



**Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr**

**VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT
TÄTIGKEITSBERICHT**

1986/87



WIEN 1988

Druckfehlerberichtigung

1) Seite 5

5. Absatz, 2. Zeile

an Stelle: 12. Feber 1988

richtig: 13. Feber 1988

2) Seite 77

In der Zeile H (letzte Zeile der Tabelle 6.3.3) ist in der Spalte 57, links (Jahre 1986/1987) die Fußnote 14) zu streichen.



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 1986/87

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

1986 und 1987

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. 449¹⁾, dem Nationalrat der Republik Österreich vorgelegt.

¹⁾ Eine Neufassung dieses Bundesgesetzes wurde mit BGBl. Nr. 100/1988 kundgemacht.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines und Wirkungskreis	5
1.1 Die Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes	5
1.2 Die aktuelle Situation des Arbeitnehmerschutzes in Österreich	6
1.3 Schlußfolgerungen für die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion	7
2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion	11
2.1 Grundsätzliches	11
2.2 Zentrale Tätigkeit	11
2.3 Inspektionstätigkeit	16
2.4 Kommissionelle Verhandlungen und Erhebungen	20
2.5 Außendiensttätigkeit	22
2.6 Sonstige Amtshandlungen	22
3 Wahrnehmungen hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes	23
3.1 Wahrnehmungen allgemeiner Art	23
3.2 Unfälle	25
3.2.1 Überblick über das Unfallgeschehen	25
3.2.2 Tödliche Unfälle	28
3.2.3 Bemerkenswerte Unfälle	29
3.3 Berufskrankheiten	31
3.4 Gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten	33
3.5 Beanstandungen	34
3.6 Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten	36
4 Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien	40
5 Organisation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	56
5.1 Organisatorische Eingliederung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und Geschäftseinteilung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	56
5.2 Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion	57
6 Statistik	59
6.1 Im Berichtszeitraum 1986/1987 besuchte Betriebe, Dienststellen und nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand und Anzahl der durchgeführten Inspektionen ..	60
6.2 Den technischen Arbeitnehmerschutz, die Arbeitshygiene sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	62
6.2.1 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1986-1987 erfolgten Beanstandungen nach den Orten der Beanstandungen	62
6.2.2 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1986-1987 erfolgten Beanstandungen nach den Arten der Beanstandungen	62
6.2.3 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1986-1987 Verteilung nach den Orten der Beanstandungen	63
6.2.4 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1986-1987 Verteilung nach den Arten der Beanstandungen	64
6.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum 1986-1987 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	68
6.3.1 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Jahre 1986 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ..	68
6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Jahre 1987 zur Kenntnis gebrachten Unfälle ..	72
6.3.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum 1986-1987 insgesamt zur Kenntnis gebrachten Unfälle	76
Fußnoten	78

7 Anlage 79

Bildseiten zwischen Seite 32 und 33 eingehftet.

Tschernobyl: ein Problem für den Arbeitnehmerschutz
Fahrerplätze von Straßenbahnen: ergonomische Gestaltung
Sonderfahrzeuge: besondere Ausstattung
Flüssiggas: ordnungsgemäßer Transport und Lagerung

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 bildet eine Gruppe der Präsidialsektion dieses Bundesministeriums.

Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei allen Eisenbahnunternehmen, das sind gemäß Eisenbahngesetz 1957²⁾ 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 Binnen- und Seeschifffahrt und bei der Luftfahrt.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat dem Nationalrat der Republik Österreich regelmäßig einen Bericht über die Tätigkeit und die Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes vorzulegen. Bis einschließlich dem Jahr 1983 war dieser Bericht jährlich vorzulegen. Aufgrund einer Novelle zum Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz (BGBl. Nr. 449 1984) ist dieser Bericht seit dem Jahr 1984 nur mehr alle zwei Jahre zu erstellen.

Der vorliegende Bericht über die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1986 und 1987 ist somit der zweite Bericht, der einen Zeitraum von zwei Jahren erfaßt. Zugleich handelt es sich dabei um den insgesamt 33. Bericht, der seit Einrichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Jahr 1952 dem Nationalrat übermittelt wird.

Wirkungskreis, Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind durch das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz³⁾ geregelt. Mit Wirkung vom 12. Feber 1988 ist eine Neufassung des „Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“, BGBl. Nr. 100 1988, in Kraft getreten. Die Ausführungen in diesem Bericht sind jedoch auf die im Berichtszeitraum 1986/87 geltenden gesetzlichen Bestimmungen³⁾ abgestellt. Da aber die Neufassung des Gesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, BGBl. Nr. 100 1988, in allen für den vorliegenden Tätigkeitsbericht wesentlichen Punkten kontinuierlich auf den bisher geltenden gesetzlichen Bestimmungen aufbaut, darf darauf hingewiesen werden, daß alle im vorliegenden Bericht enthaltenen Aussagen, Schlußfolgerungen, statistischen Ergebnisse und aufgezeigten Probleme oder Entwicklungen unverändert bleiben würden, auch wenn diesem Bericht bereits die neue gesetzliche Basis zugrunde gelegt worden wäre.

1.1 Die Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes

Das bisher geltende Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz wurde im Jahr 1952 in enger Anlehnung an das damals in Geltung gestandene „Arbeitsinspektionsgesetz 1947“ erlassen und insgesamt viermal novelliert. Dabei kommt aber hinsichtlich des materiellen Inhalts nur der ersten Novelle (BGBl. Nr. 80 1957) größere Bedeutung zu.

Diese Novelle orientierte sich ebenfalls an dem zu diesem Zeitpunkt in Geltung stehenden „Arbeitsinspektionsgesetz 1956“ und brachte im wesentlichen die Anpassung der Terminologie an das Eisenbahngesetz 1957, die Einführung einer Kostenverrechnung, den Ausbau der Rechtshilfeverpflichtung anderer Behörden gegenüber dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat und die Statuierung der Verschwiegenheitspflicht für die Verkehrs-Arbeitsinspektoren.

¹⁾ Kundmachung des Bundeskanzlers und des Bundesministers im Bundeskanzleramt vom 13. Feber 1986, BGBl. Nr. 76, mit der das Bundesministeriengesetz 1973 wiederverlautbart wird, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 4. Feber 1987, BGBl. Nr. 78.

²⁾ 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), 422 1975 und 305 1976 (siehe dazu auch Abschnitt 7).

³⁾ 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. Dieses Bundesgesetz wurde inzwischen durch die mit dem Tag der Kundmachung, dem 12. Feber 1988, in Kraft getretene Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes (Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988, BGBl. Nr. 100, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion [VAIG 1987]) ersetzt.

Im Jahr 1972 wurde das Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 234/1972, erlassen und damit der Arbeitnehmerschutz in Österreich auf eine neue Rechtsbasis gestellt. Das Arbeitsinspektionsgesetz 1956 wurde daraufhin durch das „Arbeitsinspektionsgesetz 1974“ ersetzt, wobei diese neu geschaffene Rechtslage besonders berücksichtigt wurde.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz hat dieser Entwicklung bisher nicht Rechnung getragen. In den vergangenen Jahren haben sich jedoch verschiedene Umstände so weit geändert, daß eine Anpassung dieses Gesetzes im Interesse des Arbeitnehmerschutzes in den Verkehrsbetrieben notwendig geworden ist.

Ziele der Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes sind vor allem:

- die Anpassung der Aufgaben, Pflichten und Rechte des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an die Erfordernisse eines modernen Arbeitnehmerschutzes, wie er durch das Arbeitnehmerschutzgesetz 1972 und durch neue gesetzliche Bestimmungen etwa im Bereich Mutter- und Jugendschutz statuiert und andererseits aufgrund der aktuellen Arbeitsbedingungen und der heute gegebenen Arbeitsumwelt insbesondere in den Verkehrsbetrieben notwendig ist.
- eine exaktere Abgrenzung gegenüber dem Wirkungsbereich der Arbeitsinspektion und
- eine textliche Angleichung an die Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes 1974, soweit es die spezifischen Eigenarten des Verkehrswesens und der Verkehrsbetriebe sowie deren typische Organisationsformen zulassen.

Vor allem durch die zuletzt genannte Zielsetzung soll dazu beigetragen werden, daß die Arbeitnehmer bei ihren beruflichen Tätigkeiten in allen Bereichen von Industrie, Gewerbe und Verkehr in möglichst gleicher Weise und in gleichem Ausmaß des gesetzlichen Arbeitnehmerschutzes teilhaft werden. Auch soll dadurch erreicht werden, daß in allen genannten Bereichen der Arbeitnehmerschutz von einer gemeinsamen Basis aus kontinuierlich weiterentwickelt werden kann.

Nach Abschluß des Begutachtungsverfahrens und klärender Gespräche mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Zentral-Arbeitsinspektorat, konnte die Neufassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes am 28. Juni 1987 vom Ministerrat in seiner 26. Sitzung verabschiedet und dem Parlament zugeleitet werden. Die Regierungsvorlage wurde am 21. Jänner 1988 vom Plenum des Nationalrates in zweiter und dritter Lesung einstimmig angenommen. Mit diesem neuen Bundesgesetz wird der Verkehrs-Arbeitsinspektion vom Gesetzgeber eine moderne Arbeitsbasis zur Verfügung gestellt. Aufgabe der folgenden Jahre wird es sein, diese Arbeitsgrundlage im Interesse der Gewährleistung und der Weiterentwicklung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer im Bereich der Verkehrsbetriebe effizient umzusetzen. Dadurch wird in der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auch eine Zäsur bedingt. Es erscheint daher angebracht, an dieser Stelle eine kurzgefaßte Standortbestimmung des Arbeitnehmerschutzes unter besonderem Bedacht auf die aktuelle Situation und die sich abzeichnenden Entwicklungen im Verkehrsbereich vorzunehmen.

1.2 Die aktuelle Situation des Arbeitnehmerschutzes in Österreich

Die aktuelle Position des Arbeitnehmerschutzes in der Welt wurde jüngst auf dem 11. Weltkongreß zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten (Stockholm, Mai 1987) dargestellt. Wesentliche Erkenntnisse können wie folgt zusammengefaßt werden:

- Die Bemühungen, den Arbeitnehmerschutz zu verbessern, haben über die Jahre betrachtet auch zur Erhöhung von Produktivität und Wirtschaftswachstum beigetragen.
- Es gibt heute ca. 2,1 Milliarden wirtschaftlich tätiger Menschen in der Welt (etwa 50% davon in der Landwirtschaft). Bis zum Jahr 2025 wird diese Zahl auf etwa 3,7 Milliarden anwachsen.
- Es wird geschätzt, daß weltweit jährlich etwa 180.000 Arbeitnehmer tödlich verunglücken und ca. 110 Millionen Arbeitnehmer durch Arbeitsunfälle verletzt werden. Das heißt, etwa alle drei Minuten stirbt irgendwo auf der Welt ein Arbeitnehmer an den Folgen arbeitsbedingter Verletzungen oder Erkrankungen, und in jeder Sekunde werden drei Arbeitnehmer verletzt.
- Als Folge der rasch zunehmenden Arbeitsbevölkerung in der Welt ist anzunehmen, daß die Zahl der von Arbeitsunfällen betroffenen Arbeitnehmer noch ansteigen wird, auch wenn die relative Häufigkeit der Arbeitsunfälle in Zukunft weiter abnehmen wird. Die Wirksamkeit von Arbeitnehmerschutzmaßnahmen wird dabei dadurch dokumentiert, daß von je 100 Menschen, die insgesamt infolge von Unfällen ums Leben kommen, nur sieben bei der Arbeit, aber 37 im Straßenverkehr und 56 im Haushalt verunglücken.

In der Relation gesehen, ist die Arbeitswelt also bereits sehr sicher geworden.

- Die Anzahl der Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich wird weiter stark ansteigen, während die Anzahl der Arbeitsplätze im Produktionsbereich eher abnehmen wird. Dies bedeutet, daß die Anzahl jener Arbeitsplätze, die fachliche Ausbildung und anteilmäßig Führungsqualitäten erfordern, steigen wird.
- Die Aufgaben, die den mit der Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes beauftragten Institutionen zufallen, und die Anforderungen, die an die Personen gestellt werden, die für den Arbeitnehmerschutz tätig sind, werden sich an der Wende zum 21. Jahrhundert nicht vermindern, und eine zukünftige Unfallverhütung muß ein integriertes Vorgehen in allen Bereichen umfassen, die Gefahren für den Menschen bergen. Betriebliche Unfallverhütung und die Unfallverhütung im Verkehr und im privaten Bereich müssen zusammenwirken und gemeinsame Arbeitsprogramme entwickeln. Der Sicherheitskongreß (Verkehr – Arbeit – Umwelt), der im Herbst 1987 von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt veranstaltet worden ist, hat hiefür im nationalen Bereich bereits Signalwirkung und bestätigt deutlich die Notwendigkeit dieses Vorgehens.
- War die Unfallverhütung in den vergangenen Jahrzehnten vor allem auf technisch-mechanische Schutzmaßnahmen ausgerichtet, so muß künftig der Mensch mit seinen Eigenschaften und Verhaltensweisen und in der Wechselwirkung zu z. B. Betriebsmitteln, Arbeitsumwelt und Arbeitsorganisation im Arbeitssystem gesehen werden. Er ist einerseits individuelles Schutzziel, kann aber andererseits eine aktive Sicherheitskomponente im Arbeitssystem bilden, wenn er entsprechend motiviert, informiert und geschult ist.

Neben diesen weltweit beobachtbaren Tendenzen wird die Zukunft des Arbeitnehmerschutzes in Österreich aber wesentlich auch von Entwicklungen im europäischen Raum, insbesondere von den Entwicklungen im Bereich der Europäischen Gemeinschaften, beeinflusst.

War bisher auf der zwischenstaatlichen Ebene im sozialen Bereich die „Internationale Arbeitsorganisation (ILO)“ bestimmend, so werden Probleme der Gesundheitsprophylaxe, der Unfallverhütung und vor allem der Sicherheitstechnik in zunehmendem Maß auch von anderen internationalen Gremien wie der „IEC“ (International Electrotechnical Commission) und der „ISO“ (International Standard Organization) behandelt. Diese Institutionen erarbeiten eine immer größer werdende Anzahl von Sicherheits- und Schutzvorschriften entweder als besondere Reglements oder meist integriert als Bestandteile spezieller Produkt- oder Verfahrensnormen.

Unabhängig davon wirken auf europäischer Ebene zusätzlich das „Europäische Normungsinstitut“¹⁾ (CEN) und auf dem Gebiet der Elektrotechnik das „Europäische Komitee zur Koordination der elektrotechnischen Vorschriften“²⁾ (CENELEC). Bereits 1985 hat dazu der EG-Ministerrat eine „Konzeption zur Harmonisierung der Vorschriften auf dem Gebiet der technischen Normung“ (New Approach) beschlossen, die die Einbeziehung der von CEN und CENELEC erarbeiteten Normen in das Vorschriftenwesen der EG bindend vorsieht. Diese Konzeption sieht gleichzeitig auch eine auf Konformität der Produkte mit diesen Normen beruhende „Selbstbescheinigung des Herstellers“ vor. Als vordringlich für eine Harmonisierung technischer Normen im europäischen Raum sind darin folgende Bereiche genannt, die vornehmlich auch den Arbeitnehmerschutz betreffen: Druckbehälter, Hebezeuge und Fördergeräte, Baustoffe und Bauprodukte und Produktionsmaschinen. Zum Kapitel „Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten bei Maschinen“ liegt darüber hinaus auch bereits ein Entwurf für eine Richtlinie des Rates der EG vor.

Diesen Abmachungen der EG-Mitgliedsstaaten ist aber auch das EFTA-Sekretariat beigetreten, so daß für Österreich eine rechtliche Wirksamkeit dieser Konzeptionen zu erwarten ist.

1.3 Schlußfolgerungen für die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Die von den vorher genannten Institutionen erarbeiteten, international oder zumindest europaweit harmonisierten Standards und Reglements werden entweder aus rechtlichen Gründen zwingend oder aus Gründen des Abbaues von Handelshemmnissen zumindest weitgehend auch von Österreich akzeptiert oder mit nur geringfügigen Änderungen übernommen werden müssen. Soweit der Inhalt solcher Standards auch Regelungen auf den Gebieten der Produkt- und der Arbeitssicherheit, des Verwenderschutzes, der Ergonomie etc. umfaßt und somit auch den Arbeitnehmerschutz betrifft, muß – leider mit zunehmendem Aufwand – vorgesorgt werden, daß durch solche von Österreich zu übernehmenden Standards das derzeitige Niveau des Arbeitnehmerschutzes, wie es in den österreichischen Vorschriften festgehalten ist, nicht in unvertretbarem Ausmaß beeinträchtigt wird.

¹⁾ „Comité Européen de Coordination des Normes“

²⁾ „Comité Européen de Coordination des Normes électriques“

Es wird daher erforderlich sein, bei der Erarbeitung solcher Standards soweit als möglich mitzuwirken, sie aus dem Blickwinkel der gesetzlichen Vorschriften des Arbeitnehmerschutzes in Österreich zu beurteilen und den zuständigen Gremien entsprechende Stellungnahmen zu übermitteln. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat versucht dies im Rahmen seiner Möglichkeiten vor allem durch die Mitwirkung in einschlägigen Fachausschüssen des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik (ÖVE), in den zuständigen Fachnormenausschüssen des Österreichischen Normungsinstitutes und in jüngster Zeit auch in verschiedenen Gesprächsplattformen, die oft ad hoc zwischen beteiligten Ressorts vor allem mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gebildet werden. Diese Bemühungen sind deswegen besonders bedeutsam und müssen trotz des erforderlichen Arbeitsaufwandes fortgesetzt und verstärkt werden, da sich Österreich diesen Entwicklungen kaum entziehen können, aber andererseits, bezogen auf den europäischen Durchschnitt, über einen besonders hohen nationalen Standard auf den Gebieten der Sicherheit und des Arbeitnehmerschutzes verfügt. Anzustrebende oder erreichte Exporterleichterungen müssen aber nicht zwingend einen Abbau des Sicherheitsniveaus bedingen, aus dem gegebenenfalls höhere Unfall-, Heilungs- und Rehabilitationskosten resultieren würden. Die weitestgehende Wahrung dieses Standards im Rahmen der internationalen Entwicklungen wird daher trotz aller gebührenden Beachtung und ausreichenden Berücksichtigung des anzustrebenden Abbaus von Handelshemmnissen die primäre Zielsetzung der Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in diesen Gremien sein müssen. Diese Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist derzeit aber nur teilweise möglich, da aufgrund der budgetären Vorgaben die Einflußnahme an Ort und Stelle bei den betreffenden Gremien auf europäischer Ebene kaum realisierbar ist.

Abgesehen von diesen Entwicklungen, die im Zusammenhang mit der Annäherung Österreichs an die EG stehen, sind es aber auch andere Trends, die die Unfallverhütungsarbeit in Zukunft wesentlich vielschichtiger und mühseliger gestalten werden.

Die zunehmend an Tempo gewinnende Weiterentwicklung der Wissenschaften bewirkt einen enormen Wandel der Arbeitstechnologien, eine zunehmende Vielfalt an Arbeitsstoffen, immer komplexer werdende Arbeitsvorgänge und -abläufe und auch neue Formen der Arbeitsorganisation. Die Parameter, die den Arbeitnehmerschutz bestimmen, wachsen dabei mit der Anzahl der in einem Arbeitssystem vorhandenen Einzelkomponenten, die auch als Quellen für Gefahren oder Gesundheitsschädigungen wirken können, wie Arbeitsstoffe, Betriebsmittel, Arbeitsrhythmen und Einflußfaktoren aus der Arbeitsplatzumwelt. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind derzeit eine ganze Reihe wesentlicher Technologieänderungen zu bewältigen, die auch neue Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen erfordern: etwa die Entwicklung von Hochgeschwindigkeitsbahnen mit den zugehörigen neuen Sicherungstechniken, der Einsatz von Lichtwellenleiterkabeln und der Lasertechnik, die Einbindung von Computern in alle Büro- und Verwaltungsbereiche, die Weiterentwicklung von Förder-, Transport- und Umschlagsanlagen und vor allem die zunehmende Verwendung einer immer größeren Anzahl chemischer Stoffe in den verschiedensten Bereichen und für unterschiedlichste Zwecke. Auch bei der Arbeitsorganisation ist vor allem im Dienstleistungsbereich ein enormer Strukturwandel zu beobachten. Dazu ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes neue Technologien und Techniken bereits unter Einschluß von Sicherheitstechnik und Gesundheitsprophylaxe entwickelt werden müssen, wenn gleichzeitig auch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen erreicht oder zumindest eine Verschlechterung derselben vermieden werden soll. Aufgabe der Institutionen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere im Verkehrsbereich ist es daher, künftig intensiver als bisher Sorge zu tragen, daß die Forderungen der Sicherheit ausreichend bereits in neue Entwicklungen eingebunden und im Planungsstadium wirksam berücksichtigt werden.

Soll bei dieser Vielfalt an Entwicklungen und dem ständig wachsenden Stand der Erkenntnisse der Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in einer den Intentionen des Gesetzgebers entsprechenden optimalen Weise weiterhin gewährleistet werden, so müssen Sicherheitsvorschriften, Schutzmaßnahmen und Regeln der Technik sowohl hinsichtlich der Vollständigkeit der zu erfassenden Probleme als auch hinsichtlich ihrer Aussagekraft und Wirksamkeit immer wieder überdacht und angepaßt werden. Dies bedingt einen steigenden Anteil der Arbeit auf dem Gebiet der Vorschriftensetzung im Bereich des Arbeitnehmerschutzes. Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird dabei neben dem Bemühen um eine klare und übersichtliche Gestaltung dieser Vorschriften auch der Vorteil eingebracht, daß die Verkehrs-Arbeitsinspektoren durch ihre Kontrolltätigkeit unmittelbar an den Arbeitsplätzen gewonnene Erfahrungen in die Vorschriften einbeziehen können. Dadurch wird im Interesse des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer die Schaffung praxisgerechter Regelungen erleichtert.

Daß als Folge dieser Entwicklungen auch die Betriebsinspektionen in zunehmendem Maß größeren Zeitaufwand bedingen, ist unvermeidlich, wenn in Anbetracht der dargelegten Umstände die Qualität der Inspektionen hinsichtlich Vollständigkeit und Umfang der Mängelerfassung und auch hinsichtlich der Konsequenz in der Durchsetzung von Abhilfe- und Schutzmaßnahmen erhalten bleiben soll. Jede andere Vorgangsweise würde aber zur Folge haben, daß zwar zahlenmäßig registrierbare Erfolge verzeichnet werden könnten, daß aber die Effizienz der Inspektionen vor allem für die betroffenen Arbeitnehmer empfindlich verringert und damit der Arbeitnehmerschutz insgesamt an Glaubwürdigkeit verlieren würde. Eine im Grundsatz uni-

versell angelegte Inspektion, das heißt eine unabhängig von einem eventuellen Spezialgebiet des Verkehrs-Arbeitsinspektors in jedem Fall auf Vollständigkeit bei der Erhebung und Erfassung der Mängel in einem Betrieb ausgerichtete Inspektion, wird daher trotz aller dieser Entwicklungen weiterhin Ziel der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sein. Infolge von Umfang und Tempo der Weiterentwicklung der Technologien und all der geschilderten Umstände wird es aber zunehmend schwieriger, dieses Ziel zu erreichen. Unter Umständen muß dadurch eine Verringerung der Quantität der Inspektionen in Kauf genommen werden, wie die Entwicklung der letzten Jahre bereits zeigt. Wobei im Zusammenhang darauf hinzuweisen ist, daß der Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates seit 1976 praktisch unverändert geblieben ist.

Eine wertvolle Unterstützung für die Tätigkeit der Kontrollbehörden würde, im Zusammenhang gesehen, eine intensivere Ausbildung der Sicherheitstechniker darstellen. Dies könnte einerseits durch eine ausreichende Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere der Sicherheitstechnik und der Ergonomie, in den Ausbildungsplänen der technischen Lehranstalten und der technischen Studienrichtungen an den Universitäten erreicht werden. Dadurch würde vor allem auch das Verständnis der künftigen betrieblichen Vorgesetzten insbesondere auf der Ebene des mittleren Managements für den Arbeitnehmerschutz und das Bewußtsein um die Verantwortung für die ihnen anvertrauten Arbeitnehmer wesentlich erhöht werden. Es wäre andererseits aber auch notwendig, die bestehenden Ausbildungskurse für Sicherheitstechniker im speziellen zu überdenken und fachlich und zeitlich auszuweiten. Im Vergleich dazu ist die Ausbildung der Ärzte für die betriebsärztliche Betreuung wesentlich intensiver und zielorientierter gestaltet.

Daß unter den dargelegten Umständen die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren in rationellster Weise und unter Ausnützung aller Möglichkeiten für ein ökonomisches Vorgehen durchgeführt werden muß, ist selbstverständlich. Aus diesem Grund wurden z. B. „Schwerpunktsinspektionen“ eingeführt, die sich seit nunmehr drei Jahren als ein Mittel für eine Rationalisierung der Inspektionstätigkeit bewährt und durch die Ergebnisse ihre Zweckmäßigkeit und Effizienz unter Beweis gestellt haben. Dabei werden auch große Betriebe mit zahlreichen oft verstreut gelegenen Arbeitsstellen vollständig erfaßt, und die ursprüngliche Annahme, daß solche Aktionen in den Betrieben eine Informations- und Motivationswelle für den Arbeitnehmerschutz bewirken und somit über lange Zeit positiv nachhaltende Auswirkungen erzielen, wurde deutlich bestätigt. Besonders gilt dies für die Verankerung des Arbeitnehmerschutzes im Erfahrungsschatz der Dienstvorgesetzten, weil im Rahmen dieser Inspektionen trotz der rationellen Vorgangsweise genügend Zeit gegeben ist, um aufklärende oder motivierende Gespräche zu führen und Unterweisungen oder notwendige Beratungen zu erteilen. Ebenso hat es sich erwiesen, daß im Rahmen dieser Schwerpunktsinspektionen die Erfassung von organisatorischen Mängeln, z. B. auch solcher, die in der Tätigkeit der Arbeitnehmerschutzorgane (sicherheitstechnische Dienste, betriebsärztliche Betreuung, Sicherheitsvertrauenspersonen) gelegen sind, sowie auch ein Erkennen von Ausbildungs- und Informationslücken leichter möglich ist.

Es braucht aufgrund all der angeführten Umstände nicht betont zu werden, daß die angeführten Strukturwandlungen, die immense Zunahme der im Rahmen der Inspektionen zu erfassenden Einflußgrößen und Gefahrenquellen, die Flut der zu bewältigenden Fachliteratur sowie die Zunahme der Anzahl der Schutz- und Sicherheitsvorschriften an die Verkehrs-Arbeitsinspektoren immer höhere Anforderungen stellen. Daß weiter die situations- und problemgerechte Beurteilung der Verhältnisse an den Arbeitsplätzen in dieser komplexen Arbeitsumwelt sowie das richtige Ausschöpfen der vom Gesetzgeber aus eben diesen Gründen vorgesehenen Ermessensspielräume für arbeitsplatzspezifische oder situationsbezogene Einzelentscheidungen an die Verkehrs-Arbeitsinspektoren auch psychisch immer größere Anforderungen stellen, muß aber hervorgehoben werden. Zusätzliche Belastungen ergeben sich dabei aus der Tatsache, daß die notwendigen Entscheidungen aus betrieblichen Gründen oft trotz der zu leistenden umfangreichen Vorarbeiten und Erhebungen unter großem Zeitdruck gefällt werden müssen. Die Bewältigung dieser Aufgaben ist daher nur möglich, wenn die Verkehrs-Arbeitsinspektoren nicht nur über eine entsprechende Grundausbildung und einen ausreichenden Erfahrungsschatz in bestimmten Betriebs- oder Verkehrsbereichen verfügen, sondern es ist dazu auch eine ständige Weiterbildung vor allem durch Studium der Fachliteratur erforderlich. Die Kenntnisse müssen dabei weit gefächert über die Gebiete Arbeitsmedizin, Arbeitspsychologie, Ergonomie, Physik, Hygiene, Maschinenbau, Elektrotechnik, Bau- und Betriebstechnik etc. sowie über alle Bereiche des Verwendungsschutzes erworben werden, wozu aber noch eine genaue Kenntnis des Vorschriftenbestandes auf allen diesen Gebieten kommen muß. Nur eine eingehende Kenntnis des letzten Standes der Technik und der Erkenntnisse der Medizin versetzen die Verkehrs-Arbeitsinspektion in die Lage, ihren diesbezüglichen Aufgaben optimal gerecht zu werden.

Eine zusätzliche Aufgabe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist auch darin gelegen, vorhandenes Fachwissen rasch und zielgerichtet an die in den Betrieben zuständigen Dienstvorgesetzten und die betroffenen Arbeitnehmer, insbesondere die Arbeitnehmerschutzorgane, sowie in wechselseitiger Ergänzung auch an zuständige Interessenvertretungen weiterzugeben. Die Schulung und Unterweisung der zuständigen Dienstvorgesetzten bildet dabei den Schwerpunkt. Diesbezüglich wurden auch im Berichtszeitraum besondere Aktivitäten gesetzt (siehe Abschnitt 2.2).

Trotz der angeführten Belastungen waren die Verkehrs-Arbeitsinspektoren aber im Berichtszeitraum bemüht, dem Auftrag des Gesetzgebers nachzukommen und eine verantwortungsbewußte Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben zu erwirken bzw. weiter zu gewährleisten. Darüber hinaus waren sie aber auch bestrebt, einen Beitrag zur Erhaltung und Weiterentwicklung des hohen Niveaus des Arbeitnehmerschutzes in Österreich zu leisten und an der Erarbeitung der erforderlichen Vorschriften mit der Zielsetzung mitzuwirken, diese im Interesse des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer praxisnah, verständlich und eindeutig in der Aussage zu gestalten.

2 Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektion

2.1 Grundsätzliches

Obwohl die vielfältigen Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion immer umfangreicher werden, mußte die Tätigkeit im Berichtszeitraum 1986-1987 nach wie vor von nur 18 Verkehrs-Arbeitsinspektoren, darunter zwei weibliche Bedienstete, und dem beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat bestellten Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt wahrgenommen werden. Die beiden weiblichen Verkehrs-Arbeitsinspektoren nehmen insbesondere auch die Angelegenheiten des Mutterschutzes und des Jugendschutzes wahr. In den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Betrieben sind insgesamt etwa 12 Prozent weibliche Bedienstete beschäftigt.

Über die vorher angeführte Zahl hinaus wurde Anfang des Jahres 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat ein weiterer Bediensteter zugeteilt. Da es in zunehmendem Maß schwieriger wird, aus den zu betreuenden Betrieben erfahrene und hochqualifizierte Bedienstete für die Verkehrs-Arbeitsinspektion zu interessieren, mußte versuchsweise ein AHS-Absolvent aufgenommen werden. Die Langwierigkeit der erforderlichen Einschulung zeigt, daß es schwer ist, für diese Aufgaben Bedienstete ohne besondere Voraussetzungen oder spezielle Vorbildungen einzusetzen. Die Einschulung muß in diesem Fall über die Vermittlung der Kenntnis der einschlägigen Vorschriften hinaus noch zusätzlich Informationen über die Organisation und die aufgabenspezifischen Problemstellungen in den zu betreuenden Betrieben, grundsätzliches Wissen auf den verschiedensten technischen Gebieten und im rechtlichen Bereich sowie medizinisch-hygienische Erkenntnisse umfassen. Der zugeteilte Bedienstete kann in einigen Teilbereichen bereits selbständig eingesetzt werden, ist jedoch trotz der Einschulungsdauer von fast zwei Jahren noch keineswegs ein volltragender Mitarbeiter. Dazu ist aber anzuführen, daß er in diesem Zeitraum auch die erforderliche verwaltungsdienstliche Ausbildung zu absolvieren hatte.

Bei der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren ist zu unterscheiden zwischen der tatsächlichen Inspektions- und Beratungstätigkeit in den Betrieben und der normativen und legislativen Tätigkeit (zentrale Tätigkeit) einerseits im Rahmen der Mitwirkung in den für diese Vorhaben zuständigen Gremien und Institutionen und andererseits im Rahmen des selbständigen Wirkungskreises des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Im zuletzt genannten Bereich war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum besonders bemüht, die Entwicklung prophylaktischer Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung und der Berufskrankheitenbekämpfung in seinem Wirkungskreis voranzutreiben und Arbeitgebern wie auch Arbeitnehmern die notwendige Beratung in diesen Angelegenheiten zukommen zu lassen.

Die 1982 zur Intensivierung vor allem dieser Beratungstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eingerichtete „Informations- und Auskunftsstelle“ hat sich weiter bewährt und wird weiter zunehmend in Anspruch genommen.¹⁾

2.2 Zentrale Tätigkeit

Neue Erkenntnisse auf den Gebieten der Technik, der Medizin und im sozialen Bereich werden von den zuständigen Institutionen und Interessenvertretungen in die Weiterentwicklung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, Vorschriften und Normen umgesetzt. Entwicklungen, die mit der Arbeitswelt im Konnex stehen, wie etwa neue Technologien, spezielle Arbeitsverfahren, die Automatisierung von Betriebsmitteln und Arbeitsabläufen oder auch neue Erkenntnisse über gesundheitsschädliche Wirkungen von Arbeitsstoffen bedingen dabei eine ausreichende Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes. Ein wesentlicher Teil der zentralen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist daher darauf ausgerichtet, diese Prozesse zu verfolgen und im Rahmen des Wirkungskreises und des gesetzlichen Auftrages an dieser Weiterentwicklung einschlägiger Vorschriften mitzuwirken, um eine ausreichende Berücksichtigung der Interessen des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer sicherzustellen. Betrifft eine aufgrund der genannten Entwicklungen erforderliche Anpassung oder Ergänzung spezielle, in den alleinigen Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallende Vorschriften, z. B. betriebsspezifische Unfallverhütungsvorschriften, sicherheitstechnische Richtlinien oder Vorsorgemaßnahmen auf dem Gebiet der Gesundheitsprophylaxe für Verkehrsbetriebe, so hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat diese Veranlassungen im eigenen Wirkungskreis zu treffen.

¹⁾ Beratungs- und Informationsstelle des Verkehrs-Arbeitsinspektorates: Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Telefonnummer: (0 22 2) 71 1 62 Durchwahl 9259 (Angelegenheiten der Post- und Telegraphenverwaltung, der Schifffahrt und der Luftfahrt) und Durchwahl 9264 (Angelegenheiten des Eisenbahn- und Seilbahnwesens).

Hinsichtlich der Mitwirkung an der Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzvorschriften sind im Berichtszeitraum folgende wesentliche Aktivitäten anzuführen:

- Die Mitarbeit im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission und in allen deren Fachausschüssen beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales, wobei die Beratungen über den Entwurf einer „Besonderen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung“, die Neufassung der „Verordnung über Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei der Ausführung von Bauarbeiten, Bauneben- und Bauhilfsarbeiten“, eine Novelle der „Verordnung über die Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes“ sowie Novellen der „Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung“, der „Allgemeinen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung und die Überarbeitung der „MAK-Werte-Liste“ die Arbeitsschwerpunkte im Berichtszeitraum 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, wobei die Beratungen, soweit es den materiellen Inhalt dieses Verordnungsentwurfes betrifft, im Berichtszeitraum schon weitgehend abgeschlossen werden konnten.
- Die Mitarbeit in einer Reihe von Fachnormenausschüssen und in einer großen Zahl von Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Normungsinstitutes, die mit der Ausarbeitung von Normen befaßt sind, die entweder die Gebiete Sicherheitstechnik, Ergonomie, Schutzausrüstungen oder Schutzmaßnahmen direkt betreffen oder die Sicherheits- und Schutzmaßnahmen als wesentliche Komponenten beinhalten wie etwa Herstellungs- oder Prüfnormen für Betriebsmittel und Verfahrensnormen.
- Die Mitarbeit in mehreren Fachausschüssen und Arbeitsgruppen des österreichischen Verbandes für Elektrotechnik, die sich mit der Erstellung von Sicherheitsvorschriften auf dem Gebiet der Elektrotechnik beschäftigen, wobei sich die Mitarbeit vor allem auf die Fachausschüsse „FT“ (Fernmelde-technik), „IT“ (Informationstechnik), „EN“ (Elektroschutz im Niederspannungsbereich) und „B“ (Beeinflussungsfragen) erstreckt hat.
- Die Mitarbeit in einer Reihe von Fachgruppen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, wobei die Überarbeitung der Richtlinie Nr. 3, „Beurteilung von Lärm im Nachbarschaftsbereich“, abgeschlossen werden konnte. Weiter standen im Vordergrund: die Erarbeitung einer Neufassung der Richtlinie Nr. 10, „Schalltechnische Grundlagen für die Erweiterung bzw. Erneuerung von Betriebsanlagen“, und die Richtlinie Nr. 14, „Berechnung von Schallpegeln in Betriebsräumen“.

Zu der mit BGBl. Nr. 219/1983 kundgemachten „Allgemeinen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung“ sowie zu dem von der Arbeitnehmerschutzkommission einvernehmlich verabschiedeten Entwurf einer „Besonderen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung“ ist darauf hinzuweisen, daß der materielle Inhalt dieser Vorschriften im Lichte der zum gleichen Thema im Entwurf bereits vorliegenden Richtlinien des Rates der Europäischen Gemeinschaften zu überdenken sein wird. Aus diesem Grund wurde das Datum des Inkrafttretens der „Allgemeinen Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung“ vorerst bis zum 1. Jänner 1990 erstreckt.

Der Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzvorschriften dienten auch die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum im Rahmen von Begutachtungsverfahren in 81 Fällen abgegebenen Stellungnahmen zu Verordnungs- und Gesetzesentwürfen. Darunter waren auch sehr arbeitsaufwendige Stellungnahmen zu bewältigen wie etwa: die Stellungnahme zum Entwurf eines „Binnenschiffahrtsgesetzes“, zu einer „Verordnung über die Verwendung von Transportgefäßen aus Kunststoff sowie von kubischen und zylindrischen Tankcontainern aus metallischen Werkstoffen für den Transport von gefährlichen Gütern“, zu einer „Verpackungsverordnung“ und die Stellungnahmen zur „Gefahrgut-Lenkerausbildungsverordnung“ sowie zu einer Novelle des „Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“. Eine umfangreiche Stellungnahme erforderten auch der Entwurf eines „Umweltschutzgesetzes“ sowie ein neuer Entwurf einer „Tankfahrzeug-Verordnung“. Die Bearbeitung des Entwurfes der „Elektrotechnikverordnung 1987“ war ebenfalls mit großem Arbeitsaufwand verbunden, da diese Verordnung erstmals als gemeinsame Verordnung mehrerer Ressorts erlassen wurde und nunmehr auf den Bestimmungen des Elektrotechnikgesetzes, der Gewerbeordnung und des Arbeitnehmerschutzgesetzes basiert.

Unter den Maßnahmen, die im Berichtszeitraum im Rahmen der zentralen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im eigenen Wirkungsbereich getroffen wurden, sind als wesentlich zu erwähnen:

- Mit Rundschreiben vom 15. Dezember 1986, GZ 920612/8-II/A/6.86, wurden vom Bundeskanzleramt „Richtlinien für Ruhepausen an Bildschirmarbeitsplätzen“ erlassen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat im Zusammenhang damit die für diese Tätigkeiten in seinem Wirkungsbereich bestehenden Regelungen erneut überprüft. Bei der im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung bestehenden Dienstanweisung waren Ergänzungen erforderlich, die im Einvernehmen mit der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung durchgeführt wurden.

- Das Gutachten über die Ursache des Einsturzes des Stiegenhauses des ÖBB-Gebäudes, Elisabethstraße 9, 1010 Wien, der im Jahr 1983 ein Todesopfer und zwei Schwerverletzte gefordert hat, wurde infolge der hierfür notwendigen komplizierten Untersuchungen erst im Berichtszeitraum dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat übermittelt. Aufgrund dieses Gutachtens wurden alle in Frage kommenden Betriebe im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates angewiesen, gegebenenfalls in ihrem Bereich vorhandene Stiegenhäuser, die mit einseitig eingespannten Naturstufen ausgeführt sind, durch fachkundige Organe überprüfen zu lassen. In mehreren Fällen wurden entsprechend gebaute Stiegen festgestellt und in einigen Fällen Sanierungsmaßnahmen als notwendig befunden. Diese sind in allen Fällen bereits durchgeführt.
- Einen Schwerpunkt bildete im Berichtszeitraum wieder die Ausarbeitung betriebsspezifischer Sicherheitsvorschriften für bestimmte Bereiche des Verkehrswesens bzw. für bestimmte Verkehrsunternehmen sowie auch die Unterstützung dieser Betriebe bei der Ausarbeitung solcher betriebsinterner Vorschriften. Bei den Österreichischen Bundesbahnen sind hiezu Änderungen und Ergänzungen der Dienstvorschriften V2 (Signalvorschrift), V3 (Verkehrsvorschrift), V4 (Fernsteuer-Betriebsvorschrift), V7 (Betriebsvorschrift für die Schmalspurbahnen) und B20 (Bahnaufsicht und periodische Überprüfung von Eisenbahnanlagen) sowie der Elektroschutzvorschriften EL42, EL43 und EL52 und der Dienstvorschrift über den Arbeitnehmerschutz (DV A40) zu erwähnen. Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung handelte es sich um Regelungen betreffend die Einrichtung von Notbeleuchtungen in den Dienststellen, die Verwendungsdauer von Sicherheitsgürteln und Sicherheitsgeschirren, den Einsatz von Halon-Handfeuerlöschern in elektrischen Betriebsräumen und um Schutzmaßnahmen beim Einsatz der Lasertechnologie in der Nachrichtenübertragung. Bei der Luftfahrt wurden besondere Fahrordnungen für Flughäfen und eine aufgrund vorliegender Erfahrungen notwendige Ergänzung der „Richtlinien für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus“ ausgearbeitet. Für den Bereich der Wiener Stadtwerke wurde an einer „Vorschrift über Sicherheitsabstände und Abmessungen für Gleisanlagen mit Stromschiene bei U-Bahnen“ ebenso mitgearbeitet wie bei der Neufassung der Betriebsvorschrift für die Salzburger Verkehrsbetriebe – Lokalbahn Salzburg – Lamprechtshausen. Für die technische Gestaltung und den Betrieb von Sprengseilbahnen wurden besondere sicherheitstechnische Richtlinien erstellt.
- Aufgrund einer Anfrage aus dem Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat Grundsätze für die richtige Vorgangsweise und die notwendigen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen bei der Be- und Verarbeitung von Polyester- und Epoxidharzen erarbeitet und ein einschlägiges Merkblatt für die Unterweisung der mit solchen Arbeiten beauftragten Bediensteten zusammengestellt.
- Aufgrund der immer wieder aufflammenden Diskussion über mögliche gesundheitliche Gefährdungen von Arbeitnehmern, die an Bildschirmarbeitsplätzen arbeiten, durch ionisierende oder nichtionisierende Strahlen wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf der Basis der Ergebnisse der Enquete über „Belastung und Beanspruchung bei Bildschirmarbeit“, die vom Bundesministerium für Soziale Verwaltung gemeinsam mit der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien durchgeführt wurde, eine Information erstellt, die allen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betrieben und deren Personalvertretungen übermittelt wurde.
Es wird dargelegt, daß aufgrund der von namhaften Wissenschaftlern getroffenen Feststellungen eine Gefährdung von Arbeitnehmern bei Arbeiten an Bildschirmgeräten infolge des Auftretens ionisierender oder nichtionisierender Strahlen nach dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse praktisch ausgeschlossen werden kann. Auf die Notwendigkeit einer ergonomisch richtigen Planung und Einrichtung von Bildschirmarbeitsplätzen wurde im Zusammenhang jedoch besonders verwiesen.
- Beim Einsatz von Arbeitskörben auf Gabelstaplern wurde für bestimmte Einsatzzwecke im Berichtszeitraum mehreren Ausnahmegenehmigungen zugestimmt. Ein Antrag, der eine Interpretation der Bestimmungen der Verordnung über Garagen und Einstellplätze, GBIO. Nr. 1447/1939, im Sinn einer Vereinfachung der notwendigen Entlüftungsmaßnahmen in Garagen zum Ziel hatte, mußte abgelehnt werden. Aufgrund vorliegender Gutachten wurde die zulässige Tragdauer von Schutzhelmen aus Polyethylenwerkstoffen überprüft und eine sicherheitstechnisch vertretbare Regelung für bestimmte Bereiche getroffen.
- Für die Herstellung von Mastgruben für die Aufstellung von Fahrleitungsmasten im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und für die Aufstellung von A-Masten im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung sind spezielle Schutzmaßnahmen erforderlich, die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgelegt worden sind. Unter der Voraussetzung, daß diesen Richtlinien entsprochen wird, wurde für beide Unternehmen eine spezielle Regelung für die Durchführung dieser Arbeiten vorgesehen.

Die Neuorganisation der Einrichtungen des Arbeitnehmerschutzes, die aufgrund der Durchführungsverordnung zum Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 2/1984, notwendig war, ist in den Betrieben im Be-

reich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates grundsätzlich abgeschlossen. Trotzdem waren im Berichtszeitraum zum Teil aufgrund von Erfahrungen, die bei Inspektionen gewonnen wurden, in bestimmten Bereichen noch weitere Maßnahmen erforderlich. So ist es trotz besonderer Bemühungen bisher noch immer nicht möglich gewesen, die bei den Post- und Telegraphendirektionen Innsbruck und Klagenfurt sowie beim Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg eingerichteten Stellen der betriebsärztlichen Betreuung auch mit geeigneten Betriebsärzten zu besetzen. Auch waren in den beiden Großbetrieben Österreichische Bundesbahn und Post- und Telegraphenverwaltung aufgrund vorliegender Erfahrungen Verbesserungen in der Organisation der sicherheitstechnischen Dienste notwendig. Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wurden die diesbezüglichen Maßnahmen mit Dienstanweisung bereits im August 1987 getroffen. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen sind diesbezügliche Gespräche noch im Gang. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist dabei bemüht, sicherzustellen, daß die Organisation der sicherheitstechnischen Dienste in diesen Betrieben so erstellt wird, daß diese auf allen betrieblichen Ebenen dieser das ganze Bundesgebiet umspannenden Unternehmen in gleicher Weise zielführend und in ausreichendem Maß tätig werden können. Bei der betriebsärztlichen Betreuung gilt das besondere Interesse der im Sinn der gesetzlichen Bestimmungen erforderlichen weiteren Abgrenzung zwischen betriebsärztlichen Aufgaben und anderen Tätigkeiten, die dem Wirkungskreis von Amts- oder Anstaltsärzten zugerechnet werden müssen.

Im Zuge der Bemühungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, den Arbeitnehmerschutz in den verschiedenen Materiegesetzen der Verkehrsträger besser zu verankern, wurden im Berichtszeitraum mit zuständigen Behörden vor allem auf dem Gebiet der Luftfahrt Gespräche aufgenommen. Insbesondere bei der Durchführung von Flügen mit Außenlasten mit Hubschraubern, vor allem bei der Durchführung solcher Arbeitsflüge im Gebirge, aber auch beim Lufttransport von Gefahrgütern und beim Versprühen von Chemikalien aus der Luft (Schädlingsbekämpfung) bestehen auf dem Vorschriftensektor aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes Lücken. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird diese Angelegenheiten im Zusammenwirken mit den zuständigen Luftfahrtbehörden weiter verfolgen. Aufgrund eines Vorfalles am Flughafen Amsterdam, bei dem entdeckt wurde, daß eine aus Österreich kommende Sendung mit explosivem Material im Frachtraum eines Passagierflugzeuges mitbefördert worden war, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in den letzten Monaten des Jahres 1987 in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der Luftfahrtbehörde begonnen, die Abwicklung des Gefahrguttransports in Luftfahrzeugen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes speziell zu prüfen. Es ist in Aussicht genommen, Regelungen sowohl für die Verladung als auch für den Transport gefährlicher Güter auf dem Luftweg zu erarbeiten.

Im Rahmen des beim Bundesministerium für Familie, Jugend und Konsumentenschutz eingerichteten Produktsicherheitsbeirates konnten Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unter anderem an der Erarbeitung von Vorschlägen für Schutzmaßnahmen mitwirken, die im Zusammenhang mit der Verwendung von Asbest erforderlich sind. Insbesondere standen bei den Beratungen die Einführung asbestfreier Kupplungs- und Bremsbeläge bei Kraft- und Schienenfahrzeugen im Vordergrund.

Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der 73. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz wurde ein zum Thema „Arbeitsschutz im Baugewerbe“ übermittelter umfangreicher Fragebogen beauskunftet.

Die Mitarbeit im internationalen Ausschuß für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA), der sich insbesondere um die Vervollständigung und Vereinheitlichung der Arbeitnehmerschutzvorschriften in der Binnenschifffahrt in Zentraleuropa bemüht, wurde intensiv fortgesetzt. Im Jahr 1986 wurde die Vollversammlung dieses Ausschusses in Wien abgehalten. Auch die Beschlüsse der 24. Tagung des paritätischen Seeschiffahrtsausschusses der IAO wurden ausgewertet.

Die im Jahr 1983 von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt mit Unterstützung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates neu geschaffene Arbeitsgruppe „Verkehrsunternehmen“ ist als Instrument für die Durchführung von Schulungen und als Diskussionsforum für den notwendigen Erfahrungsaustausch zwischen Arbeitnehmerschutzorganen, Arbeitsmedizinern, Sicherheitsfachleuten, Betriebsräten und Personalvertretern sowie auch für Vertreter der Interessenvertretungen, der Unfallversicherungsträger und der zuständigen Arbeitnehmerschutzbehörde im Bereich der Verkehrsunternehmen weiterhin effizient. Im Rahmen der letzten Fachtagung wurden erstmals auch praktische Übungen über die Durchführung von wiederkehrenden Prüfungen an Sicherungseilen und Sicherheitsgürteln abgehalten. Die gewonnenen Erfahrungen werden in der Herausgabe eines Merkblattes ihren Niederschlag finden. Verkehrs-Arbeitsinspektoren hatten dabei Gelegenheit, über Erkenntnisse und Erfahrungen auf diesem Gebiet zu referieren und Informationen auszutauschen.

Besondere Maßnahmen erforderten im Berichtszeitraum die Folgen des Reaktorunfalles, der sich am 25. April 1986 im ukrainischen Kernkraftwerk Tschernobyl ereignete. Nachdem die Auswirkungen dieses Unfalls erst am 28./29. April 1986 erkannt werden konnten, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sofort am 29. April 1986 mit den Betrieben in seinem Wirkungskreis Kontakt aufgenommen und – aus Gründen der Dringlichkeit vorwiegend mündlich – die ersten Anordnungen und einvernehmlichen Festlegungen getroffen. Diese Maßnahmen betrafen vor allem die Kontrolle der im östlichen Ausland befindlichen oder von dort zurückkehrenden Schiffe und Flugzeuge, die gesundheitliche Überprüfung der Besatzungen dieser Fahr-

zeuge, die Durchführung von Kontaminationsmessungen an Eisenbahnwaggons und an Postgut bei der Übernahme an den Grenzen gegen die ČSSR und Ungarn (Waggons, an denen mehr als 0,005 mSv/h gemessen wurde, wurden nicht übernommen), die Festlegung der bei den Überprüfungen zu benützenden Schutzausrüstungen und notwendigen Hygienemaßnahmen, den Stop von Arbeiten an Lüftungs- und Klimaeinrichtungen in Gebäuden und von Fahrzeugen, insbesondere die Einstellung des Tausches von Filtern sowie die Säuberung (Dekontamination) von Hofflächen und Fahrzeugen insbesondere in jenen Gebieten, in denen im angeführten Zeitraum radioaktiv verseuchte Niederschläge zu verzeichnen waren. Diese in laufender Absprache mit den Betrieben getroffenen Erstverfügungen wurden sobald als möglich durch schriftliche Anweisungen ergänzt und bestätigt, wobei im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz sowie mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Zentral-Arbeitsinspektorat, den Schutzmaßnahmen beim Ersatz und bei der Reinigung von Luftfiltern sowie der Vorsorge für deren ordnungsgemäße Entsorgung besondere Beachtung geschenkt wurde (siehe Fototeil).

Nachdem nachträglich die Folgen dieses Strahlenunfalles genau überblickt werden können, ergibt sich folgendes Resümee: Eine akut gesundheitsschädigende Kontamination von Bediensteten kann im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates aufgrund der genauen und intensiven Überwachungstätigkeit ausgeschlossen werden. Auch im einzigen registrierten Verdachtsfall konnte nach einer genauen strahlenfachärztlichen Untersuchung eine Gesundheitsschädigung für den betroffenen Bediensteten ausgeschlossen werden. Die kontaminierten Luftfilter und benützten Schutzausrüstungen wurden unter Beachtung aller Vorsorgemaßnahmen ordnungsgemäß zwischengelagert und sind zum Großteil nach genauen Anweisungen bereits entsorgt. Das Forschungsinstitut Seibersdorf gibt inzwischen die geschätzte Gesamtbelastung durch den Tschernobyl-Unfall für Österreich mit 120 bis 170 mrem über mehrere Jahre an; ein Wert, der die durchschnittliche, jährlich in Österreich bestehende natürliche Strahlenbelastung von ca. 300 mrem nicht beunruhigend erhöht. Für die im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe tätigen Arbeitnehmer kann abschließend festgestellt werden, daß sie bei Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit im angeführten Zeitraum keiner signifikant höher liegenden als der angeführten durchschnittlichen Strahlenbelastung ausgesetzt waren. Dies gilt auch für die Bediensteten von Seilbahnen, für die aufgrund der Höhenlage der Arbeitsstätte vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Einvernehmen mit zuständigen Wetterstationen, Landessanitätsdirektionen und Strahlenschutzbeauftragten besondere Vorsorgemaßnahmen getroffen wurden.

Die Zusammenarbeit mit den Trägern der Sozialversicherung wurde im Berichtszeitraum in bewährter Weise fruchtbringend fortgesetzt. Wesentlich sind die regelmäßige Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen, die Zusammenarbeit mit der Hauptstelle und den Landesstellen des Unfallverhütungsdienstes der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt sowie mit der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter. In mehreren Fällen wurden auch gemeinsame Betriebsbegehungen mit Vertretern der Unfallverhütungsstellen der Sozialversicherungsträger durchgeführt. Auch mit der Österreichischen Staub-(Silikose-)Bekämpfungsstelle wurde die Zusammenarbeit verstärkt und auch im Fachbeirat dieser Organisation intensiv mitgearbeitet. Im Vordergrund standen die Belastungen von Arbeitnehmern durch Schweißrauch an Schweißerarbeitsplätzen, die Umwandlung der Grenzwerte für die an Arbeitsplätzen zulässige Staubbelastung von Jahresmittelwerten auf Tagesmittelwerte und die Ausarbeitung eines einheitlichen Auftragsformulares für Messungen, die von der Österreichischen Staub-(Silikose-)Bekämpfungsstelle durchzuführen sind.

Dem vom Gesetzgeber vorgegebenen Auftrag zur Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer wurde im Berichtszeitraum besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Zusammenarbeit umfaßte unter anderem den Austausch von Erfahrungen und Unterlagen sowie die Erarbeitung von Lösungen für konkrete Problemstellungen auf der Ebene der betrieblichen Praxis. In grundsätzlichen Fragen wurde das Einvernehmen auf der Ebene der zuständigen Gremien wie Kammern, Gewerkschaften und Dienstbehörden hergestellt. Hervorzuheben sind im Zusammenhang die Kontakte mit der Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr, mit den Vertretungskörpern der Post- und Fernmeldebediensteten, mit der Gewerkschaft und der Personalvertretung der Eisenbahner und in bestimmten Bereichen auch mit der Gewerkschaft der Privatangestellten. In einigen Fällen (z. B. Postamt 4020 Linz) wurden gemeinsame Begehungen von Betrieben mit Vertretern der Interessenvertretungen, insbesondere der Arbeiterkammern, durchgeführt. Zur weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen wurde in der Neufassung des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion vorgesehen, daß in regelmäßigen Zeitabständen Aussprachen mit Vertretern der Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer über Probleme aus dem Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates durchzuführen sind.

Besondere Bemühungen galten im Berichtszeitraum wieder der Wahrung und Vervollkommnung des Wissensstandes der Verkehrs-Arbeitsinspektoren. Im Bestreben, die notwendige fachliche Aus- und Weiterbildung sicherzustellen, hatten Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Zeitraum 1986-1987 Gelegenheit, an insgesamt 36 Schulungs- und Seminarveranstaltungen der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin, des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, des Arbeitskreises Sicherheitstechnik der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt sowie der Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie und an 24 weiteren verschiedenen fachspezifischen Expertentagungen und Seminaren teilzunehmen. Diese Schulungen betrafen hauptsächlich

die Fachgebiete Strahlenschutz, Elektroschutz, Brandschutz, Hygienetechnik, Ergonomie, Lichttechnik, Lärm- und Schallschutz, Psychologie im Berufsleben, Kältetechnik, Toxikologie und die Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen sowie den Transport von gefährlichen Gütern. Im Interesse eines intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausches mit anderen Institutionen und Fachleuten auf den verschiedensten Gebieten des Arbeitnehmerschutzes haben Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtszeitraum auch an fachspezifischen Diskussionsveranstaltungen teilgenommen.

Da Verkehrs-Arbeitsinspektoren in bestimmten Fachbereichen auch über Expertenwissen verfügen müssen, das in Seminaren oder Schulungsveranstaltungen kaum angeboten wird, kommt auch der innerbetrieblichen Weiterbildung im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, etwa in Form von Kleingruppen-Diskussionen, und vor allem dem Literaturstudium und der Selbstschulung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren große Bedeutung zu. Dies gilt vor allem bei Problemstellungen des Arbeitnehmerschutzes im Zusammenhang mit neuen Technologien und auf dem Gebiet der Gesundheitsprophylaxe. Ein wesentlicher Aspekt bei der innerbetrieblichen Schulung im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist auch die Notwendigkeit, ein koordiniertes und gleichartiges Vorgehen aller Verkehrs-Arbeitsinspektoren bei der Ausübung der Kontrolltätigkeit in den Betrieben im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sicherzustellen. Zur Erreichung dieses Zieles werden regelmäßig Abteilungs- und Gruppenbesprechungen mit den Verkehrs-Arbeitsinspektoren durchgeführt, für die auch im Berichtszeitraum ein nicht unbeträchtlicher Zeitaufwand erforderlich war. Im Interesse der Sicherstellung von Qualität und Effizienz der Kontrolltätigkeit, somit im Interesse der zu be-treudenden Arbeitnehmer, ist dies jedoch unabdingbar.

Die Tatsache, daß Verkehrs-Arbeitsinspektoren in zunehmendem Maß um unterstützende Mitwirkung bei Schulungen und Unterweisungen in den Betrieben im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ersucht werden, hat sich im Berichtszeitraum weiter erhärtet und noch verstärkt. Insbesondere gilt dies für betriebsinterne Schulungsveranstaltungen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, der Post- und Telegraphenverwaltung und im Bereich der Privatbahnen. Darunter sind vor allem Schulungsveranstaltungen für das mittlere Management zu erwähnen, die im Berichtszeitraum in größerem Umfang sowohl bei den Österreichischen Bundesbahnen als auch bei der Post- und Telegraphenverwaltung begonnen wurden. Einerseits ist Arbeitnehmerschutz eine Führungsaufgabe und andererseits ist die Vorbildwirkung der Vorgesetzten bei der Einhaltung von Schutzmaßnahmen, z. B. dem Tragen von persönlichen Schutzausrüstungen, und für die Schaffung des notwendigen Sicherheitsbewußtseins bei den Arbeitnehmern eine notwendige Voraussetzung. Aus diesem Grund ist es unerläßlich, daß die Dienstvorgesetzten auf allen betrieblichen Ebenen mit den Vorschriften des Arbeitnehmerschutzes intensiv vertraut sind. Gerade diese Vorgesetzten haben aber meist weder in einer allgemeinbildenden noch in einer fachspezifischen Ausbildung ausreichend Möglichkeit, das notwendige Wissen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes zu erwerben. Nachdem diese besondere Lücke in der Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben erkannt worden ist, war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durch Anregung und auch durch die Mitwirkung bei der Durchführung solcher spezieller Schulungskurse bemüht, Initiativen zur Verbesserung dieser Situation in den Betrieben zu setzen. Diese Initiativen werden im folgenden Berichtszeitraum fortgesetzt werden. Besonders zu erwähnen sind auch die von den zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtszeitraum gemeinsam mit der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt durchgeführten drei Schulungskurse für Bedienstete von Anschlußbahnunternehmen über das richtige Verhalten und die geltenden gesetzlichen Bestimmungen beim Verschubverkehr. Auch im Zusammenwirken mit der Versicherungsanstalt der Eisenbahnen wurden im Berichtszeitraum zwei Seminare für Arbeitnehmerschutzorgane bei Privatbahnen durchgeführt.

Verkehrs-Arbeitsinspektoren haben im Berichtszeitraum aber auch an Schulungsveranstaltungen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes mitgewirkt, die über den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hinausgehen. Im Berichtszeitraum wurde von Verkehrs-Arbeitsinspektoren in insgesamt 14 allgemein zugänglichen Schulungsveranstaltungen, meist im Zusammenwirken mit den zuständigen Unfallversicherungsträgern, über Themen wie das Abdecken von Arbeits- und Montagegruben, den Einsatz von Absturzsicherungen, spezielle Verkehrsvorschriften im Bereich der Raab-Ödenburger Eisenbahn, Aufgabenstellungen des Betriebsarztes bei Eisenbahnen, Schutzmaßnahmen bei Lasereinrichtungen im Bereich der Nachrichtenübertragung und über die Bestimmungen der Kleinmengenverordnung referiert.

Wesentliche Bedeutung für die Informationsvermittlung auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes kommt auch den von Verkehrs-Arbeitsinspektoren verfaßten Artikeln in Fachzeitschriften und betrieblichen Informationsschriften zu. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem einschlägige Artikel in der Zeitschrift des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen („Sicherheit zuerst“), in der „Postrundschau“ sowie in der Fachzeitschrift der allgemeinen Unfallversicherungsanstalt „BS“ veröffentlicht.

2.3 Inspektionstätigkeit

Im Berichtszeitraum waren bei der Verkehrs-Arbeitsinspektion insgesamt 12.897 Betriebe mit in Summe 166.471 Arbeitnehmern zur Inspektion vorgemerkt. Damit ist die Zahl der Betriebe, die dem Verkehrs-Ar-

**Tabelle 1: Betriebe¹⁾ und deren Arbeitnehmer, die in den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen
Stand 31. Dezember 1987**

Position	Unternehmen bzw. Verkehrszweige	Größe und Anzahl der Betriebe						Anzahl der Arbeitnehmer							
		Anzahl der Arbeitnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Jugendliche ²⁾			Erwachsene			Gesamtzahl der Arbeitnehmer	
		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	2.252	930	372	269	56	3.879	1.503	1	1.504	65.695	3.904	69.599	71.103	
1.2	Haupt- und Nebenbahnen ³⁾	221	54	24	7	1	307	27	2	29	2.175	169	2.344	2.373	
1.3	Straßenbahnen ⁴⁾	547	74	43	38	11	713	180	23	203	10.721	823	11.544	11.747	
1.4	Seilbahnen ⁵⁾	192	433	20	2		647				3.998	213	4.211	4.211	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁶⁾	1.447	81	6	4		1.538	5		5	6.611	48	6.659	6.664	
	Summe Eisenbahnen	4.659	1.572	465	320	68	7.084	1.715	26	1.741	89.200	5.157	94.357	96.098	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen														
		1	2	1	1	1	6	—	—	—	373	14	387	387	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
		3.399	1.257	293	118	30	5.097	2.091	214	2.305	46.834	14.233	61.067	63.372	
D	Radio Austria AG														
		—	2	—	1	—	3	—	—	—	179	60	239	239	
E	Schifffahrt⁷⁾														
		435	100	11	6	1	553	52	3	55	2.083	105	2.188	2.243	
F	Luftfahrt⁸⁾														
		123	16	6	7	2	154	24	6	30	3.789	1.313	4.102	4.132	
G	Summe (Position A—F) aller Verkehrszweige														
		8.617	2.949	776	453	102	12.897	3.882	249	4.131	141.458	20.882	162.340	166.471	
II	Vergleichszahlen 1985														
		8.006	3.708	843	564	57	13.178	3.426	189	3.615	141.483	20.260	161.743	165.358	
I	Zunahme/Abnahme gegenüber dem Stand 1. Dezember 1985														
		+611	—759	—67	—111	+45	—281	+456	+60	+516	—25	+622	+597	+1.113	

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

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 Omnibuskern der Kraftfahrbetriebe der Eisenbahnen bzw. der Post- und Telegraphenverwaltung angefahrenen Endpunkte der Kraftfahrlinien (Außenstellen), die nur Garagen bzw. Einstellräume für die Kraftfahrzeuge sowie notwendige Sozialräume für die Arbeitnehmer aufweisen.

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

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

⁴⁾ Schienenbahnen und deren Kraftfahrbetriebe sowie Oberleitungs-Omnibusbetriebe.

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 Seeschifffahrt.

⁸⁾ Zivillugplätze, Luftverkehrsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

⁹⁾ Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, zuletzt kundgemacht mit BGBl. Nr. 599/1987.

beitsinspektionsgesetz unterliegen, gegenüber der letzten Berichtsperiode etwas abgesunken. Nähere Aussagen über die Verteilung und die Größenordnung der Betriebe in den einzelnen Verkehrsbereichen enthält Tabelle I. Zu den ziffernmäßigen Angaben in dieser Tabelle 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 müssen.¹⁾

Zu den Änderungen der Gesamtzahlen der Betriebe, die in den Spalten 3 bis 8 der Tabelle I angeführt sind, gegenüber dem Stand 31. Dezember 1985 ist anzumerken, daß die Verlagerung einer großen Anzahl von Dienststellen von der Spalte 4 in die Spalte 3 dadurch zustande kommt, daß Betriebe (Dienststellen) mit 5 Arbeitnehmern nunmehr in der Spalte 3 aufscheinen. Dies war zwar im Berichtszeitraum 1984/1985 im Tabellenkopf ebenfalls bereits berücksichtigt, eine genaue Durchzählung der Betriebe, vor allem im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, konnte jedoch erst in diesem Berichtszeitraum erfolgen.

Die deutliche Verringerung der Anzahl der Betriebe in den Größenordnungen 6 bis 250 Arbeitnehmer (Spalten 4 bis 6 der Tabelle I) ist darauf zurückzuführen, daß durch die rege Bautätigkeit vor allem im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, aber auch bei den Österreichischen Bundesbahnen und in anderen Bereichen, Betriebe zunehmend in Neubauten untergebracht werden konnten. Dadurch wurde in vielen Fällen eine Zusammenlegung mehrerer Außenstellen zu einer einzigen neuen Organisationseinheit möglich. Dies bedingt auch den relativ starken Anstieg der Anzahl jener Betriebe, die mehr als 250 Arbeitnehmer aufweisen (Spalte 7). Aufgrund dieser ausgewiesenen Verringerung der Anzahl der kleineren Betriebe (Außenstellen) ergibt sich auch die Abnahme der Gesamtzahl der Betriebe, die durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuen sind, um 281 Betriebe gegenüber dem Stand 31. Dezember 1985. Gegenüber dem ersten Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (1952: 8.663 Betriebe) liegt aber die Anzahl der zu betreuenden Betriebe noch immer um fast 50% höher.

Die Anzahl der zu betreuenden Arbeitnehmer hat gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 geringfügig (um ca. 0,7%) zugenommen (siehe Tabelle I). Gegenüber dem ersten Tätigkeitsjahr des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (1952: 135.343 Arbeitnehmer) liegt die Anzahl der zu betreuenden Arbeitnehmer derzeit um ca. 23% höher.

Im Berichtszeitraum 1986/1987 wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren insgesamt 5.099 Betriebe überprüft, das sind ca. 40% aller vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Betriebe²⁾. Dabei wurden 5.099 Betriebe je einmal inspiziert und zusätzlich, vor allem zur Kontrolle oder Überwachung der Durchführung von angeordneten Mängelbehebungen oder zusätzlichen Schutzmaßnahmen, noch weitere 369 Inspektionen in diesen Betrieben durchgeführt. 2.500 Betriebe oder 19,9% aller zur Inspektion vorgemerkten Betriebe wurden im Jahr 1986 und 2.599 Betriebe oder 20,2% aller vorgemerkten Betriebe im Jahr 1987 überprüft³⁾.

Im Rahmen dieser Inspektionen wurden im Jahr 1986 insgesamt 72.154 Arbeitnehmer und im Jahr 1987 in Summe 71.819 Arbeitnehmer erfaßt⁴⁾. Der Anteil der in diesen Jahren durch die Inspektionstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren erfaßten Arbeitnehmer beträgt damit 1986 etwa 43,3% und 1987 ca. 43,1% aller vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu betreuenden Arbeitnehmer. Der Prozentsatz der jährlich bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer liegt deswegen in Relation zum Anteil der kontrollierten Betriebe höher, da Großdienststellen praktisch in jedem Jahr, entweder im Rahmen von Regelinspektionen oder aus bestimmten aktuellen Anlässen, einer Inspektion unterzogen werden müssen, so daß deren Arbeitnehmer praktisch in jedem Jahr zu einem mehr oder minder großen Teil erfaßt werden. Kleinere und mittlere Betriebe, die in Summe die größere Zahl ausmachen, werden hingegen meist nur durch die in Abständen von bis zu vier Jahren erfolgenden Regelinspektionen erfaßt. Bei Inspektionen von auswärtigen Bau- und Arbeitsstellen können darüber hinaus überhaupt nur die an diesen Stellen gerade beschäftigten Arbeitnehmer, nicht jedoch deren Stammbetriebe erfaßt werden. Trotzdem ist die Inspektion gerade der auswärtigen Arbeitsstellen aus der Sicht der Gewährleistung des Arbeitnehmerschutzes besonders wichtig. Dies gilt speziell für unfallgefährdete auswärtige Arbeitsstellen wie z. B. Bau- und Montagestellen.

¹⁾ Nach der Organisation der Österreichischen Bundesbahnen sind „Dienststellen“ organisatorische Einheiten höherer Ordnung, die ihrerseits wieder in „Stellen“, das sind organisatorische Einheiten niedriger Ordnung wie z. B. Betriebswerkstätten, Bahnmeistereien usw., gegliedert sind.

Bei der Post- und Telegraphenverwaltung entsprechen dem Begriff „Dienststelle“ z. B. Fernmeldebau- und Fernmeldebetriebsämter, denen als „Stellen“ Bautrupps, Wählämter etc. nachgeordnet sind. In weiterer Folge wird der Einheitlichkeit halber anstelle der – unter Bedacht auf diese Organisationsstrukturen – korrekten Bezeichnung „Betriebe, Dienststellen und diesen nachgeordnete Stellen“ jeweils nur der Ausdruck „Betriebe“ verwendet.

²⁾ Siehe ausführliche Tabellen im Abschnitt 6.1. Die getroffenen Beanstandungen sind in den Tabellen 6.2.1 bis 6.2.4 genau aufgegliedert.

³⁾ Siehe Tafel I.

⁴⁾ Siehe Tafel I.

Einen Überblick über die Entwicklung der Inspektionstätigkeit in Relation zur Anzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum 1984/1985 bietet die nachfolgende Übersicht:

Anzahl der Arbeitnehmer (Betriebsgröße)	Berichtszeitraum 1984/1985		Berichtszeitraum 1986/1987	
	Anzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe	Anteil der inspizierten Betriebe in %	Anzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe	Anteil der inspizierten Betriebe in %
0 bis 5	8.006	39,6	8.617	32,2
6 bis 20	3.708	43,8	2.949	49,5
21 bis 50	843	65,2	776	58,1
51 bis 250	564	71,0	453	69,5
mehr als 250	57	100,0	102	94,1
insgesamt	13.178	44,6	12.897	39,5

Einen genauen Überblick über die Anzahl der inspizierten Betriebe und der bei den Kontrollen erfaßten Arbeitnehmer, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Verkehrszweigen, bietet die Tabelle 6.1.

Bedingt durch Krankheitsfälle, Kuraufenthalte und vor allem durch eine längerfristige Vakanz in der Besetzung der Stelle des Leiters der Abteilung Pr. 4 mußte im Berichtszeitraum ein Ausfall von insgesamt 413 Arbeitstagen verkraftet werden. Überdies muß darauf hingewiesen werden, daß im Berichtszeitraum auch die Übersiedlung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom Gebäude 1010 Wien, Am Hof 4, in das neue Bundesamtsgebäude, 1030 Wien, Radetzkystraße 2, durchzuführen war. Dadurch mußte über einen Zeitraum von etwa fünf Wochen (März-April 1986) die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zusätzlich stark eingeschränkt werden.

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt fünf Schwerpunktsinspektionen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung durchgeführt. Dabei wurde im Rahmen einer jeweils länger dauernden, zusammenhängenden Kontrolltätigkeit die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in allen Bereichen der betreffenden Betriebe genau überprüft. Erfaßt wurden die Dienststellen: Postautobetriebsleitung Graz, Postautobetriebsleitung Klagenfurt, Fernmeldebauamt Innsbruck, Fernmeldebauamt Feldkirch und das Fernmeldebauamt Graz. Im Rahmen dieser Aktionen wurden die Arbeitsplätze von insgesamt 4.301 Arbeitnehmern speziell überprüft. Wesentliche Ergebnisse dieser Überprüfungen betrafen Mängel bei der Durchführung von Unterweisungen und organisatorische Mängel wie das Fehlen aushangpflichtiger Vorschriften, unzureichende Einsatzzeiten für sicherheitstechnische Dienste und Unzukömmlichkeiten bei der Durchführung von wiederkehrenden Überprüfungen von Betriebsmitteln.

In den letztgenannten Fällen standen insbesondere Mängel bei der wiederkehrenden Überprüfung von Werkzeugen und bei Überprüfungen auf dem Gebiet des Elektroschutzes im Vordergrund. In einem Fall bot die nicht ordnungsgemäße Ausstattung einer Spritzlackiererei (Postautobetriebsleitung Graz) Grund für wesentliche Beanstandungen.

Zwei weitere schwerpunktmäßige Überprüfungsaktionen wurden im Bereich der Schifffahrt (Bodenseeschifffahrt der Österreichischen Bundesbahnen und Schifffahrtbetriebe im Bereich der Kärntner Seen) durchgeführt. Unter den Ergebnissen sind besonders zu erwähnen: die Überprüfungen des umgebauten Motorfahrgastsschiffes „Montafon“ und des wieder instandgesetzten Dampfschiffes „Hohentwiel“.

Die „Montafon“ wurde um 5,5 m verlängert, wobei unter der beratenden Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gleichzeitig auch der Steuerstand entsprechend dem letzten Stand der Technik und Ergonomie umgestaltet wurde. Größeren Arbeitsaufwand erforderte auch die Umgestaltung des MS „Hohentwiel“, das als „Nostalgie-Dampfer“ wieder auf dem Bodensee eingesetzt werden soll. Trotz der Beibehaltung bzw. originalgetreuen Rekonstruktion der ursprünglichen Schiffsausstattung konnten auch in diesem Fall moderne Technik und größte Sicherheit besonders hinsichtlich der Gewährleistung des Arbeitnehmerschutzes für die Mannschaft zufriedenstellend berücksichtigt werden. Dies gilt besonders für die Umrüstung der Feuerungsanlage, die umgestaltet und im Interesse des Umweltschutzes auf Heizöl „extra leicht“ umgebaut

wurde. Die aus Gründen der Sicherheit notwendigen modernen Navigationseinrichtungen wie Radar, Echo-
lot und Sprechfunk, insbesondere die zugehörigen Antennenanlagen, konnten so ausgeführt werden, daß das
Gesamterscheinungsbild des Schiffes nicht beeinträchtigt wird.

Beider in Zusammenarbeit mit dem Amt der Kärntner Landesregierung vorgenommenen Überprüfung
der Schifffahrtsbetriebe auf den Kärntner Seen wurden insgesamt 28 Betriebe mit 76 Arbeitnehmern erfaßt.
Den Schwerpunkt bildeten die Wörthersee-Schifffahrt, die Millstättersee-Schifffahrt, die Weißensee-Schiff-
fahrt, die Ossiachersee-Schifffahrt und die Drau-Schifffahrt. Außer diesen Betrieben, die vorwiegend Linien-
dienste unterhalten, wurden weitere Unternehmen, die in der Region vor allem Gelegenheitsverkehr ausüben,
überprüft.

Einen aussagekräftigen Hinweis auf das ständig steigende Gesamtarbeitsvolumen des Verkehrs-Arbeits-
inspektorates gibt die Anzahl der aktenmäßigen Erledigungen, die weiterhin stark steigend ist. Im Berichts-
zeitraum waren von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren insgesamt 14.708 Geschäftsfälle zu erledigen. Davon
entfielen auf das Jahr 1986 insgesamt 7.192 Geschäftsfälle, während im Jahr 1987 sogar 7.536 Geschäftsfälle
zu erledigen waren. Die Anzahl der im Durchschnitt im Berichtszeitraum 1986/1987 je Jahr schriftlich zu erle-
digenden Geschäftsfälle lag damit um 10,4% höher als die Vergleichszahl im Berichtszeitraum 1984/1985.
Dazu muß darauf verwiesen werden, daß sich unter diesen schriftlichen Erledigungen auch relativ umfangrei-
che Schriftsätze wie z. B. Stellungnahmen zu betriebsinternen Vorschriften einzelner Verkehrsunternehmen,
Unfallanalysen oder gutachtliche Stellungnahmen für gerichtliche Verfahren befinden. Allein die Zahl der er-
stellten Gutachten und Stellungnahmen, die infolge des Umfangs der hierfür notwendigen Vorarbeiten und
Erhebungen besonders großen Zeitaufwand erfordert haben, betrug im Berichtszeitraum 946 (siehe hiezu
auch Abschnitt 2.4).

In insgesamt elf Fällen mußten zum Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer in den Be-
trieben von Verkehrs-Arbeitsinspektoren an Ort und Stelle sofortige Maßnahmen zur Beseitigung akuter Ge-
fahrsituationen gemäß § 9 Abs. 3 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes angeordnet werden.

2.4 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 Überwa-
chungstätigkeit von besonderer Bedeutung. Insgesamt sind im Berichtszeitraum 1.462 Ladungen zu kommis-
sionellen Verhandlungen beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat eingelangt.

Infolge der angespannten Personalsituation, in vielen Fällen aber auch, weil bereits aus den Unterlagen
zu erkennen war, daß den zu genehmigenden Anlagen oder Umbauten aus der Sicht des Arbeitnehmerschut-
zes keine wesentliche Bedeutung beizumessen ist, haben Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtszeitraum
1986/1987 an nur insgesamt 845 kommissionellen Verhandlungen an Ort und Stelle teilgenommen. Davon
entfielen 419 Verhandlungen auf das Jahr 1986 und 426 Verhandlungen auf das Jahr 1987 (siehe hiezu Tafel
1). Von den kommissionellen Verhandlungen im Berichtszeitraum betrafen 375 die Genehmigung oder die
Änderung von Genehmigungen von Seilbahnanlagen.

Darüber hinaus wurden zum Teil aus Gründen einer rationellen Dienstabwicklung in 830 Fällen Stel-
lungnahmen zu behördlichen oder gerichtlichen Verfahren schriftlich abgegeben, wobei aber zur Klärung
von Situationen oder Sachverhalten in 319 Fällen trotzdem zusätzlich Erhebungen an Ort und Stelle durchge-
führt werden mußten.

In 116 Fällen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat gutachtliche Stellungnahmen ohne Zusammen-
hang mit einem behördlichen Verfahren abgegeben. Es handelte sich dabei vor allem um Stellungnahmen zu
neuen Arbeitsverfahren, zu möglichen Gesundheitsgefahren beim Einsatz von Arbeitsstoffen und zu notwen-
digen Schutzmaßnahmen bei neuen Betriebsmitteln. Teilweise wurden im Rahmen dieser Stellungnahmen
auch Richtlinien oder Merkblätter ausgearbeitet.

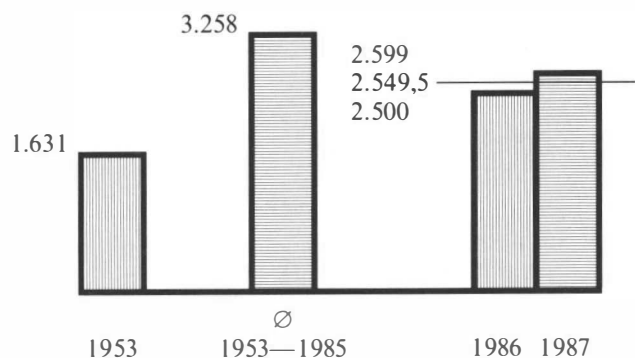
In insgesamt neun Fällen wirkten Verkehrs-Arbeitsinspektoren an kommissionellen Unfallerbungen
im Berichtszeitraum mit.

Für die Teilnahme an kommissionellen Verhandlungen können die Verkehrs-Arbeitsinspektoren gemäß
§ 11 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion Kommissionsgebühren gemäß § 77 Abs.
5 des AVG verrechnen. Zur Erfassung der aus dieser Tätigkeit dem Bund erwachsenden Einnahmen werden
die von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren vorgeschriebenen Kommissionsgebühren von der Buchhaltung des
Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ab dem Jahr 1987 gesondert erfaßt. Im Jahr 1987
erwachsen aus dieser Tätigkeit Einnahmen in Höhe von S 206.290, -.

Probleme des Verwendungsschutzes¹⁾ spielen im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates
quantitativ erfahrungsgemäß nur eine geringe Rolle. Dies ist aus der hierarchischen Struktur und der damit
verbundenen straffen Beaufsichtigung des Dienstes sowie infolge des genau geregelten Dienstablaufes vor al-

¹⁾ Das sind z. B. Probleme des Jugendschutzes, des Mutterschutzes oder Fragen der Arbeitszeitregelung.

Tafel 1: Vergleich der bisherigen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates mit jener der Jahre 1986 und 1987

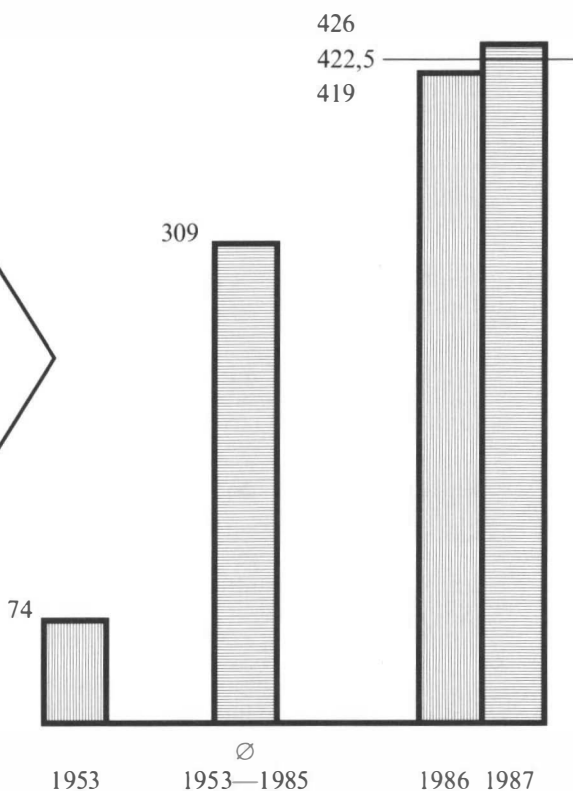
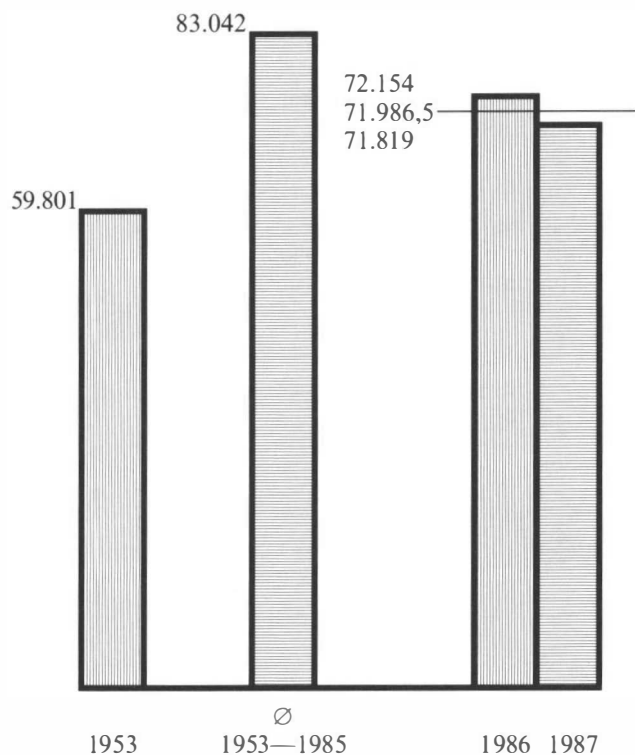


Anzahl der jährlich inspizierten Betriebe, Dienststellen und diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen:

Jahreswert 1953	1.631
Durchschnittswert 1953—1985	3.258
Durchschnittswert 1986/1987	2.549,5

Anzahl der Teilnahmen an kommissionellen Verhandlungen:

Jahreswert 1953	74
Durchschnittswert 1953—1985	309
Durchschnittswert 1986/1987	422,5



Anzahl der jährlich durch die Inspektionstätigkeit erfaßten Arbeitnehmer:

Jahreswert 1953	59.801
Durchschnittswert 1953—1985	83.042
Durchschnittswert 1986/1987	71.986,5

lem bei den beiden Großbetrieben Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung zu erklären, auf die ein wesentlicher Teil der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren entfällt. Überdies sind gerade im Bereich des Verwendungsschutzes wesentliche Angelegenheiten durch Bundesgesetze eindeutig geregelt. Somit waren in Angelegenheiten des Verwendungsschutzes im Berichtszeitraum 1986/1987 lediglich in 40 Fällen besondere Erhebungen notwendig. Von diesen 40 Erhebungen mußten 35 in Angelegenheiten der Einhaltung von Arbeitszeitregelungen durchgeführt werden, wobei ein Großteil Einsatzzeitüberschreitungen im Bereich der Luftfahrt betroffen hat. In vier Fällen betrafen die besonderen Erhebungen Angelegenheiten des Jugendschutzes, und in einem Fall war eine Erhebung in Angelegenheiten des Mutterschutzes erforderlich.

2.5 Außendiensttätigkeit

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag kann ein wesentlicher Teil der Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektoren nur als Außendiensttätigkeit durchgeführt werden. Im Berichtszeitraum wurde an insgesamt 2.854 Tagen Außendienst geleistet. Dies sind im Durchschnitt ca. 79 Außendiensttage je Verkehrs-Arbeitsinspektor und Jahr im Berichtszeitraum. Auf das Jahr 1986 entfielen insgesamt 1.434 Außendiensttage, während im Jahr 1987 in Summe 1.420 Außendiensttage geleistet wurden. Im Rahmen dieser Außendiensttätigkeit entfielen im Berichtszeitraum 478 Tage, das sind im Durchschnitt 13,3 Tage je Verkehrs-Arbeitsinspektor und Jahr, auf Amtshandlungen im Bereich Wien (Amtssitz) und 2.376 Tage, das sind 66 Tage je Jahr und Verkehrs-Arbeitsinspektor, auf Amtshandlungen, die in anderen Bundesländern durchgeführt wurden.

2.6 Sonstige Amtshandlungen

Nach der Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, BGBl. Nr. 441/1975, dürfen für bestimmte Tätigkeiten¹⁾ nur Arbeitnehmer herangezogen werden, die die hierfür notwendigen besonderen Fachkenntnisse und Berufserfahrungen besitzen.

Soweit es sich dabei um Arbeiten in Betrieben handelt, die der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen, sind die erforderlichen Prüfungen entsprechend den angeführten gesetzlichen Bestimmungen unter Mitwirkung eines hierfür vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigten Verkehrs-Arbeitsinspektors²⁾ abzuhalten, sofern die notwendige Ausbildung nicht im Rahmen des Besuches einer einschlägigen Unterrichtsanstalt erfolgt ist.

Im Berichtszeitraum haben sich insgesamt 893 Arbeitnehmer einer derartigen Prüfung, an der ein Verkehrs-Arbeitsinspektor mitgewirkt hat, unterzogen. Hierbei wurde von 525 Arbeitnehmern der Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Staplern und von 307 Arbeitnehmern der Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Kränen erbracht. 64 Arbeitnehmer konnten den Nachweis nicht erbringen oder sind vor Ablegung der vorgesehenen Prüfung zurückgetreten.

Aufgrund 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, in der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 181/1983, wurden im Berichtszeitraum im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insgesamt fünf Arbeitnehmer ausgebildet. Diese haben im Rahmen der aufgrund dieser Bestimmungen vorgesehenen Prüfung auch den Nachweis über die geforderten Fachkenntnisse³⁾ erbracht.

¹⁾ Solche Tätigkeiten sind im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vor allem das Führen von Kränen und Staplern.

²⁾ Derzeit sind elf Verkehrs-Arbeitsinspektoren vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigt, bei Prüfungen über den Nachweis der Fachkenntnisse für das Führen von Kränen 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

Aufgrund der Verordnung über die Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBl. Nr. 2/1984, waren in den Betrieben, die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreut werden, verschiedene organisatorische Änderungen erforderlich, die bereits abgeschlossen sind. Lediglich bei den beiden Großbetrieben Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung sind noch einige dieser Probleme in Behandlung (siehe Abschnitt 2.2). Im Zusammenhang mit diesen Änderungen wurde im Berichtszeitraum in diesen beiden Betrieben auch die „Sammlung der aushangpflichtigen Gesetze“ entsprechend dem letzten Stand der Vorschriften ergänzt und neu aufgelegt.

Mit den Erfordernissen des Umweltschutzes und den daraus resultierenden Forderungen nach ordnungsgemäßer Sammlung, Lagerung, Verwertung und Entsorgung von Abfällen werden auch im Bereich des Arbeitnehmerschutzes eine Vielzahl neuer Probleme aufgeworfen. Grundsätzlich muß dazu festgestellt werden, daß Arbeitnehmer, die mit gefährlichen Stoffen hantieren, mit deren Lagerung oder Beförderung befaßt sind oder die sich mit der Entsorgung solcher Stoffe beschäftigen müssen, bei diesen Tätigkeiten oft erheblich mehr, sicher aber in anderer Weise gefährdet werden als die Umwelt. Dies bedeutet, daß die vorgesehenen Regelungen zum Schutz der Umwelt nicht unbedingt auch in ausreichendem Maß den Arbeitnehmerschutz abdecken können. In solchen Fällen muß eine sinnvolle Synthese der Schutzmaßnahmen für beide Bereiche sicherstellen, daß auch für die beteiligten Arbeitnehmer der größtmögliche Schutz gewährleistet ist. Zu vermeiden ist, daß die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes durch die Aktualität der Probleme des Umweltschutzes überdeckt werden. Bei der Durchführung von Gefahrguttransporten steht z. B. die Umweltgefährdung oft wesentlich mehr im Blickpunkt der Öffentlichkeit als die Gefährdung der Lenker und Beifahrer, obwohl diese im Ernstfall und oft unter Einsatz ihres Lebens und ihrer Gesundheit auch erste Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen für die Umwelt zu treffen haben.

Die Erfassung und Beurteilung gesundheitsschädigender Einwirkungen von Arbeits- oder Abfallstoffen gewinnt daher im Bereich des Arbeitnehmerschutzes immer mehr an Bedeutung. Auch in der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren bilden Aufgaben wie die richtige Gestaltung und Kontrolle von Arbeitsabläufen und Arbeitsverfahren im Hinblick auf die Vermeidung von Abfällen und Schadstoffen, den Ersatz gesundheitsschädlicher Stoffe durch unschädlichere Arbeitsstoffe und die Kontrolle der Bedingungen, unter denen mit gefährlichen Arbeitsstoffen umgegangen wird, zunehmend einen Schwerpunkt. Dazu müssen neueste Erkenntnisse der Medizin, vor allem der Gesundheitsprophylaxe, der Chemie und der Biologie speziell hinsichtlich des Wirkungsmechanismus von Schadstoffen auf den Menschen verfolgt, registriert und die notwendigen Schutzziele formuliert werden. Große Schwierigkeiten bereitet es dabei, daß solche Erkenntnisse oft erst nach Langzeiteinwirkungen von Stoffen erkannt und publiziert werden können. Ein großer Mangel liegt bei diesen Problemen auch darin, daß Chemikalien, insbesondere Altstoffe im Sinn des Chemikaliengesetzes, noch nicht in einer Liste erfaßt werden konnten, und daß auch Bestimmungen über die Arbeitsstoffkennzeichnung noch fehlen. Hinsichtlich des Ersatzes von möglicherweise gesundheitsschädigend wirkenden Chemikalien konnten im Berichtszeitraum im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates einige Fortschritte erreicht werden: Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wurde mit dem Ersatz der PCB-haltigen Isolierflüssigkeiten in Kondensatoren von Triebfahrzeugen begonnen, und zinkchromathaltige Lacke und Anstrichstoffe werden beim Neubau von Schienenfahrzeugen sowohl im Bereich der Eisenbahnen bei Revisionsarbeiten als auch bei den Herstellerfirmen dieser Fahrzeuge für Neubauten nicht mehr verwendet.

Mit dem raschen Vordringen von Fertigteil- und Modulbauweisen in allen Bereichen der Technik und vor allem durch die Möglichkeiten der modernen elektronischen Steuer- und Regelungstechnik entsteht ein weiterer Problemkreis: Die erkennbare technische und dadurch scheinbar auch gegebene sicherheitstechnische Perfektion von technischen Einrichtungen vermittelt dem Benutzer das Gefühl, sich in jeder Weise auf diese Techniken verlassen zu können. Dadurch verlieren Arbeitnehmer unter Umständen die Sensibilität für weiter bestehende verhaltensabhängige Risiken, wodurch zusätzliche Quellen für Unfallgefahren geschaffen werden. Zur Vermeidung solcher Entwicklungen müssen Arbeitsvorgänge und Betriebsmittel mit allen technischen Vor- und Nachteilen den Verwendern schulungsmäßig ausreichend erläutert und den Vorgesetzten die Durchführung dieser Unterweisungen auch als ein vordringliches Anliegen des Arbeitnehmerschutzes nahegebracht werden. Dabei ist die Notwendigkeit für selbständiges sicherheitstechnisches Denken zu betonen

und dieses zu fördern. Auch Unfallverhütungsvorschriften, Betriebsanleitungen und Arbeitsanweisungen müssen in diesem Sinn erstellt oder überarbeitet werden.

Aus den Unfallereignissen ergibt sich mit zunehmender Deutlichkeit, daß immer weniger Unfälle rein technisch erklärbar sind. Dies zeigt ebenfalls, daß die technische Unfallverhütung nicht länger dominant sein kann, sondern in zunehmendem Maß durch organisatorische und motivierende Maßnahmen vor allem in den Bereichen Sicherheitsausbildung und Sicherheitsberatung ergänzt werden muß. Betriebliche Vorgesetzte müssen zunehmend menschliche Komponenten richtig einzuschätzen und zu berücksichtigen lernen, und Arbeitssicherheit wird noch mehr als Führungsaufgabe zu sehen sein. Auch die zuständigen Kontrollbehörden müssen Expertenaufgaben und innovative Komponenten in ihre Tätigkeit, insbesondere im Bereich der Ergonomie und der Arbeitsorganisation, stärker miteinbeziehen.

Eine andere Seite dieser Entwicklung ist die Tatsache, daß Robotsteuerungen, Automatisierung und elektronische Überwachungseinrichtungen einen stetig größer werdenden Anteil von Informationsverarbeitung in sehr komplexen Arbeitssystemen bedingen. Die Vermeidung von Überforderungen vor allem des Wahrnehmungsvermögens und der motorischen Fähigkeiten des Menschen sowie von Angst und Streß müssen daher deutlicher als bisher Ziele in der Unfall- und Berufskrankheitenbekämpfung bilden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche des Verkehrswesens. In der Berufskrankheitenbekämpfung werden daher Ansatzpunkte für Maßnahmen immer mehr in den Bereichen Ergonomie und Arbeitsorganisation zu suchen und mentale Belastungen in zunehmendem Maß zu beachten sein. Dem Problembereich „Einzelarbeitsplatz“ wird im Zusammenhang damit besondere Bedeutung zugemessen werden müssen. Im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind vor allem im Gleisbereich von Eisenbahnen allein arbeitende Bedienstete besonders gefährdet. Dabei ist darauf zu verweisen, daß diese Gefährdung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und durch die Bemühungen, die Fahrgeschwindigkeiten der Züge zu erhöhen, insbesondere bei Arbeiten in Weichenstraßen von Großbahnhöfen noch weiter zunehmen wird. Wohl wird die Eigenverantwortlichkeit der Arbeitnehmer in solchen Situationen auch in Zukunft im besonderen Maß die Sicherheit bestimmen, jedoch erscheint eine Verringerung der Unfallrate in diesem Bereich zusätzlich auch durch technische Mittel zur Verbesserung der Warnung und der Information (durch Funk, Fernsprecher) und durch organisatorische Maßnahmen (Verlegung mancher Wartungsarbeiten in verkehrsarme Zeiten) möglich. Einvernehmlich mit den zuständigen Stellen der Österreichischen Bundesbahnen und der Personalvertretung der Eisenbahner werden gegenwärtig vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine Reihe von Vorschlägen für solche Lösungen fachdienstübergreifend auf ihre Realisierbarkeit überprüft. Schwierig sind derartige Problemlösungen aber deshalb, weil keine generell anwendbaren Regelungen getroffen werden können, sondern die jeweils geeignetsten Schutzmaßnahmen aufgrund der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten für jeden Bahnhof bzw. jede Bahnhofstypen gesondert getroffen werden müssen.

Durch moderne technische Lösungen beim Bau von Seilbahnen ergeben sich vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes für die Durchführung von Wartungsarbeiten und bei allenfalls erforderlichen Fahrgastbergungen neue Probleme. Mehrsitzige (drei- und viersitzige) Sesselbahnen mit betrieblich nicht lösbaren Fahrbetriebsmitteln stellen ebenso wie Standseilbahnen in Tunnels oder Doppelseilumlaufbahnen bei Betrieb und Wartung erhöhte Anforderungen an die Arbeitnehmer. Stationsbedienstete sind erhöhten physischen und psychischen Belastungen ausgesetzt, da diese Systeme hohe Förderleistungen einerseits durch ein dichtes Aufeinanderfolgen der Fahrbetriebsmittel und andererseits durch die Verwendung von Großraumwagen ermöglichen. Bei Durchfahrtstationen (Mittelstationen von Umlaufbahnen) treten dazu verstärkt Klimatisierungs- und Zugluftprobleme auf. Da nachträgliche Schutzmaßnahmen in diesem Bereich technisch kaum möglich sind, muß auch beim Bau von Seilbahnen künftig schon bei der Planung den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dies gilt auch hinsichtlich der Vermeidung von Lärmbelastungen in den Antriebsstationen.

Sicherheitsgürtel sind als Absturzsicherungen nicht unproblematisch, da infolge der im Sturzfall auftretenden ungünstigen Kraftverteilung beim Fangstoß und beim anschließenden „Hängen im Gurt“ der menschliche Körper hohen Belastungen ausgesetzt sein kann. Zur Sicherung gegen Absturz stehen nunmehr geeignetere Sicherheitseinrichtungen zur Verfügung, die vor allem bei Seilbahnen die in Verwendung stehenden einfachen Sicherheitsgürtel ablösen sollen. Im Berichtszeitraum wurde daher auf die Seilbahnbetriebe eingewirkt, die vorhandenen Sicherheitsgürtel entweder durch moderne Sicherheitsgeschirre zu ersetzen oder diese zumindest mit ÖNORM-gemäßen Zusatzeinrichtungen (Schultergurten oder Beinschlingen) nachzurüsten.

Ein Beispiel für fruchtbringende Initiativen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes bildete die Durchführung des von der Flughafen-Wien-Betriebsgesellschaft in Auftrag gegebenen Ausbaues eines früheren Kontrollturmes am Flughafen Schwechat zu einem Verwaltungs- und Bürozentrum. Dabei ergaben sich Schwierigkeiten vor allem im Bereich der ergonomischen Gestaltung der Arbeitsräume und -plätze. Zur Bewältigung dieser Probleme wurde von der Flughafen-Betriebsgesellschaft ein besonderer „Ergonomieausschuß“ eingesetzt, in dem neben den Vertretern der Interessenvertretungen auch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitgewirkt hat. Für die Durchführung des Baues wurden eine Reihe von Auflagen erteilt, deren

Einhaltung nach Fertigstellung des Umbaus zum Teil durch besondere Gutachten überprüft werden mußte. Dies war vor allem hinsichtlich der klimatischen Bedingungen an den Arbeitsplätzen notwendig. Die erforderlichen Nachweise konnten voll erbracht werden, und die Benützungsbewilligung ist inzwischen bereits erteilt worden.

3.2 Unfälle

3.2.1 Überblick über das Unfallgeschehen

Sowohl die Anzahl der im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu betreuenden Arbeitnehmer als auch die Anzahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum zur Kenntnis gebrachten Unfälle haben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum (1984/1985) nicht wesentlich verändert. Einem absoluten Jahresspitzenwert von über 14.000 Unfällen im Jahr 1956 stehen im Berichtszeitraum im Durchschnitt lediglich 7.893 Unfälle je Jahr gegenüber. Bezogen auf das jeweilige Vorjahr ist im Jahr 1986 ein geringfügiges Ansteigen der Anzahl der Unfälle um ca. 1,5% (gegenüber 1985) und ein Sinken der Anzahl der Unfälle um ca. 0,5% von 1986 auf 1987 zu verzeichnen:

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
1986	7.914	+ 1,5
1987	7.871	0,5

Die relative Zunahme der Anzahl der gemeldeten Unfälle im Jahr 1986 gegenüber dem Jahr 1985 und auch die relative Verringerung der Anzahl der gemeldeten Unfälle im Jahr 1987 (gegenüber 1986) sind in den ausgewiesenen Größenordnungen nach der Erfahrung nur als kurzfristige Schwankungen in der Entwicklung des Unfallgeschehens und daher als nicht signifikante Trends zu bewerten. Eine konkrete Beurteilung des Unfallgeschehens ist lediglich aufgrund der Beobachtung der längerfristigen Entwicklung der Unfallrate möglich. 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 zwar abgeflacht, aber fortgesetzt. Die für das Jahr 1986 errechnete Unfallrate beträgt 47,5 und liegt nur geringfügig höher als die Unfallrate des Jahres 1985 (47,2). Die für das Jahr 1987 errechnete Unfallrate ist dagegen wieder etwas geringer und beträgt nur 47,3, womit der seit Bestehen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bisher niedrigste Wert (im Jahr 1985 wurde mit 47,2 die bisher niedrigste Unfallrate registriert) fast wieder erreicht wird. Gegenüber dem absoluten Spitzenwert der verzeichneten Unfallraten (103,4 im Jahr 1955) liegt die Unfallrate des Jahres 1987 mit 47,3 somit weit unter der Hälfte dieses höchsten Wertes (siehe Tafel 2). Dieser grundsätzlich sinkende Trend der Unfallrate im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe entspricht auch der international zu beobachtenden Entwicklung.

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 oder durch Zugs- oder Autobuskollisionen verursacht werden. Nachdem sich die im Jahr 1985 verzeichnete leichte Zunahme der Zahl dieser Unfälle im Jahr 1986 in verstärkter Form zunächst noch fortgesetzt hat, ist die Zahl dieser Unfälle im Jahr 1987 wieder wesentlich geringer:

Arbeitsjahr	Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb			Unfälle nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb		
	Anzahl der Unfälle	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Anzahl der tödlich Verunglückten	Anzahl 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
1986	5.417	- 0,6	8	2.497	+ 6,2	8
1987	5.513	+ 1,8	11	2.358	5,6	12

Auch diese etwas größeren Veränderungen, denen die Anzahl der Unfälle, die sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ereignet haben, im Berichtszeitraum unterworfen war, sind, wie bereits erwähnt, als statistisch nicht signifikante Schwankungen zu bewerten. Sowohl die Zunahme um 6,2% im Jahr 1986 gegenüber dem Vergleichsjahr 1985 als auch die relative Abnahme der Anzahl dieser Unfälle im Jahr 1987 gegenüber 1986 fallen nach ihrer Größenordnung in den üblichen statistischen Streubereich von Unfallstatistiken.

Erfreulich ist, daß die Anzahl der gemeldeten Unfälle, die tödliche Verletzungen zur Folge hatten, gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 geringer ist. Waren 1984/1985 im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe insgesamt 68 Tote zu beklagen, so beträgt die Gesamtzahl der im Berichtszeitraum 1986/1987 gemeldeten tödlichen Unfälle 39. Nachdem im Jahr 1985 insgesamt 32 tödliche Unfälle registriert werden mußten und im Jahr davor (1984) sogar 36, wurden 1986 „nur“ 16 tödliche Unfälle gemeldet. Leider ist diese Zahl im Jahr 1987 aber wieder auf 23 angestiegen. Bei Beobachtung des langfristigen Trends ist aber auch bei der Anzahl der tödlichen Unfälle eine Entwicklung zum Besseren festzustellen. Die absolut höchste Anzahl tödlicher Unfälle, die seit Einrichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates registriert werden mußte, war im Jahr 1960 mit 74 tödlichen Unfällen zu verzeichnen (siehe hierzu auch Tabelle 2).

Annähernd die Hälfte aller tödlichen Unfälle, nämlich acht im Jahr 1986 und zwölf im Jahr 1987, ereigneten sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit, also in Bereichen, in denen eine gezielte, vorbeugende Unfallverhütung nur in begrenztem Maß, z. B. durch Information und Maßnahmen der aufklärenden Verhaltenssteuerung, möglich ist.

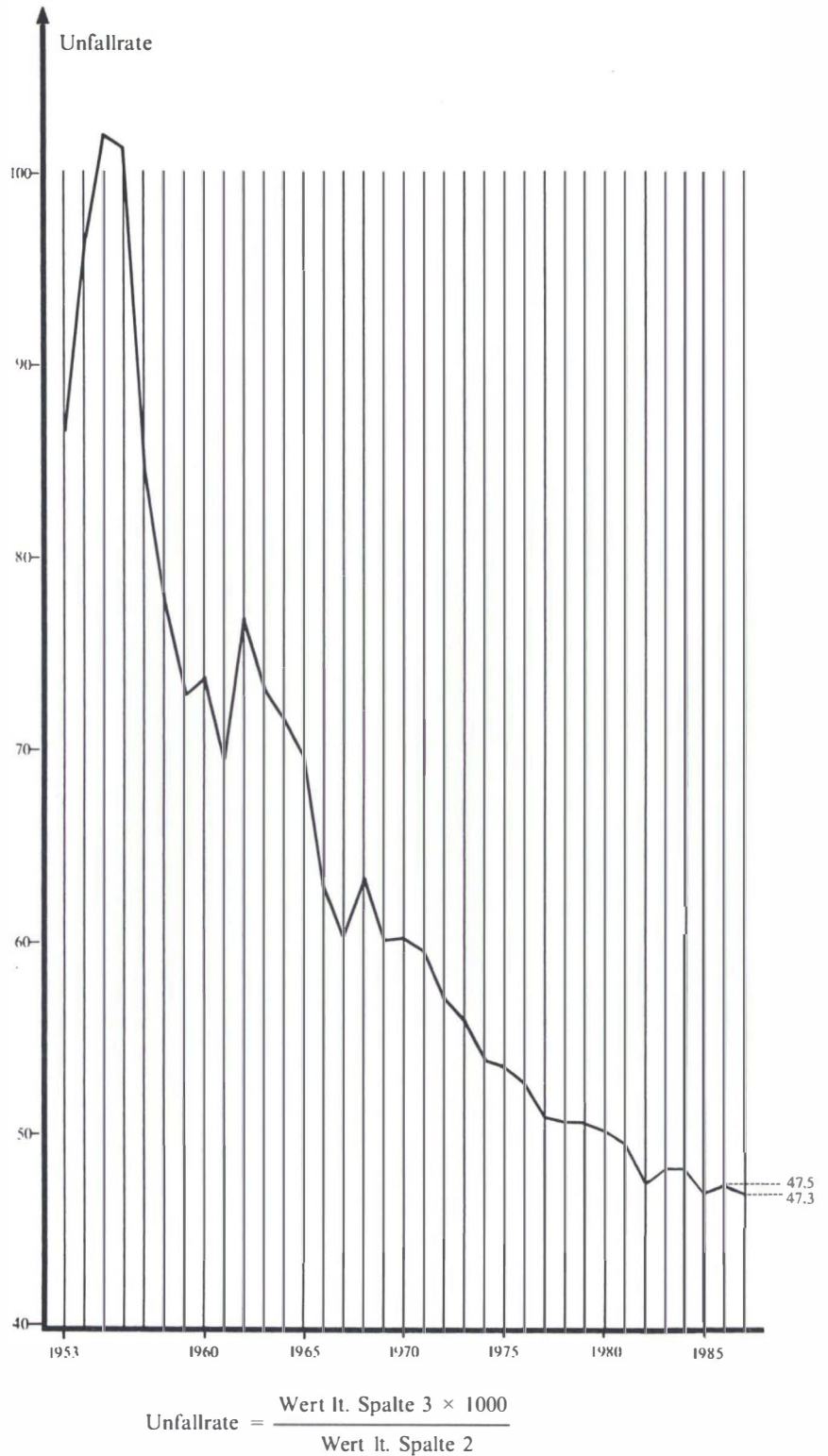
Im Bereich der Eisenbahnen waren im Berichtszeitraum insgesamt 25 Tote zu beklagen. Fast die Hälfte dieser tödlichen Unfälle ereignete sich im Gleisbereich. Allein im Jahr 1986 mußten bei Unfällen im Gleisbereich sechs Tote verzeichnet werden. Wenn auch in den meisten dieser Fälle das Nichtbeachten von Schutzmaßnahmen oder -vorschriften als Unfallursache festgestellt werden mußte, so sind doch weiterhin alle Bemühungen darauf zu richten, die Arbeitsbedingungen und die Sicherheitsmaßnahmen gerade im Gleisbereich zu verbessern. Vor allem die Möglichkeiten der Warnung und die Situation des Alleinarbeiters in diesem Bereich werden Ansatzpunkte für weitere Maßnahmen einer gezielten Unfallbekämpfung bei Arbeiten im Gefahrenbereich von Gleisen bilden. Daß solche Bemühungen nicht wirkungslos sind, zeigt der Rückgang der tödlichen Unfälle auch in diesem Bereich gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985. In diesem Zeitraum mußten bei den Eisenbahnen insgesamt 47 tödliche Unfälle, davon 17 im Gleisbereich, verzeichnet werden. Wenn auch die Zahl der im aktuellen Berichtszeitraum im Bereich der Eisenbahnen registrierten Unfälle nur bei etwa der Hälfte dieser Vergleichszahlen liegt, so zeigt sie doch mit Nachdruck, daß gerade bei Tätigkeiten im Gleisbereich weiterhin große Gefahren bestehen, die durch neue Techniken wie etwa den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken noch vergrößert werden könnten, wenn nicht bereits im Planungsstadium der Sicherheit das erforderliche Augenmerk geschenkt wird.

Aufgrund der im Berichtszeitraum 1984/1985 erkannten negativen Entwicklung des Unfallgeschehens im Bereich der Schifffahrt, insbesondere auch der Zunahme der Anzahl der tödlich verlaufenen Unfälle, wurden – wie schon im Tätigkeitsbericht 1984/1985 ausgeführt – vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat besondere Veranlassungen getroffen. Erfreulicherweise darf dazu vermerkt werden, daß gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 die Anzahl der Unfälle im Bereich der Schifffahrt um mehr als 30% gesenkt werden konnte und daß die Anzahl der tödlichen Unfälle in diesem Bereich von sieben auf zwei im aktuellen Berichtszeitraum abgesunken ist. Die häufigste Unfallursache ist bei den tödlich verlaufenden Unfällen im Bereich der Schifffahrt nach wie vor das „Über-Bord-Fallen“ infolge Ausgleitens oder Stolperns an Deck oder auf Stegen. Hat die Unfallursache Sturz und Fall in der Regel eher leichte Verletzungen zur Folge, so führt sie im Bereich von fließenden Gewässern sofort zu unmittelbar lebensbedrohenden Situationen. Erschwerend wirkt sich dabei oft aus, daß Arbeitnehmer in solchen Situationen allein sind oder sich diese Unfälle nachts oder bei Dunkelheit ereignen und daher nicht sofort bemerkt werden. Dadurch bedingt können Rettungsmaßnahmen meist nicht sofort eingeleitet werden. Außerdem ist immer wieder zu bemerken, daß Arbeitnehmer eingesetzt werden, die Nichtschwimmer sind. Dazu ist aber anzumerken, daß bei Unfällen im Bereich von fließenden Gewässern der Schwimmkundige zwar wesentlich bessere Chancen besitzt, daß aber aufgrund der Tatsache, daß schwimmkundige Arbeitnehmer eingesetzt werden, keineswegs das Bereithalten von Rettungsmitteln oder die Beobachtung von Arbeitnehmern im Bereich fließender Gewässer vernachlässigt werden darf. Hier liegen noch weitere Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Verbesserung der Unfallverhütung im Bereich der Schifffahrt.

Bei der Post- und Telegraphenverwaltung mußten im Berichtszeitraum insgesamt acht tödliche Unfälle verzeichnet werden, sieben von diesen tödlichen Unfällen waren Verkehrsunfälle.

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

Berichtsjahr	Gesamtzahl		Unfallrate
	der Arbeitnehmer im Wirkungsbereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion	der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat 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 ³⁾
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 ⁴⁾
1986	166.471 ²⁾	7.914	47,5
1987		7.871	47,3



1) Stand 31. Dezember 1985.

2) Stand 31. Dezember 1987.

3) Bisher höchste registrierte Unfallrate im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

4) Bisher niedrigste registrierte Unfallrate im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

Tabelle 2: Verteilung der tödlichen Unfälle im Berichtszeitraum 1986/1987 auf die Betriebe (Verkehrsbereiche)

Zeile	Zeitraum/ Unfallart	Anzahl der tödlichen Unfälle im Bereich								
		ÖBB	Privatbahnen	Straßenbahnen	Seilbahnen	Schlaf- u. Speisewagen	PTV	Luftfahrt	Schifffahrt	Summe
1	1986	8	—	1	—	1	5	1	—	16
2	1987	15	—	—	1	—	3	2	2	23
3	Summe im Berichtszeitraum	23	—	1	1	1	8	3	2	39
4	von den Unfällen in Zeile 3 waren	in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	16	—	—	—	—	1	2	19
5		nicht in un- mittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	7	—	1	1	1	8	2	—
6	Vergleichszahlen: Berichtszeitraum 1984/1985	39	3	2	3	—	10	4	7	68

3.2.2 Tödliche Unfälle

In diesem Teilabschnitt werden aufgeschlüsselt nach Verkehrsbereichen bzw. Verkehrsunternehmen 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 Übersichten im Abschnitt 6 (Tabellen 6.3) sind 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).

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

Eisenbahnen

Ein Bediensteter der Österreichischen Bundesbahnen war bei der Durchführung von Verladetätigkeiten mit einem Dieselkarren unterwegs. Er mußte bei einem abgeschrägt ausgeführten Gleisübergang anhalten, um einen durchfahrenden Güterzug abzuwarten. Vor Herannahen des Zuges bemerkte er jedoch, daß der Dieselkarren zu nahe am Gleis stand, und wollte mit dem Fahrzeug etwas zurücksetzen. Unglücklicherweise löste er zuerst die Handbremse und wollte dann den Gang einlegen. Da der Motor des Dieselkarrens lief, gelang ihm letzteres aber nicht sofort, und der Karren rollte noch weiter in Richtung Gleis, wurde vom durchfahrenden Zug erfaßt und zur Seite geschleudert. Der Fahrer wurde dabei vom Fahrzeug geworfen und erlitt tödliche Verletzungen.

Während des Aufenthaltes eines Zuges in einem Bahnhof wurden Pakete zugeladen. Als sich die Verladearbeiten ihrem Ende näherten, fuhr auf dem Nachbargleis gerade ein Zug durch. Der Bahnhelfer, der das Verladen besorgt hatte, schob nach Abschluß der Arbeiten den geleerten Handkarren zu weit zurück, so daß dieser in das Lichtraumprofil des Nachbargleises geriet, wo eben der Zug durchfuhr. Obwohl der Triebfahrzeugführer dieses Zuges das Ereignis bemerkte und sofort eine Schnellbremsung einleitete, wurde der Bahnhelfer mit dem Handkarren weggeschleudert und erlitt tödliche Kopfverletzungen.

Ein Streckenbegeher der Österreichischen Bundesbahnen war zwischen zwei Bahnhöfen unterwegs, um den Zustand der Gleise zu prüfen. Ein auf der Strecke ebenfalls unterwegs befindlicher Turmwagen näherte sich dem Streckenbegeher von hinten. Als der Triebfahrzeugführer des Turmwagens den Streckenbegeher bemerkte, gab er Warnsignale ab, die aber vom Streckenbegeher offenbar nicht gehört wurden. Als der Triebfahrzeugführer die Schnellbremsung einleitete, war es bereits zu spät, um ein Überfahren des Bediensteten zu vermeiden. Der Streckenbegeher wurde vom Turmwagen überrollt und getötet.

Ein für den Bereich der Eisenbahnen atypischer Arbeitsunfall ereignete sich bei Abbrucharbeiten an einem Dachstuhl eines Magazins. Zum Abtragen der Holzkonstruktion des Dachbodens war ein etwa 3 m über dem Boden gelegenes, aus fünf Pfosten von je etwa 18 cm Breite bestehendes provisorisches Arbeitspodest errichtet worden. Auf diesem Arbeitspodest waren zwei Bedienstete mit dem Abtragen der vom Podest aus in Brusthöhe angebrachten Firstzangen beschäftigt. Während der Durchführung dieser Arbeiten verlor einer der Bediensteten das Gleichgewicht und stürzte so unglücklich aus der angeführten Höhe ab, daß er sich tödliche Verletzungen zuzog. Geländer oder Brustwehren waren an dem provisorischen Podest nicht angebracht.

Der folgenschwerste Unfall im Berichtszeitraum ereignete sich auf der Strecke zwischen Amstetten und Waidhofen an der Ybbs. Ein Schwerkleinwagen mußte wegen Verschubarbeiten in einem Bahnhof kurz anhalten. Obwohl das zugehörige Ausfahrtsignal eindeutig auf „Halt“ gestellt war, setzte der Schwerkleinwagen offenbar aufgrund eines mißverstandenen Handverschubsignals plötzlich seine Fahrt auf der eingleisigen Strecke fort. Die vom zuständigen Stellwerkswärter sofort abgegebenen Handverschubsignale „Verschub halt“ wurden von der Besatzung des Schwerkleinwagens offenbar nicht wahrgenommen. Da zu diesem Zeitpunkt auf der unübersichtlichen eingleisigen Strecke in entgegengesetzter Richtung gerade ein Zug unterwegs war, kam es zum Zusammenstoß, bei dem drei Bedienstete getötet und drei schwer sowie ein Bediensteter leicht verletzt wurden.

Post- und Telegraphenverwaltung

Das Bemühen, Sachwerte retten zu wollen, wurde einem Fernmeldebediensteten zum Verhängnis. Bei der Durchführung von Vorerhebungen für eine Fernkabellegung war ein Fernmeldebediensteter mit einem VW-Pritschenwagen unterwegs. Um Probleme der Trassenführung mit einem in der Gegend ebenfalls anwesenden Bediensteten der betreffenden Katastralgemeinde zu besprechen, hielt der Fernmeldebedienstete sein Fahrzeug nach dem auf der abschüssig verlaufenden Straße etwa 15 m weiter abwärts geparkten Fahrzeug des Gemeindebediensteten an und stieg aus, um mit diesem zu sprechen. Als er bergab ging, um zum Wagen des Gemeindebediensteten zu gelangen, bemerkte er, daß das Postfahrzeug bergab zu rollen begann. In einer unüberlegten Reaktion versuchte er, den rollenden Wagen aufzuhalten, wobei er zwischen diesem und dem geparkten Fahrzeug des Gemeindebediensteten eingeklemmt wurde und tödliche Bauchverletzungen erlitt.

Luftfahrt

Im Verlaufe des Arbeitseinsatzes eines Hubschraubers war eine Stütze einer Sprengseilbahn zum Aufstellungsort auf der Seilbahntrasse zu transportieren. Die Stütze mit einem Gesamtgewicht von etwa 15 kN wurde als Außenlast befördert. Unmittelbar vor dem Absetzen der Stütze am Einbauort wurde diese, noch am Hubschrauber hängend, am Boden kurz abgestützt. In diesem Augenblick, noch ehe die Hilfsmannschaft am Boden eingreifen konnte, wurde der Hubschrauber instabil und zog mit der Stütze schräg nach oben weg. Durch diesen Vorgang geriet die noch am Hubschrauber hängende Stütze in eine Pendelbewegung, die durch das Fluggerät nicht mehr ausgeglichen werden konnte, d. h. die aus diesen Bewegungen resultierende Drehung des Hubschraubers konnte trotz eines entsprechenden Flugmanövers des Piloten nicht mehr kompensiert werden. In der Folge geriet der Hubschrauber in einen steilen Sinkflug und stürzte trotz des zu diesem Zeitpunkt mit voller Leistung drehenden Triebwerks ab. Dabei erlitt der Pilot tödliche Verletzungen und das Luftfahrzeug wurde total zerstört. Hinweise auf technische Mängel ergaben sich aus den Erhebungen der Flugunfallkommission nicht. Der Unfall unterstreicht jedoch die Bemühungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (siehe Abschnitt 2.2), die bestehenden Regelungen für die Durchführung von Arbeitsflügen mit Hubschraubern, insbesondere im Gebirge und vor allem hinsichtlich des Zusammenwirkens zwischen Boden-Hilfsmannschaft und Bordbesatzung, im Interesse des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der dabei beschäftigten Bediensteten zu verbessern. Zumindest wäre für diese Tätigkeit eine Ausbildung im Sinn der Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Tätigkeiten anzustreben.

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 oder aus denen entsprechende Lehren für vorbeugende Unfallverhütungsmaßnahmen gezogen werden können und die darüber hinaus Anlaß geboten haben, besondere betriebsspezifische oder auch weiterreichende Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern zu verfügen.

Österreichische Bundesbahnen

Ein Weichenreiniger war gerade mit dem Schmieren einer Weiche beschäftigt, als auf dem Nebengleis ein Zug vorbeifuhr. Infolge des Fahrlärms, den der durchfahrende Zug entwickelte, überhörte der Weichenreiniger eine im Rahmen eines Verschiebevorgangs abgestoßene und aus der Sicht des Weichenreinigers von hinten auf die Weiche zurollende Gruppe von Wagen. Er wurde niedergestoßen und vom ersten Wagen überrollt, wobei er eine Abtrennung des rechten Unterschenkels und Prellungen erlitt. Der Unfall steht typisch für mehrere Unfälle, die meist mit schweren Folgen verbunden sind und die die Gefahren aufzeigen, denen im Gleisbereich allein arbeitende Bedienstete ausgesetzt sind. Aus diesem Grund wird diesem Bereich vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat in der nächsten Zeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet und versucht werden, in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen Maßnahmen vorzusehen, die eine zeitgerechte Warnung von im Gleisbereich arbeitenden Bediensteten ermöglichen. Im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen der Österreichischen Bundesbahnen werden dazu gegenwärtig sowohl Vorschläge für technische Sicherheitsmaßnahmen als auch Änderungen verschiedener betrieblicher und organisatorischer Vorgänge sowie der zugehörigen Dienstvorschriften geprüft.

Post- und Telegraphenverwaltung

Ein Fernmeldemonteur hatte den Auftrag, ein über einen A-Mast geführtes Luftpfeil abzuklemmen. Er bestieg den Mast, und noch bevor er mit den Arbeiten beginnen konnte, brach dieser um, wobei der Bedienstete einen offenen Oberschenkelbruch erlitt. Wie nachträglich festgestellt werden konnte, war der Mast weit über die eingegrabene Zone hinaus und auch von außen deutlich erkennbar durch Hohlfäule geschädigt. Im oberen Mastbereich war diese Schädigung durch fingerbreite Sprünge überdeutlich zu erkennen. Der Bedienstete, dem alle Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen, die vor dem Besteigen von Masten zur Überprüfung der Standfestigkeit durchzuführen sind, bestens bekannt waren, gab zu, im Vertrauen darauf, daß A-Maste eine „standsichere Konstruktion“ darstellen, diese Prüfungen unterlassen und zuwenig Umsicht bei der Abwicklung der Tätigkeit aufgewendet zu haben. Hätte er vorschriftsmäßig gehandelt, so wäre der Unfall mit Sicherheit zu vermeiden gewesen. Wie der Vorfall zeigt, darf auch eine „erfahrungsgemäß besonders sichere“ Ausführung eines Betriebsmittels niemals zur Geringschätzung von Sicherheitsvorschriften verleiten. Der Unfall wurde in Sicherheitsausschußsitzungen und in Schulungen diskutiert und beweist die Notwendigkeit der Durchführung der vorgeschriebenen Überprüfungen vor Aufnahme der Tätigkeit, und zwar auch dann, wenn dies „scheinbar unnötig“ ist.

Ein Postautolenker stellte seinen Bus auf einer Hoffläche ab. Als er wieder wegfahren wollte, bemerkte er, daß sich die Handbremse nicht lösen ließ. Er stieg aus, sicherte den Bus gegen Abrollen durch Unterlegen des mitgeführten Unterlegkeiles beim linken Hinterrad und kroch dann unter den Bus, um das Handbremsventil, von dem er vermutete, daß es klemmte, zu lösen. Als er das Ventil gelöst hatte, kam der Bus trotz des untergelegten Keiles ins Rollen, der darunter liegende Bedienstete wurde von den Rädern überrollt und schwer verletzt. Die Erhebungen ergaben, daß auf der asphaltierten Hoffläche der untergelegte Keil keinen ausreichenden Halt gefunden hatte und von den rollenden Hinterrädern zunächst vor diesen hergeschoben und dann schräg seitlich weggedrückt worden war. Durch Versuche wurde festgestellt, daß die bei der Post- und Telegraphenverwaltung vorhandenen Unterlegkeile vor allem für Bergstrecken konzipiert sind und auf harten, glatten Straßenbelägen und vor allem auf Strecken mit nur geringem Gefälle tatsächlich unzureichende Hemmwirkung besitzen. Sie werden von den anrollenden Fahrzeigrädern weggedrückt, so daß ein Weiterrollen der Räder bergab möglich wird. Zur Erzielung einer sicheren Hemmwirkung muß aufgrund dieser Feststellung entweder gewährleistet sein, daß der Krümmungsradius der Keile auf den Reifenradius entsprechend abgestimmt oder die Zunge des Keiles so ausgebildet ist, daß infolge der Einwirkung des Fahrzeuggewichtes Selbsthemmung eintritt. Diese Erkenntnis wurde zum Anlaß genommen, um die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe zu veranlassen, die in Verwendung stehenden Unterlegkeile zu überprüfen und ungeeignete Unterlegkeile auszutauschen. Außerdem wurde die Sektion IV des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr von diesen Erfahrungen in Kenntnis gesetzt und hat eine einschlägige Ergänzung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften betreffend die technische Ausbildung von Unterlegkeilen in Vormerkung genommen.

Zwei Fernmeldebedienstete waren in einem Kabelschacht mit Spleißarbeiten beschäftigt, als plötzlich aus den nicht abgedichteten Öffnungen der vom Schacht abgehenden, unbelegten Rohrzüge Stichflammen schossen und eine Explosion erfolgte. Die beiden im Kabelschacht arbeitenden Bediensteten wurden glücklicherweise nicht verletzt. Ursache der Explosion war Sickergas, das aus einer zum Kabelkanal der Post parallel verlaufenden Stadtgasleitung in die Rohrzüge des Kabelkanals eingesickert war. Zwischen der Gaseintrittsstelle und dem Schacht, in dem gearbeitet wurde, lagen noch zwei weitere Kabelschächte, die aber entgegen der Vorschrift nicht geöffnet (entlüftet) wurden. Durch das Öffnen des Schachtes, in dem die Arbeiten stattfanden, entstand eine Kaminwirkung, durch die das eintretende Gas durch die nicht abgedichteten Rohrzüge bis in diesen Schacht gesaugt wurde, wo es sich an dem in Betrieb befindlichen Gasheizstrahler entzündete. Der

Umstand, daß die beiden Bediensteten nicht verletzt wurden, ist lediglich darauf zurückzuführen, daß sich, bedingt durch die Konzentrationsverteilung des Gases entlang der Rohrzüge des Kabelkanals, die Wucht der Explosion vor allem in den beiden zwischen Arbeitsstelle und Gaseintrittsstelle gelegenen Schächten entladen hat. Wie groß diese Wucht war, ist daran zu ermesen, daß einer der Deckel dieser Schächte über ein mehrstöckiges Gebäude hinweg geschleudert wurde. Der Unfall zeigt daher deutlich die Notwendigkeit der Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften, vor allem des Entlüftens benachbarter Schächte, wenn Arbeiten in einem Kabelschacht durchgeführt werden, und die Dringlichkeit des Einsatzes moderner Gasüberwachungsgeräte für die Durchführung von Arbeiten in Kabelschächten. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat den Einsatz derartiger Warngeräte bereits seit längerer Zeit gefordert und nachdrücklich verfolgt. Die Post- und Telegraphenverwaltung hat inzwischen zugesagt, derartige Geräte zum Einsatz zu bringen. Darüber hinaus wurde der Unfall auch zum Anlaß genommen, den Bediensteten, die im betreffenden Bereich tätig sind, in besonderen Schulungen, die unter Mitwirkung von Sachverständigen der zuständigen Stadtgaswerke durchgeführt wurden, neuerlich alle erforderlichen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen, die vor und während der Durchführung von Arbeiten in Kabelschächten einzuhalten sind, in Erinnerung zu bringen.

Luftfahrt

Auf dem Vorfeld eines Flughafens wurde ein Bediensteter der Flughafenbetriebsgesellschaft, der auf einem Fahrrad unterwegs war, von einem Flugfeldtankwagen niedergestoßen. Der Radfahrer wurde dabei schwer verletzt. Im Zuge der Erhebungen zu diesem Unfall wurde bekannt, daß der betreffende Flughafen über keine innerbetriebliche Regelung für die Abwicklung des Fahrzeugverkehrs auf dem Flughafengelände, insbesondere auf dem Vorfeld, verfügte. Es wurde festgestellt, daß der Unfall bei Vorhandensein einer entsprechenden Fahrordnung, der nötigen Bodenmarkierungen und bei ausreichender Beschilderung der Verkehrswege mit großer Wahrscheinlichkeit hätte vermieden werden können. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat daher die Erstellung einer entsprechenden Fahrordnung, die Beschilderung und die erforderlichen Bodenmarkierungen verlangt. Diesen Auflagen wurde bereits entsprochen. Aufgrund der Erfahrungen werden darüber hinaus auch alle anderen Flughäfen hinsichtlich des Vorhandenseins diesbezüglicher Regelungen überprüft.

3.3 Berufskrankheiten

So wie in den Vorjahren weisen die der Aufsicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unterliegenden Unternehmen, verglichen mit Betrieben anderer Berufssparten oder Wirtschaftsklassen, auch im Berichtszeitraum 1986/1987 wieder eine ausgesprochen geringe Anzahl von ärztlich angezeigten Berufskrankheiten auf.

Innerhalb des Wirkungskreises des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtszeitraum insgesamt 61 Anzeigen über mögliche Berufskrankheiten erstattet, von denen nach Überprüfung durch den jeweils zuständigen Träger der Sozialversicherung bis Ende März 1988 (Redaktionsschluß des Berichtes) insgesamt 31 anerkannt worden sind. Damit liegt die Anzahl der angezeigten Berufskrankheiten etwas höher als im Berichtszeitraum 1984/1985. Die nachstehende Aufstellung (Tabelle 3) zeigt die Verteilung der im Berichtszeitraum eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten auf die einzelnen Verkehrswege und aufgeschlüsselt nach der Art der vermuteten Berufskrankheit.

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

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

Zu den aus dem Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten ist anzumerken, daß eine Zunahme von Hautekzemen und Hautallergien zu verzeichnen ist. Durchwegs sind davon Bedienstete des Reinigungsdienstes betroffen. Hauptsächlich handelt es sich um Kontaktekzeme, deren Ursache aber oft auch auf andere Beschäftigungen zurückzuführen ist. Unter den angezeigten Berufskrankheiten befindet sich z. B. der Fall einer Bediensteten, die vor ihrer Beschäftigung bei der Post- und Telegraphenverwaltung als Friseurlehrling gearbeitet hat und infolge der damals aufgetretenen Hauterkrankung den Beruf wechseln mußte. Am neuen Arbeitsplatz im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung hat sich die Hautkrankheit bereits wesentlich gebessert.

Im Bereich der Eisenbahnen war unter den Hautallergien auch eine Allergie gegen Kaliumdichromat zu verzeichnen. Betroffen war ein Elektriker, der eine Übersensibilisierung gegen den genannten Stoff aufwies, so daß die Allergieerscheinungen allein schon durch die Benützung verchromter Werkzeuge (Schraubendreher) ausgelöst wurden. Durch Benützung von Handschuhen konnten die Krankheitserscheinungen weitgehend eingedämmt werden.

Tabelle 3: Anzahl der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1986/1987 eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten.

Verkehrszweig/ Verkehrsunternehmen	Anzahl der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1986, 1987 eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten						
	insgesamt	davon betrafen					davon anerkannt
		Lärmschwerhörigkeit	Hauterkrankungen	Erkrankungen durch Asbest	Erkrankungen durch Blei	Lungenfibrose durch Hartmetallstaub	
Eisenbahn- u. Schlaf- und Speisewagenunternehmen	14	11	2	-	—	1	12
Straßenbahnunternehmen	5	3	1	-		1	2
Post- u. Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	41	30	6	1	3	1	17
Luftfahrt	1	1	-	-		—	—
Summe	61	45	9	1	3	3	31

Unter den drei angezeigten Bleierkrankungen war nach Vorliegen der abschließenden ärztlichen Gutachten lediglich in einem Fall ein Arbeitsplatzwechsel vorzuschreiben, der im Zusammenwirken mit allen Beteiligten ohne soziale Härte realisiert werden konnte. Die angezeigten Fälle von Lärmschwerhörigkeit betrafen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung vor allem Bedienstete aus dem Bereich des Postautodienstes.

Bei der ausgewiesenen Berufskrankheitenanzeige über eine Erkrankung durch Asbest handelt es sich um einen Zusteller, der an Asbestose verstorben ist. Der Bedienstete war in der Zeit von 1948 bis 1967 in einem Eternitwerk beschäftigt, bevor er in den Postdienst eingetreten ist. Seine aus dieser Zeit herrührende Erkrankung war im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung zunächst gar nicht bekannt und wurde erst jetzt registriert. Im Verlauf seiner Tätigkeit im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung im Eil- und Zustellendienst war der Bedienstete mit Sicherheit keinen Einwirkungen von Asbest ausgesetzt.

Im Tätigkeitsbericht 1984/1985 wurde unter anderem darauf hingewiesen, daß vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine gutachtliche Überprüfung veranlaßt wurde, ob nicht der rasche und oftmalige Höhenwechsel bei den in Pendel- oder Standseilbahnwagen mitfahrenden Wagenbegleitern längerfristig eine Beeinträchtigung des Kreislaufsystems bewirken könnte. Vom sachverständigen Arbeitsmediziner wurde festgestellt, daß ein solcher Zusammenhang zwar aufgrund der erhobenen Beschwerden möglich sein kann, aber im Hinblick auf die geringe Anzahl der untersuchten Probanden (in Österreich sind in dieser Funktion nur etwa 160 Bedienstete tätig) nicht als erwiesen gelten kann. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat dieses Ergebnis dem zuständigen Träger der Sozialversicherung übermittelt und um Prüfung der Möglichkeit einer Aufnahme dieser möglicherweise gesundheitsschädigenden Wirkungen in die Liste der Berufskrankheiten ersucht. Über das Ergebnis dieser Prüfung liegen bisher noch keine Mitteilungen vor. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird bei den Kontrollen an den Arbeitsplätzen im Bereich der Seilbahnen diesem Problem weiterhin besondere Aufmerksamkeit widmen.

Rollfilterbahnen in den Lüftungsschächten der Wr. U-Bahn müssen getauscht und ordnungsgemäß verpackt werden



TSCHERNOBYL – Ein Problem für den Arbeitnehmerschutz



Filtereinsätze in Lüftungsanlagen von Telephonzentralen werden gewechselt



Filterkammern werden gesäubert



↑
Verstrahlte Filtereinsätze werden ordnungsgemäß zwischengelagert



Kontaminierte Filter werden zur Entsorgung nach Seibersdorf transportiert



Verkehrsmittel aller Art müssen auf mögliche Kontamination überprüft werden



Eine Dekontaminierung durch Abspritzen ist bei geringer Verstrahlung vertretbar

Fahrerplätze von Straßenbahnen

eine Schwerpunktaktion des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zur

- Verbesserung der Situation bei vorhandenen Fahrzeugen
- ergonomisch richtigen Arbeitsplatzgestaltung bei neuen Fahrzeugen



Ergonomisch gestalteter, durch hohe Kabinentür gegen Zugluft geschützter Fahrerarbeitsplatz bei neuen Triebfahrzeugen (Typ E₂) der Wiener Verkehrsbetriebe



Neu gestaltete Kassen und Fahrscheindruckere ermöglichen einfache Einhandbedienung



Wenn es nicht anders geht, schützen wegnehmbare Schürzen (Grazer Verkehrsbetriebe)



Umgebauter Fahrerarbeitsplatz bei Triebfahrzeugen alter Bauart der Innsbrucker Verkehrsbetriebe



Auch bei engen Platzverhältnissen ist eine Abschirmung gegen Zugluft nachträglich möglich (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)



— erfordern auch besondere Ausstattungen zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer

Neuer Oberbau-Motorbahnwagen der ÖBB

mit Sonderausstattung für Rettungsmaßnahmen in Tunnels



Der OBERBAU-MOTORWAGEN OBW S-2 ist:

- explosionsgeschützt ausgeführt,
- in der Lage, Züge bis 500 t zu ziehen,
- auch in verqualmter Atmosphäre 1 Stunde voll betriebsfähig (Versorgung mit Preßluft aus der mitgeführten Flaschenbatterie).



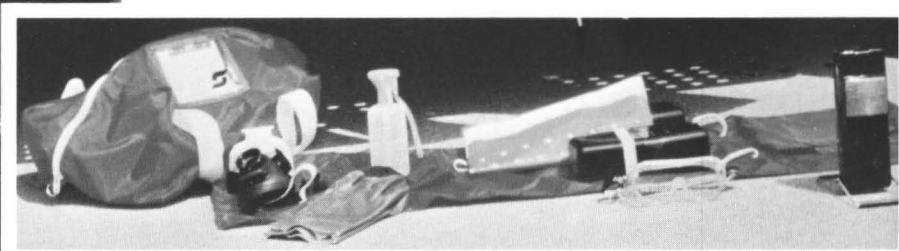
GEFAHRGUTTRANSPORTE erfordern Vorsorge



GEFAHRGUT-LENKER benötigen persönliche Schutzausrüstung

Über Initiative des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden für Gefahrgutlenker im Bereich der ÖBB besondere Sets von Schutzausrüstungen zusammengestellt:

- Halbmaske Colonia 620 N, luftdicht in Plastiksäckchen verschweißt
- Kombinationsschraubfilter A2-B2-E2-K1-P3
- Säureschutz-Schürze aus PVC
- Säureschutz-Handschuhe aus PVC
- Säureschutz-Gamaschen aus PVC, ausreichend groß als Überzieher über Straßenschuhe der Größe 46
- Leere Augenspülflasche, luftdicht in Plastiksäckchen verschweißt, mit ca. 250 ml Inhalt
- Spülflasche aus Kunststoff, gefüllt mit 1000 ml destilliertem Wasser
- Korbbrille Chemie, luftdicht in Plastiksäckchen verschweißt
- Säureschutz-Overall, lange Größe
- Warnweste aus reflektierendem Material
- Absperrband rot/weiß, 350 m lang
- Zwei Warnleuchten



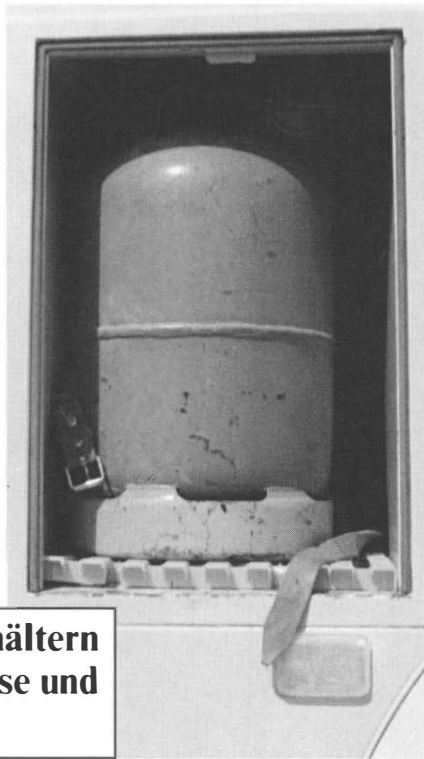
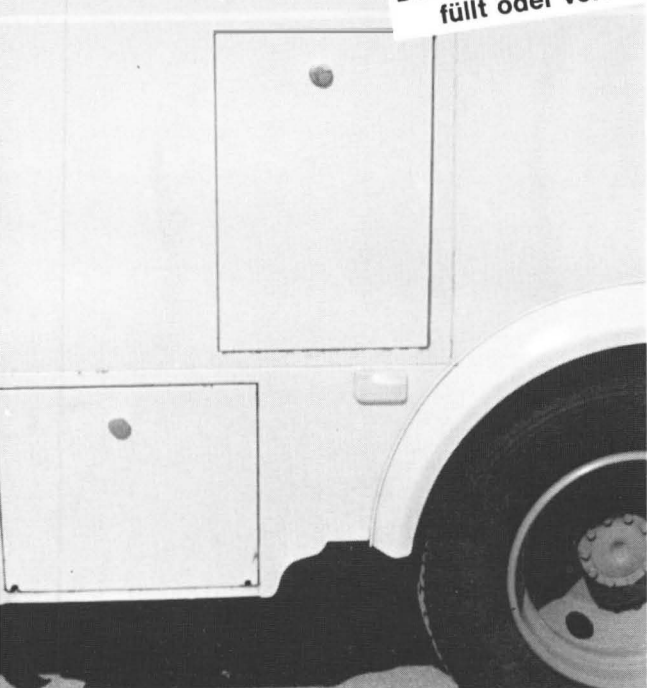
Weiters müssen Gefahrguttransportfahrzeuge ausgestattet sein mit:

- geeignetem Fahrtenschreiber mit Wegstreckenmesser
- Abschleppvorrichtung vorne und hinten
- Sinterem Schutz gegen Auffahren
- zwei Feuerlöschern mit je 6 kg Inhalt
- Sicherheitswerkzeug
- Unterlegkeilen
- zwei Warnleuchten

Flüssiggas

- ein höchst gefährliches Medium
- wenn es nicht ordnungsgemäß behandelt wird

ÖVGW-TR-Flüssiggas (1968)
Flüssiggas-Verordnung
 ordnung vom 8. März 1971, BGBl. Nr. 139, über den
 Schutz der Nachbarschaft und der Dienstnehmer beim
 Betrieb von Anlagen, in denen Flüssiggas gelagert, abge-
 füllt oder verwendet wird (Flüssiggas-Verordnung)



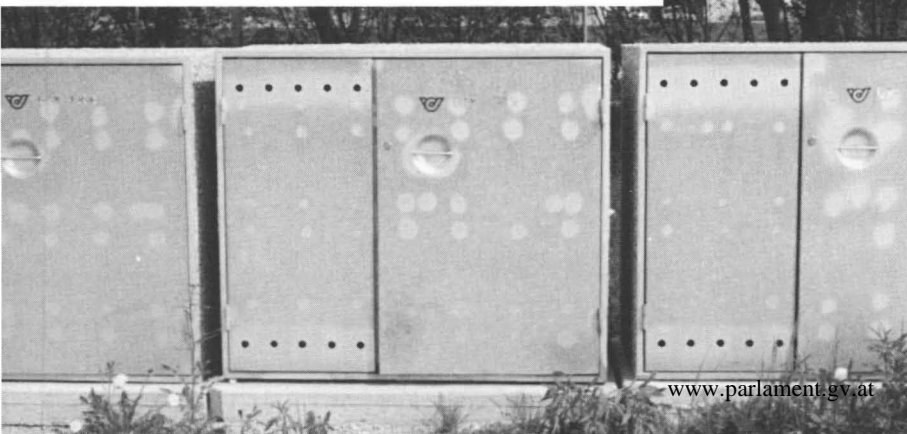
Der Transport von Flüssiggasbehältern in Fahrzeugen erfordert besondere Maßnahmen
 Fahrzeuge des Fernmeldebaudienstes sind für diese Zwecke mit besonderen Gelassen ausgestattet.

Ortsfeste Lagerung von Flüssiggasbehältern erfordert ebenfalls geeignete Behältnisse und geeignete Aufstellplätze



Lagerung von Flüssiggasbehältern bei der Post- und Telegraphenverwaltung
 ← früher

nach den im Einvernehmen mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgelegten Richtlinien →



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 steht dabei die Überwachung des Gesundheitszustandes bei Belastungen, die durch Einwirkungen von gesundheitsschädigend wirkenden Arbeitsstoffen verursacht werden. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind dies vor allem Blei, organische Kohlenwasserstoffverbindungen, wie sie in Lösungs- oder Kaltreinigungsmitteln oder in Anstrichstoffen enthalten sind (z. B. Toluol, Xylol), und Lärm.

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

Im Berichtszeitraum 1986/1987 gingen dem ärztlichen Dienst beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 6.774 Befundausfertigungen über ärztliche Untersuchungen von Arbeitnehmern zu, die aufgrund der Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten von den hiezu ermächtigten Ärzten durchgeführt worden sind.

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die Anzahl der im Berichtszeitraum untersuchten Arbeitnehmer, aufgeschlüsselt nach der Art der jeweiligen gesundheitsschädlichen Einwirkung, der zufolge die vorbeugende Untersuchung durchgeführt wurde:

Grund der Untersuchung	Anzahl der ärztlich untersuchten Arbeitnehmer			
	Arbeitsjahr		insgesamt im Berichtszeitraum 1986/1987	insgesamt im Vergleichszeitraum 1984/1985
	1986	1987		
Chemisch-toxische Arbeitsstoffe	3.204	2.374	5.578	6.722
Lärm	659	473	1.132	870
Hitze	1	8	9	9
Schweißrauch	—	45	45	—
Asbest	—	10	10	—
Summe	3.864	2.910	6.774	7.601

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

Verkehrszweig/ Verkehrs- unternehmen	Anzahl der ärztlich untersuchten Arbeitnehmer			
	Arbeitsjahr		insgesamt im Berichtszeitraum 1986/1987	insgesamt im Vergleichszeitraum 1984/1985
	1986	1987		
Eisenbahnen und Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1.451	1.045	2.496	2.361
Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	2.308	1.816	4.124	4.947
Schifffahrt	42	19	61	68
Luftfahrt	63	30	93	225
Summe	3.864	2.910	6.774	7.601

Über die aufgrund 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 noch Bedienstete, die Arbeiten auf Antennenmasten oder an Mikrofilmlesegeräten verrichten.

Im Berichtszeitraum wurden im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung aus diesen Gründen 539 Bedienstete einer augenärztlichen Untersuchung unterzogen und 287 Bedienstete hinsichtlich ihrer Eignung für Arbeiten auf Antennentragwerken untersucht.

Bei Arbeiten, bei denen Bedienstete den Einwirkungen von Schweißrauch in einer Weise ausgesetzt sind, die möglicherweise zu gesundheitlichen Schädigungen führen kann, sind aufgrund neuester arbeitsmedizinischer Erkenntnisse ebenfalls prophylaktische ärztliche Untersuchungen der Lunge notwendig. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates treffen solche Bedingungen vor allem auf Schweißer im Bereich der Eisenbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung zu. Ab dem Jahr 1987 wurden die betreffenden Arbeitnehmer solchen vorbeugenden Untersuchungen unterzogen.

Aus den Unterlagen, die über die prophylaktischen ärztlichen Untersuchungen aus dem Bereich der Post- und Telegraphendirektion Innsbruck eingelangt sind, war zu entnehmen, daß über die Notwendigkeit dieser Untersuchungen bei den zuständigen Verwaltungsdienststellen und auch bei den die Untersuchung durchführenden Ärzten offenbar Unklarheiten bestanden haben. Der Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt hat allen zuständigen Stellen die für diesen Bereich im Einvernehmen mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat erlassene Dienstanweisung der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung in Erinnerung gebracht und verschiedene Mißverständnisse, die zum Teil auch im Bereich der untersuchenden Stellen gelegen waren, aufgeklärt. Soweit § 8-Untersuchungen erforderlich sind, werden sie nun auch im Bereich der Post- und Telegraphendirektion Innsbruck ordnungsgemäß durchgeführt.

3.5 Beanstandungen

Im Berichtszeitraum 1986/1987 mußten von Verkehrs-Arbeitsinspektoren in insgesamt 9.398 Fällen Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften festgestellt oder zusätzliche Vorkehrungen zur Verbesserung des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern schriftlich oder mündlich angeordnet werden. Vorwiegend handelt es sich dabei um Maßnahmen des technischen oder arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutzes. Lediglich in 71 Fällen wurden Übertretungen von Vorschriften des Verwendungsschutzes beanstandet. Es waren dies vor allem Mutterschutz-, Jugendschutz- und Arbeitszeitangelegenheiten sowie auch Mängel bei der Durchführung von ärztlichen Untersuchungen gemäß § 8 des Arbeitnehmerschutzgesetzes (siehe hierzu Spalten 10 und 13 der Tabelle 6.2.4).

Die Anzahl der je Inspektion getroffenen Beanstandungen oder Verfügungen beträgt fiktiv im über den Berichtszeitraum errechneten Durchschnitt etwa 1,72 und weicht damit nur unwesentlich vom fiktiven Durchschnittswert des Vergleichszeitraumes 1984/1985 (1,88 Beanstandungen je Inspektion) ab.

Die im Berichtszeitraum insgesamt getroffenen 9.398 Beanstandungen oder Verfügungen waren in 4.357 Fällen einer bestimmten Örtlichkeit, in weiteren 138 Fällen einem Fahrzeug zuzuordnen (siehe Tabelle 6.2.1). Im Durchschnitt entfallen also auf jede dieser Örtlichkeiten bzw. jedes der Fahrzeuge, ebenso wie im vergangenen Berichtszeitraum, etwa zwei Beanstandungen. In 982 Fällen war eine Zuordnung zu einer bestimmten Örtlichkeit oder zu einem Fahrzeug nicht möglich (z. B. wenn örtlich mobil einsetzbare Betriebsmittel wie etwa Handwerkzeugmaschinen an Baustellen beanstandet wurden). Hervorzuheben ist der relative Anstieg der Beanstandungen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, insbesondere jener Beanstandungen, die „sonstigen Örtlichkeiten“ zuzuordnen sind, und auch jener Beanstandungen, die spezifisch keiner Örtlichkeit zugeordnet werden konnten. Diese Zunahme ist auf die im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung durchgeführten Schwerpunktsinspektionen und die dadurch möglich gewordene Verbesserung des Grades der Erfassung von Mängeln an Betriebsmitteln, insbesondere bei mobil einsetzbaren Betriebsmitteln, zurückzuführen.

Bei der Unterscheidung nach der Art der Beanstandungen müssen an erster Stelle (in 43,5% aller Fälle) wieder Mängel bei der Durchführung von Instandhaltungsmaßnahmen angeführt werden (siehe Tabelle 6.2.2). Die zweitgrößte Anzahl der Beanstandungen (37,8%) betrifft Mängel, die an Betriebsmitteln festgestellt werden mußten. Der größte Teil betraf dabei „Betriebsmittel allgemeiner Art“. Es sind dies vor allem solche Betriebsmittel, die nicht spezifisch bestimmten Verkehrsbereichen zugeordnet werden können oder die nicht typisch für bestimmte Verkehrsmittel sind. Vier Gruppen von Betriebsmitteln allgemeiner Art wurden besonders häufig beanstandet: elektrische Betriebsmittel und Elektroinstallationen (19,6% der beanstandeten Betriebsmittel allgemeiner Art), Einrichtungsgegenstände oder andere Einrichtungen der Raumausstattung (15,7%), Feuerlöschanlagen, Handfeuerlöcher und Brandalarmeinrichtungen (12,5%) sowie Seile, Ketten, Winden, Hebezeuge etc. (13,3%). Auch hier ist die Zunahme der Anzahl der getroffenen Beanstandungen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung zu vermerken, die, wie bereits erwähnt wurde, auf die

Schwerpunktsinspektionen in diesem Bereich zurückzuführen ist und durch die gleichzeitig die Wirksamkeit dieser Aktionen bewiesen wird.

Einrichtungen und Betriebsmittel, die für Eisenbahnen, die Luftfahrt oder die Schifffahrt als betriebsspezifisch gelten können, mußten in 1.497 Fällen beanstandet werden. Am häufigsten (840 Beanstandungen) mußten dabei Mängel an Gleisanlagen, Verschieberbahnsteigen und Verschiebgeräten (siehe Tabelle 6.2.4) festgestellt werden. Dies zeigt, daß dieser Bereich nach wie vor einer besonderen Aufmerksamkeit bedarf. Die Häufigkeit der getroffenen Beanstandungen ist in diesen Fällen erfahrungsgemäß aber auch auf die intensive Abnutzung, der Betriebsmittel in diesem Bereich unterliegen, und auf Witterungseinflüsse, denen betriebliche Einrichtungen dieser Art besonders ausgesetzt sind, zurückzuführen. Organisatorische Mängel, wie etwa die Unterlassung von Unterweisungen, das Fehlen von Brandschutzordnungen oder Unzukömmlichkeiten bei den Einrichtungen für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben waren in 9,2% aller Fälle Ursache für Beanstandungen. Im Berichtszeitraum 1984/1985 betrug der Anteil dieser Gruppe von Beanstandungen noch 11,2%! Leicht angestiegen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 ist hingegen die Anzahl jener Beanstandungen, die Mängel bei Schutzausrüstungen betreffen (6,3% aller Beanstandungen gegenüber nur 4,5% im Berichtszeitraum 1984/1985).

Aus den Spalten A bis K der Tabelle 6.2.3 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 Beanstandungen bestimmten Räumen zuzuordnen waren, haben diese, so wie auch im vorangegangenen Berichtszeitraum, in der weitaus überwiegenden Anzahl wieder Arbeitsräume betroffen. Die intensive Bautätigkeit im Bereich vor allem der Betriebe Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung schlägt sich dagegen deutlich in der Verringerung der Gesamtzahl der Beanstandungen nieder, die Räumen zuzuordnen waren (Spalten A bis E). Die Anzahl der Beanstandungen, die im Berichtszeitraum 1986/1987 Räumlichkeiten zuzuordnen waren, ist um insgesamt 7,7%-Punkte geringer als im Berichtszeitraum 1984/1985. Schwachstellen bilden aber nach wie vor der Zustand und die Ausstattung von Verkehrswegen, Verkehrsflächen, Fluchtwegen, Rampen und Montagegruben. Hier ist gegenüber dem vorangegangenen Berichtszeitraum relativ deutlich ein Anstieg in der Anzahl der Beanstandungen zu verzeichnen.

In jenen Fällen, in denen nach Tabelle 6.2.4 der Grund für die Beanstandungen in mangelhafter Instandhaltung gelegen war, sind in erster Linie Mängel an Heizungs-, Lüftungs- und Kühleinrichtungen anzuführen (21,5% aller auf unzureichende Instandhaltung zurückzuführenden Beanstandungen). In insgesamt 757 Fällen (18,5% aller Beanstandungen zufolge unzureichender Instandhaltung) waren mangelnde Kennzeichnung, Beschilderung oder fehlende Aushänge der Grund für die Beanstandungen. In fast ebenso vielen Fällen, nämlich 745 (18,3% aller Beanstandungen zufolge unzureichender Instandhaltung) haben die Beanstandungen mangelhafte Reinigung, mangelnde Ordnung am Arbeitsplatz oder auch Mängel in den hygienischen Bedingungen betroffen. Nach wie vor sehr hoch ist auch der Prozentsatz jener Beanstandungen, die Mängel bei Abdeckungen, Umwehungen oder anderen Sicherungsmaßnahmen an Gefahrenstellen oder das Fehlen solcher Schutzmaßnahmen betreffen (15,2%).

Insgesamt 866 Beanstandungen mußten im Berichtszeitraum auf unzureichende organisatorische Vorkehrungen zurückgeführt werden. Hier sind vor allem mangelhafte oder unterlassene Unterweisungen und unsachgemäßes Verhalten von Arbeitnehmern (28,5% aller zufolge organisatorischer Mängel getroffenen Beanstandungen) sowie das Unterlassen notwendiger Überprüfungen bei Betriebsmitteln (27,8%) als häufigste Ursache der Beanstandungen hervorzuheben. Auch Unzukömmlichkeiten bei der Erstellung von Brandschutzplänen und Brandschutzordnungen oder das Fehlen dieser Unterlagen waren häufig Ursachen für Beanstandungen im organisatorischen Bereich (18,9%).

Hinsichtlich des unsachgemäßen Verhaltens ist hervorzuheben, daß häufig bemängelt werden mußte, daß die Bediensteten bei Arbeiten an Hobelmaschinen, Kreissägen und Fräsen die vorhandenen Schubstöcke nicht verwenden. Zu den Beanstandungen betreffend die Unterlassung oder die unzureichende Durchführung von Unterweisungen sowie von Überprüfungen von Betriebsmitteln ist anzumerken, daß aufgrund der angeführten Beanstandungen in verschiedenen Dienstbereichen, z. B. im Elektrodienst der Österreichischen Bundesbahnen, Unterweisungen in Erster Löschhilfe in größerem Umfang nachgeholt worden sind. Hinsichtlich der wiederkehrenden Überprüfung von Anschlagmitteln besteht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen die Regelung, daß diese Prüfungen nur von einer bestimmten zentralen Stelle durchgeführt werden. Dies hat zur Folge, daß die Anschlagmittel den Dienststellen während eines längeren Zeitraumes nicht zur Verfügung stehen, der infolge des notwendigen Hin- und Rücktransportes wesentlich größer ist als die Zeit, die für die wiederkehrende Überprüfung benötigt wird. Aus diesem Grund wird die Durchführung dieser wiederkehrenden Überprüfungen häufig unterlassen oder in nicht ordnungsgemäßen Zeitabständen durchgeführt.

In den Bereichen unzureichende sanitäre Vorkehrungen und mangelnde Gesundheitsprophylaxe sind in erster Linie Mängel bei der Bereitstellung von Erste-Hilfe-Material und auch bei der Ausbildung der Ersthelfer in den Betrieben zu verzeichnen.

Insgesamt 590 Beanstandungen, das sind ca. 6,3% aller im Berichtszeitraum getroffenen Beanstandungen, waren auf unzureichende oder fehlende persönliche Schutzausrüstungen oder auf den mangelhaften Zustand solcher Schutzausrüstungen zurückzuführen. Im Zusammenhang darf festgestellt werden, daß das Tragen der Schutzhelme und zum Teil auch die Benützung von Absturzsicherungen bei der Durchführung absturzgefährdeter Arbeiten nach wie vor in größerem Umfang zu Beanstandungen Anlaß gibt. Die Verkehrs-Arbeitsinspektoren sind daher angewiesen, dem Tragen der persönlichen Schutzausrüstungen bzw. der Verwendung der speziellen Schutzausrüstungen bei Absturzgefahr im Rahmen der Inspektionen besonderes Augenmerk zu schenken.

Betrachtet man die Verteilung der Beanstandungen überblicksmäßig im Vergleich zum vorhergehenden Berichtszeitraum, so darf ausgeführt werden, daß im Vergleich zum Berichtszeitraum 1984/1985 hinsichtlich der Häufigkeit der einzelnen Arten der Beanstandungen die Verteilung in etwa gleichgeblieben ist. Bei den einzelnen Arten von Beanstandungen ergeben sich höchstens Schwankungen von etwa $\pm 1,2\%$ -Punkten gegenüber dem vorhergehenden Berichtszeitraum.

Die näheren Details über die Verteilung der im Berichtszeitraum getroffenen Beanstandungen und Verfügungen nach Art und Ort sowie die Verteilung dieser Beanstandungen auf die einzelnen Verkehrsbereiche 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, darf auf die Ausführungen im Teilabschnitt 2.2 dieses Berichtes verwiesen werden.

Zusätzlich bieten aber auch die aus der Analyse von Unfallereignissen sowie aus der kritischen Auswertung der Inspektionsergebnisse, vor allem der 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 wurden eine Reihe solcher Maßnahmen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat verfügt oder im Rahmen der Beratungstätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren in Form von Vorschlägen und Anleitungen mündlich oder schriftlich direkt an die zuständigen Dienstvorgesetzten in den Betrieben weiter gegeben. An dieser Stelle können nur einige wesentliche dieser prophylaktischen Maßnahmen kurz angeführt werden. Soweit solche Maßnahmen aus Unfallanalysen abgeleitet wurden, wird auf die Ausführungen in den Teilabschnitten 3.2.2 und 3.2.3 dieses Berichtes verwiesen.

Aufgrund des Terroranschlages, der am 27. Dezember 1985 auf dem Flughafen Wien-Schwechat verübt worden ist, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Einvernehmen mit Vertretern der Sicherheitsbehörden, der Flughafen-Wien-Betriebsgesellschaft und der Interessenvertretung der Arbeitnehmer eine Reihe von organisatorischen und baulichen Schutzmaßnahmen angeordnet, die im Berichtszeitraum im wesentlichen bereits durchgeführt worden sind. Aufgrund dieser Erfahrungen sind darüber hinaus auch im Bereich anderer Flughäfen gleichartige Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Berichtszeitraum war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch wieder besonders bemüht, prophylaktische Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung durch Beseitigung von Raumnot, hochbaulichen Mängeln und Zugluft- und Klimamängeln zu erreichen. Die Schaffung neuer Gebäude bzw. die hochbauliche Sanierung bestehender Anlagen wurde betrieben und Arbeitgebern wie auch Arbeitnehmern dabei die notwendige Beratung und Unterstützung geboten. Dabei wurde einer möglichst frühzeitigen Festlegung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes z. B. bei der Planung von Bauvorhaben, bei der Ausarbeitung von Organisationskonzepten und bei der Einrichtung von Arbeitsplätzen besondere Beachtung geschenkt. Speziell bei der Planung und Durchführung von größeren Bauvorhaben kann durch die begleitende Beratung eine optimale Gestaltung der Arbeitsbedingungen unter gleichzeitiger Wahrung einer sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel in bester Weise verwirklicht werden. Dies ist im Hinblick auf den wirtschaftlichen Einsatz von Budgetmitteln vor allem im Bereich der Bundesbetriebe von besonderer Bedeutung.

In Abständen von etwa zwei Jahren wird der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung zur Unterstützung bei der Erstellung des mittelfristigen Hochbauprogramms eine nach Dringlichkeit geordnete Zusammenstellung der aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung erforderlichen Neubauten und hochbaulichen Sanierungsmaßnahmen übermittelt. Im Jahr 1986 konnten diese Unterlagen vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Rahmen der Besprechungen bei der Hochbautagung der Post- und Telegraphenverwaltung erläutert werden. Von den im Interesse des Arbeitnehmerschutzes am dringendsten geforderten 24 Bauvorhaben sind elf bereits realisiert oder zumindest schon in Arbeit. Die Kooperationsbereitschaft der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung in diesen Angelegenheiten darf hervorgehoben werden. Im Zusammenhang damit wurden auch die Post- und Telegraphendirektionen ersucht, bei größeren Neubau- oder Umbauvorhaben die zuständigen Ex-

perten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bereits im Planungsstadium einzuschalten; eine Vorgangsweise, die von der Post- und Telegraphendirektion Wien seit längerer Zeit und insofern erfolgreich in Anspruch genommen wird, als durch die Vorwegnahme dieses Einvernehmens bereits eine Reihe kostenintensiver Umpfanungen erspart werden konnten. Werden die Verkehrs-Arbeitsinspektoren nämlich erst bei den Bauverhandlungen beigezogen, so ist die Vorplanung, oft sogar die Detailplanung bereits abgeschlossen, und erfahrungsgemäß sind dabei die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes meist nur unzureichend berücksichtigt. Zeit- aufwendige und kostenintensive Planungsänderungen sind dann aufgrund der Einsprüche der Verkehrs-Arbeitsinspektoren meist unvermeidlich. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird bestrebt sein, diese frühzeitige Einschaltung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren auch bei anderen Betrieben zu erreichen.

Weitere wichtige Maßnahmen im hochbaulichen Bereich, die zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen wesentlich beigetragen haben, waren im Berichtszeitraum: die Errichtung neuer Verwaltungsgebäude für die Bahnmeisterstellen Villach-Süd und Bischofshofen sowie einer neuen Werkshalle für die Brückenmeisterstelle Villach-Süd, die Errichtung neuer Gebäude für die Oberbaurotten der Österreichischen Bundesbahnen in Eberndorf und Maria Saal, die Fertigstellung eines neuen Gebäudes für die Abteilung Gleisbau und die Oberbauwerkstätte der Wiener Verkehrsbetriebe sowie die Inbetriebnahme einer neuen Abstellhalle, die auch mit modernen Revisionsständen ausgestattet ist, im Bereich der Grazer Verkehrsbetriebe für den Straßenbahnbetrieb. Durch die zuletzt genannte Maßnahme werden auch in der alten, noch in Verwendung stehenden Remise wesentliche Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen ermöglicht. Auch bei der Gestaltung und Ausstattung eines neuen schienengebundenen Wohnwagens für Bauarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen konnte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat maßgeblich mitwirken. Entsprechend den Bestimmungen der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung sind in diesen Fahrzeugen keine Stockbetten mehr vorgesehen.

Die Lehrwerkstätte der Österreichischen Bundesbahnen in Penzing, in der Elektroinstallations-Lehrlinge ausgebildet werden, entspricht infolge der ständigen Vermehrung der Ausbildungsplätze und des hierfür erforderlichen Ausbildungspersonals hinsichtlich der notwendigen Sanitär-, Umkleide- und Sozialräume nicht mehr den Bestimmungen der Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung. Eine Vergrößerung der Lehrwerkstätte wurde von den Österreichischen Bundesbahnen bereits in Aussicht genommen, jedoch ist eine Realisierung dieses Bauvorhabens aufgrund der budgetären Situation noch nicht konkret festgelegt. Da infolge der zusätzlichen Aufnahme auch weiblicher Lehrlinge diese Situation noch verschärft wurde, wurden unter Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates alle Möglichkeiten und noch vertretbaren Lösungen für die sanitären Einrichtungen ausgeschöpft, um für die Unterbringung einer größtmöglichen Anzahl von Lehrlingen und vor allem auch weiblicher Lehrlinge zumutbare Verhältnisse sicherzustellen. Trotzdem konnte im Hinblick auf diese Gegebenheiten einer weiteren Vermehrung der Anzahl der Ausbildungsplätze vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nur in beschränktem Umfang zugestimmt werden.

Als besondere hochbauliche Maßnahme und zum Teil auch Maßnahme ergonomischer Art ist zu erwähnen, daß in der Lehrwerkstätte Penzing der Österreichischen Bundesbahnen für einen durch einen Freizeitunfall querschnittgelähmten Lehrling unter spezieller Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ein auf die Erfordernisse dieses Lehrlings besonders abgestellter Behindertenarbeitsplatz eingerichtet wurde. Dabei wurden auch alle erforderlichen baulichen Voraussetzungen in der Umgebung dieses Arbeitsplatzes so geschaffen, daß für den Bediensteten optimale Verhältnisse bestehen.

Bei den für Arbeiten in Tunnels eingesetzten Motorturnwagen der Österreichischen Bundesbahnen wurden gemeinsam mit der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt Abgasmessungen durchgeführt, um allfällige gesundheitsschädigende Abgaskonzentrationen, die sich während der Durchführung von Arbeiten in Tunnels bilden können, festzustellen. Da in einigen Fällen kurzfristige Überschreitungen der MAK-Werte festgestellt werden mußten, wurde den Österreichischen Bundesbahnen aufgetragen, geeignete Lösungen für dieses Problem zu erarbeiten. Es werden derzeit Maßnahmen geprüft, die auf eine Verringerung der schädlichen Abgasanteile abzielen (Aggregate mit geringerem Schadstoffausstoß, Einbau von Abgaswäschern), andererseits kommt der Einsatz von Abgas-Warngeräten in Frage, die eine Annäherung an schädliche Gaskonzentrationen bei der Durchführung von Arbeiten in Tunnels rechtzeitig erkennen lassen und ein Warnsignal abgeben. Die Arbeiten können so zeitgerecht vor einer möglichen Beeinträchtigung der Bediensteten unterbrochen und der Tunnel so lange verlassen werden, bis die Gaskonzentration wieder abgeklungen ist.

Durch die Österreichische Staub-(Silikose-)Bekämpfungsstelle wurden in der Kraftwagenzentralwerkstätte Liesing der Österreichischen Bundesbahnen Staubmessungen in der Schleifbox durchgeführt. Aufgrund des Meßergebnisses wurde eine speziell für diese Arbeitsplätze konstruierte Absauganlage eingerichtet, die eine Absaugung unmittelbar an den verteilt in der Box situierten Arbeitsstellen ermöglicht. Diese Anlage hat sich als überaus wirkungsvoll erwiesen.

Für Arbeiten, die Bedienstete der Post- und Telegraphenverwaltung im Bereich strahlender Antennen durchzuführen haben, wurden bereits 1982 vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat Richtlinien erstellt. Im Jahr 1986 ist hierzu eine neue ÖNORM (Vornorm „S 1104“) veröffentlicht worden, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in der betreffenden Arbeitsgruppe ebenfalls mitgewirkt hat. Die Regelung der Post- und Telegraphenverwaltung wird aufgrund der vorliegenden ÖNORM überarbeitet und teilweise ergänzt.

Die als Maßnahme der Ergonomie im vorangegangenen Tätigkeitsbericht besonders erwähnte Ausstattung von Triebfahrzeugen der Österreichischen Bundesbahnen mit „Wiederholungsklinken“ wurde im Berichtszeitraum gezielt fortgesetzt. Auch die Ausstattung der Fahrzeuge des Fernmeldebaudienstes der Post- und Telegraphenverwaltung mit besonderen Sicherungseinrichtungen für das Ladegut gegen Vorfällen in Kombikraftfahrzeugen wurde im Berichtszeitraum zügig fortgesetzt.

Einen besonderen Schwerpunkt bildete im Berichtszeitraum auch wieder die Lärmbekämpfung, wobei regional im Bereich Oberösterreich und betriebsspezifisch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen besondere Maßnahmen gesetzt wurden. Durch gezielte Information der Oberbauarbeiter, die verbrennungskraftbetriebene Gleisstopfgeräte zu bedienen haben, wurde das Wissen um das mögliche Gesundheitsrisiko und dadurch die Tragequote von Gehörschutzmitteln wesentlich gesteigert. Bei der Einrichtung von Tischlerwerkstätten konnte in mehreren Fällen durch Auflagen im Rahmen der Bauverhandlungen eine spezielle lärm-dämmende Gestaltung der Wände und Decken dieser Werkstätten zur Minderung des Lärmpegels durchgesetzt werden.

Im Bereich der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen wurde im Berichtszeitraum dem Problem der Gestaltung der Fahrerplätze von Straßenbahnen und Omnibussen besondere Aufmerksamkeit gewidmet (siehe Fototeil). Dringlich erscheint das Problem, da der Fahrzeugpark der Verkehrsbetriebe aufgrund der finanziellen Engpässe meist nicht mehr dem letzten Stand der Technik und des Arbeitnehmerschutzes entspricht und andererseits Neuerungen oft nur durch Zukäufe gebrauchter Fahrzeuge aus dem Ausland erfolgen können. Dabei müssen diese Fahrzeuge für die österreichischen Verhältnisse adaptiert werden, wobei auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat Verbesserungen meist in der Gestaltung der Fahrerarbeitsplätze verlangt werden. Um unter den gegebenen Umständen diese Arbeitsplätze nach den modernen Erkenntnissen der Ergonomie zu gestalten, wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat folgende Maßnahmen getroffen: Bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben konnte bei Fahrzeugen der Type „Bielefeld“ eine Abschränkung des Fahrerplatzes zur Sicherstellung des erforderlichen Bedienungs-Freiraumes und ein verstellbarer, schwingungsdämpfender Sitz eingebaut werden. Die Anordnung der Kasse an der Fahrerkabinentür wurde nach ergonomischen Gesichtspunkten so gestaltet, daß das Schwenken von Kasse und Tür lediglich mit einer einfachen Handbewegung möglich ist. Auch bei den älteren Typen „Hagener“ und „Lohner“ wurden die Fahrer- und Schaffnerarbeitsplätze nach ergonomischen Gesichtspunkten neu gestaltet, wobei insbesondere der Einbau entsprechend geformter Sitze und eine Abschirmung aus flexiblem Material gegen Zugluft vorgesehen wurden. Bei den Grazer Verkehrsbetrieben konnte der Austausch der Fahrzeuge der Reihe „200“, die noch mit Holzaufbauten ausgeführt waren, 1987 abgeschlossen werden. Bei den zugekauften Gebrauchtfahrzeugen aus Wuppertal wurde ein schwingungsdämpfender Sitz und ein wirksamer Schutz des Fahrers vor Zugluft in der Nachrüstung berücksichtigt. Schwierigkeiten bereitete bei diesen Fahrzeugen die Lösung der Beheizung des Fahrerarbeitsplatzes, da die vorhandene 24-Volt-Anlage nicht ausreichend leistungsfähig war. Durch Versuche wurde eine zufriedenstellende Lösung dadurch erzielt, daß ein fahrstromgespeicherter 600-Volt-Heizkörper mit einem Gebläse eingebaut wurde, durch das die Warmluft in den Fußraum des Fahrerarbeitsplatzes gedrückt wird. Bei den Gelenktriebwagen der Bauart „Graz“ konnte das Problem des Schutzes vor Zugluft so gelöst werden, daß eine bis zum Boden reichende Kunststoffschürze angebracht wurde, wobei die unbeeinträchtigte Bedienbarkeit der Feststellbremse ein konstruktives Problem bildete. Durch eine Paneelwand, die hinter dem Fahrersitz angebracht wurde, konnte eine Trennung gegenüber dem Fahrgastraum hergestellt werden, so daß Spiegelungen der Innenbeleuchtung des Wagens an der Windschutzscheibe vermieden sind. Bei den zusätzlich von den Grazer Verkehrsbetrieben in Dienst gestellten neuen 6achsigen Gelenktriebwagen der Reihe „600“ konnte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenfalls entscheidend mitwirken, sodaß der Fahrer in der kalten Jahreszeit trotz der geringen Fahrzeugbreite (bedingt durch das Grazer Schienennetz) und der Anordnung der Kasse weitestgehend vor der Einwirkung schädlicher Zugluft geschützt ist. Trotz der beengten Verhältnisse konnte darüber hinaus für den Fahrer noch eine Ablage für mitzuführende dienstliche und private Gegenstände geschaffen werden. Blendschutz und beheizter Fußraum sind technisch dem letzten Stand entsprechend realisiert. Bei den Wiener Stadtwerken – Verkehrsbetrieben konnten bei der Gestaltung der Triebfahrzeugtype „E₂“ im Zuge der Genehmigung der dritten Baurate eine Reihe vorliegender Erfahrungen verwertet werden. Ein Intervallschalter für den Scheibenwischer, ein verstellbarer Blendschutz am Seitenfenster und eine Ablage für mitzuführende Dienstbehelfe sind nunmehr vorgesehen. Eine besondere Lehne für den rechten Arm ermöglicht eine ergonomisch günstige Sitzposition und die Vermeidung von Zwangshaltungen.

Auch in diesem Bereich bestätigt sich aber, daß befriedigende Lösungen nur möglich sind, wenn bereits in der Planungsphase Sicherheitstechniker, Betriebsarzt, Personalvertretung und Verkehrs-Arbeitsinspektorat an der Gestaltung mitwirken können. Für den Bereich der Schienenfahrzeuge bestehen hierfür im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zielführende Voraussetzungen. Dies gilt jedoch nicht für die Genehmigung von Omnibussen und Obussen, da diese, soweit nicht Typengenehmigungen vorliegen, von den Kraftfahrbehörden erster Instanz im Einzelfall genehmigt werden und dabei dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine Mitwirkung nur erschwert möglich ist. Trotzdem ist

das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch in diesen Fällen bemüht, die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes vor allem bei den Lenkerarbeitsplätzen sicherzustellen. Erfahrungen, die beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat in diesem Bereich bereits gesammelt werden konnten, werden im Rahmen der Mitarbeit der zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren im einschlägigen Fachnormenausschuß eingebracht und ausgewertet. Es ist vorgesehen, eine neue ÖNORM „V 5931, Öffentlicher Personennahverkehr, Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes von Omnibussen“, zu erarbeiten. Die angeführten Ergebnisse und Erfahrungen können aber darüber hinaus auch bei der Gestaltung und Ausstattung von Arbeitsplätzen in Eisenbahnfahrzeugen (z. B. Lokführerstände) ausgewertet werden, da die auf diesem Gebiet tätigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren von den Herstellerfirmen solcher Fahrzeuge zunehmend vor allem bei der ergonomisch richtigen Gestaltung solcher Arbeitsplätze zur Beratung herangezogen werden.

In Kraftfahrzeugen, die für die Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden, müssen die gemäß den Bestimmungen des ADR (Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) erforderlichen Schutzausrüstungen für Lenker und Beifahrer mitgeführt werden. Im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates führt nur der Kraftwagendienst (KWD) der Österreichischen Bundesbahnen in größerem Umfang Gefahrguttransporte durch. Nach Prüfung von Art und Umfang der hierfür notwendigen Schutzausrüstungen wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine Regelausstattung für diese Fahrzeuge zusammengestellt, die in besonderen „Sicherheitstaschen“ untergebracht ist. Diese Taschen enthalten für die in der Regel vom KWD der Österreichischen Bundesbahnen durchzuführenden Arten von Gefahrguttransporten alle erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Hilfsmittel (siehe auch Fototeil). Alle in Frage kommenden Fahrzeuge des KWD, insbesondere die Straßenrollerzugmaschinen (in Summe ca. 150 Fahrzeuge) der Österreichischen Bundesbahnen, sind bereits mit diesen einheitlichen Sicherheitstaschen ausgestattet.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat bei Betriebsinspektionen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verschiedentlich einen mangelhaften Zustand von runderneuerten Reifen an Fahrzeugen festgestellt. Auch einige Unfälle sind auf derartige Mängel zurückzuführen. Um den Einsatz von runderneuerten Reifen, der aus wirtschaftlichen Gründen notwendig ist, nicht in Frage zu stellen, war es vom Standpunkt des Arbeitnehmerschutzes erforderlich, Vorsorge für eine ausreichende Qualitätskontrolle der Reifen bei Übernahme durch die Post- und Telegraphenverwaltung zu treffen. Die erforderlichen Veranlassungen wurden im Einvernehmen mit der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung getroffen. Weiters wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat verlangt, daß die Lenker über den richtigen zu benützendenden Reifendruck bei runderneuerten Reifen informiert und beauftragt werden, diesen Reifendruck auch regelmäßig zu überprüfen. Auch die hierfür erforderlichen Regelungen wurden bereits erlassen.

4 Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien

für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst
Stand 1. Jänner 1988

Grundlagen der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Bundesverfassung

Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, zuletzt geändert durch das Bundes-Verfassungsgesetz vom 15. Dezember 1987, BGBl. Nr. 640.

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

Bundesministerien

Kundmachung vom 13. Feber 1986, BGBl. Nr. 76, mit der das Bundesministeriengesetz 1973 wiederverlautbart wird, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 78/1987.

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 449/1984.¹⁾

Verwaltungsverfahren

Kundmachung vom 23. Mai 1950, BGBl. Nr. 172, über die Wiederverlautbarung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Verwaltungsverfahrens.

Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen – EGVG 1950, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 563/1986.

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz – AVG. 1950, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 136/1983.

Verwaltungsstrafgesetz – VStG. 1950, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 516/1987 (Verwaltungsstrafgesetz – Novelle 1987)²⁾.

Verwaltungsvollstreckungsgesetz – VVG. 1950, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 210/1986 (VVG – Novelle 1986).

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, BGBl. Nr. 246, 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.

¹⁾ Dieses Bundesgesetz wurde mit Wirkung vom 13. Feber 1988 durch das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987), BGBl. Nr.100/1988, ersetzt.

²⁾ Inkrafttreten mit 1. Juli 1988.

Arbeitsaufsicht, gesetzliche Regelungen

Arbeitnehmerschutzkommission

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

Arbeitsinspektion

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

Verordnung vom 9. Dezember 1986, BGBl. Nr. 685, über die Aufsichtsbezirke der Arbeitsinspektion.

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, BGBl. Nr. 323 1977.

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 Einrichtung 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 Arbeiterkammertag (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 Kundmachungen BGBl. Nr. 47 1979 und 482 1979.

Landwirtschaft

Kundmachung vom 9. Juli 1984, BGBl. Nr. 287, mit der das Landarbeitsgesetz wieder verlautbart wird, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 577 1987 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 612 1986 (Druckfehlerberichtigung) 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. Mar 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, 544 1982 und 393 1986.

Arbeitnehmerschutzgesetz, Durchführungsverordnung

Verordnung vom 3. November 1983, BGBl. Nr. 2 1984, über Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 399 1987.

Arbeitnehmerschutzverordnung, Allgemeine

Verordnung vom 11. März 1983, BGBl. Nr. 218, über allgemeine Vorschriften zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung – AAV¹⁾) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 43 1986 und 593 1987 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 486 1983 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeitsstoffe

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

Aufzüge

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

Azetylen²⁾

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, der Verordnung BGBl. Nr. 696 1976 und 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. 501/1973 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.

Bleiwarenerzeugung

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, Bleilegierungen 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 BGBl. 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 Schutz 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.

¹⁾ § 37 tritt mit 1. Jänner 1990 in Kraft

²⁾ Betreffend die Beschaffenheit, Füllung, Verwendung und Überwachung von Azetylenflaschen und -flaschenbündeln siehe auch „Dampfkesselverordnung“

Chemikalien

Bundesgesetz vom 25. Juni 1987, BGBl. Nr. 326, über den Schutz des Menschen und der Umwelt vor Chemikalien (Chemikaliengesetz – ChemG)¹⁾.

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.

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

Verordnung vom 28. Juli 1986, BGBl. Nr. 510, betreffend Dampfkessel, Dampfgefäße, Druckbehälter und Wärmekraftmaschinen (Dampfkesselverordnung – DKV).

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 BGBl. Nr. 103 1950 (Druckfehlerberichtigung).

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 1983 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 31 1965²⁾

Druckgaspackungen³⁾

Verordnung vom 19. Juli 1982, BGBl. Nr. 435, über die Lagerung von Druckgaspackungen in gewerblichen Betriebsanlagen, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 503 1986.

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. Feber 1968, BGBl. Nr. 70, über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken (Starkstromwegegesez 1968).

Bundesgesetz vom 6. Feber 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 Geschäftsführung und Organisation des Elektrotechnischen Beirates (1. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 254 1979.

¹⁾ Inkrafttreten mit 1. Feber 1989.

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 9. Oktober 1987, BGBl. Nr. 592, über die Normalisierung, Typisierung und Sicherheit elektrischer Betriebsmittel und Anlagen sowie sonstiger Anlagen im Gefährdungs- und Störungsbereich elektrischer Anlagen, über Schutzvorschriften für das Inverkehrbringen und Ausstellen bestimmter elektrisch betriebener Maschinen und Geräte sowie über den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer beim Verwenden elektrischer Betriebsmittel und bei Arbeiten an elektrischen Anlagen (Elektrotechnikverordnung 1987 – ETV 1987).

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

Verordnung vom 1. August 1985, BGBl. Nr. 369, über die Prüfung elektrischer Betriebsmittel (1. Prüfzwangsverordnung zum Elektrotechnikgesetz¹⁾).

Emissionen

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).

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, GBl.Ö. Nr. 1447, über Garagen und Einstellplätze, in der Fassung des Erlasses vom 13. September 1944, RABl. Teil I S. 325.

Gase

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 (Giftgesetz²⁾).

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, GBl.Ö. Nr. 5 1939, BGBl. Nr. 54 1954, 211 1958 und 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 (Suchtgiftverordnungs-novelle 1980), 248 1983 (Suchtgiftverordnungs-novelle 1983), 202 1984, 365 1985 (Suchtgiftverordnungs-novelle 1985) und 15 1987 (Suchtgiftverordnungs-novelle 1986).

Kälteanlagen³⁾

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

¹⁾ Tritt mit 31. Dezember 1988 außer Kraft

²⁾ Tritt mit Ablauf des 31. Jänner 1989 außer Kraft.

³⁾ Betreffend Beschaffenheit und Überwachung von Druckgefäßen und Druckbehältern siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

Krane, Winden, Flaschenzüge

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.

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

Maschinen- und Geräteschutz

Verordnung vom 19. Jänner 1961, BGBl. Nr. 43, über Maschinen, die nur mit Schutzvorrichtungen in den inländischen Verkehr gebracht werden dürfen (Maschinen-Schutzvorrichtungsverordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 592 1987 (Elektrotechnikverordnung 1987¹⁾).

Verordnung vom 21. März 1983, BGBl. Nr. 219, über allgemeine Schutzvorrichtungen und Schutzmaßnahmen anderer Art bei Maschinen und Geräten (Allgemeine Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung – AMGSV), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 575 1985 und 667 1987²⁾.

Produkte, gefährliche

Bundesgesetz vom 3. März 1983, BGBl. Nr. 171, zum Schutz vor gefährlichen Produkten (Produktsicherheitsgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 617 1983.

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.

Verordnung vom 16. Jänner 1987, BGBl. Nr. 43, über Meldungen gemäß § 6 Abs. 2 des Produktsicherheitsgesetzes.

Schadstoffe

Verordnung vom 29. Juli 1981, BGBl. Nr. 356, betreffend Konzentrationen von inhalativen Schadstoffen im Sinne des Art. VII Abs. 2 Z 8 des Nachtschicht-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, 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 663.

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

Verordnung über den Gebrauch von Tritox (Trichloracetonitril) zur Schädlingsbekämpfung vom 2. Februar 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

¹⁾ Außerkrafttreten zum Teil am 31. Dezember 1989 und zum Teil am 31. Dezember 1990 (aufgrund BGBl. Nr. 667 1987).

²⁾ Inkrafttreten mit 1. Jänner 1990.

Sonderabfall

Bundesgesetz vom 2. März 1983, BGBl. Nr. 186, über die Erfassung und Beseitigung bestimmter Sonderabfälle (Sonderabfallgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 373 1986.

Bundesgesetz vom 27. Juni 1986, BGBl. Nr. 373, über das Erfassen, Sammeln und Verwerten von Altölen (Altölgesetz 1986) und über die Änderung des Sonderabfallgesetzes.

Verordnung vom 17. Juli 1987, BGBl. Nr. 383, über die Durchführung des Altölgesetzes 1986 (Altölverordnung).

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).

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. IS 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 Sprengmittelmonopolsverordnung), 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, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 308 1986 (8. Beschußverordnung) und 309 1986 (9. Beschußverordnung).

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), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 396 1986 (Abschnitt III).

Verordnung vom 12. Jänner 1972, BGBl. Nr. 47, über Maßnahmen zum Schutz des Lebens oder 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 der Bundesgesetze BGBl. Nr. 196 1935 (Schieß- und Sprengmittelgesetz § 46 Z. 20) und 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, 292 1971, 317 1971, 418 1975, 390 1976, 107 1979, 144 1983 und 544 1983 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 411 1971 (Druckfehlerberichtigung).

47

- Arbeiterabfertigung
- Bundsgesetz vom 23. Februar 1979, BGBl. Nr. 107, mit dem Abfertigungsanspruch für Arbeiter geschäftlichen sowie das Angestelltenengesetz, das Vertragsbedienstetengesetz und das Insolvenz-Eingetlichenernungsgesetz geändert werden (Arbeiter-Abfertigungsgesetz).
- Arbeitsruhe¹⁾
- Bundsgesetz 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 Wochenend- und Feiertagsruhe (Arbeitsruhegesetz-Verordnung – ARG-VO), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 270/1984, 343/1985 und 635/1986.
- Arbeitsverfassung
- Bundsgesetz 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, 199/1982, 55/1985, 204/1986 (OIA-G-Gesetz) und 394/1986 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 Jugendvertreatenrat sowie die Bestellung und Tätigkeit von Wahlkommissionen und Wahlzeugen (Betriebsrat-Wahlordnung 1974 – BRWO 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 365/1987.
- Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 354, mit der die Geschäftsführung der Einigungsämter, des Oberingenieuramtes und der Schlichtungsgesellschaften geregelt wird (Einigungsämter-Geschäftsordnung 1974 EA-G-Geo, 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 561/1975²⁾.
- Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 355, über die Geschäftsführung der Betriebsgruppen-, Betriebshauptversammlungen, des Betriebsausschusses, der Betriebsratsversammlungen, des Zentralbetriebsrates, der Jugendversammlungen und des Jugendvertreatenrates (Betriebsrats-Geschäftsordnung 1974 – BRGO 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 364/1987 und der Kundmachung BGBl. Nr. 381/1975 (Druckfehlerberechtigung).
- Verordnung vom 30. Juli 1987, BGBl. Nr. 415, mit der die Geschäftsführung des Bundesingenieuramtes geregelt wird (Bundesingenieuramts-Geschäftsordnung – BIA-G-Geo).
- Verordnung vom 30. Juli 1987, BGBl. Nr. 444, mit der die Errichtung und Geschäftsführung der Schlichtungsgesellschaften geregelt wird (Schlichtungsgesellschaften-Geschäftsordnung – SchlS-G-Geo).
- Arbeitszeit
- Bundsgesetz 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, 144/1983 und 647/1987.
- Bundsgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 462, mit dem Arbeitszeitvorschriften abgeändert und ergänzt werden.
- Verordnung vom 10. Dezember 1974, BGBl. Nr. 799, mit der die Wochenarbeitszeit 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 Wochenarbeitszeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung verlängert wird.
- Ausländerbeschäftigung
- Bundsgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 218, mit dem die Beschäftigung von Ausländern geregelt wird (Ausländerbeschäftigungsgesetz – AuslBG).
- ¹⁾ Siehe auch „Sommer- und Feiertagsruhe“.
- ²⁾ Teilweise auch „Kraftaufwand BGBl. Nr. 415/1987 und BGBl. Nr. 444/1987“.

Bundesbedienstete

Bundesgesetz vom 27. Juni 1979, BGBl. Nr. 333, über das Dienstrecht der Beamten (Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 – BDG 1979), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 389 1986 (BDG-Novelle 1986) und die Kundmachungen BGBl. Nr. 628 1986, 47 1987 und 237 1987.

Bundesgesetz vom 29. Feber 1956, BGBl. Nr. 54, über die Bezüge der Bundesbeamten (Gehaltsgesetz 1956), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 237 1987 (46. Gehaltsgesetz-Novelle) und die Kundmachung BGBl. Nr. 395 1987¹⁾.

Bundesgesetz vom 17. März 1948, BGBl. Nr. 86, über das Dienst- und Besoldungsrecht der Vertragsbediensteten des Bundes (Vertragsbedienstetengesetz 1948), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 238 1987 (38. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle).

Verordnung vom 15. Juli 1986, BGBl. Nr. 442, über die Zuordnung der Verwendungen der Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung zu Verwendungsgruppen und Dienstzulagengruppen (PT-Zulagenverordnung – PT-ZV), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 433 1987.

Verordnung vom 18. November 1986, BGBl. Nr. 694, über die Erhöhung der Bezüge der Bundesbeamten, Landeslehrer und land- und forstwirtschaftlichen Landeslehrer des Dienststandes, der Personen, die Anspruch auf Ruhe- und Versorgungsgenuß haben, der Vertragsbediensteten des Bundes, der Landesvertragslehrer, der land- und forstwirtschaftlichen Landesvertragslehrer sowie der Bediensteten der österreichischen Bundesforste.

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, 232 1978, 381 1986 und 563 1986.

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, 333 1985, 430 1986 und 299 1987.

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, BGBl. Nr. 334 1985, BGBl. Nr. 26, 431²⁾, 433³⁾ 1986 und BGBl. Nr. 200, 240, 241, 242, 243, 300, 351 1987 sowie die Kundmachungen BGBl. Nr. 142 1973 (Druckfehlerberichtigung) und 27 1986.

Verordnung vom 2. Juni 1987, BGBl. Nr. 251, mit der ein Ausbildungsversuch zur Erlernung bestimmter Lehrberufe in verkürzter Lehrzeit eingerichtet wird.⁴⁾

Verordnung vom 28. Juli 1987, BGBl. Nr. 396, mit der ein Ausbildungsversuch für den Lehrberuf Berufskraftfahrer eingerichtet wird.⁵⁾

Verordnung vom 5. März 1984, BGBl. Nr. 139, über die Grundausbildungen für die Besoldungsgruppe „Beamte der Post- und Telegraphenverwaltung“ in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 446 1987.

Eisenbahnbedienstete

Kundmachung vom 5. Juli 1963, BGBl. Nr. 170, über die Besoldung der Bundesbahnbeamten (Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963), zuletzt geändert durch die Kundmachung BGBl. Nr. 695 1986 (27. 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 BGBl. Nr. 696 1986 (32. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und -Lohnordnung).

¹⁾ Inkrafttreten mit Ablauf des 31. Mai 1988.

²⁾ Außerkrafttreten der Anlage 5 mit Ablauf des 31. Dezember 1989.

³⁾ Außerkrafttreten von Anlagen mit Ablauf des 31. Dezember 1990.

⁴⁾ Tritt mit Ablauf des 30. September 1995 außer Kraft.

⁵⁾ Tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1995 außer Kraft.

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), 621/1977, 664/1978, 581/1980, 596/1981, 647/1982, 590/1983.

Fachkenntnisse

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

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 (Druckfehlerberichtigung).

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

Konvention zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau samt Vorbehalten, BGBl. Nr. 443/1982.

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, 613/1983, 104/1985, 395/1986 und 618/1987 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 209/1981 und 69/1986.

Invalideinstellung

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, 567/1985 und 614/1987.

Kinder- und Jugendschutz

Kundmachung vom 4. Dezember 1987, BGBl. Nr. 599, mit der das Bundesgesetz über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen wiederverlautbart wird (Bundesgesetz über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen 1987 - KJBG).

Verordnung vom 2. Oktober 1981, BGBl. Nr. 527, über die Beschäftigungsverbote und -beschränkungen für Jugendliche, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 419/1987.

Verordnung vom 12. August 1987, BGBl. Nr. 420, über das Wochenberichtsblatt für Jugendliche (Wochenberichtsblatt-Verordnung).

Mutterschutz, Frauenarbeit

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

Bundesgesetz vom 25. Juni 1969, BGBl. Nr. 237, über die Nachtarbeit der Frauen, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 235/1972 und 209/1986.

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 Nachtschicht-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 (Nachtschicht-Schwerarbeitsgesetz – NSchG) in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 544/1982, 666/1983 und 609/1987.¹⁾

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, 50/1948, 313/1964, 317/1971, 390/1976 und 144/1983.

Sozialversicherung

Bundesgesetz vom 9. September 1955, BGBl. Nr. 189, über die Allgemeine Sozialversicherung (Allgemeines Sozialversicherungsgesetz – ASVG), zuletzt geändert durch die 44. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 609/1987²⁾ und das Bundesgesetz BGBl. Nr. 616/1987.

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 BGBl. Nr. 612/1987 (16. Novelle zum Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetz).

Sonn- und Feiertagsruhe³⁾

Kundmachung vom 18. Juni 1957, BGBl. Nr. 153, über die Wiederverlautbarung des Feiertagsruhegesetzes, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 264/1967 und 144/1983⁴⁾.

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 Urlaubsrechtes 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

Binnenschifffahrt⁵⁾

Verordnung verlautbart am 16. April 1936, BGBl. Nr. 120, betreffend die Zulassung von Schiffen der Binnenschifffahrt zum Verkehre (Schiffspatentverordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 90/1971.⁶⁾

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

Bundesgesetz vom 17. Feber 1971, BGBl. Nr. 91, über die Regelung der Schifffahrt (Schifffahrtspolizeigesetz – 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

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

²⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1989.

³⁾ Siehe auch „Arbeitsruhe“.

⁴⁾ Für die unter den Geltungsbereich des Arbeitsruhegesetzes fallenden Arbeitnehmer außer Kraft getreten.

⁵⁾ Betreffend die Wartung von Dampfkesseln und Wärmekraftmaschinen auf Schiffen und Motorbooten siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

⁶⁾ Aufgrund der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 12. Oktober 1978, BGBl. Nr. 535, als Bundesgesetz in Kraft.

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 (Schiffahrtsanlagengesetz), 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 Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schiffahrts-Verordnung).

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

Datenschutz

Bundesgesetz vom 18. Oktober 1978, BGBl. Nr. 565, über den Schutz personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz – DSG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 314 1981 und 370 1986 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 577 1982.

Verordnung vom 25. November 1987, BGBl. Nr. 591, zur Durchführung des Datenschutzgesetzes im Wirkungsbereich des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, ausgenommen die Post- und Telegraphenverwaltung.

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 schienen gleicher 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, 212 1983, 11 1986 und 273 1986 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 Bundesgesetz BGBl. Nr. 151 1984.

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.

Verordnung vom 17. Februar 1987, BGBl. Nr. 273, über gemeinwirtschaftliche Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen durch die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges (Schienenverkehrswegverordnung).

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

Verordnung vom 2. Juni 1987, BGBl. Nr. 274, über gemeinwirtschaftliche Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen auf Nebenbahnen (Nebenbahnverordnung).

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, 577 1982, 181 1983, 101 1986 und 290 1986.

Kraftfahrwesen

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967, BGBl. Nr. 267, über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 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, 552 1984, 106 1986 und 318 1987 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 240 1970, 549 1981, 237 1984, 198 1985 und 296 1987.

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, 376 1971, 476 1971, 177 1972, 356 1972, 450 1975, 396 1977, 279 1978, 215 1980, 16/1981, 380/1981, 36/1982, 69/1985, 101/1985¹⁾, 161/1985²⁾, 395/1985³⁾, 279 1986, 711 1986, 173 1987⁴⁾ und 362/1987⁵⁾ sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 256/1970, 257/1970, 201/1971, 485 1983 und 612 1986 (Druckfehlerberichtigung).

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.

Verordnung vom 25. April 1980, BGBl. Nr. 200, über die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen und Anhängern zur Beförderung gefährlicher Güter, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 657 1986⁶⁾

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. Feber 1962, BGBl. Nr. 72, betreffend den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung - ZFBO), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 610 1986.

Verordnung vom 15. Feber 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 4. Dezember 1986, BGBl. Nr. 700, über die Lärmzulässigkeit von Zivilluftfahrzeugen (Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung – ZLZV 1986).

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 561 1973 (Druckfehlerberichtigung).

¹⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Oktober 1989.

²⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1989.

³⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1989 und 1. Oktober 1989.

⁴⁾ Inkrafttreten mit Ablauf des 29. Feber 1988.

⁵⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. April 1988 und 1. Jänner 1989.

⁶⁾ Inkrafttreten zum Teil mit 1. Jänner 1989.

Normenwesen

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

Postwesen

Bundesgesetz vom 13. Feber 1957, BGBl. Nr. 58, über das Postwesen (Postgesetz), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 48/1986 und die Kundmachung BGBl. Nr. 549/1987.

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.

Seeschifffahrt

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 Seeschifffahrt 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 (Seeschifffahrtsgesetz).

Verordnung vom 8. April 1981, BGBl. Nr. 189, über die Seeschifffahrt (Seeschifffahrts-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 – StVO 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, 450 1984 und 105 1986 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 228 1963, 163 1968, 405 1973, 576 1976 (Druckfehlerberichtigung), 449 1986, 213 1987 und 573 1987.²⁾

Verordnung vom 26. Feber 1966, BGBl. Nr. 83, über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 703 1976 und die Kundmachung BGBl. Nr. 168 1979 (Druckfehlerberichtigung).

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 Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 296 1987.

Verordnung vom 7. Mai 1987, BGBl. Nr. 220, über Ausnahmen vom Anwendungsbereich des GGSt (Kleinmengenverordnung).

Verordnung vom 17. Juni 1987, BGBl. Nr. 270, über die Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmten Straßenstrecken (Straßentunnelverordnung).

Verordnung vom 21. September 1987, BGBl. Nr. 506, über die besondere Ausbildung der Lenker von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgut – Lenkerbildungsverordnung).

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 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.

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

²⁾ Inkrafttreten mit Ablauf des 30. September 1988.

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, 241 1985 und 602 1987.

Verordnung vom 13. März 1986, BGBl. Nr. 163, mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nicht linienmäßige Beförderung von Personen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs getroffen werden (Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr 1986 – BO 1986)

Transportwesen

Internationales Übereinkommen über sichere Container (CSC) samt Anlagen, BGBl. Nr. 552 1987.

Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz (ILO), die von Österreich ratifiziert wurden

Übereinkommen (Nr. 4) über die Nachtarbeit 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 Nachtarbeit 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 Mindestlohntarifen, 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 Nachtarbeit 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 BGBl. Nr. 284 1970 (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.

Sicherheitstechnische und Arbeitshygienische Richtlinien für den Arbeitnehmerschutz

Ärztliche Untersuchungen

Durchführung der besonderen ärztlichen Untersuchungen nach der Verordnung vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 39 1974, über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten; Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 5. August 1985, Zl. 61.023 4-4-1985, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, Nr. 9 1985.

Richtlinien zur Durchführung der besonderen ärztlichen Untersuchungen gemäß Verordnung, BGBl. Nr. 39 1974; Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 21. Feber 1986, Zl. 61.023 9-4 85, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, Nr. 3 1986.

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, Nr. 9 1975.

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, Nr. 3 1977.

Ärztliche Untersuchungen nach den Strahlenschutzvorschriften; 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, Nr. 7 1978.

Arbeiten auf Holzmasten

Richtlinien zur Verhütung von Unfällen bei Arbeiten auf Holzmasten: Erlaß des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 2. April 1963, Zl. ZA1-129.082-34 1962, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums, Nr. 4 1963.

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, Nr. 6 1977.

Gesundheitsschädliche Arbeitsstoffe

Kundmachung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 16. Mai 1986, Zl. 61.710 9-4 86, über Maximale Arbeitsplatzkonzentrationen und Technische Richtkonzentrationen (MAK-Werte-Liste 1985), kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, Sondernummer I 1986.

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, Nr. 9 1970.

Nachweis der Fachkenntnisse

Grundsätze für die Ausbildung nach der Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, BGBl. 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, Nr. 6 1976.

Wasserfahrzeuge, Ausrüstung mit Flüssiggasanlagen

Richtlinien für die Errichtung und den Betrieb von Flüssiggasanlagen für Haushaltszwecke 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.

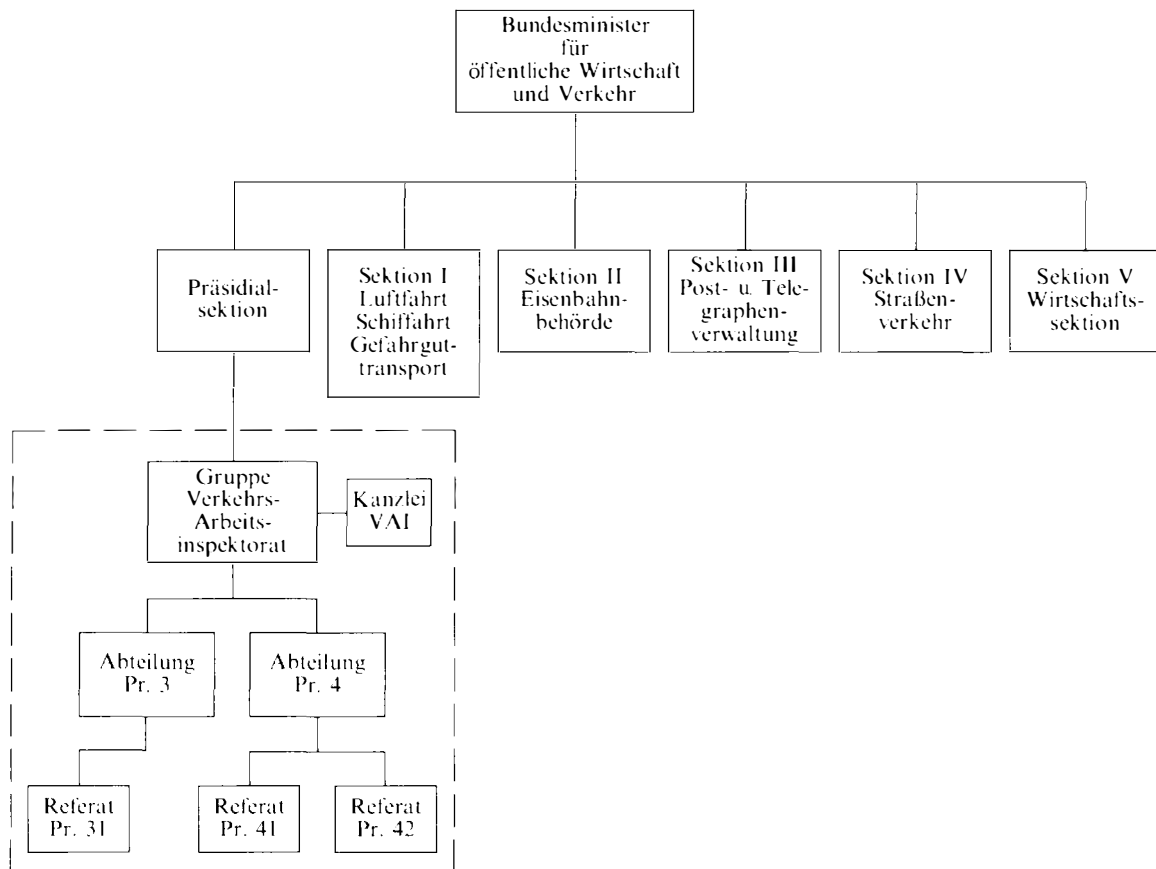
Lawinensprengen

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.

Sicherheitstechnische Richtlinien für das künstliche Auslösen von Lawinen durch Arbeitnehmer bei Seilbahnunternehmen; Richtlinien des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 4. August 1986, Pr.Zl. 20.410 13-5-1986.

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 (Abteilungen Pr. 3 und Pr. 4):

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

Abteilung Pr. 3:

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben (einschließlich der Nebenbetriebe und Hilfsbetriebe) sowie bei der Schifffahrt und der Luftfahrt. Mitarbeit im Internationalen Ausschuß zur Vereinheitlichung von Unfallverhütungsvorschriften für die Binnenschifffahrt.

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 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegenden besonderen rechtlichen Aufgaben und der Aufgaben, die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin betreffen.

¹⁾ Aktueller Stand.

- Referat Pr. 31: Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei der Luftfahrt und bei den Kraftfahrbetrieben der Post- und Telegraphenverwaltung.
- Abteilung Pr. 4: 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, Statistik.
- Referat Pr. 41: Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei Straßenbahnen, O-Buslinien und den Kraftfahrbetrieben der Eisenbahnunternehmen.
- Referat Pr. 42: Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes bei Haupt-, Klein- und Materialseilbahnen.

5.2 Personal der Verkehrs-Arbeitsinspektion

- Gruppenleiter: Dipl.-Ing. Gustav Poinstingl,
Ministerialrat
- Abteilung Pr. 3:
Leiter: Dipl.-Ing. Gustav Poinstingl,
Ministerialrat
- Dr. med. univ. Gerhard Westphal¹⁾,
Vertragsbediensteter
- Regierungsrat Ing. Wilhelm Brauner,
Amtdirektor
- Erwin Pitro,
Amtsrat
- Kurt Kaindl,
Oberrevident
- Gabriele Martin,
Revident
- Karl Guschelbauer²⁾,
Vertragsbediensteter
- Referat Pr. 31:
Leiter: Hofrat Ing. Heinrich Peschina,
Amtdirektor
- Herbert Lenk,
Oberrevident
- Abteilung Pr. 4:
Leiter: Dr. Friedrich Hofmann³⁾,
Ministerialrat
- Univ.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. techn. Josef Nejez⁴⁾,
Oberrat

¹⁾ Teilzeitbeschäftigt.

²⁾ Seit 12. 5. 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt, bis dato in Einschulung.

³⁾ Bis 31. 1. 1987.

⁴⁾ Seit 27. 4. 1987 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

Dipl.-Ing. Josef Poremba,
Bundesbahn-Direktionsrat

Kurt Breitfuß,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Walter Stamminger,
Bundesbahn-Oberinspektor

Horst Jochum,
Bundesbahn-Oberinspektor

Ing. Alfred Pummer,
Bundesbahn-Oberinspektor

Elfriede Straßer,
Bundesbahn-Inspektor

Engelbert Bacher,
Bundesbahn-Oberrevident

Josef Trappl,
Bundesbahn-Oberrevident

Hannelore Halper¹⁾,
Bundesbahn-Oberrevident

Referat Pr. 41:

Leiter: Dipl.-Ing. Walter Prinz,
Kommissär

Ing. Peter Gaider,
Bundesbahn-Oberinspektor

Referat Pr. 42:

Leiter: Hofrat Ing. Karl Schötz,
Amsdirektor

Ing. Gerhard Fliedl,
Amssekretär

Kanzlei: Gabriel Bartouschek²⁾,
Vertragsbediensteter

Erwin Fischer³⁾,
Vertragsbediensteter

Helena Moser⁴⁾,
Vertragsbedienstete

Martina Fröhlich⁵⁾,
Vertragsbedienstete

Sabine Jagadits⁶⁾,
Vertragsbedienstete

¹⁾ Seit 17. 3. 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

²⁾ Bis 7. 3. 1986.

³⁾ Seit 7. 3. 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

⁴⁾ Bis 31. 12. 1985.

⁵⁾ Von 1. 1. 1986 bis 9. 4. 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

⁶⁾ Seit 9. 4. 1986 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dienstzugeteilt.

6 Statistik

6.1 Im Berichtszeitraum 1986/1987 besuchte Betriebe, Dienststellen und nachgeordnete,

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Inspizierte Betriebe						
		Insgesamt	Anzahl 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 Bundesbahnen ^{2), 3)}	2.035	927	644	222	186	56	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	87	39	23	17	7	1	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	278	169	32	28	38	11	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	309	191	118	—	—	—	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	799	709	81	6	2	1	
	Summe Eisenbahnen	3.508	2.035	898	273	233	69	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	6	3	—	—	1	2	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	1.444	641	539	167	73	24	
D	Radio Austria AG	3	—	2	—	1	—	
E	Schifffahrt¹⁰⁾	88	78	5	5	—	—	
F	Luftfahrt¹¹⁾	50	20	16	6	7	1	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	5.099	2.777	1.460	451	315	96	
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1986	2.500	1.331	753	203	159	54
		1987	2.599	1.446	707	248	156	42

Fußnoten siehe Seite 78.

örtlich getrennte Stellen, deren Arbeitnehmerstand und Anzahl der durchgeführten Inspektionen

Anzahl der in den Betrieben durchgeführten Inspektionen			Arbeitnehmer in den inspizierten Betrieben				
Insgesamt	davon		Insgesamt	davon			
	erste	weitere		männlich		weiblich	
	Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ⁽²⁾	Erwachsene	Jugendliche ⁽²⁾
9	10	11	12	13	14	15	16
2.227	2.035	192	80.505	75.277	1.885	3.338	5
95	87	8	2.067	1.982	—	85	—
299	278	21	12.557	11.964	17	575	1
343	309	34	1.509	1.418	—	91	—
850	799	51	3.909	3.891	—	18	—
3.814	3.508	306	100.547	94.532	1.902	4.107	6
9	6	3	754	732	—	22	—
1.489	1.444	45	37.731	29.124	1.745	6.707	155
4	3	1	215	158	—	57	—
90	88	2	385	375	—	10	—
62	50	12	4.341	3.694	1	646	—
5.468	5.099	369	143.973	128.615	3.648	11.549	161
2.712	2.500	212	72.154	64.136	1.797	6.095	126
2.756	2.599	157	71.819	64.479	1.851	5.454	35

6.2 Den technischen Arbeitnehmerschutz, die Arbeitshygiene

6.2.1 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1986/1987 erfolgten Beanstandungen nach den Orten der Beanstandungen (nähere Aufgliederung siehe Tabelle 6.2.3)

Örtlichkeiten, an oder in denen die Beanstandungen erfolgten	Anzahl der Beanstandungen im Berichtszeitraum						Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten
	Unternehmen bzw. Verkehrswege				Insgesamt		
	Eisenbahnen incl. Schlep- und Speisewagen-Unternehmen und Seilbahnen	Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	Schifffahrt	Luftfahrt			
Anzahl	%						
Räume (Spalten A - E in Tabelle 6.2.3)	1.533	675	5	40	2.253	41,1	7,0
Sonstige Örtlichkeiten (Spalten F - I in Tabelle 6.2.3)	1.694	333	10	67	2.104	38,5	- 5,2
Fahrzeuge (Spalte J in Tabelle 6.2.3)	95	33	9	1	138	2,5	0,2
Keine spez. Ortsangabe möglich (Spalte K in Tabelle 6.2.3)	611	370		1	982	17,9	- 2,0
Summe	3.933	1.411	24	109	5.477	100,0	-
Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten	3,5	- 3,8	+ 0,1	0,4			

6.2.2 Zusammenfassende Übersicht über die im Berichtszeitraum 1986/1987 erfolgten Beanstandungen nach den Arten der Beanstandungen (nähere Aufgliederung siehe Tabelle 6.2.4)

Arten der Beanstandungen	Anzahl der Beanstandungen im Berichtszeitraum						Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten	
	Unternehmen bzw. Verkehrswege				Insgesamt			
	Eisenbahnen incl. Schlep- und Speisewagen-Unternehmen und Seilbahnen	Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	Schifffahrt	Luftfahrt				
Anzahl	%							
Mängel bei der Instandhaltung	3.035	914	24	111	4.084	43,5	+ 1,5	
Mängel in der betrieblichen Organisation	662	167	2	35	866	9,2	2,0	
Mängel bei der Gesundheitsprophylaxe	195	91	3	7	296	3,2	- 0	
Mängel bei der Schutzausrüstung	488	95		7	590	6,3	+ 1,8	
Mangelhafte Betriebsmittel	Betriebsmittel allgemeiner Art	1.288	723	19	35	2.065	21,9	3,3
	spezielle Betriebsmittel bei Eisenbahnen	1.450				1.450	15,5	- 1,8
	spezielle Betriebsmittel in der Luftfahrt				23	23	0,2	- 0,05
	spezielle Betriebsmittel in der Schifffahrt			24		24	0,2	- 0,15
Summe	7.118	1.990	72	218	9.398	100,0	-	
Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten	4,8	- 4,6	- 0,4	0,2				

wie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen
6.2.3 Beanstandungen im Berichtszeitraum 1986/1987,
Verteilung nach den Orten der Beanstandungen

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Ort der Beanstandung												Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten	
		Räumlichkeiten					sonstige Örtlichkeiten					Fahrzeuge	keine spezifische Ortsangabe möglich		Summe A - K
		Arbeitsräume	Sanitieranlagen	Sanitätsräume	Sozialräume, Umkleideräume	Wohnräume, Unterkünfte	Verkehrswege, -flächen, Fluchtwege, Stiegen, Gänge, Ausgänge, Türen	Rampen, Putzruben, Montagegruben	einzelne Arbeitsplätze im Freien	einzelne Arbeitsplätze in Räumlichkeiten					
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L		M
A	Eisenbahnen¹⁾														
1	Öffentliche Eisenbahnen														
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾														
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	592	196	48	214	48	281	138	161	176	41	284	2.179	-6,7	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	64	6	—	3	2	23	11	8	19	4	11	151	+0,3	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	33	10	2	17	3	33	13	6	58	7	62	244	+1,9	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	186	38	5	17	2	44	13	120	103	—	132	660	+1,6	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	30	4	6	5	2	217	58	171	39	43	118	693	-0,7	
	Summe Eisenbahnen	905	254	61	256	57	598	233	466	395	95	607	3.927	-3,6	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	6	+0,1	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	405	135	28	92	9	230	43	19	41	33	360	1.395	+3,5	
D	Radio Austria AG	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	16	+0,3	
E	Schifffahrt¹⁰⁾	5	—	—	—	—	1	—	7	2	9	—	24	+0,1	
F	Luftfahrt¹¹⁾	17	7	—	12	4	37	6	11	13	1	1	109	-0,4	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	1.336	398	89	360	70	866	282	503	453	138	982	5.477		
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1986	606	199	55	195	40	404	143	226	237	85	506	2.696	
		1987	730	199	34	165	30	462	139	277	216	53	476	2.781	
I	Veränderungen gegenüber dem Berichtszeitraum 1984/1985 in %-Punkten	-3,9	-1,0	-0,5	-0,5	-1,0	+2,8	+1,3	-0,6	+1,5	-0,2	+2,0			

Fußnoten siehe Seite 78.

6.2.4 Beanstandungen in
Verteilung nach de

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	An der											
		unzureichender Allgemeinzustand unzureichende Instandhaltung							unzureichende Vorfahrts-				
		Raumgröße, Lage, Höhe, Luft- wechselfähigkeit	Reinigung, Ordnung, Hygiene	technische Instandhaltung, Lüftung, Heizung, Kühlung	Beleuchtung, Notbeleuchtung, Warnbeleuchtung	Klimaverhältnisse (Sonnenschutz)	Kennzeichnung, Beschilderung, fehlende Aushänge	Sicherung von Gefahrenstellen, Abdeckungen, Umwehungen	Brandschutzpläne, Brandschutzanordnungen	Überprüfung von Betriebsmitteln	besondere ärztliche Untersuchungen	organisator. Einrichtungen d. Arbeit- nehmerschutzes (SVP, SHTD etc.)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
A	Eisenbahnen ¹⁾												
1	Öffentliche Eisenbahnen												
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾												
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	270	342	436	122	64	378	306	70	117	22	38	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	16	26	25	3	2	23	20	6	8	3	1	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	13	26	47	10	7	22	31	1	3	1	3	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	74	47	160	25	4	53	105	9	24		1	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	13	79	58	21	6	130	67	15	33	11	10	
	Summe Eisenbahnen	386	520	726	181	83	606	529	101	185	37	53	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	1	—	1	—	2	—	2	—	—	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung ⁹⁾	255	199	129	93	48	131	54	54	46	1	4	
D	Radio Austria AG	—	2	3	—	—	—	—	—	3	—	—	
E	Schifffahrt ¹⁰⁾	4	2	5	2	—	3	8	1	1	—	—	
F	Luftfahrt ¹¹⁾	13	22	15	8	8	17	28	8	4	1	4	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	658	745	879	284	140	757	621	164	241	39	61	
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1986	340	376	447	144	76	380	311	82	139	24	34
		1987	318	369	432	140	64	377	310	82	102	15	27

Fußnoten siehe Seite 78.

Berichtszeitraum 1986/1987
Arten der Beanstandungen

Beanstandung																
organisatorische Vorkehrungen			unzureichende sanitäre Vorkehrungen Gesundheitsprophylaxe				unzureichende, fehlende pers. Schutzausrüstung				Mängel an Betriebsmitteln/Betriebseinrichtungen					
											Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art					
Arbeitsvorgänge, Arbeitsabläufe, Erprobungen	Arbeitszeit, Pausen, sonst. Verwendungsschutz	Unterweisung, unsichergemäßes Verhalten	Erste-Hilfe-Leistung	Trinkwasser	Schutz gegen Einwirkung von Arbeitsstoffen	Lärm, Erschütterungen	Augen-, Kopf-, Atem-, Gehörschutz	Handschutz, Fußschutz	sonstige Schutzmittel, Arbeitskleidung	Elektroinstallationen, elektr. Betriebsmittel, Batterieladeeinr.	Holz-, Metall-, Kunststoffbearbeitung	Fördereinrichtungen, Förderanlagen, Transportbänder, Hängebahnen	Kräne, Hebebahnen, Aufzüge, Ladebordwände, Schiebe- u. Drehbahnen	Seile, Ketten, Winden, Hebezeuge, Gerüste, Leitern	Hub-, Kipplore	Übertrag
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1 27
49	6	142	46	10	42	31	97	89	31	165	46	15	49	101	36	3.120
2	3	5	1	1	3	—	10	—	—	13	8	—	2	22	4	207
2	1	3	9	3	6	—	5	3	—	7	16	—	6	2	—	227
—	4	7	—	10	1	9	82	14	96	34	4	—	6	63	30	862
15	7	37	15	—	—	8	41	16	4	13	6	16	2	20	13	656
68	21	194	71	24	52	48	235	122	131	232	80	31	65	208	83	5.072
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
7	6	46	76	2	8	5	65	13	13	149	37	46	19	60	37	1.603
—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	5	—	1	1	2	—	21
—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	6	1	2	1	3	—	42
7	4	7	2	—	3	2	3	1	3	12	1	2	1	2	2	180
82	32	247	150	27	64	55	307	136	147	404	119	82	87	275	122	6.925
52	14	135	65	13	41	27	141	82	76	179	57	32	42	128	70	3.507
30	18	112	85	14	23	28	166	54	71	225	62	50	45	147	52	3.418

6.2.4 Beanstandungen in
Verteilung nach de

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Übertrag	Art der							
			Mängel an Betriebsmitteln/Betriebseinrichtungen							
			Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art							
			Handwerkzeuge, -maschinen, Bolzensetzgeräte	Einrichtungsgegenstände, Raumausstattung, Feuerungsanlagen	Lüftungs-, Heizungs-, Absaug-, Klimaanlage, Wasserinstallation, Kanalisation	Feuerlöschanlagen, Handfeuerlöcher, Brandalarm, Blitzschutzanlage	Rohr- und Schlauchleitungen, Armaturen, Behälter	Transportkarren, Kleinfahrzeuge	Kraftfahrzeuge	
1	27	28	29	30	31	32	33	34		
A	Eisenbahnen ¹⁾									
1	Öffentliche Eisenbahnen									
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾									
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	3.120	33	168	63	101	52	17	8	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	207	—	26	1	1	2	3	1	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	227	1	13	9	13	—	—	—	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	862	3	36	1	1	—	—	—	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	656	6	2	1	6	2	4	14	
	Summe Eisenbahnen	5.072	43	245	75	122	56	24	23	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	7	—	1	—	—	—	—	—	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung ⁹⁾	1.603	75	72	25	132	33	5	20	
D	Radio Austria AG	21	2	—	2	—	—	—	—	
E	Schifffahrt ¹⁰⁾	42	1	1	—	4	—	—	—	
F	Luftfahrt ¹¹⁾	180	4	5	5	1	—	—	—	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	6.925	125	324	107	259	89	29	43	
H	Verteilung der Summenzahlen aus Zeile G auf die beiden Arbeitsjahre	1986	3.507	69	154	67	148	52	12	24
		1987	3.418	56	170	40	111	37	17	19

Fußnoten siehe Seite 78.

Berichtszeitraum 1986/1987
Arten der Beanstandungen

Beanstandung												Summe der Beanstandungen im Berichtszeitraum		
Mängel an Betriebsmitteln/Betriebseinrichtungen														
Betriebsmittel -einrichtungen betriebsspezifisch für bestimmte Verkehrsbetriebe														
Eisenbahnen						Luftfahrt			Schifffahrt					
Schiemenfahrzeuge	eisenbahnspezifische Verladeeinrichtungen	Gleisanlagen, Verschieberbahnhöfe, Verschiebegeräte	Signal-, Sicherungs- und Fernmeldelanlagen	Stromerzeugung und -verteilung	Traktionsstromversorgung und -verteilung	Streckenbauwerke der Selbstbahnen	Luftfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordenrichtungen	Spezialgeräte, Bodeneinrichtungen, Betankungsanl.	Wasserfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordenrichtungen	Spezialgeräte-Verladeeinrichtungen, Spillantl.	Schleusenanlagen	insgesamt (Summe der Spalten 1 bis 46)	davon entfallen auf das Jahr	
35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46		47	1986
14	98	301	47	42	32	—	—	—	—	—	—	4.096	2.231	1.865
—	6	9	—	1	4	—	—	—	—	—	—	261	61	200
2	—	8	2	1	2	—	—	—	—	—	—	278	166	112
—	—	—	—	2	—	114	—	—	—	—	—	1.019	462	557
40	78	522	107	3	10	5	—	—	—	—	—	1.456	692	764
56	182	840	156	49	48	119	—	—	—	—	—	7.110	3.612	3.498
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.965	1.013	952
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	16	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	13	—	72	33	39
—	—	—	—	—	—	—	12	11	—	—	—	218	93	125
56	182	840	156	49	48	119	12	11	11	13	—	9.398	4.769	4.629
31	82	448	71	18	25	56	—	—	3	2	—	4.769		
25	100	392	85	31	23	63	12	11	8	11	—	4.629		

berichtszeitraum 1986/1987 zur Kenntnis gebrachten Unfälle
 Jahr 1986 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹³⁾

der Unfälle																	
Verletzungen	Fördereinrichtungen und Transportmittel							Eisenbahnbetrieb									Übertrag
	Hebezeuge				Sonstige Transportmittel	Fahrzeuge		Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie	Auf- und Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen	Kuppeln	Hemmschuhlegen	Schneeräumungsarbeiten	Sonstiger Aufenthalt in oder in gefährlicher Nähe von Gleisen	Flurfördermittel im Bereiche von Gleisanlagen	Sonstige spezifische Eisenbahntätigkeit		
	Aufzüge	Krane	Bagger, Becherwerke, Transportbänder und Schnecken	Winden und sonstige Hebezeuge		Kraftfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1 27	
13		12	1	8	7	3	9	11	178	167	29	5	(5) 36	(1) 3	44	(6) 714	
		2		1	—	4	—	—	1	2	—	—	2	—	—	28	
3				1	—	7	3	—	1	—	—	—	3	—	30	115	
				1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	
1				—	—	—	2	—	13	1	1	—	—	—	2	31	
17	—	14	1	11	7	16	14	11	193	170	30	5	(5) 41	(1) 3	76	(6) 899	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
5	—	2	—	2	20	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	71	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
2	—	—	—	1	5	1	(1) 4	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 15	
24	—	16	1	14	32	23	(1) 27	11	193	170	30	5	(5) 41	(1) 3	76	(7) 990	

6.3.1 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion i

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Ursachen										
		Übertrag	Schiffahrt							bei ver-		
			Seilarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. Hantieren mit Stegläden	Hantieren mit Wurfleinen	Seilriß, Seilschlag, Seildornen	Durch Steuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbräumen	Sonstiges	Elektrischer Strom	Handwerkzeug	Abbringende 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⁾											
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	(6) 714	—	—	—	—	—	—	18	130	235	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	28	—	—	—	—	—	—	—	5	7	
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	115	—	—	—	—	—	—	—	36	27	
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	11	—	—	—	—	—	—	—	4	7	
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	31	—	—	—	—	—	—	—	1	5	
	Summe Eisenbahnen	(6) 899	—	—	—	—	—	—	18	176	281	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	71	—	—	—	—	—	—	—	38	47	
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
E	Schiffahrt¹⁰⁾	1	19	17	3	—	—	2	41	—	—	
F	Luftfahrt¹¹⁾	(1) 15	—	—	—	—	—	—	2	6	1	
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	(7) 990	19	17	3	—	—	2	41	20	332	

Fußnoten siehe Seite 78.

Jahr 1986 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹³⁾

der Unfälle									in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem								Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53
schiedenen Arbeitsverrichtungen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb																	
Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem 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	Elementarereignisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrsereignisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 47-52	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	
236	13	190	(1) 189	689	409	171	69	(7) 3.063	(1) 471	16	11	16	22	103	(1) 639	(8) 3.702	
18		7	8	25	21	4	4	127	19	3	—	1	2	6	31	158	
23	2	43	20	167	85	21	60	599	(1) 151	8	14	26	40	37	(1) 276	(1) 875	
4		15	19	35	38	10	10	153	9	54	—	—	—	3	66	219	
1		3	8	8	6	—	—	63	11	—	—	—	1	—	12	75	
282	15	258	(1) 244	924	559	206	143	(7) 4.005	(2) 661	81	25	43	65	149	(2) 1.024	(9) 5.029	
—	—	1	—	10	4	2	3	27	(1) 4	—	—	—	2	1	(1) 7	(1) 34	
85	—	49	53	399	305	98	61	1.206	(3) 541	(2) 888	4	—	—	3	(5) 1.436	(5) 2.642	
—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	1	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	83	6	2	—	—	—	—	8	91	
13	6	7	6	15	12	7	5	(1) 95	21	—	—	—	—	—	21	(1) 116	
380	21	315	(1) 303	1.348	880	314	212	(8) 5.417	(6) 1.234	(2) 971	29	43	67	153	(8) 2.497	(16) 7.914	

6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Ursachen										
		Kraftfahrzeug	Kraftübertragung (Transmission)	Mechanische Verarbeitung						Sonstige Verarbeit-		
				von Metallen			von Holz und ähnlichen Stoffen	von allen übrigen Stoffen	Explosionen	Vergiftungen	Verbrennungen	
				Schleif- und Poliermaschinen	Schweiß- und Schneidearbeiten	Sonstige Arbeitsmaschinen	Kreissägen	Sonstige Arbeitsmaschinen				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)}	—	—	53	28	47	10	25	2	1	8	44
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	—	—	3	—	1	1	1	—	—	—	1
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	—	—	34	9	6	1	1	1	1	—	1
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	—	—	2	3	2	2	2	2	—	—	1
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—
	Summe Eisenbahnen	—	—	93	42	57	14	29	5	2	8	47
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	—	2	6	2	2	2	2	1	—	17	15
D	Radio Austria AG	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
E	Schifffahrt¹⁰⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
F	Luftfahrt¹¹⁾	—	—	1	1	4	—	—	4	1	1	5
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	—	2	100	45	63	16	31	10	3	26	73

Fußnoten siehe Seite 78.

Jahr 1987 zur Kenntnis gebrachten Unfälle¹³⁾

der Unfälle																	
Verletzungen	Fördereinrichtungen und Transportmittel								Eisenbahnbetrieb								Übertrag
	Hebezeuge				Sonstige Transportmittel	Fahrzeuge		Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie	Auf- und Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen	Kuppeln	Hemmschuhlegen	Schneeräumungsarbeiten	Sonstiger Aufenthalt in oder in gefährlicher Nähe von Gleisen	Flurfördermittel im Bereiche von Gleisanlagen	Sonstige spezifische Eisenbahntätigkeit		
	Aufzüge	Krane	Bagger, Becherwerke, Transportbänder und Schnecken	Winden und sonstige Hebezeuge		Kraftfahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1 27	
18		24	1	8	6	16	19	15	148	143	41	(1) 7	(3) 16	5	(4) 51	(8) 736	
2		1	—	—	1	—	3	—	5	4	—	—	—	—	2	25	
4	—	3	—	1	—	7	5	—	—	1	—	3	—	—	66	144	
2	—	—	—	1	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	23	
3	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	2	2	—	—	—	21	
29	—	28	1	10	7	26	30	15	158	153	43	(1) 12	(3) 16	5	(4) 119	(8) 949	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	
3	—	—	—	—	26	4	14	—	—	—	—	—	—	—	—	96	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
6	—	—	2	—	3	2	15	—	—	—	—	—	—	—	—	45	
38	—	28	3	10	36	32	59	15	158	153	43	(1) 12	(3) 16	5	(4) 119	(8) 1.096	

6.3.2 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion in

Position	Unternehmen bzw. Verkehrswege	Ursachen										
		Übertrag	Schifffahrt							Beruf		
			Seilarbeiten	Ausgelenk an Bord	Begehen von bzw. Handtieren mit Stegläden	Handieren mit Wurfleinen	Seilriß, Seilschlag, Seildornen	Durch: Stuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbräumen	Sonstiges	Elektrischer Strom	Handwerkzeug	Absperrende Splitter und Stücke
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
A	Eisenbahnen¹⁾											
1	Öffentliche Eisenbahnen											
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾											
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	(8) 736							15	125	263	
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	25							8	8		
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	144						2	29	25		
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	23							3	10		
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	21							2	5		
	Summe Eisenbahnen	(8) 949	--	--	--	--	--	--	17	167	308	
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	96	--	--	--	--	--	--	2	30	39	
D	Radio Austria AG	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
E	Schifffahrt¹⁰⁾	1	18	(1) 20	(1) 5	--	1	--	47	--	--	
F	Luftfahrt¹¹⁾	45	--	--	--	--	--	--	--	3	1	
G	Summe Position A - F (alle Verkehrswege)	(8) 1.096	18	(1) 20	(1) 5	--	1	--	47	19	200	

Fußnoten siehe Seite 78.

Jahr 1987 zur Kenntnis gebrachten Unfälle⁽¹³⁾

der Unfälle		in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb bzw. unabhängig von diesem														
scheidenen Arbeitsverrichtungen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb																
38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem 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	Elementarereignisse und Witterungseinflüsse	Außergewöhnliche spezifische Verkehrsereignisse	Durch sonstige nicht mit dem Betrieb zusammenhängende Umstände	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 47 - 52	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle) Spalten 46 und 53
251	13	205	⁽¹¹⁾ 218	635	505	171	75	⁽⁹⁾ 3.212	⁽⁴⁾ 488	7	16	9	⁽²⁾ 32	78	⁽⁶⁾ 630	⁽¹⁵⁾ 3.842
16	—	11	12	24	18	7	2	131	23	—	1	1	1	3	29	160
37	—	34	14	109	50	24	52	520	141	9	1	15	32	44	242	762
10	1	15	21	59	43	11	16	212	18	⁽¹¹⁾ 69	—	—	—	1	⁽¹¹⁾ 88	⁽¹¹⁾ 300
3	—	8	6	7	7	1	—	57	5	—	—	—	3	—	8	65
317	14	273	⁽¹¹⁾ 271	834	623	214	145	⁽⁹⁾ 4.132	⁽⁴⁾ 675	⁽¹¹⁾ 85	18	25	⁽²⁾ 68	126	⁽⁷⁾ 997	⁽¹⁶⁾ 5.129
—	—	—	1	2	4	1	1	14	2	1	—	—	—	—	3	17
48	28	47	45	410	265	66	58	1.134	⁽³⁾ 534	774	3	—	—	12	⁽³⁾ 1.323	⁽³⁾ 2.457
—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	⁽²⁾ 92	9	1	—	—	—	—	10	⁽²⁾ 102
16	1	8	15	20	19	3	9	140	⁽²⁾ 21	1	2	—	—	—	⁽²⁾ 24	⁽²⁾ 164
381	43	328	⁽¹¹⁾ 332	1.266	911	285	213	⁽¹¹⁾ 5.513	⁽⁹⁾ 1.241	⁽¹¹⁾ 863	23	25	⁽²⁾ 68	138	⁽¹²⁾ 2.358	⁽²³⁾ 7.871

6.3.3 Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im

Position	Unternehmen bzw. Verkehrsbranche	Summe der Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 46 - 48 des jeweiligen Jahres)			Summe der Unfälle in nicht unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Summe der Spalten 47 - 52 des jeweiligen Jahres)		
		46			53		
		1985	1986	1987	1985	1986	1987
A	Eisenbahnen¹⁾						
1	Öffentliche Eisenbahnen ²⁾						
1.1	Haupt- und Nebenbahnen ²⁾						
1.1.1	Österreichische Bundesbahnen ^{2), 3)}	(17) 3.277	(7) 3.063	(9) 3.212	(4) 673	(1) 639	(6) 630
1.1.2	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ^{2), 4)}	151	127	131	(1) 27	31	29
1.2	Straßenbahnen ^{2), 5), 6)}	489	599	520	231	(1) 276	242
1.3	Seilbahnen ⁷⁾	146	153	212	84	66	(1) 88
2	Nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁸⁾	68	63	57	10	12	8
	Summe Eisenbahnen	(17) 4.131	(7) 4.005	(9) 4.132	(5) 1.025	(2) 1.024	(7) 997
B	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	21	27	14	—	(1) 7	3
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung⁹⁾	1.042	1.206	1.134	(3) 1.294	(5) 1.436	(3) 1.323
D	Radio Austria AG	—	1	1	—	1	1
E	Schifffahrt¹⁰⁾	(4) 134	83	(2) 92	(1) 13	8	10
F	Luftfahrt¹¹⁾	(1) 120	(1) 95	140	(1) 15	21	(2) 24
G	Summe Position A—F (alle Verkehrsbranche)	(22) 5.448	(8) 5.417	(11) 5.513	(10) 2.352	(8) 2.497	(12) 2.358
H	Änderungen gegenüber dem vorangegangenen Berichtszeitraum in %	—5,21	—0,57	+1,77	+1,4	+6,2	—5,6

Fußnoten siehe Seite 78.

Berichtszeitraum 1986/1987 insgesamt zur Kenntnis gebrachten Unfälle⁽³⁾

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 ⁽⁴⁾		Arbeitnehmer (außer Jugendlichen)		Jugendliche Arbeitnehmer ⁽⁴⁾	
84			55		56		57		58	
1985	1986	1987	1984 1985	1986 1987	1984 1985	1986 1987	1984 1985	1986 1987	1984 1985	1986 1987
⁽²¹⁾ 3.950	⁽⁸⁾ 3.702	⁽¹⁵⁾ 3.842	7.368	7.153	336	318	206	355		
⁽¹⁾ 178	158	160	353	271	4	2	13	8		
720	⁽¹⁾ 875	762	1.430	1.552	30	35	65	47	1	3
230	219	⁽¹⁾ 300	480	509			11	10		
78	75	65	157	168						
⁽²²⁾ 5.156	⁽⁹⁾ 5.029	⁽¹⁶⁾ 5.129	9.788	9.653	370	355	295	420	1	3
21	⁽¹⁾ 34	17	24	50	—	—	1	1	11	—
⁽³⁾ 2.341	⁽⁵⁾ 2.642	⁽³⁾ 2.457	3.752	4.005	369	345	738	746	—	3
—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—
⁽⁵⁾ 147	91	⁽²⁾ 102	259	187	16	3	4	3	—	—
⁽²⁾ 135	⁽¹⁾ 116	⁽²⁾ 164	167	226	3	1	70	53	—	—
⁽³²⁾ 7.800	⁽¹⁶⁾ 7.914	⁽²³⁾ 7.871	13.990	14.121	758	704	1.108	1.223	12	6
—3,3	+1,5	—0,5	⁽¹⁴⁾ +0,5	+0,9	⁽¹⁴⁾ —4,5	—7,1	⁽¹⁴⁾ +8,0	⁽¹⁴⁾ +10,4	⁽¹⁴⁾ —36,8	⁽¹⁴⁾ —50,0

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:
Aehenseebahn 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,
Linzler Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe AG (Straßenbahn, Pöstlingbergbahn).

Oberleitungs-Omnibusbetriebe:
Linzler 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,
Linzler 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 Fernmeldetechnischen Zentralamtes, der Post- und Telegraphendirektionen und des Post- und Telegrapheninspektorates Salzburg, der Buchhaltungen der Post- und Telegraphendirektionen, des Rechenzentrums, des Fernsprechgebührenamtes, der Postzugverwaltung, der Post- und Telegraphenämter, der selbständigen Postverkehrsbüros, der Rundfunkämter, der Postautohauptwerkstätte, der Postautobetriebsleitungen, der Fernmeldezugverwaltung, der Fernmeldemonteurschulen, der Fernmeldebetriebsämter und des Fernsprechbetriebsamtes, der Fernmeldezentralbauleitung, der Fernmeldebauämter, durchwegs mit den jeweils zugehörigen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen.

10) Binnenschifffahrt (Fluß- und Seenschifffahrt):
Schiffsbetriebe (Schiffe mit eigenem Antrieb und ohne eigenen Antrieb, schwimmende Geräte, Roffähren, Überfuhrten) und Landbetriebe (Lager- und Umschlagplätze, Werkstätten, Regiebetriebe) einschließlich der Schifffahrtsbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen.

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

11) Zivillflugplätze, Luftverkehrsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst.

12) Jugendliche gemäß § 3 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1948, BGBl. Nr. 146, über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen, wiederverlautbart mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 599 1987.

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. Matenalbahnen und Materialseilbahnen.
- § 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hierfür 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 eisenbahntechnischen 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 (Sessellifte, Schräglifte 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. Schräglifte 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 Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte), 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 (Industrieanschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schleppbahnen und dergleichen)

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.

- § 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialeilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.
- § 9. Auf Materialbahnen und Materialeilbahnen 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. Eisenbahnanlagen 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.