits- und Zeitplanes wurde im Jahr 2004 begonnen, die organisatorischen und technischen Grundlagen zu erarbeiten. Auf Basis des erarbeiteten Arbeits- und Zeitplanes wurde die Implementierung der unabhängigen Unfalluntersuchung für den Fachbereich Schiene, einschließlich Personalausstattung, Schulung der neuen MitarbeiterInnen sowie Probetrieb im Jahr 2005 geschlossen.

Im Jahr 2005 wurden von der Unfalluntersuchungsstelle Fachbereich Schiene

- bei Vorfällen gemäß Tabelle 1 Untersuchungen vor Ort durchgeführt
- bei Vorfällen gemäß Tabelle 2 unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes der Eisenbahnunternehmen weiterführende Untersuchungen durchgeführt.

Tabelle 1
Untersuchungen vor Ort

Datum	Bundesland	Vorfall
20.01.	W	Entgleisung Z 69036 im Bf Wien Matzleinsdorf
17.02.	W	Verschubentgleisung im Bf Wien Zvbf
06.04.	S	Entgleisung Z 40347 zwischen Bf Hochfilzen und Üst Saalfelden 2
18.05.	OÖ	Entgleisung Z 5934 im Bf Marchtrenk
28.05	ST	Entgleisung Z 55654 zwischen Bf Unzmarkt und Bf Thalheim-Pöls
30.06.	W	Zugtrennung Z 41303 zwischen Bf Wien Hütteldorf und Bf Maxing (Zug der Rollenden Landstraße)
02.07.	S	Zusammenstoß Z 3310 mit Z 3313 zwischen Bf Bramberg und Bf Mühlbach (Zugleitbetrieb)
06.07.	NÖ	Zusammenstoß Z 2618 mit Z 75173 im Bf Gramatneusiedl
01.08.	NÖ	Entgleisung Z 54019 zwischen Bf Kirchstetten und Bf Neulengbach
02.08.	B	Zugtrennung Z 41303 im Bf Parndorf (Zug der Rollenden Landstraße)
22.09.	OÖ	Verschubentgleisung im Bf Wels Hbf
27.09.	ST	Verschubentgleisung im Bf St. Michael
21.11.	NÖ	Tötung eines Mitarbeiters des Verschubes im Bf Wien ZVBf
30.11.	T	Tötung eines Mitarbeiters der Instandhaltung im Bereich der Zuglaufstelle Gagaring (Zugleitbetrieb, Zillertaler Verkehrsbetriebe AG)
29.11.	ST	Entgleisung Z 54689 zwischen Bf Ardning und Bf Selzthal
07.12.	NÖ	Entgleisung Z 92178 im Bf Traiskirchen
21.12.	S	Zusammenstoß Z 54432 mit Verschubfahrt im Bf Saalfelden

Tabelle 2

Weiterführende Untersuchungen unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes der Eisenbahnunternehmen

Datum	Bundesland	Vorfall
02.02.	B	Gegenfahrt Z 7838 und Z 7837 (Zugleitbetrieb)
02.02.	S	Entgleisung Z 51035 im Bf Steindorf b. Strasswalchen
03.02.	OÖ	Entgleisung Z 41049 im Bf Pießling-Vorderstoder
10.02.	OÖ	Entgleisung Z 54995 im Bf Linz Vbf Ost
27.02.	NÖ	Entgleisung Z 92043 im Bf St. Pölten Hbf
01.03.	ST	Entgleisung Z 64629 im Bf Bruck a. d. Mur
02.03.	NÖ	Entgleisung Z 76176 im Bf Wiener Neustadt
08.03.	NÖ	Entgleisung Z 6800 im Bf Schwadorf
30.03.	OÖ	Verschubentgleisung im Bf Redl-Zipf
02.04.	K	Entgleisung Z 55507 im Bf Villach Süd Gvbf
14.04.	OÖ	Zusammenstoß Z 51087 mit Z 50035 im Bf Linz Kleinmünchen
22.04.	W	Entgleisung Z 68188 im Bf Stadlau
25.04.	NÖ	Zusammenstoß Z 6222 mit Nebenfahrt im Bf Kamegg
26.04.	NÖ	Entgleisung Z 6807 zwischen Bf Frankenfels und Bf Laubenbachmühle
20.05.	T	Entgleisung Z 54049 im Bf Hall in Tirol
27.05.	NÖ	Entgleisung Z 151 im Bf Vösendorf-Siebenhirten (WLB)
14.06.	OÖ	Verschubzusammenstoß im Bf Linz Vbf Stadthafen
14.06.	OÖ	Verschubzusammenstoß im Bf Linz Vbf Stadthafen (2. Ereignis)
14.06.	ST	Verschubzusammenstoß im Bf Leoben Göss
14.06.	W	Verletzung einer Reisenden im Bf Hernals (Zug ohne Zugbegleiter)
24.06.	S	Verschubentgleisung im Bf Salzburg Hbf
26.06.	T	Zugtrennung mit Verletzung von Reisenden Z 43217 zwischen Bf Matrei und Üst
22.07.	W	Verschubentgleisung im Bf Wien Westbahnhof
27.07.	NÖ	Zugtrennung Z 41326 zwischen Bf Traismauer und Bf Herzogenburg (Zug der
18.08.	OÖ	Bremsstörung Z 64965 im Bf Enns (mangelhafte Bremswirkung)
23.08.	V	Entgleisung Z 48714 zwischen Bf Ludesch und Bf Frastanz
15.09.	B	Abfahrt ohne Fahrerlaubnis Z 77027 im Bf Bad Sauerbrunn (Zugleitbetrieb)
04.10.	T	Zusammenstoß Z 5518 mit stehenden Fahrzeugen im Bf Reutte in Tirol
11.11.	OÖ	Zusammenstoß Z 8118 mit Nebenfahrt N1 im Bereich der Zuglaufstelle Vorchdorf
23.11.	OÖ	Verschubentgleisung in der Anschlussbahn Enns Hafen
27.11.	NÖ	Verschubzusammenstoß in der Anschlussbahn Agrana Hohenau
28.11.	K	Gegenfahrt Z 48487 mit Z 414 zwischen Bf Rosenbach und Bf Jesenice
28.11.	OÖ	Zusammenstoß Z 48983 mit Verschubfahrt im Bf Linz Vbf Ost
29.11.	ST	Verschubentgleisung mit Verletzung eines Mitarbeiters des Verschubes im Bf
01.12.	S	Verletzung eines Mitarbeiters des Verschubes im Bf Salzburg Lieferung
06.12.	K	Entgleisung Z 51950 im Bf Villach Süd Gvbf
06.12.	NÖ	Gegenfahrt Z 27179 mit Z 27308 im Bereich des Bf Bad Deutsch Altenburg
12.12.	ST	Verschubentgleisung im Bf Leoben Donawitz (Entrollen)
13.12.	ST	Bremsstörung Z 55072 im Bf Mürzzuschlag

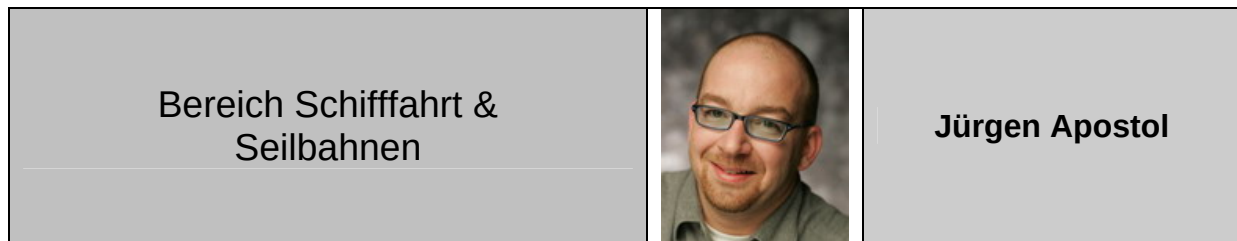
Tabelle 3
Sonstige Ereignisse

Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen (mit Privatbahnen und Anschlußbahnen)	174
Überfahren haltzeigender Signale (mit Überfahren haltzeigender Verschubsignale)	37
Entrollen von Fahrzeugen	19
Brände in Fahrzeugen	3

Legende:

Z	Zug	Fbf	Frachtenbahnhof
Bf	Bahnhof	Hast	Haltestelle
Hbf	Hauptbahnhof	Lst	Ladestelle
Vbf	Verschiebebahnhof	Abzw	Abzweigung
Zvbf	Zentralverschiebebahnhof	Üst	Überleitstelle
Gvbf	Großverschiebebahnhof	EK	Eisenbahnkreuzung

(Veröffentlichte Untersuchungsberichte incl. allfälliger Sicherheitsempfehlungen sind auf der VERSA-Website versa.bmvit.gv.at abrufbar.)



Die Fachbereiche Schifffahrt und Seilbahnen in der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes führen Untersuchungen von Unfällen und Störungen durch.

Die rechtlichen Grundlagen sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005) enthalten, das mit 1.1.2006 in Kraft getreten ist.

Nach parlamentarischer Beschlussfassung im Oktober 2005 wurde mit dem organisatorischen und technischen Aufbau dieser beiden Fachbereiche unter Einbeziehung renommierter Sachverständiger begonnen.

Weiters wurden die nötigen Kooperations- und Kommunikationsgrundlagen implementiert, um einen reibungslosen Betrieb zukünftig zu gewährleisten.

Die bestehenden Strukturen in der Meldekette von Vorfällen wurden um die erforderliche Informationsschiene an die Unfalluntersuchungsstelle adaptiert.

Die beiden Fachbereiche, Schifffahrt und Seilbahnen, wurden organisatorisch in die interne Melde- und Statistikroutine integriert.

Bereich Kfz- und
Verkehrstechnik



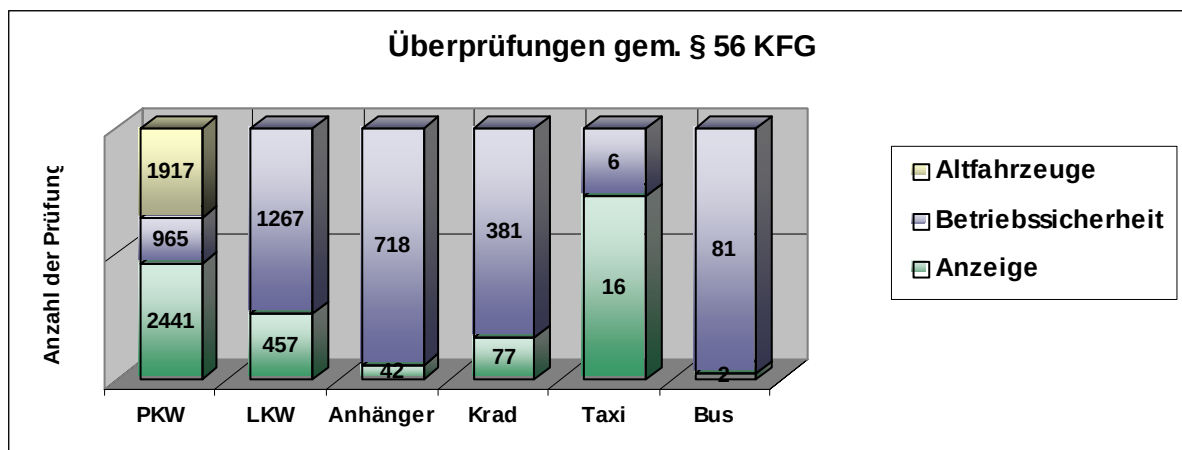
DI Walter Nissler

Ortsfeste Fahrzeugprüfung

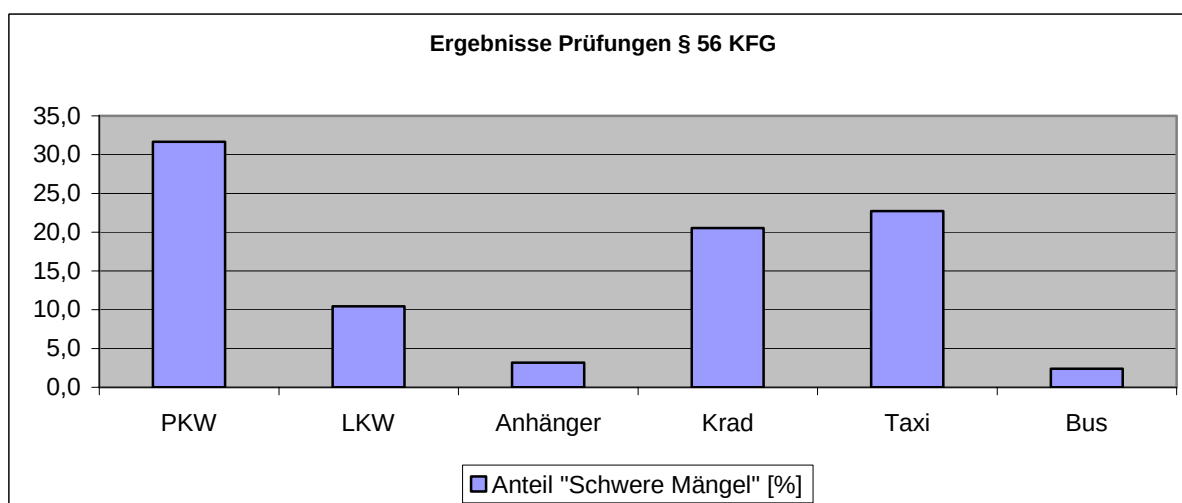
Aufgrund der 25. KFG-Novelle wurden beginnend mit 1.1.2005 Begutachtungen gem. § 57a KFG 1967 aufgelassen.

Der Bereich der besonderen Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 wurde als Schwerpunkt der Qualitätssicherung des österreichischen Fahrzeugprüfsystems weiter ausgebaut.

Im Interesse eines qualitativ hochwertigen Fahrzeugprüfsystems wird seitens der BAV eine enge Kooperation mit privaten Prüfinstituten weiterverfolgt.



Noch immer melden mehr als 13 % der Fahrzeugbesitzer von Fahrzeugen über 12 Jahre, die im Rahmen der Qualitätssicherungsstichprobe zur Fahrzeugprüfung geladen werden, ihr Fahrzeug vor dem Prüftermin ab. Die hohe Beanstandungsquote der geprüften Fahrzeuge unterstreicht die Notwendigkeit dieser Maßnahme.



Durch die Erweiterung des Fahrzeugprüfprogramms EBV um ein Terminverwaltungsprogramm wird dem Wunsch der Kunden nach mehr Flexibilität entsprochen.

Die interne Qualitätssicherung wird durch eine programmgesteuerte Fahrzeug - Prüfer - Zuteilung sowie der Durchführung von „Re-Checks“ weiter ausgebaut.

Um eine bessere Effizienz und Kontrolldichte der LKW-Kontrollen in Österreich zu erreichen, wurde auf Initiative von HVK und Verkehrsminister Hubert Gorbach mit Beginn des Jahres 2004 im BMVIT eine

LKW – KONTROLL - PLATTFORM (LKP) eingerichtet.

Die LKP - unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) -

- koordiniert die Einsätze von ASFINAG, technischen Prüfzügen, Innenministerium und Länder sowie der Arbeitsinspektorate,
- erstellt den Kontrollmasterplan für das jeweils nächste Quartal,
- wertet die Ergebnisse der Einsätze aus und
- evaluiert die gewonnen Daten.

Die Prüfergebnisse des Jahres 2005 (Vergleichswert 2004):

Es wurden bei 1.214 (1.152) Einsätzen insgesamt 64.304 (51.272) LKW, Busse und Anhänger (über 3,5 t) in Form von Sichtkontrollen, Kontrollen auf den Prüfzügen der Länder und der BAV sowie mit dem Abgasfernerkennungssystem kontrolliert.

Es mussten insgesamt 72.114 (53.310) Übertretungen des Kraftfahrzeuggesetzes, des Gefahrgutbeförderungsgesetzes und der StVO sowie wegen Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen angezeigt werden und es wurden 12.181 (10.427) Organmandate erlassen.

Bei den eingehenden technischen Kontrollen durch die Sachverständigen wurde folgendes festgestellt:

- 17% (21%) Gefahr in Verzug
(Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort)
- 42% (37%) Schwere Mängel
(Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstätte in Eigenverantwortung möglich)
- 35% (38%) Leichte Mängel
(Verkehrssicherheit noch gegeben, jedoch Wartung/Instandhaltung erforderlich)

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

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



Aufgaben

Beantwortung von Fragestellungen, die sich im Zuge von Unfalluntersuchungen ergeben und den Einsatz chemischer Methoden und chemischen Fachwissens notwendig machen.

Beantwortung von Fragestellungen, die sich im Zuge der Beurteilung von Stoffen, Zubereitungen (Stoffgemischen) und Gegenständen hinsichtlich gefährlicher Eigenschaften beim Transport ergeben.

Ausstattung

Chemielabor

Ausgerüstet für Prüfverfahren zur Einstufung von Gefahrstoffen. Die Prüfungen werden entsprechend den Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf allen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Luft und Wasser) und den dort vorgeschriebenen Normen und Richtlinien ausgeführt.

Klasse 3 (brennbare Flüssigkeiten).

Flammpunkt, Viskosität (Auslaufbecher),
Lösemitteltrennprobe, Penetrationsverhalten (Unterscheidung Feststoff – Flüssigkeit),
Bestimmung des Brandverhaltens

Klasse 4.1 (entzündbare feste Stoffe)

Bestimmung der Abbrandgeschwindigkeit

Klasse 4.2 (Selbstentzündliche Stoffe)

Prüfung der Selbsterhitzungsfähigkeit, Prüfung des pyrophoren (selbstentzündlichen)
Verhaltens

Klasse 4.3 (Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln)

Prüfung der Reaktionsfähigkeit mit Wasser

Klasse 5.1 (Entzündend wirkende Stoffe)

Prüfung der Oxidationsfähigkeit von Stoffen. Bestimmung des Peroxidgehaltes bei
flüssigen Stoffen.

Klasse 6.1 (giftige Stoffe)

Löslichkeit in verdünnter Salzsäure

Zur Beantwortung allgemeiner Fragestellungen hinsichtlich Zusammensetzung von Stoffen:

Röntgenfluoreszenzanalyse (energiedispersiv). Erlaubt die Bestimmung der in einer Probe enthaltenen chemischen Elemente.

Probendurchlauf

Im Jahr 2005 wurden 33 Proben hinsichtlich gefährlicher Eigenschaften nach den Bestimmungen des GGBG (Gefahrstoffuntersuchungen) und 11 Proben im Zuge von Unfalluntersuchungen (Flugunfällen) untersucht.

Die Prüfung auf gefährliche Eigenschaften gemäß GGBG (Gefahrstoffuntersuchungen) wurde:

in 18 Fällen von privaten Auftraggebern (Hersteller des potentiellen Gefahrstoffes bzw. Transportfirmen) in Anspruch genommen. In diesen Fällen wurde eine nach Aufwand und Material kalkulierte Prüfgebühr eingehoben.

Die restlichen Fälle (15 Proben) wurden von Behörden (Exekutive oder Verwaltungsbehörden) zur Untersuchung übermittelt.

Bei den Proben, die sich aus der Unfalluntersuchung ergaben, wurde die Authentizität von Flugtreibstoff (Kerosin), die Schmiereigenschaften von Ölen und die Zusammensetzung von Abriebmaterial (Metall, Kunststoff) untersucht.

Kooperation mit externen Labors

Wenn die im eigenen Labor zur Verfügung stehenden Methoden zur Beantwortung der Fragestellung (bei Unfalluntersuchungen) nicht ausreichen, wurde mit folgenden Instituten eine Zusammenarbeit vereinbart (mit Ersatz der anfallenden Materialkosten und Messzeiten an Analysengeräten):

- Umweltbundesamt / Treibstofflabor
Spittelauer Lände 5
1090 Wien
Treibstoffanalyse mittels Gaschromatographie, Wasserbestimmung in Treibstoffen
- Kompetenzzentrum für Tribologie (AC2T research GmbH)
Viktor Kaplan-Straße 2
2700 Wr. Neustadt
Bestimmung von Stockpunkt und Viskositätsindex bei Schmierstoffen
- Institut für Biophysikalische Chemie der Universität Wien
Althanstraße 14
1090 Wien
Spektroskopische Untersuchung von wässrigen Lösungen mittels Infrarot
- Mineralogisch - Petrographische Abteilung des Naturhistorischen Museums
Burgring 7
1010 Wien
Bestimmung der Zusammensetzung von kleinen Partikeln mittels Elektronenstrahlmikrosonde.

Sachverständigentätigkeit

Als Prüfungssachverständiger des BMVIT bei der Abnahme der Prüfung zur Erlangung der Qualifikation „Gefahrgutbeauftragter“ wurden zwei Tage in Anspruch genommen.

Die Gesamtbeurteilung gefährlicher Eigenschaften eines Stoffes (Untersuchung allfälliger gefährlicher Eigenschaften in Verbindung mit Literaturrecherche hinsichtlich chemischer, biologischer Eigenschaften) wurde in zwei Fällen verlangt:

Auf Ansuchen einer Verwaltungsbehörde im Zusammenhang mit einem Unfall mit Personenschaden (Vergiftungserscheinungen und damit verbundenen Spitalaufenthalt)

Auf Ansuchen einer Herstellerfirma, die für ein neues Produkt Angaben für Sicherheitsdatenblatt und Richtlinien für den Transport benötigte (Abwicklung mit Gutachten unter Vergebührung des Aufwandes).

Mitarbeit als Vertreter des BAV bei der Erstellung des „Mängelkatalogs“ zur Klassifizierung von Übertretungen nach dem GGBG im Straßenverkehr. Dieser Mängelkatalog sieht die Klassifizierung nach Verstößen nach dem ADR in drei Kategorien vor. Die Aufgabe der Arbeitsgruppe des BMVIT (zusammen mit Vertretern des BMI und des Transportgewerbes) sah eine Aufstellung „gängiger“ Vergehen und deren Einteilung in die Mängelkategorien vor. Das Ergebnis ist zur Zeit bei der Exekutive in Verwendung (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gefahrgut/downloads/MaengelkatalogRev0.pdf>)

Ende des II Quartals/2006 ist ein Erfahrungsaustausch geplant.

Auskunftserteilung

Die Möglichkeit, Auskünfte über Gefahrstoffe und deren Transport zu erlangen, wurde im Jahr 2005 in 50 Fällen in Anspruch genommen. In den meisten Fällen konnte die Auskunft direkt gegeben werden. In einzelnen Fällen war eine Recherche in Gesetzeswerken, Datenbanken bzw. Literatur notwendig. Die Beantwortung erfolgte mündlich oder auf Wunsch schriftlich.

Ausbildung

Seit September 2006 befindet sich 1 Lehrling in Ausbildung zum Beruf des Chemielabortechnikers (vormals Chemielaborant).

Bereich Typengenehmigung		Ing. Franz Wurst
--------------------------	--	------------------

Mit der 26. KFG-Novelle wurden vom Parlament die Errichtung einer Genehmigungsdatenbank und Änderungen im österreichischen Typengenehmigungsverfahren beschlossen. Mit der Genehmigungsdatenbank wird die Ausstellung von Typenscheinen oder von Bestätigungen für die Zulassung hinfällig, da die Zulassung für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis mit den Daten in der Genehmigungsdatenbank möglich wird. Für den Aufbau der Genehmigungsdatenbank wurden von der Bundesanstalt für Verkehr wesentliche Vorarbeiten geleistet. Die Fahrzeugdokumentation für die österreichischen Typengenehmigungen wurde möglichst stark an die im EU-Recht bestehende angeglichen und damit den heutigen Erfordernissen angepasst.

Zahlen 2005 Typengenehmigung		
<i>Nationale österreichische Typengenehmigung</i>		
Neue Typbescheide	25	
Zusatzbescheide	105	
Ausnahmegenehmigung	6	
Bestätigungen	21	
Sonstiges	0	157
<i>EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten</i>		
Bestätigungen	212	
Feststellungsbescheide	152	
Ausnahmegenehmigungen	150	
Kenntnisnahme von Erweiterungen	1116	
EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten	2248	
Sonstiges	55	3933
<i>In Österreich erteilte Betriebserlaubnisse</i>		
Genehmigungsbescheide	50	
Ausnahmegenehmigungen	1	
Sonstiges	2	53
<i>Sonstige Vorgänge</i>		
ECE-Genehmigungen	33	
ationale Teilegenehmigungen	13	
Declarations	35	
Namens- und Adressänderungen	7	
Reisekostenabrechnungen	38	126

Bereich Straßenverkehrssicherheit		DI (FH) Peter Hirschberger
--	--	---------------------------------------

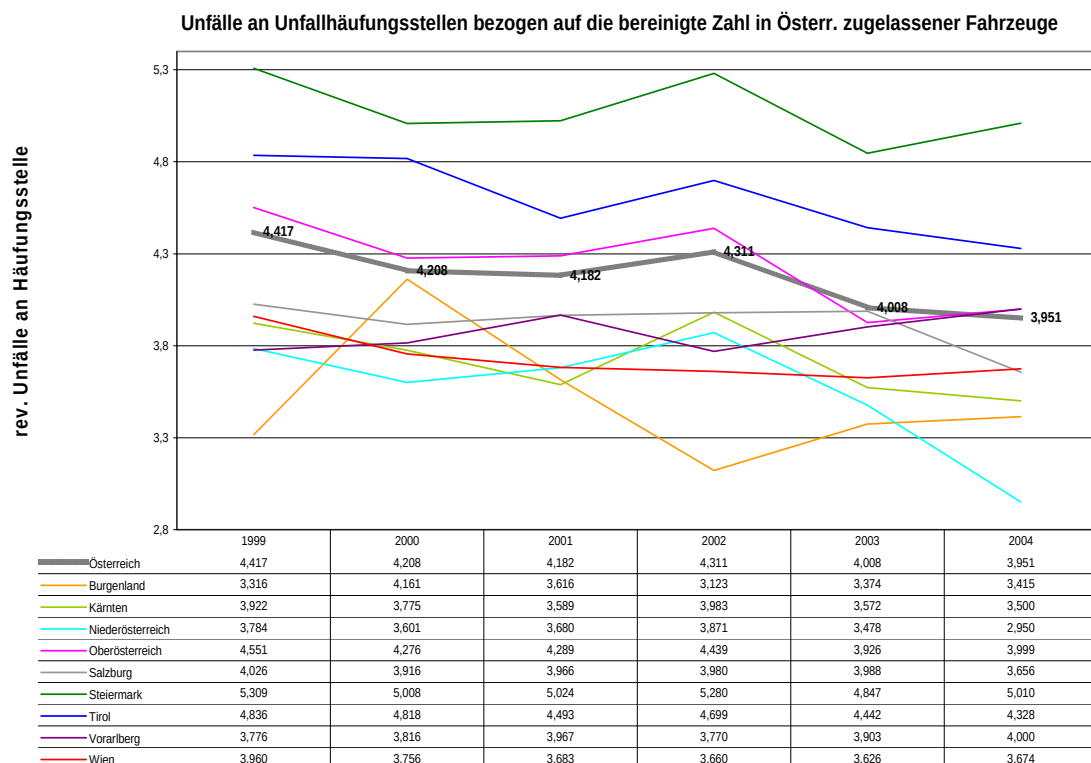
Die Aktivitäten der im Jahr 2005 in der BAV eingerichteten Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit umfasste im Berichtszeitraum zwei Hauptgebiete:

Unfallhäufungsstellen

Die Aktivitäten des Fachbereiches umfasst die Sammlung, Auswertung und statistische Aufbereitung der Unfallhäufungsstellenmeldungen zu Vergleichszwecken sowohl zwischen den Bundesländern als auch den Verwaltungsbezirken; auch auf die Gemeindeebene können punktuell Vergleiche gezogen werden.

Derzeit stehen der BAV die Analyse-Software als auch die Unfallhäufungs-Datenbestände von 1999 bis 2004 zur Verfügung, soweit sie durch die Zählblätter der Unfallmeldungen erfasst wurden und durch die „Statistik Austria“ nachbearbeitet und bereinigt worden sind. Diese Daten werden laufend mit den einlangenden Stellungnahmen und getroffenen Maßnahmen zur Unfallhäufungsstellensanierung der Bundesländer ergänzt und bildet so das im § 96 StVO 1967 idgF vorgegebene procedere von Meldung und Überwachung, welches das Unfallhäufungsstellenmanagement bestimmt.

Aus dem Schaubild lässt sich ableiten, dass die Anzahl der an Unfallhäufungsstellen verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer auf die zugelassenen Kraftfahrzeuge bzw. der in Österreich zurückgelegten Fahrleistungen (in km) bezogen, eine rückläufige Tendenz aufweisen.



Projekt SafetyNet

Aufgrund der Tatsache, dass es zwischen den EU - Mitgliedsstaaten bzw. den neuen Mitgliedsstaaten kein wirklich gemeinsames Vorgehen bei der Unfalldatenaufnahme gibt, hat die Europäische Kommission die Notwendigkeit der Errichtung einer Beobachtungsstelle für Verkehrssicherheit aufgezeigt. Diese Beobachtungsstelle stellt ein Gefüge dar, welches EU Verkehrssicherheitsdaten gemeinsam mit allen relevanten Verkehrssicherheitsinformationen und Forschungsaktivitäten mittels einer unabhängigen Plattform zur Verfügung stellt. Diese Informationen sollen in Folge für politische Entscheidungsträger in den EU Mitgliedsstaaten, Fachleute der Verkehrssicherheitsarbeit sowie die allgemeine Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Das Projekt wird von VSRC Loughbourogh University (UK) geleitet und inkludiert alle wichtigen EU Institute mit Erfahrungen und Know-how im Bereich der Unfalldatenforschung. Das vorrangigste Ziel ist die Errichtung einer Struktur, die EU Unfalldaten mit anderen Sicherheitsinformationen verbindet. Die Daten, die teilweise auf vorhandenen Infrastrukturen basieren, werden nach einer einheitlichen Methodologie gesammelt und aufbereitet. Alle entwickelten Methoden, Datenabläufe werden für alle 25 Mitgliedsstaaten anwendbar sein.

Forschung und Entwicklungsaktivitäten:

Umfangreiche Nutzung der CARE Datenbank sowie Ausdehnung dieses Datenpools auf alle EU-Mitgliedsländer

Entwicklung einer Methodologie zur Sammlung von so genannten „Risk exposure“ Daten sowie die Integration dieser Daten in CARE

Entwicklung und anschließende Implementierung eines europaweiten Netzes, das die Aufgabe hat, so genannte „Safety Performance Indicators“ in periodischen Abständen zu messen

Entwicklung und Implementierung einer Unfalldatenbank für Unfälle mit Todesfolge

Entwicklung einer detaillierten Unfallursachendatenbank

Weitere Aktivitäten:

Errichtung eines Verkehrssicherheitsinformationssystems (Euro RIS: European Road Safety Information System) dessen Aufgabe es ist, die Ergebnisse und Informationen, die im Projekt erzielt werden, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Beispielhafte Demonstration wie mit modernen statistischen Methoden Unfalldaten untersucht werden können.

Die Bundesanstalt für Verkehr nimmt in diesem Projekt die Funktion einer zusammenfassenden Kompetenzstelle durch Mitarbeit bei allen Projektaktivitäten wahr.

Wien, im März 2006

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1
Gerald Pöllmann