

VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT



TÄTIGKEITSBERICHT

1988

1989

1990

1991



Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

WIEN 1993

DRUCKFEHLERBERICHTIGUNG

Seite 42, Tabelle, rechte Spalte, 1. Zeile:

Statt "Humanisierung der Wirtschaftlichkeit" richtig:

" Humanisierung und Wirtschaftlichkeit "

Bericht
des
Bundesministers für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
über
die Tätigkeit und die Wahrnehmungen
des
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES
auf dem
Gebiet des Arbeitnehmerschutzes
in den Jahren
1988, 1989, 1990 und 1991

Dieser Bericht wird gemäß § 17 des Bundesgesetzes vom 21. Jänner 1988 über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987), BGBl. Nr. 100, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 21. Oktober 1988, BGBl. Nr. 607, dem Nationalrat der Republik Österreich vorgelegt.

Inhaltsverzeichnis

1	Überblick	7
1.1	Allgemeines	7
1.2	Überblick über die Tätigkeit im Berichtszeitraum	7
1.2.1	Aufgabengebiet	7
1.2.2	Ressourcen	7
1.2.3	Tätigkeit	7
1.2.4	Unfallgeschehen	8
1.2.5	Berufskrankheiten	8
1.3	Das neue „Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“, BGBl. Nr. 100/1988	8
1.3.1	Vorgeschichte und Zielsetzungen	8
1.3.2	Bisherige Erfahrungen mit dem neuen Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion	9
2	Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates als Zentralstelle	11
2.1	Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	11
2.1.1	Allgemeines	11
2.1.2	Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzvorschriften im Berichtszeitraum	11
2.1.3	Weiterentwicklung innerbetrieblicher Vorschriften im Berichtszeitraum unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes	14
2.2	Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Institutionen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes ...	17
2.3	Weiterbildung und Schulungstätigkeit der Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	20
2.4	Regelmäßige Aussprachen mit Vertretern der Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ...	22
3	Tätigkeit als Behörde 1. Instanz im Berichtszeitraum und Inspektionstätigkeit	25
3.1	Inspektionstätigkeit	25
3.2	Kommissionelle Verhandlungen	28
3.3	Außendiensttätigkeit	28
3.4	Sonstige Amtshandlungen und Verwendungsschutz	29
3.5	Besondere punktuelle Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes in Verkehrsbetrieben im Berichtszeitraum	30
3.6	Beanstandungen auf dem Gebiet des technischen und arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutzes	33
3.7	Maßnahmen auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin im Berichtszeitraum	35
3.8	Gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern/innen für bestimmte Tätigkeiten	37
4	Aktuelle Wahrnehmungen und Trends auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes	39
4.1	Besondere Beziehungsproblematiken im Bereich des Vorschriften- und Ausbildungswesens in Verkehrsbetrieben	39
4.2	Aktuelle Trends auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes und Schlußfolgerungen	40
4.3	Neue Entwicklungen und Maßnahmen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	43
4.4	Entwicklungstendenzen im Bereich des Arbeitnehmerschutzes im Hinblick auf EG und EWR	44
4.5	Arbeitszeitregelungen – ein aktuelles Problem im Verkehrswesen	47
5	Unfallgeschehen und Anzeigen über Berufskrankheiten im Berichtszeitraum	53
5.1	Unfallgeschehen im Berichtszeitraum	53
5.1.1	Überblick über das Unfallgeschehen	53
5.1.2	Tödliche Unfälle	56
5.1.3	Bemerkenswerte Unfälle	60
5.2	Berufskrankheiten	64
6	Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst	69
6.1	Grundlagen der Verkehrs-Arbeitsinspektion	69
6.2	Arbeitsaufsicht, gesetzliche Regelungen	69
6.3	Arbeitnehmerschutzvorschriften	70
6.4	Verwendungsschutzvorschriften	74

INHALTSVERZEICHNIS

6.5	Sonstige Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst wesentlich sind	77
6.6	Übereinkommen der internationalen Arbeitskonferenz (ILO), die von Österreich ratifiziert wurden	80
6.7	Sicherheitstechnische und arbeitshygienische Richtlinien für den Arbeitnehmerschutz	80
7	Organisation und Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	83
7.1	Organisation und Eingliederung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	83
7.2	Geschäftseinteilung der Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat und Zuteilung des Personals (Stand 31. 12. 1991) ..	83
8	Statistik	87
8.1	Tabellen, Betriebsstatistik	87
8.1.1	Tabelle 1 Betriebe und deren Arbeitnehmer/innen, die in den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallen (Stand 31. Dezember 1991)	88
8.2	Tabellen, Tätigkeitsstatistik	89
8.2.1	Tabelle 2.1 Im Arbeitsjahr 1988 überprüfte Betriebe, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen	90
8.2.2	Tabelle 2.2 Im Arbeitsjahr 1989 überprüfte Betriebe, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen	92
8.2.3	Tabelle 2.3 Im Arbeitsjahr 1990 überprüfte Betriebe, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen	94
8.2.4	Tabelle 2.4 Im Arbeitsjahr 1991 überprüfte Betriebe, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen	96
8.3	Tabellen, Beanstandungen	99
8.3.1	Tabelle 3.1 Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Örtlichkeiten, Überblick	101
8.3.2	Tabelle 3.2 Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Örtlichkeiten, die die Beanstandungen betroffen haben	102
8.3.3	Tabelle 3.3 Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Ursachen/Gegenständen der Beanstandungen, Überblick	103
8.3.4	Tabelle 3.4 Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Ursachen/Gegenständen der Beanstandungen	104
8.4	Tabellen, Unfallstatistik	109
8.4.1	Tabelle 4.1 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1988/1989/1990/1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle, Überblick	110
8.4.2	Tabelle 4.2 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1988/1989/1990/1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle, Aufteilung nach Geschlecht und Altersgruppen der betroffenen Arbeitnehmer/innen	112
8.4.3	Tabelle 4.3 Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1988/1989/1990/1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle, Aufschlüsselung nach Unfallursachen/Unfallgegenständen	114
8.5	Graphische Übersichten – Tätigkeit und Unfallgeschehen	119
	Anzahl der zu inspizierenden Betriebe	120
	Anzahl der zu betreuenden Arbeitnehmer/innen	120
	Anzahl der jährlich inspizierten Betriebe	120
	Anzahl der bei Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen	120
	Anzahl der durchgeführten Inspektionen	121
	Anzahl der festgestellten Beanstandungen	121
	Anzahl der Beanstandungen je Inspektion	121
	Anzahl der kommissionellen Verhandlungen	122
	Anzahl der dem VAI zur Kenntnis gebrachten Anzeigen über Berufskrankheiten	122
	Anzahl der dem VAI jährlich zur Kenntnis gebrachten Unfälle	122
	Unfallraten	123

8.6	Graphische Übersichten – langfristige Entwicklung in den einzelnen Verkehrsbereichen	125
	Österreichische Bundesbahnen	126
	Haupt- und Nebenbahnen (ausgenommen ÖBB)	127
	Nicht-öffentliche Eisenbahnen (Anschlußbahnen)	128
	Straßenbahnen	129
	Seilbahnen	130
	Post- und Telegraphenverwaltung	131
	Schifffahrt	132
	Luftfahrt	133

1 Überblick

1.1 Allgemeines

Die Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes für Arbeitnehmer/innen der Verkehrsbetriebe hat gemäß den Bestimmungen des Bundesministerengesetzes¹⁾ das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu besorgen. Das hierfür eingerichtete Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) ist als Gruppe in der Sektion IV dieses Bundesministeriums angesiedelt (siehe auch Abschnitt 7).

Wirkungskreis, Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind im „Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“, BGBl. Nr. 100/1988, in der Fassung BGBl. Nr. 607/1988, festgelegt. Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt demnach 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, sowie bei sonstigen Unternehmen, soweit Tätigkeiten in Zügen durchgeführt werden, 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 von Novellen zum Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion ist dieser Bericht seit dem Jahr 1984 bis einschließlich 1987 nur mehr alle zwei Jahre und ab dem Jahr 1988 nur mehr alle vier Jahre zu erstellen. Der vorliegende Bericht über die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1988 bis einschließlich 1991 ist somit der erste Bericht, der einen Zeitraum von vier Jahren erfaßt. Insgesamt handelt es sich um den 34. Bericht, der seit Einrichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Jahr 1952 dem Nationalrat übermittelt wird. Aufbau und Inhalt des Berichts orientieren sich nach Art. 21 des ILO-Übereinkommens (Nr. 81) über die Arbeitsaufsicht im Gewerbe und Handel, BGBl. Nr. 225/1949.

¹⁾ Kundmachung des Bundeskanzlers und des Bundesministers im Bundeskanzleramt vom 13. Feber 1986, BGBl. Nr. 76, mit der das Bundesministerengesetz 1973 wiederverlautbart wird, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 78/1987 und 45/1991.

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 (Verkehrrecht-Anpassungsgesetz 1971) und 305/1976 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 422/1975 (siehe auch Abschnitt 6).

1.2 Überblick über die Tätigkeit im Berichtszeitraum

1.2.1 Aufgabengebiet

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat im Rahmen seines Wirkungskreises zu sorgen, daß ein möglichst wirksamer Arbeitnehmerschutz erreicht wird. Es hat durch seine ermächtigten Organe (die Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen) die Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer/innen erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen (siehe auch Abschnitt 6) zu überwachen.

Anzahl der zu inspizierenden Betriebe 13.314³⁾
Anzahl der zu betreuenden
Arbeitnehmer/innen 167.922³⁾

Arbeitsgrundlage für die Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen bilden in formaler Hinsicht das „Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“ und in materieller Hinsicht eine große Anzahl von den Arbeitnehmerschutz betreffenden Regelungen, deren Einhaltung zu überwachen ist. Aktuell handelt es sich um insgesamt etwa 70 Bundesgesetze, ca. 125 Verordnungen und 12 ratifizierte ILO-Übereinkommen. Wesentlich sind dabei das Arbeitnehmerschutzgesetz mit den zugehörigen Durchführungsverordnungen, das Arbeitszeitgesetz, das Arbeitsruhegesetz, das Kinder- und Jugendbeschäftigungsgesetz, das Gleichbehandlungsgesetz, das Mutterschutzgesetz, das Elektrotechnik- und das Chemikaliengesetz, jeweils mit den entsprechenden Durchführungsverordnungen, aber auch das Schifffahrtsgesetz 1990 mit seinen Durchführungsverordnungen, das Eisenbahngesetz, das Luftfahrtgesetz u. a.

1.2.2 Ressourcen

Zur Wahrnehmung der Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion waren im Berichtszeitraum eingesetzt:

Arbeitsjahr	Anzahl der im Jahresdurchschnitt eingesetzten		
	Verkehrs-Arbeitsinspektorinnen	Verkehrs-Arbeitsinspektoren	Verkehrs-Arbeitsinspektionsärzte
1988	2	17	0,5 ⁴⁾
1989	2	16	0,5 ⁴⁾
1990	2	15	1
1991	2	15	1

³⁾ Stand 31. Dezember 1991.

⁴⁾ Bis 1. Mai 1990 teilbeschäftigt.

1.2.3 Tätigkeit

Anzahl der jährlich inspizierten Betriebe	2.085 ⁵⁾
Anzahl der jährlich bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen	54.146 ⁵⁾
Anzahl der jährlich durchgeführten Inspektionen (inklusive Wiederholungsinspektionen)	2.620 ⁵⁾
Anzahl der Beanstandungen, jährlich	4.207 ⁵⁾
Teilnahme an kommissionellen Verhandlungen, Anzahl jährlich	532 ⁵⁾
Anzahl der Geschäftsfälle, jährlich	8.343 ⁵⁾
Anzahl der jährlich von einem/einer Verkehrs- Arbeitsinspektor/in erledigten Geschäftsfälle . . .	453 ⁵⁾

1.2.4 Unfallgeschehen

Arbeitsjahr	1988	1989	1990	1991
Anzahl der gemeldeten Unfälle	8131	7752	8691	8429
davon tödliche Unfälle	20	26	23	30

1.2.5 Berufskrankheiten

Arbeitsjahr	1988	1989	1990	1991
Anzahl der gemeldeten Berufskrankheiten	33	60	67	50

1.3 Das neue „Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“, BGBl. Nr. 100/1988

1.3.1 Vorgeschichte und Zielsetzungen

Das bis Februar 1988 geltende „Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz“, BGBl. Nr. 99/1952, wurde im Jahr 1952 in enger Anlehnung an das damals geltende „Arbeitsinspektionsgesetz 1947“ erlassen und bis zum Jahr 1987 insgesamt viermal novelliert.

Im Jahr 1972 wurde das Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 234/1972, beschlossen und damit für den Arbeitnehmerschutz in Österreich eine neue Grundlage geschaffen. Die praktische Umsetzung dieses Bundesgesetzes bedurfte jedoch einer Reihe von Verordnungen, die erst nach und nach geschaffen werden konnten. Die wesentlichste war die mit 1. Jänner 1984 in Kraft getretene „Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung“, BGBl. Nr. 218/1983.

Für die Erfüllung der Aufgaben der Verkehrs-Arbeitsinspektion reichten etwa bis Mitte der 80er Jahre die Bestimmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes 1952 voll aus. Erst durch die neuen, aufgrund z. B. neuer technologischer Entwicklungen notwendigen Schutzbestimmungen, die in

die Durchführungsverordnungen zum Arbeitnehmerschutzgesetz aufgenommen werden mußten, um den prophylaktischen Schutz der Arbeitnehmer/innen vor Unfällen und Gesundheitsschädigungen weiterhin in ausreichender Weise gewährleisten zu können, machten sich auch Mängel und Lücken bei den Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bemerkbar, die eine Anpassung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes erforderten.

Im Jahr 1985 wurde mit den Vorarbeiten für die Novellierung des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes begonnen, die im Jahr 1987 abgeschlossen werden konnten. Im Juli 1987 wurde die Regierungsvorlage eingebracht, und mit Wirkung vom 13. Februar 1988 ist die Neufassung des „Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“ in Kraft getreten (kundgemacht im BGBl. Nr. 100/1988). In einer unmittelbar danach über Parlamentsinitiative beschlossenen Novelle (BGBl. Nr. 607/1988) wurde der § 17 des neu geschaffenen Bundesgesetzes dahingehend geändert, daß der Tätigkeitsbericht der Verkehrs-Arbeitsinspektion nur alle vier Jahre erstellt werden soll.

Das wesentlichste Ziel der Neufassung des „Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987)“ war die Anpassung der Aufgaben, Pflichten und Rechte des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an die Erfordernisse eines modernen Arbeitnehmerschutzes, wie er einerseits durch das Arbeitnehmerschutzgesetz 1972 und andere neu erlassene gesetzliche Bestimmungen etwa im Bereich des Mutter- und Jugendschutzes vorgegeben wird, und wie er andererseits aufgrund der aktuellen Arbeitsbedingungen und der gegebenen Arbeitsumwelt, insbesondere in den Verkehrsbetrieben, notwendig ist und durchgesetzt werden muß.

Ein wesentlicher Grundsatz war dabei, daß der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer/innen bei der beruflichen Tätigkeit in allen Bereichen von Industrie, Gewerbe und Verkehr möglichst in gleicher Weise und in gleichem Ausmaß gewährleistet wird. Von den einzelnen Regelungen sind besonders zu erwähnen:

- die Verpflichtung zur besonderen Beachtung des „Behindertenschutzes“ sowie der „Maßnahmen der Ergonomie“,
- das Recht der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen, an Sitzungen von Sicherheitsausschüssen in den Betrieben teilzunehmen,
- die Verpflichtung zu einer noch intensiveren Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch zumindest einmal jährlich abzuhaltende Aussprachen mit den Vertretern der Interessenvertretungen über Angelegenheiten des Aufgabenbereiches des Verkehrs-Arbeitsinspektorates,
- die Schaffung der gesetzlichen Basis für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt,
- die Verpflichtung, Sicherheitsvertrauenspersonen, sicherheitstechnische Dienste und die betriebsärztliche Betreuung den Inspektionen beizuziehen und
- die Verpflichtung für Hersteller und Verreiber von Arbeitsstoffen, dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat Auskünfte über die Zusammensetzung von Stoffen und Zubereitungen zu geben.

Auch sollte mit der Novelle im Interesse der Rechtsunterworfenen eine klarere Abgrenzung des Wirkungsbereiches des

⁵⁾ Durchschnittswert für die Jahre 1988/1989/1990 und 1991.

Verkehrs-Arbeitsinspektorates gegenüber dem Wirkungsbereich der allgemeinen Arbeitsinspektion erreicht werden.

Besonders zu verweisen ist auch auf die Bestimmung des § 3 Abs. 5 des neuen Bundesgesetzes, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Verpflichtung auferlegt, auf eine Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes vor allem in seinem Wirkungsbereich bedacht zu sein. Das bedeutet, daß spezifische Entwicklungen in Verkehrsbetrieben oder besondere Technologien im Verkehrsbereich zeitgerecht erfaßt und beurteilt und die flankierend auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes notwendigen Maßnahmen rechtzeitig und zielgerichtet erarbeitet und angeordnet oder in Vorschriften berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus ermöglicht das neue Bundesgesetz nunmehr auch dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Angelegenheiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates den Verwaltungsgerichtshof anzurufen.

Für den Sonderfall der Post- und Telegraphenverwaltung, die als Sektion des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auch Arbeitnehmerschutzbehörde im eigenen Bereich ist, wurden im § 13 des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion Bestimmungen geschaffen, die, soweit Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen sind, dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine begleitende Mitwirkung und Kontrolle bei der Vorschriftenerstellung im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung ermöglichen. Damit wurde eine bessere Basis für die Gewährleistung des Arbeitnehmerschutzes in diesem Bereich geschaffen. Im Zusammenwirken mit der Post- und Telegraphenverwaltung und der Personalvertretung der Post- und Fernmeldebediensteten wurden ergänzend noch besondere Durchführungsbestimmungen für die konkrete Vollziehung dieser Gesetzesbestimmung geschaffen.

Um eine einheitliche Durchführung der Bestimmungen dieses neuen Bundesgesetzes insbesondere auch bei der Zusammenarbeit mit anderen Behörden sicherzustellen, wurde ein besonderer Durchführungserlaß des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Pr. Zl. 13.038/1-3-1988 vom 30. September 1988) erstellt, der allen Landeshauptleuten und betroffenen Behörden übermittelt wurde. In diesem Erlaß wird auch die Abgrenzung der Wirkungsbereiche von Verkehrs-Arbeitsinspektion und allgemeiner Arbeitsinspektion näher erläutert.

1.3.2 Bisherige Erfahrungen mit dem neuen Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen kann festgehalten werden, daß die angeführten Zielsetzungen erreicht werden konnten. Durch die verbesserten Möglichkeiten für die Aufsichtsbehörde „Verkehrs-Arbeitsinspektorat“ kann in der Praxis die Kontrolle des gesetzlichen Arbeitnehmerschutzes für die Arbeitnehmer/innen in den Verkehrsbetrieben umfassender wahrgenommen und die Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes in den Verkehrsbetrieben wesentlich intensiviert werden. Dies, obwohl im Berichtszeitraum aufgrund des Personalengpasses vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat quantitativ weniger Kontrollen durchgeführt werden konnten.

Durch die klarere Abgrenzung gegenüber dem Wirkungsbereich der allgemeinen Arbeitsinspektion wird eine bessere Überschaubarkeit der gesetzlichen Bestimmungen für die jeweilig Rechtsunterworfenen ermöglicht und Verwaltungsaufwand erspart. Aufgrund jüngster Entwicklungen erscheinen weitere Begründungen bei dieser Abgrenzung zweckdienlich. Dies kann im Rahmen der Novellierung des VAIG 1987, die aufgrund der Harmonisierung mit dem EG-Recht erforderlich wird, berücksichtigt werden.

Die Einbeziehung der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung in den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat sich insoweit als besonders hilfreich erwiesen, als dadurch das Arbeitnehmerschutzgesetz einheitlich für die gesamte Post- und Telegraphenverwaltung gilt, unbeschadet, ob einzelne Dienststellen privatwirtschaftlich oder hoheitsrechtlich tätig sind. Für die Betroffenen unverändliche Ungleichbehandlung innerhalb dieser Verwaltung werden dadurch ausgeschlossen.

Aufgrund des Auftrages zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes konnten im Zuständigkeitsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bereits eine Reihe von Maßnahmen, vor allem auf dem Gebiet der Ergonomie, angeordnet und realisiert werden. Wesentlich ist dabei, daß infolge des Kenntnis- und Erfahrungsschatzes der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen jeweils auf spezielle Belastungen und Schutzerfordernisse der Bediensteten, aber auch auf Erfordernisse der Verkehrsbetriebe besonders Bedacht genommen werden kann.

Als wesentlich und für eine effiziente Durchsetzung des Arbeitnehmerschutzes nützlich hat sich der Informationsaustausch erwiesen, der dadurch in Gang gekommen ist, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zumindest einmal jährlich in Angelegenheiten seines Aufgabenbereiches Aussprachen mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer durchzuführen hat. Dabei hat sich der Modus herausgebildet, diese Besprechungen alle zwei Jahre mit den Interessenvertretungen auf Bundesebene und in den dazwischenliegenden Jahren jeweils mit den Interessenvertretungen eines bestimmten Bundeslandes durchzuführen, wobei schwerpunktmäßig aktuelle Probleme der betreffenden Region besprochen werden.

Die gesetzliche Verankerung des ärztlichen Dienstes beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat ermöglicht eine effiziente Kontrolle der arbeitsmedizinischen Vorsorgemaßnahmen in den Betrieben, gestattet es aber auch, die Organisation und die Tätigkeit der betriebsärztlichen Betreuung in den Betrieben aus ärztlicher Sicht zu prüfen.

Die Beiziehung von Sicherheitsvertrauenspersonen, Sicherheitstechnikern und Betriebsärzten zu Inspektionen wurde zwar in der Praxis bereits früher geübt, konnte aber durch den gesetzlichen Auftrag weiter intensiviert werden. Dadurch wurden fruchtbringende Kontakte vor allem im Interesse einer wirksamen und raschen Abstellung von Mängeln in den Betrieben geschaffen.

Von wesentlicher Bedeutung ist jene Bestimmung des neuen Gesetzes, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat Zugang zu Informationen und Unterlagen von Produktions- und Vertriebsfirmen von Arbeitsstoffen sichert (§ 7 Abs. 3). Dadurch wird eine umfassende, für die Prophylaxe unverzichtbare Beurteilung der möglichen gesundheitsschädigenden Aus-

wirkungen von Arbeitsstoffen auf Arbeitnehmer/innen und eine zeitgerechte Festlegung auch der Bedingungen ermöglicht, unter denen mit diesen Stoffen umgegangen werden darf. Im Hinblick auf die Vielzahl der auf dem Markt befindlichen chemischen Stoffe hat sich diese Auskunftspflichtung in der Praxis bereits als äußerst hilfreich und für eine effiziente Gesundheitsprophylaxe als notwendig erwiesen. Das in § 12 Abs. 2 verankerte Recht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben, mußte noch nicht in Anspruch genommen werden. In der Praxis hat aber allein

schon der Hinweis auf das Bestehen dieser Beschwerdemöglichkeit die Durchsetzung von Anordnungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erleichtert. Auch die Anhebung des vorgesehenen Strafrahmens (§ 21) hat zur Erleichterung der Durchsetzbarkeit von Anordnungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates beigetragen.

Im 10. Bericht der Österreichischen Bundesregierung über Maßnahmen zur Durchführung der europäischen Sozialcharta, der den Zeitraum bis zum 31. Dezember 1990 umfaßt, wurden die wesentlichsten der angeführten Erfahrungen mit dem neuen VAIG 1987 bereits dargelegt.

2 Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates als Zentralstelle

2.1 Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

2.1.1 Allgemeines

Eine wesentliche Aufgabe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist gemäß § 3 Abs. 5 VAIG 1987 die Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes. Dieser Aufgabenstellung muß in mehrfacher Weise entsprochen werden:

- Durch Weiterentwicklung der Vorschriften unmittelbar auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes (Abschnitt 2.1.2).
- Durch ausreichende Berücksichtigung der Interessen des Schutzes von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen im Rahmen der Weiterentwicklung von Vorschriften, die im wesentlichen zwar anderen Zielen dienen, deren Inhalt aber für den Arbeitnehmerschutz von Bedeutung ist, wie bei verschiedenen Vorschriften des Verkehrswesens (Abschnitt 2.1.3). Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in diesen Fällen sein Wissen und seine Erfahrungen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes einzubringen und auf eine ausreichende Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes zu achten.
- Teilweise setzt dies auch eine intensive Mitarbeit in verschiedenen Institutionen, Gremien und Verbänden voraus, die sich mit der Erstellung von Vorschriften beschäftigen, die den Arbeitnehmerschutz im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates berühren (Abschnitt 2.2).
- Durch Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes unmittelbar in den Betrieben, wo das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durch Information, Schulung, Beratung und Anordnungen zur Motivation für den Arbeitnehmerschutz zur Gefahrenerkennung und zur Gefahrenbeseitigung in vielfältiger Weise beitragen kann. Vornehmlich geschieht dies im Rahmen der Inspektionstätigkeit, teilweise aber auch durch besondere Aktionen, die zur Verwirklichung jeweils bestimmter Ziele auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes in einem oder auch koordiniert in mehreren Betrieben durchgeführt werden (Abschnitt 3.5). Zweckmäßig sind Aktionen dieser Art vor allem auf den Gebieten der Information und der Unterweisung, wenn Gefahrenquellen großräumig erfaßt und beseitigt werden sollen, z. B. Asbest oder Aids (Abschnitt 3.7).

2.1.2 Weiterentwicklung von Arbeitnehmerschutzvorschriften im Berichtszeitraum

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum bemüht, die Vorschriften zur Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes

von Leben und Gesundheit vor allem für die in Verkehrsbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer/innen und unter Beachtung auf neue, insbesondere verkehrsspezifische Belastungen oder neue Arbeitsbedingungen weiterzuentwickeln. In den letzten Jahren war dabei auch die Entwicklung der Vorschriften auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes im EG-Bereich zu berücksichtigen, um einerseits soweit möglich eine Harmonisierung mit diesen Rechtsvorschriften vorzubereiten und um andererseits wo nötig einem Abbau des Schutzstandards in Österreich rechtzeitig entgegenwirken zu können.

Zusätzlich hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in seinem Wirkungsbereich sicherzustellen, daß in Materiegesetzen und Verordnungen, die spezifisch für Verkehrsbetriebe gelten, der Arbeitnehmerschutz im erforderlichen Ausmaß berücksichtigt wird. Die dabei zu beachtenden Faktoren und die zwischen Verkehrsvorschriften und Arbeitnehmerschutzvorschriften bestehenden besonderen Beziehungsproblematiken werden im Abschnitt 4.1 näher behandelt.

Einige der Regelungen, die für die Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Berichtszeitraum wesentlich waren und denen im Verkehrsbereich besondere Bedeutung zukommt, werden im folgenden kurz beleuchtet:

In einer Novelle zur „Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten“, die am 9. Juli 1988 in Kraft getreten ist, wird u. a. festgelegt, daß Arbeitnehmer/innen zu Tätigkeiten, bei denen sie Einwirkungen von Schweißrauch ausgesetzt sein können, nur herangezogen werden dürfen, wenn durch eine spezifische ärztliche Untersuchung ihre gesundheitliche Eignung hierfür festgestellt ist. Diese Regelung bedingt eine Verbesserung der Gesundheitsprophylaxe auch in Verkehrsbetrieben, wo spezielle Schweißverfahren angewendet werden, die besondere gesundheitliche Risiken z. B. durch Beimengungen in Flußmitteln, durch Legierungsbestandteile von Schweißelektroden oder auch durch Abdampfen der zu schweißenden Materialien bedingen können.

Mit 1. Jänner 1989 trat die „Verordnung über die Lagerung von Druckgaspackungen, die mehr als 45% oder mehr als 250 g brennbare Stoffe enthalten, in gewerblichen Betriebsanlagen in Kraft. Diese Verordnung legt für genehmigte, genehmigungspflichtige und nicht genehmigungspflichtige gewerbliche Betriebsanlagen Lagerungsverbote sowie Sicherheitsbestimmungen für Lager- und Vorratsräume fest, in denen solche Druckgaspackungen gelagert werden. Da im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe Lagerungen von Druckgaspackungen nur in Einzelfällen vorkommen, war eine allgemeine Ausdehnung des Geltungsbereichs der angeführten Verordnung auf diese Betriebe nicht zweckmäßig. Durch entsprechende Beauftragung bestimmter Betriebe im Einzelfall wurden aber vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat sicherheitstechnisch gleich wirksame Anordnungen getroffen.

Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe wurden früher in größerem Umfang Bolzen-

setzgeräte verwendet, die in vielen Fällen bereits durch moderne Bohrhämmer ersetzt wurden. Trotzdem war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat an der Erstellung der ÖNORMEN Z 1541 und Z 1543, mit denen entsprechend den modernen technischen Gegebenheiten sicherheitstechnische Richtlinien für die Verwendung von Bolzensetzgeräten ohne Kolben und von Bolzensetzgeräten mit Kolben, erlassen wurden, wesentlich beteiligt. Diese beiden ÖNORMEN wurden mit Verordnung, BGBl. Nr. 290/1989, für verbindlich erklärt. Dabei kam erstmals das für technische Vorschriften vorgesehene EFTA-Notifikationsverfahren zur Anwendung. Gleichzeitig wurde mit der angeführten Verordnung der § 87 Abs. 1 der Allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung außer Kraft gesetzt.

Da Regelungen des Gefahrgut-Transportrechts im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr getroffen werden, pflegt das Verkehrs-Arbeitsinspektorat enge Zusammenarbeit mit den hierfür zuständigen Behörden, um die Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes vor allem für das Verladepersonal und die Lenker von Gefahrgut-Transportfahrzeugen sicherzustellen. Im Berichtszeitraum erforderten die Vorarbeiten für die Erlassung einer neuen Gefahrgut-Tankfahrzeugverordnung, die am 12. Februar 1989 in Kraft getreten ist, mehrere Stellungnahmen.

Desgleichen hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durch Hinweise und Anregungen die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in viele Stellungnahmen eingebracht, die vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts den jeweils zuständigen europäischen und internationalen Institutionen, vor allem betreffend die Weiterentwicklung der Vorschriften des ADR und RID, übermittelt wurden. Ebenso wurde zum materiellen Inhalt einer größeren Anzahl von Entwürfen bilateraler Abkommen, die hinsichtlich des Transports bestimmter gefährlicher Güter von Österreich mit anderen Staaten abgeschlossen wurden, aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes Stellung genommen.

Bei Inkrafttreten der in Vorbereitung befindlichen EG-Richtlinie über den Einsatz und die berufliche Ausbildung von Gefahrgutbeauftragten in Unternehmen, die gefährliche Güter befördern, wird eine entsprechende nationale gesetzliche Regelung zu schaffen sein, bei der das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenfalls mitzuwirken haben wird. Aus diesem Grund werden die im EG-Bereich derzeit laufenden Vorarbeiten schon jetzt informativ verfolgt.

Langfristige Vorarbeiten gingen der Erstellung einer modernen „Bauarbeiterschutzverordnung“ sowie auch der „Verordnung über die Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten“ voraus. In beiden Fällen war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat an diesen Arbeiten wesentlich beteiligt und hatte insbesondere für sicherheitstechnische Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen in jenen Fällen zu sorgen, wo Bauarbeiten in besonderen Gefahrenbereichen von Verkehrseinrichtungen durchgeführt werden, oder wo die Lagerung und Abfüllung von brennbaren Flüssigkeiten im Bereich von Verkehrsbetrieben oder in oder aus Fahrzeugen besonders zu regeln war.

Die Verordnung über die Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten wurde mit BGBl. Nr. 240/1991 kundgemacht, ist am 1. Juli 1993 in Kraft getreten und ersetzt die

geltende Verordnung aus dem Jahr 1930. Hinsichtlich der neuen „Bauarbeiterschutzverordnung“ konnten die Vorarbeiten gemeinsam mit dem federführenden Bundesministerium für Arbeit und Soziales bereits abgeschlossen werden. Diese neue Bauarbeiterschutzverordnung wird die derzeit geltende, aus dem Jahr 1954 stammende Verordnung ersetzen und entsprechende Vorschriften zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer/innen auch für die Durchführung von Bauarbeiten im Bereich von Verkehrsbetrieben und Verkehrsanlagen enthalten.

Seit 1989 laufen Vorarbeiten für eine Novellierung der „Strahlenschutzverordnung“, an denen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, soweit Belange des Arbeitnehmerschutzes in seinem Wirkungskreis berührt werden, mitarbeitet. Es ist insbesondere vorgesehen, eine Reduktion der höchstzulässigen Strahlenbelastung für beruflich strahlenexponierte Personen vorzunehmen. Im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates besteht dazu insbesondere im Bereich der Luftfahrt ein Problem, das immer deutlicher hervortritt. Das geltende Strahlenschutzgesetz erfaßt nur Strahlenbelastungen, die von künstlichen Strahlenquellen verursacht werden. Die natürliche Strahlenbelastung, z. B. durch Höhenstrahlung, wird durch dieses Gesetz nicht erfaßt. Infolge der wiederholten, sich zeitmäßig summierenden Aufenthalte in großen Höhen ist aber insbesondere das Bordpersonal von Luftfahrzeugen einer Belastung durch die Höhenstrahlung ausgesetzt. Obwohl akute Gefährdungen durch diese Strahlenbelastung nach heutigem Erkenntnisstand nicht gegeben sind, erscheinen prophylaktische Maßnahmen, die vor allem einer Vorsorge gegen langfristige Einwirkungen dienen, zweckmäßig. Aufgrund der bisher vorliegenden Erfahrungen und Daten ist aber über die Einwirkungen der Höhenstrahlung bei längerfristigem Aufenthalt in großen Höhen, insbesondere auch in bestimmten geographischen Breitenlagen, weder im Hinblick auf die Zusammensetzung der Strahlung noch in bezug auf die Intensität der möglichen Strahlenbelastung eine wissenschaftlich fundierte Aussage möglich. Da dieses Problem überdies erst in der jüngsten Zeit bekannt geworden ist und erst mit Zunahme der Langstreckenflüge an Bedeutung gewonnen hat sowie Akut-Schädigungen ausgeschlossen werden können, ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat vorerst bemüht, durch weitere Studien und Beobachtungen sowie durch Informationsaustausch mit anderen Institutionen und mit Vertretern der betroffenen Arbeitnehmer/innen Klarheit über Art und Intensität möglicher Einwirkungen zu erhalten. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse werden möglichst im Einklang mit entsprechenden Entwicklungen in der EG (ein Vorschlag für eine entsprechende Richtlinie liegt vor), geeignete Maßnahmen der Prophylaxe insbesondere für Arbeitnehmer/innen, die sich beruflich bedingt längerfristig an Bord von Verkehrsflugzeugen aufhalten müssen, zu treffen sein. Eine Novelle zur Strahlenschutzverordnung konnte bis dato noch nicht erlassen werden, da auch ihr Studien aus dem Bereich internationaler Organisationen zugrundegelegt werden müssen, die in der Strahlenschutzkommission gegenwärtig noch Gegenstand von Diskussionen bilden.

Da die Bestimmung, mit der Mindesteinsatzzeiten für die betriebsärztliche Betreuung geregelt wurden, infolge der als nicht ausreichend erkannten gesetzlichen Basis dieser Rege-

lung durch ein Urteil des Verfassungsgerichtshofes aufgehoben wurde, mußte 1989 das Arbeitnehmerschutzgesetz novelliert werden. Diese Novelle wurde mit BGBl. Nr. 650/1989 kundgemacht, und eine neue, auf dieser Novelle basierende Durchführungsverordnung zur Regelung der angeführten Einsatzzeiten wurde unmittelbar nachher erlassen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat bei beiden Regelungen mitgewirkt. Obwohl die nunmehr vorgesehenen Mindesteinsatzzeiten quantitativ den vorher geltenden Regelungen weitestgehend entsprechen, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat aus diesem Anlaß eine Überprüfung der Einsatzzeiten in verschiedenen Betrieben durchgeführt. Nur in wenigen Fällen waren Änderungen von Einsatzzeiten erforderlich. Eine Folge dieser Überprüfung war, daß in einem Luftfahrtunternehmen die Organisation des sicherheitstechnischen Dienstes als nicht den gesetzlichen Regelungen entsprechend erkannt wurde. Das Unternehmen erhob gegen die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat getroffene Verfügung Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde wurde kostenpflichtig abgewiesen.

Anläßlich der Begutachtung des Entwurfs eines „Akkreditierungsgesetzes“ hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat den Standpunkt vertreten, daß hinsichtlich der Wahrnehmung von Überprüfungs-, Überwachungs- und Zertifizierungsaufgaben im Bereich des Verkehrswesens besondere Überlegungen angebracht wären. Da die Akkreditierung den ermächtigten Personen und Institutionen das Recht einräumt, Zeugnisse über durchgeführte Prüfungen und Untersuchungen auf verschiedenen Fachgebieten, z. B. auch betreffend Straßenfahrzeuge, Schiffe, Gefahrguttransporte, Flugtechnik oder auch betreffend Einrichtungen des Arbeitnehmerschutzes auszustellen, erscheint es nach Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zweckdienlich, für das Verkehrswesen eigene Akkreditierungsbestimmungen zu schaffen.

Die früher nur auf der Basis des Elektrotechnikgesetzes, BGBl. Nr. 57/1965, erlassenen „Elektrotechnikverordnungen“ werden aufgrund einer Initiative des Verkehrs-Arbeitsinspektorates seit 1987 vom federführenden Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit den Bundesministern für Arbeit und Soziales und für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf der Basis der Bestimmungen des Elektrotechnikgesetzes, der Gewerbeordnung und des Arbeitnehmerschutzgesetzes erlassen. Dies hat den Vorteil, daß die verbindlich erklärten elektrotechnischen Sicherheitsvorschriften für alle drei genannten Rechtsbereiche gleichermaßen festgelegt werden.

Im Berichtszeitraum hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sowohl an der Erlassung der „Elektrotechnik-Verordnung 1989“, als auch der „Elektrotechnik-Verordnung 1990“ mitgewirkt. Im Rahmen der Erlassung der Elektrotechnik-Verordnung 1990 wurde auch der Inhalt der Vorschrift ÖVE-EN 6, Teil 100/1989, betreffend den „Schutz gegen gefährliche Körperströme und die Anordnung von Betätigungselementen in der Nähe berührungsgefährlicher Teile“ geprüft, die mit dieser Verordnung für verbindlich erklärt werden sollte. Da diese Vorschrift nach Meinung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in sicherheitstechnischer Hinsicht wesentliche Mängel aufweist, wurde ihre Verbindlicherklärung abgelehnt.

An den Vorarbeiten zur Allgemeinen Maschinen- und Gerä-

te-Sicherheitsverordnung, die bereits mit BGBl. Nr. 219/1983 kundgemacht wurde, war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wesentlich beteiligt. Diese Verordnung ist mit 1. Juli 1990 in Kraft getreten, ersetzt weitgehend die in ihrem Inhalt nicht mehr aktuelle „Maschinenschutzvorrichtungs-Verordnung“, BGBl. Nr. 43/1961, und wird bis zur Erlassung einer neuen Verordnung, die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten unter Bedacht auf den Inhalt der EG-Richtlinie 89/392/EWG (Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen) auf der Basis der Gewerbeordnung vorbereitet wird, in Kraft bleiben.

Im Hinblick auf eine Teilnahme am EWR sind neue Regelungen für das Inverkehrbringen und Ausstellen nicht nur von Maschinen und Geräten, sondern auch für persönliche Schutzausrüstungen zu erlassen. Diese Vorschriften müssen auch den Inhalt der EG-Richtlinie 399/1989/EWG berücksichtigen, die das Inverkehrbringen und die grundsätzlichen Sicherheitsanforderungen in bezug auf persönliche Schutzausrüstungen regelt. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten hat einen entsprechenden Verordnungsentwurf ausgearbeitet, an dessen Erstellung das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitgewirkt hat. Es ist darauf hinzuweisen, daß im Hinblick auf den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten diese Verordnung nur auf der Basis der Gewerbeordnung erlassen werden kann und dementsprechend für Betriebe, die nicht der Gewerbeordnung unterliegen, gesonderte Regelungen erforderlich sein werden. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird, soweit es sich dabei um Verkehrsbetriebe handelt, bestrebt sein, daß für diesen Bereich gleichartige Regelungen geschaffen werden, die den Schutz des Lebens und der Gesundheit der mit diesen Geräten und Ausrüstungen hantierenden Arbeitnehmer/innen in gleicher Weise sicherstellen.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat in den letzten Jahren mit Vorarbeiten für eine Änderung des „Arbeitsinspektionsgesetzes 1974“ begonnen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat verfolgt diese Arbeiten mit großer Aufmerksamkeit. Es ist vorgesehen, daß, sobald das Arbeitsinspektionsgesetz 1974 durch ein modernes Arbeitsinspektionsgesetz, mit dem eine Stärkung der Arbeitsinspektion erreicht werden soll, ersetzt ist, unmittelbar folgend auch das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion einer entsprechenden Revision unterzogen werden wird.

Auch auf den Gebieten des Verkehrsrechts waren im Berichtszeitraum eine Reihe von Vorschriften zu begutachten und durch Stellungnahmen die Interessen des Arbeitnehmerschutzes in diese Regelungen einzubringen.

Wesentlich waren u. a. die Vorarbeiten für das „Schiffahrtsgesetz 1990“, BGBl. Nr. 87/1989, und für die auf diesem Gesetz basierenden Verordnungen, z. B. die Schiffahrtsanlagenverordnung, BGBl. Nr. 334/1991, die Schiffszulassungsverordnung, BGBl. Nr. 188/1990, die Schiffsführerverordnung, BGBl. Nr. 189/1990, die Verordnung betreffend den Transport von brennbaren Flüssigkeiten und Explosivstoffen auf Wasserstraßen, BGBl. Nr. 177/1990, sowie für die Verordnung betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung und die Seen- und Fluß-Verkehrsordnung.

Im Bereich der Luftfahrt waren u. a. eine Novelle zu den

„Luftverkehrsregeln“ sowie die Änderung der Verordnung zur Änderung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung zu begutachten.

Vorbereitende Arbeiten wurden geleistet für ein Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter mit Luftfahrzeugen und für ein Erfüllungsgesetz zum internationalen Übereinkommen über sichere Container sowie zu Entwürfen einer Seilbahn-Überprüfungsverordnung und für eine Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung.

Weitere wichtige Regelungen, die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum zu begutachten waren, sind:

- der Entwurf eines Pflanzenschutzmittelgesetzes;
- Entwürfe für Verordnungen über die Außerkraftsetzung der verbindlichen ÖNORM über Sicherheitsgürtel und Zubehör, über die Konzentration von inhalativen Schadstoffen im Sinne Art. VII Abs. 2 Z 8 des Nachtschicht-Schwerarbeitsgesetzes, BGBl. Nr. 354/1981, und für eine Verordnung über Lehrberufe im Bereich der Elektrotechnik;
- der Entwurf einer Novelle zur Dampfkesselverordnung sowie die Entwürfe eines „Kesselgesetzes“ und eines „Dampfkesselbetriebsgesetzes“, die inzwischen mit BGBl. Nr. 211/1992 bzw. BGBl. Nr. 212/1992 erlassen wurden;
- der Entwurf einer Chemikalienverordnung, einer Anmelde- und Prüfnachweisverordnung zum Chemikaliengesetz und einer Giftverordnung, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch an den diesbezüglichen Arbeiten in der Chemikalienkommission mitgewirkt hat;
- die Entwürfe von Verordnungen über Beschränkungen des Inverkehrbringens und über die Kennzeichnung asbest- und formaldehydhaltiger Stoffe, Zubereitungen und Fertigwaren sowie über ein Verbot vollhalogener Fluorkohlenwasserstoffe als Treibgas in Druckgaspackungen;
- der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Lehrberuf „Berufskraftfahrer“. Dieser Lehrberuf war zunächst als Ausbildungsversuch eingerichtet, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat immer die Notwendigkeit einer endgültigen Verankerung dieser Beschäftigung als Lehrberuf gesehen und angestrebt hat;
- der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Wasserrechtsgesetz geändert wird und der Entwurf eines Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie der Entwurf einer Störfallverordnung;
- der Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Mutterrechtsgesetz geändert wird, und der Entwurf eines Bundesverfassungsgesetzes über wirtschaftliche und soziale Rechte und
- der Entwurf einer Novelle zum AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals), BGBl. Nr. 518/1975.

Auch mit dem Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem Vollzugszuständigkeiten im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden, war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat befaßt. Es wird aber vermerkt, daß der Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates von diesen Änderungen nicht betroffen ist. Nicht unwesentlich war auch die Änderung des Ausländerbeschäftigungsgesetzes, dessen Bestimmungen auch von den Organen des Verkehrs-Arbeits-

inspektorates im Rahmen ihrer Tätigkeit in den Betrieben zu beachten sind.

Zum Entwurf einer Verordnung über die „Ausstattung gewerblicher Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter“ hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Rahmen seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, daß geprüft werden sollte, ob für die Betankung von Luftfahrzeugen bzw. für die Abfüllung von Kraftstoffen in oder aus Schiffen und in oder aus Eisenbahnkesselwagen nicht gleichartige Regelungen getroffen werden sollten. Aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes könnte bei Anwendung des Gaspenderverfahrens eine Beeinträchtigung der bei diesen Vorgängen beschäftigten Bediensteten zwar vollständig vermieden werden, jedoch ist für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kein unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben, da Anzahl und Dauer dieser Vorgänge gering sind und sich im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe vorwiegend im Freien abspielen, sodaß auftretende Konzentrationen von schädlichen Dämpfen in der Atemluft meist weit unter den zulässigen MAK-Werten liegen.

Insgesamt waren im Berichtszeitraum im Rahmen der Aufgabenstellung „Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes“ zu 114 Entwürfen von Rechtsvorschriften verschiedenster Art Stellungnahmen mehr oder minder großen Umfanges auszuarbeiten und auch in einer Reihe mündlicher Besprechungen zu vertreten.

2.1.3 Weiterentwicklung innerbetrieblicher Vorschriften im Berichtszeitraum unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes

Einen besonderen Teil des Aufgabengebietes „Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes“ macht die unterstützende Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bei der Erstellung betriebsinterner Dienstvorschriften und Regelungen aus, in denen Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen sind. Die Erfahrungen und klärenden Festlegungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden dabei von den Betrieben immer wieder benötigt und auch immer häufiger in Anspruch genommen. So wurden im Berichtszeitraum u. a. mehrere Änderungen der Dienstvorschriften der Österreichischen Bundesbahnen V 2, V 3, V 5, V 7, V 15, V 26, ZSB, EL 42, EL 52, B 45, M 26 und M 70 ausgearbeitet, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat oft umfangreiche Überprüfungen der vorgesehenen Änderungen im Hinblick auf deren mögliche Auswirkungen auf den Schutz der Arbeitnehmer/innen durchzuführen hatte.

Wesentlich war im Berichtszeitraum auch die Neugestaltung der Brückenbauvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen, bei der insbesondere die Gestaltung der Abdeckungen und Randbalken sowie die Berücksichtigung der Sicherheitsabstände zum Schutz der künftig im Bereich dieser Anlagen tätigen Bediensteten von besonderer Bedeutung sind.

Im Einvernehmen mit Vertretern der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner und der Obersten Eisenbahnbehörde wurde die Dienstvorschrift B 28 betreffend den betriebstechnischen Brandschutz im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen neu konzipiert. Dabei wurde der aktuelle Stand der Erkenntnisse des hochbaulichen und betriebstechnischen Brandschutzes berücksichtigt und auf eine klare und über-

sichtliche Gliederung sowie auf eindeutige Aussagen bei der Abfassung der Texte besonders geachtet.

Für die Genehmigung von Schienenfahrzeugen wurde hinsichtlich der Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bei einschlägigen Verwaltungsverfahren eine Vereinbarung mit den zuständigen Behörden getroffen, die eine Zeit- und Verwaltungsaufwand sparende Vorgangsweise sicherstellt und für die Betriebe die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen erleichtert.

Bei der Erstellung von Richtlinien für den Bau von Hochleistungsbahnstrecken hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat sichergestellt, daß bei der späteren Durchführung von Instandhaltungsarbeiten im Bereich solcher Strecken für die Bediensteten ein sicheres Arbeiten gewährleistet ist. Um die notwendigen Sicherheitsbestimmungen in den Richtlinien verankern zu können, wurden mögliche Auswirkungen hoher Geschwindigkeiten auf Personen, die sich im Nahbereich von Gleisen befinden, erhoben und gemeinsam mit Experten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und der Österreichischen Bundesbahnen die notwendigen Schlußfolgerungen gezogen.

An der Erstellung eines „Tunnelsicherheitskonzeptes“ für die Österreichischen Bundesbahnen hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenfalls wesentlich mitgewirkt und Fragen des notwendigen Tunnelquerschnitts, des Einbaues und der Gestaltung von Beleuchtungsanlagen und von Rettungsnischen sowie die Frage der Fluchtweggestaltung besonders geprüft. Die im Interesse des Schutzes der in diesen Bereichen tätigen Bediensteten erforderlichen Festlegungen wurden getroffen. Unter der koordinierenden Federführung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden im Berichtszeitraum auch Richtlinien für das Arbeiten an Fahrleitungsanlagen im Bereich von Bahnanlagen, insbesondere bei Durchführung dieser Arbeiten durch bahnfremdes Personal, erstellt.

Auf die geleistete Vorarbeit und die wesentliche Mitarbeit bei der Erstellung einer Dienstanweisung zum „Schutz von Alleinarbeitenden im Gleisbereich“ wird an anderer Stelle besonders Bezug genommen (Abschnitt 5.1.2).

Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung ist im Berichtszeitraum die Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Schaffung von Regelungen u. a. betreffend den Einsatz von Sicherheitsschränken für die Lagerung von Flüssiggas in verbaute Gebiete, den Einsatz von Schiebeleitern im Fernmeldebaudienst und die Mitwirkung an der Neufassung der betriebsinternen Vorschrift über die Einrichtung von Notbeleuchtungsanlagen in Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung hervorzuheben.

Daneben erforderte auch die Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Überarbeitung der betriebsinternen Unfallverhütungsvorschriften für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung (Unfallverhütungsvorschrift für den Postdienst, Unfallverhütungsvorschrift für den Postautodienst und Unfallverhütungsvorschrift für den Fernmeldedienst), die laufend aktuellen technischen Gegebenheiten und neuen Erkenntnissen angepaßt werden müssen, besonderen Zeitaufwand. Gleiches gilt auch für die Dienstvorschrift über den betriebstechnischen Brandschutz im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, die im Berichtszeitraum ebenfalls einige Änderungen erfahren hat, bei denen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitzuwirken hatte.

Über Betreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden die im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung vor dem Besteigen von Kabelschächten üblichen Vorgangsweisen zur Prüfung auf Vorhandensein explosionsgefährlicher Gase und des erforderlichen Mindestanteils an Sauerstoff neu überdacht. Die veralteten Methoden der Überprüfung mit Hilfe der Davy'schen Sicherheitslampe und die zeitaufwendige Vorgangsweise der Überprüfung mittels eines Prüfröhrchens wurden durch moderne Meßtechnik ersetzt. Die Post- und Telegraphenverwaltung hat unter Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates die Fernmeldebautrupps mit „Drei-Komponenten-Überwachungsgeräten“ ausgerüstet, die gleichzeitig den Sauerstoffgehalt, das Vorhandensein explosionsgefährlicher Gase und den Anteil von Kohlenmonoxyd in der Atemluft vor Ort im Schacht automatisch registrieren und jeweils bei Über- oder Unterschreiten einer einstellbaren Gefahrenschwelle akustisch und optisch Alarm auslösen. Mit Hilfe dieser Geräte ist sowohl vor dem Besteigen der Schächte eine rasche Überprüfung als auch während des Arbeitens im Schacht eine ständige Überwachung möglich.

Bei jenen Wählämtern, die mit dem neuen OES-Wählsystem ausgestattet werden, wurde hinsichtlich der in den Betriebsräumen herrschenden Klimabedingungen im Einvernehmen mit der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung und der Personalvertretung der Post- und Fernmeldebediensteten eine Regelung geschaffen, die einerseits für die Durchführung der in diesen Bereichen anfallenden Instandhaltungs- und Bauarbeiten zumutbare Arbeitsbedingungen gewährleistet und andererseits einen möglichst geringen Aufwand an Gerätetechnik und vor allem an Energiekosten möglich macht. Auch wird im Zusammenhang mit dem technischen Umbau der Wählämter vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat meist eine Beurteilung des Gesamtzustandes der Gebäude vorgenommen, um im Zuge der für die Änderung der technischen Einrichtungen erforderlichen, oft umfangreichen Bauarbeiten auch andere notwendige Baumaßnahmen rationell miterledigen zu können. In einer Reihe von Fernmeldedienststellen konnten dabei zum Teil bereits dringend notwendige Ausbau- und Sanierungsarbeiten bei relativ geringen Mehrkosten zeitökonomisch realisiert werden. Dabei standen vor allem Maßnahmen zur Verbesserung des Brandschutzes, die Errichtung von Brandalarm- und -meldeanlagen sowie die Sanierung von Fluchtwegen im Vordergrund. Diese Vorgangsweise wird auch im Zuge des weiteren Ausbaus des digitalen Netzes zur Verbesserung des Arbeitnehmerschutzes bei gleichzeitiger Kosteneinsparung durch gemeinsame Erledigung unterschiedlicher Bauarbeiten beibehalten.

Aufgrund von Überfällen, die sich im Berichtszeitraum leider mehrfach bei Postämtern, aber auch bei einem Bahnpostwagen ereigneten, wurde eine Arbeitsgruppe „Sicherer Bahnpostwagen“ gegründet, die unter Beiziehung von Experten der Kriminalpolizei und im Einvernehmen mit den Österreichischen Bundesbahnen vorbeugende Schutzmaßnahmen für die in Bahnpostwagen tätigen Postbediensteten erarbeitet hat. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat diese Arbeitsgruppe angeregt. Moderne Bahnpostwagen werden aufgrund der von dieser Arbeitsgruppe und unter Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erarbeiteten Ergebnisse mit verschiedenen neuen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet.

Auch eine Nachrüstung vorhandener Bahnpostwagen ist vorgesehen. Fünfzehn von der Deutschen Bundespost gebraucht erworbene Bahnpostwagen, die anlässlich der Realisierung des „NAT 91“ benötigt wurden, werden aufgrund dieser Erkenntnisse vor ihrem Einsatz ebenfalls entsprechend ausgestattet und adaptiert.

In gleicher Weise und leider auch aus den gleichen Gründen wurde eine Arbeitsgruppe „Sicheres Postamt“ geschaffen, die mit ähnlichen Zielsetzungen Postämter, bei denen regelmäßig größere Geldbeträge verladen werden müssen, überprüfen, gefährliche Situationen erfassen und entsprechende Abhilfemaßnahmen vorschlagen soll. Sicherheitserhöhende Verbesserungen durch bauliche, beleuchtungstechnische und überwachungstechnisch/organisatorische Maßnahmen wurden von dieser Kommission, der neben dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat Vertreter zuständiger postinterner Stellen, insbesondere des Hochbaudienstes, der Postinspektion, der Personalvertretung und zuständige Sicherheitstechniker sowie auch Experten des kriminalpolizeilichen Beratungsdienstes angehören, bereits für eine Reihe von Ämtern festgelegt und teilweise auch schon realisiert. Allein im Berichtsjahr 1990 wurden 18 Postämter in dieser besonderen Weise überprüft. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse konnten aber auch in einer Reihe weiterer Postämter analoge sicherheitstechnische Verbesserungen vorgenommen werden. Im Einvernehmen mit der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung wird diese Initiative weitergeführt.

Zum Schutz vor Überfällen werden bestimmte Postämter auch mit „Sicherheitsschaltern“ ausgestattet, wobei sowohl hinsichtlich der Entscheidung, ob eine Ausstattung erforderlich ist, als auch hinsichtlich der Gestaltung der Sicherheitseinrichtungen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitwirkt.

Im Berichtszeitraum wurde aber auch die Gestaltung der Regelausführung von Postamtsschaltern, der „Normschalter“, überprüft, wobei das Verkehrs-Arbeitsinspektorat durch mehrere Stellungnahmen sicherstellen konnte, daß bei der Gestaltung der neuen Schaltertypen auch die Erfordernisse der Ergonomie ausreichend berücksichtigt werden.

Im Bereich der Luftfahrt wurden im Berichtszeitraum u. a. Grundsätze für die Ausstellung von Beförderungsbewilligungen mit Heißluftballonen festgelegt und Richtlinien für den Transport von Flüssiggas mittels Hubschraubern erarbeitet. Ebenso wurden für die Durchführung von Flügen zum Zweck des Versprühens von Schädlingsbekämpfungsmitteln und für Außenlasttransporte von Behältern mit Dieselöl mittels Hubschraubern, z. B. für die Versorgung von Schutzhütten, spezielle Regelungen zum Schutz der mit diesen Arbeiten beauftragten Piloten, Fach- und Hilfskräfte ausgearbeitet. Die Richtlinien für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus wurden überarbeitet und verbessert. In einer Arbeitsgruppe arbeiten Experten aus der Schweiz, Deutschland und Österreich (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) gegenwärtig an einer Vereinheitlichung der in diesen Ländern für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus bestehenden Richtlinien, um gegebenenfalls einen gemeinsamen Vorschlag für eine diesbezügliche europäische Norm bei den entsprechenden Gremien einbringen zu können. Hiezu ist anzumerken, daß die österreichischen Richtlinien teilweise als Grundlage für jene Regelung dienen, die vom Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt für die

Durchführung von Flügen für diese Zwecke erlassen wurde. In einer weiteren Arbeitsgruppe, in der ebenfalls Experten aus Österreich, Deutschland und der Schweiz tätig sind, wird überdies an der Erstellung von allgemeinen Richtlinien für die Durchführung von Außenlasttransporten mittels Hubschraubern gearbeitet.

Umfangreiche Vorarbeiten waren im Berichtszeitraum für die Erstellung eines Konzepts für das Vorgehen bei Vorliegen von Hinweisen auf Sprengstoffanschläge im Bereich von Flughäfen oder Flugzeugen notwendig. Das Entladen von möglicherweise sprengstoffhaltigen Gegenständen oder Gepäckstücken sowie die Vorbereitung der Identifizierung dieser Gepäckstücke müssen weitgehend vom Personal der Flughäfen durchgeführt werden. Hiefür müssen entsprechende organisatorische Schutzmaßnahmen wie Bereitstellung von Schutzausrüstungen, Schulungen, Sicherstellung der Freiwilligkeit etc. erarbeitet und in einer Regelung zusammengefaßt werden. Die Vorarbeiten zur Erstellung dieser Regelung, an denen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitwirkt, werden im Einvernehmen mit Experten der Flughäfen, der Betriebsräte der Flughafenbediensteten und mit Sprengsachverständigen und Sicherheitsorganen durchgeführt und sollen für Arbeitnehmer, die im Bereich von Flughäfen mit dem Entladen solcher Gepäckstücke und Gegenstände sowie mit deren Bereitstellung zur Identifikation beauftragt werden, den größtmöglichen Schutz gewährleisten. Kern des Konzepts, das unmittelbar vor der Fertigstellung steht, ist die freiwillige Bereitschaft der betreffenden Bediensteten zur Übernahme dieser Aufgaben und deren entsprechende Schulung.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat war im Berichtszeitraum auch bemüht, im Bereich der größeren Zivilflughäfen die Einrichtung von sicherheitstechnischen Diensten zu erwirken, die gegenwärtig, abgesehen vom Flughafen Wien-Schwechat, noch nicht gesetzlich erzwingbar ist. Bei den Zivilflughäfen der Landeshauptstädte Innsbruck, Salzburg, Graz und Linz konnte diese Empfehlung umgesetzt werden, und es sind bereits entsprechend ausgebildete Bedienstete tätig.

Da für die Überprüfung von Sicherheitsseilen, Sicherheitsgürteln und Sicherheitsgeschirren nur unzureichende Anleitungen und Unterlagen vorhanden waren und die vorgesehene Aussonderung dieser Ausrüstungen lediglich aufgrund einer Zeitlimitierung wirtschaftlich nicht vertretbar war, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Zusammenarbeit mit Experten von Verkehrsunternehmen und der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen ein Merkblatt über „Sicherheitsseile, Sicherheitsgürtel und Sicherheitsgeschirre“ erstellt, das eine Anleitung für das richtige Vorgehen bei der Untersuchung und Prüfung dieser Ausrüstungen enthält. Die Überprüfung dieser Gegenstände durch geeignete fachkundige Personen wird dadurch objektiviert, sodaß eine fundierte Aussage über den Zustand und die weitere Verwendbarkeit dieser Gegenstände getroffen werden kann. Im Rahmen von Schulungen wurde darüber hinaus in den Verkehrsbetrieben für die entsprechende Umsetzung des Inhalts dieses Merkblattes gesorgt. Dadurch wurde nicht nur eine sicherheitserhöhende Wirkung erreicht, da der Zustand dieser Ausrüstungen nunmehr umfassender geprüft und beurteilt werden kann, sondern auch ein ökonomischeres Vorgehen ermöglicht. Das vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat erarbeitete

Merkblatt wurde von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt als Merkblatt „M 20“ übernommen.

Im Jahr 1991 wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit umfassenden Vorarbeiten für Neuregelungen auf dem Gebiet der Durchführung der nach § 8 Arbeitnehmerschutzgesetz im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe notwendigen ärztlichen Untersuchungen begonnen. Die im Bereich der Verkehrsbetriebe diesbezüglich bestehenden Regelungen stammen meist aus der Mitte der 70er Jahre, inzwischen haben sich nicht nur die Technologien, sondern vor allem auch die Arbeitsvorgänge wesentlich gewandelt. Im Rahmen der eigenverantwortlichen Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes in den Betrieben sind zwar in bestimmten Bereichen Anpassungen erfolgt, jedoch ist es aufgrund der Überblickserfahrung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und im Zusammenhang mit der Vorbereitung eines neuen Arbeitnehmerschutzgesetzes angezeigt, eine generelle Neuverfassung der Belastungen, denen Arbeitnehmer/innen an ihren Arbeitsplätzen im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe durch Arbeitsstoffe oder andere Umgebungseinflüsse ausgesetzt sind, durchzuführen. Darüber hinaus werden gleichzeitig weitere noch offene Fragen zentral geprüft, wie mögliche Belastungen von Seilbahnbediensteten infolge der wiederholten raschen Höhenwechsel, Auswirkungen verwendeter Mittel und Verfahren zur Tränkung von Holzmasten, mögliche Wirkungen von Ozonkonzentrationen bei der Durchführung von Arbeiten im Freien, insbesondere im Seilbahnbereich, und von Staubbelastungen vor allem in den Werkstätten von Verkehrsbetrieben. Nach Abschluß dieser Untersuchungen werden die Vorgangsweisen bei den §-8-Untersuchungen vom arbeitsmedizinischen Dienst des Verkehrs-Arbeitsinspektorates neu geregelt werden.

Neu festgelegt wurden auch die Tauglichkeitsanforderungen für Bedienstete, die im Bereich von Anschlußbahnen gewerblicher Betriebe tätig sind. Die entsprechenden Unterlagen wurden den zur Untersuchung ermächtigten Ärzten übermittelt. Im Zusammenhang mit diesen Festlegungen wurde die Möglichkeit geschaffen, daß Arbeitnehmer/innen, deren Befund auf „nicht tauglich“ lautet, eine Überprüfung des Befundes durch den Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt verlangen können, wobei die Überprüfung der Ergebnisse der Tauglichkeitsuntersuchungen jeweils unter Berücksichtigung der gegebenen speziellen Betriebsverhältnisse der betreffenden Anschlußbahn erfolgt.

2.2 Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Institutionen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes

An erster Stelle ist hier im Berichtszeitraum die Mitarbeit im Rahmen der Arbeitnehmerschutzkommission und in allen deren Fachausschüssen beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu nennen. Im Vordergrund der Tätigkeit standen die Erarbeitung einer Neufassung der Verordnung über Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmern bei der Ausführung von Bauarbeiten, Baune-

ben- und Bauhilfsarbeiten und die Diskussionen im Rahmen der MAK-Werte-Kommission zur laufenden Überarbeitung der MAK-Werte-Liste sowie zur Erstellung einer „österreichischen“ MAK-Werte-Liste. Derzeit beruht der wesentlichste Teil der geltenden MAK-Werte-Liste auf den für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Vorschriften. Dies ist nicht immer zielführend, sodaß angestrebt wird, eine österreichische Ausgabe der MAK-Werte-Liste zu erarbeiten, die, solange hierfür keine einheitlichen Regelungen im Bereich der EG getroffen sind, den in Österreich bestehenden Vorschriften oder Gegebenheiten hinsichtlich der Festlegung der Grenzwerte besser Rechnung tragen kann. Dieses Vorhaben ist aber schwierig zu realisieren, da es in Österreich auf diesem Gebiet an Ressourcen mangelt, die vor allem für die argumentative Untermauerung der Grenzwerte erforderlich sind.

Wesentlich war im Berichtszeitraum auch der Erfahrungsaustausch im Rahmen der „Konferenzen der Amtsvorstände der Arbeitsinspektorate“, an denen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat regelmäßig teilnimmt. Dies gilt auch für die besonderen Fachkonferenzen wie z. B. über Angelegenheiten des Mutterschutzes, der Frauenarbeit und des Kinder- und Jugendschutzes. Dieser Erfahrungs- und Informationsaustausch mit der Arbeitsinspektion und den Interessenvertretungen ergänzt in wertvoller Weise die laufende Kooperation des Verkehrs-Arbeitsinspektorates mit dem Zentral-Arbeitsinspektorat und den Interessenvertretungen, insbesondere in allen Angelegenheiten, die der Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes dienen.

Ein wichtiger Beitrag wird durch die Mitarbeit von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in einer Reihe von Fachnormenausschüssen, Fachnormenunterausschüssen und Arbeitsgruppen im Rahmen des Österreichischen Normungsinstitutes geleistet. Im Berichtszeitraum ist in diesem Zusammenhang die Mitarbeit in folgenden Normungsgremien hervorzuheben:

- Fachnormenausschuß 052, „Arbeitssicherheitstechnik“, wo das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in einer Reihe von besonderen Themen des Arbeitnehmerschutzes und der Arbeits-Sicherheitstechnik gewidmeten Arbeitsgruppen, z. B. für persönliche Schutzausrüstungen, Leitern, Bolzensetzgeräte oder die Arbeitsplatzkennzeichnung, mitzuwirken hat. Besonders ist auf die Änderung der ÖNORM Z 5020 „Steigeisen“ zu verweisen, die über Antrag des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erfolgte, um den Schutz der Bediensteten beim Besteigen von Holzmasten zu verbessern. In der Praxis hatte es sich erwiesen, daß die nach der bis dahin geltenden Norm hergestellten Steigeisen aufgrund ihrer Paßform beim Besteigen der Maste nicht die erforderliche Trittsicherheit boten. Die Änderung der Norm zur Verbesserung der Paßform ist bereits erfolgt.
- Fachnormenausschuß 160, „Ergonomie“, wo neben der laufenden Normungs- und Begutachtungstätigkeit, insbesondere von Entwürfen für Europanormen, im Berichtszeitraum in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit Experten des Deutschen Instituts für Normung (DIN) eine Norm über die „Gestaltung von Büroarbeitsplätzen“ (ÖNORM A 8010) erarbeitet wurde.
- Fachnormenausschuß 151, „Flurförderzeuge“, wo insbesondere die Neuausgabe der ÖNORMEN M 9801 über

- Prüf- und Betriebsvorschriften für Flurförderzeuge, M 9618 über Fahrzeughebebühnen und M 9610 über in Schienen oder Führungen laufende Geräte zur Regalbedienug zu erwähnen sind.
- Fachnormenausschuß 027, „Krane und Hebezeuge“, der im Berichtszeitraum die Norm M 9608, „Lastaufnahmeeinrichtungen – Baubestimmungen“, neu erstellt hat.
 - Fachnormenausschuß 163, „Güterumschlag“, der im Berichtszeitraum vor allem die ÖNORM B 4920, Teil 5, „Güterumschlagsanlagen, Planung von Anlagen des kombinierten Verkehrs“, sowie die ÖNORMEN V 5750, Teile 1 und 2, V 5751 und V 5752, die alle bestimmte Fragen der Ladungssicherung beim Transport regeln, erlassen hat.
 - Fachnormenausschuß 125, „Schiffbau“, wo vor allem im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Komitee CEN/TC 15 die Behandlung der schiffsbautechnischen Europeanormen im Vordergrund stand.
 - Fachnormenausschuß 197, „Personennahverkehr“, der sich im Berichtszeitraum insbesondere mit der Erstellung der ÖNORM V 5931, „Öffentlicher Personennahverkehr – Gestaltung der Lenkerarbeitsplätze in Omnibussen“, beschäftigt hat.
 - Fachnormenausschuß 157, „Abfallwirtschaft“, wo das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in der Arbeitsgruppe „Sonderabfallbehälter“ sachbezogen zu einigen Themen mitarbeiten konnte.
 - Fachnormenausschuß 186, „Schutz gegen nicht ionisierende Strahlen“, in dessen Rahmen das Verkehrs-Arbeitsinspektorat besonders an der Erstellung der Vornorm S 1120, „Mikrowellen und Hochfrequenzfelder – zulässige Expositionswerte zum Schutz von Personen im Frequenzbereich 30 kHz bis 3000 GHz“, und am Entwurf der ÖNORM S 1119, „Elektromagnetische Felder – zulässige Expositionswerte zum Schutz von Personen im Frequenzbereich von 0 bis 30 kHz“, mitgewirkt hat.
 - Fachnormenausschuß 212, „Seilbahnen und Schleplifte“, in dessen Rahmen auch die Mitwirkung an der Erarbeitung einer Europäischen Norm über Seilbahnen erfolgte.

Insgesamt hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat während des Berichtszeitraumes fallweise oder ständig in 13 Fachnormenausschüssen und je nach behandelten Sachthemen zusätzlich in verschiedenen Arbeitsgruppen von Fachnormenausschüssen mitgearbeitet.

Für die Entwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist auch die Mitarbeit in einigen Fachausschüssen und Arbeitsgruppen des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik von Bedeutung, die sich mit der Erstellung von Sicherheitsvorschriften auf dem Gebiet der Elektrotechnik und für Fernmeldegeräte beschäftigen.

Im Berichtszeitraum hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat vor allem in den Fachausschüssen FT (Fernmeldetechnik), IT (Informationstechnik), FA und FE (Funkentstörungstechnik und Beeinflussungsfragen) sowie im Fachausschuß EN (Elektrische Betriebsmittel und Anlagen) mit mehreren Fachunterausschüssen und im Fachausschuß T, „Elektrische Einrichtungen im Transportwesen“, mitgearbeitet. Besonders zu erwähnen ist, daß im Berichtszeitraum in mehreren Fällen massive Einsprüche des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu

Vorschriftenentwürfen notwendig waren, die wesentliche Änderungen oder die Ablehnung von Vorschriften zum Ziel hatten. Wesentliche Einsprüche betrafen vor allem die Vorschriften ÖVE-C 10, ÖVE-SH 1, ÖVE-E 34, ÖVE-EN 1, Teile 1 und 4, und ÖVE-EN 6, Teil 100.

In fast allen Fällen konnten die erforderlichen Beschlüsse durchgesetzt werden. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch die Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Neufassung der Vorschrift ÖVE-T 5, „Betrieb elektrischer Bahnanlagen“.

Ständig an Bedeutung gewonnen hat in den letzten Jahren die Mitarbeit an der Erstellung europäischer Normen im Rahmen der Institutionen CEN und CENELEC. Entgegen ersten Annahmen, daß ein kleines Land wie Österreich aufgrund seiner geringen Stimmenzahl in diesen Gremien (Österreich besitzt nur fünf Stimmen) seine Meinung kaum würde durchsetzen können, hat die Erfahrung gezeigt, daß bei engagierter Mitarbeit die Interessen des Schutzes der Arbeitnehmer/innen auch im Bereich der europäischen Normung auf der Grundlage des österreichischen Standards vertreten und durchgesetzt werden können.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat muß sich allerdings bei dieser Tätigkeit auf jene Bereiche beschränken, die in seinem Wirkungsbereich wesentlich den Interessen des Arbeitnehmerschutzes dienen. Prinzipiell wurde im Berichtszeitraum in vier Technischen Komitees des europäischen Normungsinstitutes CEN mitgearbeitet (TC 15 Schifffahrt, TC 274 Luftfahrt, TC 256 Eisenbahnen und TC 242 Seilbahnen).

Das Komitee CEN/TC 256 behandelt in mehr als 20 Arbeitsgruppen sämtliche eisenbahnspezifische Einrichtungen, insbesondere auch Schienenfahrzeuge und Einrichtungen des Oberbaus. Dabei werden zwangsläufig eine große Anzahl von für den Arbeitnehmerschutz wesentlichen Details behandelt und geregelt. Daß sich die Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in diesem Rahmen unter Bedacht auf die jeweils behandelten Sachthemen nur auf einzelne Arbeitsgruppen oder einzelne Sitzungen beschränken kann, ist selbstverständlich.

Trotzdem konnte bei einer Reihe wesentlicher Regelungen der österreichische Standard des Arbeitnehmerschutzes eingebracht werden, wodurch deren Berücksichtigung im Rahmen der erarbeiteten Vorschriften sichergestellt wird. Zu erwähnen sind die Gestaltung von Aufstiegen und Arbeitsstegen sowie anderer Sicherheitseinrichtungen auf Eisenbahnkesselwagen und Regelungen betreffend das Entweichen von Dämpfen bei Tankvorgängen (Befüllen und Entleeren von Eisenbahnkesselwagen).

Auch hat der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates als Sprecher der österreichischen Delegation in mehreren Sitzungen gemeinsam mit den Vertretern der Berufsgenossenschaft Straßenbahnen, U-Bahnen und Schienenbahnen der Bundesrepublik Deutschland massiv den Versuch unternommen, eine Arbeitsgruppe „Arbeitnehmerschutz“ im TC 256 einzurichten, um die Mitarbeit aus ho. Sicht rationeller gestalten zu können. Es wurden dagegen jedoch von einigen Delegationen so große Bedenken vorgebracht, daß bisher keine positive Beschlußfassung zustande gekommen ist.

Im Jahr 1990 wurde im Rahmen des Komitees CEN/TC 242 mit der Ausarbeitung eines umfassenden Normenwerks zum Gegenstand „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und

Schleppaufzüge des Personenverkehrs“ begonnen. Aus Gründen der Rationalisierung der Mitarbeit wurden alle Belange des Arbeitnehmerschutzes im Rahmen dieses Normenwerks in einer einzigen Arbeitsgruppe behandelt. Die Arbeiten dieser Arbeitsgruppe konnten zu Ende 1991 bereits im wesentlichen abgeschlossen werden, und die erarbeiteten Arbeitnehmerschutzbestimmungen werden in der Folge von den übrigen Arbeitsgruppen des CEN/ TC 242 in die jeweils sachlich zutreffende der insgesamt etwa zehn vorgesehenen Teilnormen des Normungsvorhabens „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und Schleppaufzüge“ eingearbeitet werden. In nur wenigen Sitzungen konnte damit erreicht werden, daß der in Österreich hohe Standard an Sicherheits- und Arbeitnehmerschutzbestimmungen im Seilbahnbereich im europäischen Normenwerk verankert werden wird.

Das Komitee CEN/TC 15, „Schiffbau“, hat im Berichtszeitraum Normen über die Gestaltung von Geländern und Gangborden auf Binnenschiffen, von Landgängen, Signalmasten und für die Anschlüsse von Entsorgungsleitungen für Ölrückstände und Schmutzwasser sowie über Sicherheitsanforderungen an Trägerschiffsleichter erarbeitet. Es konnte erreicht werden, daß insbesondere bei der Vereinheitlichung der Gestaltung der Geländer auf Binnenschiffen der Standard der „Allgemeinen Arbeitnehmerschutzverordnung“ voll in die Europannorm übernommen wurde. In bezug auf die Gangbordbreiten wird versucht, die in Österreich aus Sicherheitsgründen notwendige Mindestbreite von 60 cm entgegen großen Widerständen auch in der vorgesehenen Europannorm zu verankern. Dies, obwohl einzelne Länder auf 40 cm und weniger plädieren, eine Breite, die nach Ansicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insbesondere im Hinblick auf die Verhältnisse auf der Donau sicherheitstechnisch nicht akzeptabel ist.

Dem Komitee CEN/TC 274, „Luftfahrt-Bodengeräte“, ist die Aufgabe gestellt, einheitliche Normen für Luftfahrt-Bodengeräte zu erarbeiten. Ein erstes Ziel bilden Normen für grundsätzliche sicherheitstechnische Anforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte.

Im Rahmen seiner Kompetenz hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch die Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) wahrzunehmen. Im Berichtszeitraum waren unter anderem mehrere Auskunftsbogen zur Vorbereitung der 26. Tagung des paritätischen Seeschiffahrtsschusses, für die 77. Plenartagung der ILO und für die 12. Tagung des Ausschusses für den Binnentransport zu beantworten. Insbesondere war über jüngste Entwicklungen im Bereich des Straßen- und Schienentransports zu berichten und zu Fragen des sozialen und rechtlichen Schutzes, der den im internationalen Transport tätigen Arbeitnehmer/innen während ihrer vorübergehenden Auslandsaufenthalte gewährt werden kann, sowie zu Fragen der Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe bei der Arbeit Stellung zu nehmen. Betreffend die Möglichkeit einer Ratifikation des Übereinkommens Nr. 167 und der Empfehlung Nr. 175, beide betreffen den Arbeitsschutz im Bauwesen, wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine befürwortende Stellungnahme abgegeben. Im Rahmen der von der ILO zu einzelnen Übereinkommen periodisch gestellten Auskunftersuchen wurden im Berichtszeitraum der ILO Durchführungsberichte

zu den Übereinkommen Nr. 27, betreffend Gewichtsbezeichnungen von auf Schiffen beförderten Frachtgütern, Nr. 81, betreffend die Arbeitsaufsicht, und zum Übereinkommen Nr. 160, betreffend Arbeitsstatistiken, übermittelt. Für die Berichte der österreichischen Bundesregierung betreffend die Durchführung der Europäischen Sozialcharta wurde regelmäßig der im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates aktuell gegebene Stand der Vorschriften und Statistiken dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales zur Weiterleitung übermittelt.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat im Berichtszeitraum auch im Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL) sowohl im Plenum als auch in einer Reihe von Fachgruppen mitgearbeitet. Hervorzuheben ist die Ausarbeitung der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, „Lärm am Arbeitsplatz“, an der das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenfalls mitgewirkt hat.

Wesentlich war im Berichtszeitraum auch die Weiterführung der Mitarbeit in verschiedenen Gremien, die sich direkt mit Fragen der Unfallverhütung beschäftigen, wie der Arbeitskreis „Sicherheitstechnik“ der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, in dessen Rahmen auch die auf Anregung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gegründete Arbeitsgruppe „Verkehrsunternehmen“ weiter betreut wurde. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat stellt die stellvertretende Vorsitzende dieser Arbeitsgruppe.

Eine Anregung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates führte zur Gründung einer Gesprächsrunde im Rahmen des „Verbandes der österreichischen Sicherheitsingenieure“, die Vertretern von Interessenvertretungen, Sicherheitsingenieuren und anderen Experten Gelegenheit bietet, außerhalb der Dienstzeit einen zwanglosen Meinungsaustausch mit Vertretern der Arbeitsinspektion und der Verkehrs-Arbeitsinspektion über Problemstellungen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes zu pflegen.

Im Berichtszeitraum wurde auch im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen regelmäßig und intensiv mitgearbeitet. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist dabei auch im Arbeitsausschuß des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen vertreten.

Auch im Fachbeirat der „Österreichischen Staub- und Silikosebekämpfungsstelle“ sowie in der „Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie“ und der „Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin“ haben Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Berichtszeitraum mitgearbeitet.

Ein weiterer Aufgabenbereich ergibt sich dadurch, daß dem Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates die Ressortvertretung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Elektrotechnischen Beirat übertragen ist. Aus dieser Mitarbeit erwächst eine Vereinbarung mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, nach der die aus Sicherheitsgründen ausgesprochenen Verbote des Inverkehrbringens oder Vertreibens für bestimmte elektrische Betriebsmittel auch dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebracht werden, um eine rasche und unbürokratische Verständigung der Betriebe im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zu ermöglichen.

Ein Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist auch in der „Chemikalienkommission“ tätig, und das Verkehrs-Ar-

beitsinspektorat wirkt sachbezogen zu verschiedenen Themen auch im Rahmen des Produktsicherheitsbeirates des Bundesministeriums für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz mit.

Im Bereich der Binnenschifffahrt wurde die Mitarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im internationalen Ausschuß für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA) fortgesetzt. Dieser Ausschuß, dem staatliche Stellen, Unfallversicherungsanstalten und berufliche Verbände von Arbeitnehmern und Arbeitgebern aus insgesamt neun europäischen Binnenschifffahrt treibenden Ländern angehören, hat sich einen intensiven Erfahrungs- und Meinungsaustausch auf dem Gebiet der Unfallverhütung in der Binnenschifffahrt zum Ziel gesetzt. Auch die Koordination von Schutzmaßnahmen und die Zusammenarbeit mit anderen, ähnliche Ziele im Bereich der Binnenschifffahrt verfolgenden Einrichtungen, wie etwa mit der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen oder der internationalen Arbeitsorganisation oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, sind wesentliche Aufgaben dieser Institutionen.

Im Berichtszeitraum war dem Österreichischen Vertreter während der Jahre 1990 und 1991 die Präsidentschaft des Ausschusses übertragen. Wesentliche Aktivitäten der CIPA waren im Berichtszeitraum die Entwicklung von Konzepten für eine umweltfreundliche Entsorgung von Altölen, Bilgewässern und Fäkalien von Binnenschiffen, eine Richtlinie für den sicheren Umgang mit Gefahrstoffen auf Binnenschiffen und ein Konzept zur Verbesserung der Ausbildung der Schiffsbesatzungen beim Transport gefährlicher Güter sowie eine Reihe anderer Regelungen betreffend technische Fragen der Sicherheit an Bord von Binnenschiffen. Im Zusammenhang mit dem letztgenannten Punkt ist vor allem die Festlegung ausreichender Gangbordbreiten auf Binnenschiffen ein besonderes Anliegen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, das auch im Rahmen der CIPA immer wieder vertreten wird. Im Hinblick auf die Eröffnung des Main-Donau-Kanals wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat für die CIPA ein Merkblatt ausgearbeitet, das wesentliche sicherheitstechnische Hinweise für das Befahren der Donau im allgemeinen und des österreichischen Donauabschnitts im besonderen enthält. Es dient zur Information vor allem deutscher und niederländischer Binnenschiffer, da sich die Verhältnisse auf der Donau von jenen im Bereich der Rheinschifffahrt wesentlich unterscheiden. Das Merkblatt wird von der Deutschen Berufsgenossenschaft für Binnenschifffahrt aufgelegt und verteilt und findet großes Interesse. Im Rahmen der CIPA ist es auch gelungen, die Grundlagen für ein Konzept für eine einheitliche Unfallstatistik der europäischen Binnenschifffahrt zu erarbeiten, das aufbauend auf ersten Erfahrungen zielstrebig weiter ausgebaut wird.

2.3 Weiterbildung und Schulungstätigkeit der Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Der Umfang der bei Betriebsinspektionen zu beachtenden Faktoren und Vorschriften ist in den letzten Jahren rasant angewachsen und steigt weiter an. Neue Gesetze und Ver-

ordnungen, die den Arbeitnehmerschutz betreffen oder betreffen, neue Arbeitsstoffe, neue arbeitsmedizinische und ergonomische Erkenntnisse, neue Technologien etc. bedingen nicht nur neue Sachverhalte, die erhoben werden müssen und einen höheren Zeitaufwand für jede einzelne Inspektion erfordern, sondern auch eine Vermehrung der Anzahl der möglichen Gefahrenquellen und bieten auch neue Ansatzpunkte für Beschwerden, denen nachzugehen ist. Auch die Weiterentwicklung anderer Fachgebiete, die für den Arbeitnehmerschutz relevant sind, wie Umweltschutz, Abfallwirtschaft, Chemikalienrecht etc., muß erfaßt und beachtet werden.

Dies erfordert, daß der Wissens- und Kenntnisstand der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen immer wieder überprüft und erweitert werden muß, wenn die Qualität der Inspektionsleistung, d.h. die Vollständigkeit der Erfassung der Mängel, die Beratungskompetenz und die Konsequenz bei der Nachkontrolle von Mängelbehebungen gewahrt bleiben sollen. Hinzu kommt, daß aus den angeführten Gründen auch ein zunehmender Bedarf für die Inanspruchnahme der Erfahrungen und Kenntnisse der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen zur Unterstützung von Arbeitgebern, Planern, Konstrukteuren, Betriebsräten und vor allem auch von Sicherheitstechnikern und Betriebsärzten bei der Gestaltung prophylaktischer Schutzmaßnahmen entsteht, der abzudecken ist. Verstärkt wird dieser Trend dadurch, daß einerseits die innerbetrieblichen Organisationen des Arbeitnehmerschutzes wie sicherheitstechnische Dienste oder betriebsärztliche Beteiligungen in den letzten Jahren voll zum Tragen kommen und nach Fachberatung verlangen, und andererseits die Arbeitnehmer/innen sowie auch die Organe der Arbeitnehmerschaft in den Betrieben hinsichtlich der Einhaltung von Arbeitnehmerschutzvorschriften zunehmend sensibilisiert werden.

Neben der Wahrnehmung der Kontroll- und Überprüfungsaufgaben wird daher von den Kontrollbehörden zunehmend auch Aufklärungs- und Beratungstätigkeit gefordert. Dies insbesondere von den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betrieben, da die Kontakte zwischen den innerbetrieblichen Einrichtungen und den Behörden enger sind. Überdies fehlt in Österreich eine zentrale Einrichtung, die für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, aber auch für Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen Wissen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes erarbeitet, aufbereitet und für Beratung und Information zur Verfügung stellt wie etwa die „Bundesanstalt für Arbeitsschutz“ in der Bundesrepublik Deutschland. Daß diese Umstände auch bei der Nachbesetzung von Planstellen im Bereich der Verkehrs-Arbeitsinspektion besondere Probleme bereiten, sei hier nur angemerkt. Personen zu finden, die im erforderlichen Umfang qualifiziert sind, über die notwendigen speziellen Berufserfahrungen verfügen und bereit sind, unter den oft schwierigen Arbeitsbedingungen das notwendige Engagement und die Motivation für die Wahrnehmung dieser Aufgaben aufzubringen, erweist sich als sehr schwierig.

Aus den angeführten Gründen mußte im Berichtszeitraum die Weiterbildung der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen vorangetrieben und intensiviert werden, wodurch ein höherer Zeitbedarf auch für Schulungen und Literaturstudium erforderlich war.

Die Erweiterung des Kenntnisstandes der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen wird u. a. durch die Teilnahme an Kongressen, Seminaren und Schulungsveranstaltungen sichergestellt. Aus Gründen der Zeitökonomie können zu solchen Veranstaltungen jeweils nur ein oder zwei Teilnehmer entsandt werden, die ihr Wissen in gestraffter Form im Rahmen von internen Besprechungen an die Mitarbeiter/innen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates weitergeben.

Wesentliche Schulungsveranstaltungen, an denen Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen im Berichtszeitraum teilgenommen haben, waren:

Das internationale Kolloquium der IVSS „Strahlen, Felder, Ströme“, ein Seminar „Praktische Psychologie im Berufsleben“, mehrere Tagungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, insbesondere des Arbeitsausschusses Eisenbahntechnik, die Schienen- und Seilbahntagungen, die internationale Lärmtagung „DAGA 90“, ein Fachseminar für Lärmkontrolle, der Sicherheitskongress der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt 1989 sowie die halbjährlichen Fachtagungen des „Arbeitskreises Sicherheitstechnik“ und der Fachgruppe „Verkehrsunternehmen“ dieses Arbeitskreises, das IVSS-Seminar „Erziehung und Ausbildung zur Prävention“, die jährlichen Tagungen der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin, die Fachtagung Chemiepolitik der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien, die Münchner Gefahrstofftage 1988, 1989 und 1990, die Tagungen „Moderne Schienenfahrzeuge“ 1989 und 1990 sowie die Tagungen der Sommeruniversität für Ergonomie und verschiedene andere fachspezifische Seminare, z. B. über Sprengtechnik, Strahlenschutz, Schallintensitätsmessung, Toxikologie und Software-Ergonomie.

Ein Mitarbeiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat jeweils auch an den alle zwei Jahre stattfindenden Kongressveranstaltungen „Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin“ der Deutschen Berufsgenossenschaften, an der Fachveranstaltung „Alchemia“ und an einer Vortragsreihe „Akkreditierung, Prüfwesen, Zertifizierung“ des österreichischen Normungsinstituts teilgenommen.

Am 12. Weltkongress für „Arbeitsschutz“ in Hamburg hat ein Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilgenommen und über die bei den Österreichischen Bundesbahnen eingesezte „Rottenwarnanlage“ referiert.

Der Weitergabe von Kenntnissen und der Unterstützung betriebsinterner Schulungen dient die Mitwirkung von Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen an den jährlichen Seminaren der Sicherheitsbeamten der Österreichischen Bundesbahnen, an speziellen betriebsinternen Fachtagungen, z. B. der Brückenfachtagung der Österreichischen Bundesbahnen 1991, und an den jährlich stattfindenden Tagungen der Bahnbetriebsärzte sowie die Teilnahme an Sitzungen von Sicherheitsausschüssen und der zentralen Sicherheitsausschüsse im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung, in deren Rahmen jeweils auch durch Referate und Diskussionsteilnahme von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates Informationen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes vermittelt werden.

Einen fruchtbringenden Erfahrungsaustausch ermöglichen spezielle Fachtagungen, die regelmäßig zu spezifischen Problemen des Arbeitnehmerschutzes abgehalten werden, wie

die über Initiative Österreichs alle zwei Jahre stattfindende Tagung von Experten auf dem Gebiet des künstlichen Auslösens von Lawinen.

1988 wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemeinsam mit der Österreichischen Staatsdruckerei ein Seminar „Arbeitnehmerschutz aktuell“ veranstaltet, in dessen Rahmen den Teilnehmern von Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen besondere Schwerpunkte und Problemstellungen bei der Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Verkehrsbe-
reich sowie der aktuelle Vorschriftenstand in diesem Bereich nahegebracht werden konnten.

Wesentlich war im Berichtszeitraum auch die Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an einer Reihe von Schulungskursen für Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen von Dienststellen mit jeweils überdurchschnittlich hoher Unfallrate sowie auch die Teilnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an den Informationstagungen der Fachgruppe Seilbahnen der Gewerkschaft HTV und bei Ausbildungsseminaren für Seilbahnbetriebsleiter, bei denen jeweils über die Aufgaben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und über Probleme der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Seilbahnbediensteten referiert und diskutiert wurde.

Gemeinsam mit der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat jährlich zumindest ein Seminar zur Schulung von leitenden Bediensteten von Anschlußbahnen durchgeführt.

Zum Thema „Transport gefährlicher Güter“, insbesondere zum Inhalt der Kleinmengenverordnung, wurden in verschiedenen Betrieben Fachreferate über die Vorschriftenlage und die einzuhaltenden Sicherheitsbestimmungen gehalten, und im Rahmen der Ausbildungskurse des BFI für Berufskraftfahrer wirkt das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Thematik „Unfallverhütung und Gesundheitsschutz“ mit.

Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung wurden anhand der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hierfür ausgearbeiteten Unterlagen über das Prüfen von Sicherheitsseilen und Sicherheitsgeschirren ebenso Schulungen abgehalten wie über den Inhalt der Verordnung über die Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten.

Da im Rahmen der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in zunehmendem Maß die Auswertung fremdsprachiger Unterlagen notwendig wird, wurde zur Auffrischung und Vertiefung der Beherrschung der englischen Sprache für zehn Bedienstete des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Zusammenarbeit mit dem „Inter Language Center des International House Vienna“ ein 30stündiger, speziell auf die Erfordernisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates abgestellter Sprach-Intensivkurs durchgeführt.

Schulungen und Unterweisungen erfordern heute auch technische und mediale Unterstützung. So wurde vom Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen ein Unfallverhütungs-Video für Seilbahnbedienstete in Auftrag gegeben, wobei die fachliche Beratung der Dreharbeiten dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat übertragen war. In diesem Video mit dem Titel „Sicherheit am Seil“ werden die Arbeitssituationen und ordnungsgemäßen Vorgehensweisen bei der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten an Seilbahnanlagen anschaulich dargestellt und durch

einprägsame Texte erläutert. Dieses Video ist für die Schulung der Bediensteten in den einzelnen Seilbahnunternehmen vorgesehen und wird bereits von vielen Betriebsleitern eingesetzt. Um die Voraussetzungen für eine effiziente Durchführung der Schulungen zu verbessern, wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zusätzlich eine kurze Anleitung zur Kursgestaltung erstellt, die den Betrieben gemeinsam mit dem Video übersandt wird.

Für eine überzeugende Umsetzung des Arbeitnehmerschutzes ist heute auch Öffentlichkeitsarbeit unumgänglich. Die Mitarbeiter/innen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates treten durch verschiedene fachspezifische Artikel, Beiträge und Kommentare in den einschlägigen österreichischen Fachzeitschriften in Erscheinung. Dabei werden Probleme der Arbeitssicherheit, der Gesundheitsprophylaxe, aber auch der Verantwortung der Vorgesetzten für den Arbeitnehmerschutz im Betrieb erläutert, wird zu solchen Problemen Stellung genommen, oder es werden gesetzliche Bestimmungen kommentiert und interpretiert. Auch dadurch wird für den Arbeitnehmerschutz geworben und dessen Weiterentwicklung vorangetrieben.

2.4 Regelmäßige Aussprachen mit Vertretern der Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer

Gemäß § 3 Abs. 4 VAIG 1987 hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf die Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer Bedacht zu nehmen und in der Regel einmal jährlich in Angelegenheiten seines Aufgabenbereiches besondere Aussprachen mit den Vertretern dieser Interessenvertretungen abzuhalten. Da das Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine Reihe sehr unterschiedlicher Sach- und Fachbereiche zu betreuen hat, wird dieser Verpflichtung schon dadurch entsprochen, daß in vielen Fällen über aktuelle Sachprobleme jeweils mit den spezifisch betroffenen Interessenvertretungen ein intensiver Gedankenaustausch stattfindet. Darüber hinaus werden aber in Entsprechung des gesetzlichen Auftrages und vor allem zur Diskussion von Problemstellungen grundsätzlicher Art oder von Problemen mit regionaler oder überregionaler Bedeutung die angeführten besonderen Aussprachen mit den Vertretern der Interessenvertretungen durchgeführt. Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, geschieht dies jährlich, wobei jedes zweite Jahr eine Aussprache auf Bundesebene durchgeführt wird, bei der vor allem überregionale Problemstellungen besprochen werden.

Es hat sich bewährt, daß im Rahmen dieser Gespräche jeweils auch ein informativer Überblick über die aktuelle Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, deren Ergebnisse und über die Randbedingungen, unter denen sich diese Tätigkeit abspielt, gegeben wird. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil der Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates derzeit nur alle vier Jahre erstellt wird und es notwendig ist, auch zwischenzeitlich Rechenschaft über diese Tätigkeit und deren Ergebnisse zu geben.

Seit Inkrafttreten der angeführten gesetzlichen Bestimmung

im Februar 1988 wurden im Berichtszeitraum insgesamt vier derartige Aussprachen abgehalten:

Im September 1988 mit Vertretern der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Oberösterreich und Salzburg sowie mit Vertretern der Handelskammern Linz und Salzburg. Diese Aussprache wurde in Linz durchgeführt, wobei Probleme im Bereich der Anschlußbahn der VOEST-Alpine-Linz beim Verschubverkehr ebenso eingehend diskutiert wurden wie die Problematik der Verwendung runderneuerter Reifen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung. Erörtert wurde auch die Notwendigkeit der Bestellung eines Betriebsarztes für das Post- und Telegrapheninspektorat Salzburg und breiten Raum nahmen Diskussionen über die Bestellung von Sicherheitsvertrauenspersonen bei Seilbahnbetrieben im Bereich des Bundeslandes Salzburg sowie über Probleme der Dienstplangestaltung bei den Salzburger und Linzer Verkehrsbetrieben ein.

Im September 1989 wurde die erste Aussprache auf Bundesebene mit Vertretern der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, vor allem auch der zuständigen Fachverbände der Bundessektion Verkehr, mit Vertretern der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte und mit Vertretern der zuständigen Gewerkschaften durchgeführt. Diese Aussprache wurde in Wien abgehalten und umfaßte im ersten Teil einen Rechenschaftsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für die Jahre 1988 und 1989 sowie im zweiten Teil die Diskussion spezifischer Probleme des Verkehrsbereiches insgesamt drei speziellen Arbeitsgruppen.

Über Wunsch der an der Aussprache teilnehmenden Interessenvertretungen wurden in der ersten Arbeitsgruppe Probleme der Ergonomie im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe, insbesondere bei der Bildschirmarbeit, beim Tragen persönlicher Schutzausrüstungen und bei der Gestaltung von Lenkerarbeitsplätzen in Kraftfahrzeugen näher diskutiert.

In der zweiten Arbeitsgruppe wurden Fragen der Arbeitszeitregelung, insbesondere der Schichtdauer, der Turnusfolgen bei Schichtdiensten und der besonderen Belastungen durch Nacht-Schichtarbeit im Bereich von Verkehrsbetrieben vor allem aus dem Blickwinkel der Arbeitsmedizin erörtert und Ansätze für Lösungen erarbeitet (Abschnitt 4.5).

Eine dritte Arbeitsgruppe befaßte sich mit Problemen der arbeitsmedizinischen Betreuung von Nacht- und Schichtarbeitern sowie mit Maßnahmen zum Schutz von Nichtraucher vor Einwirkungen des Tabakrauches und mit Problemen bei der Erste-Hilfe-Ausbildung im Bereich von Verkehrsbetrieben.

Im November 1990 wurde eine weitere Aussprache auf regionaler Ebene mit Vertretern der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Steiermark sowie der Handelskammer Steiermark in Graz durchgeführt. Dabei wurden Probleme auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes aus dem Bereich der Verkehrsbetriebe des Bundeslandes Steiermark besprochen. Schwerpunkte bildeten auch hier wieder Fragen der Schichtarbeit und der Arbeitszeit- und Pausengestaltung in Verkehrsbetrieben sowie gesundheitliche Belastungen der Arbeitnehmer/innen. Ein wesentlicher Diskussionspunkt betraf die Unfallhäufigkeit bei Seilbahnbetrieben und Maßnahmen zur Unfallverhütung in diesem Bereich. Aus arbeitsmedizinischer Sicht wurde die Thematik der Einwirkung und der

möglichen gesundheitsschädlichen Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern auf Arbeitnehmer/innen diskutiert. Auch die Grundsätze der Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen vor allem in ergonomischer Hinsicht wurden unter Bedacht auf besondere Situationen in bestimmten Verkehrsbetrieben erörtert. Ein spezieller Diskussionspunkt betraf die Vorgangsweisen beim Auslösen von Lawinen durch Sprengungen im Bereich von Seilbahnunternehmen, wobei die vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat erstellten Richtlinien dargelegt und diskutiert wurden.

Im September 1991 wurde wieder in Wien eine zweite Aussprache auf Bundesebene durchgeführt. So wie bei der ersten bundesweiten Aussprache wurde in einem ersten Teil ein Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den Jahren 1990 und 1991 gegeben. Im anschließenden zweiten Teil wurden spezielle Themen, die von den Interessenvertretungen vorgeschlagen wurden, diskutiert. Es waren dies insbesondere Möglichkeiten für die Erstellung einheitlicher Unfallstatistiken für Verkehrsbetriebe, die besondere Belastungssituation von Fahrdienstleitern im Bereich von Eisenbahnen, die Gestaltung von Lenkerarbeitsplätzen in Kraftfahrzeugen, insbesondere bei Omnibussen, sowie Arbeitszeitprobleme beim Einsatz von Omnibuslenkern und Fragen der Gefahrgut-Lenkerausbildung im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe.

Bei allen diesen Aussprachen wurde u. a. durch die rege Diskussionsbeteiligung die Notwendigkeit derartiger informativer Aussprachen dokumentiert und die Möglichkeit der Erörterung konkreter Einzelprobleme im direkten Gespräch mit der zuständigen Behörde vor allem von den Interessenvertretungen begrüßt. Erarbeitete Lösungen, getroffene Vereinbarungen und Stellungnahmen der Behörde wurden jeweils in ausführlichen Protokollen festgehalten und allen Besprechungsteilnehmern übermittelt. In vielen Fällen konnten aufgezeigte Probleme entweder direkt geklärt oder vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat in unmittelbar folgenden Inspektionen, Überprüfungen oder Erhebungen klärende Anordnungen getroffen werden. Eine Reihe von Anregungen der Vertreter der Interessenvertretungen konnte auch bei der Weiterentwicklung von Vorschriften auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes verwertet werden oder diente als Grundlage für die Anordnung von Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer/innen in den betreffenden Verkehrsbetrieben. Diese Aussprachen sind somit ein wertvolles Instrumentarium für den Informationsaustausch, ein geeignetes Forum für das Aufzeigen von Mängeln und zur Diskussion möglicher Abhilfemaßnahmen sowie auch eine effiziente Plattform für Anregungen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Verkehrswesen.

3 Tätigkeit als Behörde 1. Instanz im Berichtszeitraum und Inspektionstätigkeit

3.1 Inspektionstätigkeit

Mit Stand 31. Dezember 1991 waren beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 13.314 Betriebe mit in Summe 167.922 Arbeitnehmer/innen zur Inspektion vorgemerkt. Nähere Angaben über die Größenordnung der Betriebe und deren Verteilung auf die einzelnen Verkehrsbereiche sind der Tabelle 1 (Abschnitt 8) zu entnehmen. In diesen Zahlen enthalten sind auch die den einzelnen Unternehmen oder Dienststellen zugeordneten, örtlich getrennt gelegenen Betriebsstätten, soweit sie organisatorische Einheiten bilden, die wie Betriebe behandelt werden müssen.

Gegenüber der letzten Berichtsperiode (Stand 31. Dezember 1987) ist die Anzahl der zu inspizierenden Betriebe um 3,2% angestiegen. Die Anzahl der in den Verkehrsbetrieben beschäftigten Arbeitnehmer/innen ist dagegen nur um 0,9% angewachsen.

Die Zunahme der Anzahl der Dienststellen mit 6 bis 20 Arbeitnehmer/innen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen ist auf Umorganisationen zurückzuführen, die im Interesse einer effizienteren Betriebsführung notwendig und mit Änderungen in den Personalzuteilungen verbunden waren. Dem Zuwachs bei den Dienststellen dieser Größenordnung steht daher eine entsprechend geringere Anzahl sowohl der Dienststellen mit mehr als 20 Arbeitnehmer/innen als auch jener mit weniger als 6 Arbeitnehmer/innen gegenüber.

Bei den Straßenbahnen wurde im Berichtszeitraum vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine Neubewertung der Betriebsstätten durchgeführt, wobei vor allem bei den auswärtigen Arbeitsstätten aufgrund von in der Zwischenzeit erfolgten organisatorischen Veränderungen viele nicht mehr als selbstständige Betriebseinheiten einzustufen waren und daher statistisch nicht mehr gesondert gezählt werden.

Im Bereich der Seilbahnen und der Luftfahrt ist weiterhin eine starke Zunahme der Anzahl der Betriebe zu verzeichnen.

Bei der Post- und Telegraphenverwaltung ist vor allem im Bereich des Fernmeldedienstes eine Zunahme der Gesamtzahl der Betriebe zu verzeichnen, die einerseits auf den Ausbau des Fernmeldenetzes zurückzuführen ist und andererseits aus einer Umstellung auf eine für Entstörung und Instandhaltung besser geeignete Organisationsform resultiert, die eine Zunahme insbesondere der Anzahl jener Betriebe und Dienststellen bewirkt hat, denen 6 bis 20 Bedienstete zugeteilt sind.

Die Anzahl der in den Betrieben, die dem Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zugeordnet sind, beschäftigten jugendlichen Arbeitnehmer/innen ist gegenüber dem Stand 31. Dezember 1987 um ca. 40% gesunken. Dieser Rückgang ist sowohl bei männlichen wie auch bei weiblichen Jugendlichen etwa gleich stark und in beiden Fällen vor allem auf eine Veränderung der Anzahl der jugendlichen Beschäftigten im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung zurückzuführen. Eine Zunahme der Anzahl der be-

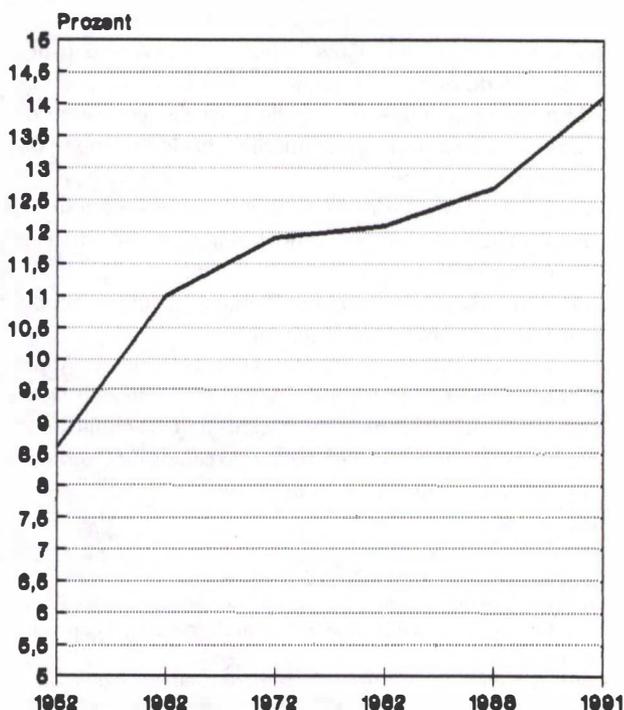
schäftigten Jugendlichen gegenüber dem Stand Ende 1987 ist in keinem Verkehrsbereich festzustellen.

Der Anteil der weiblichen Arbeitnehmer in den Verkehrsbetrieben ist weiter steigend. Einen Überblick über die Entwicklung des Anteils der weiblichen Arbeitnehmer langfristig und speziell während des Berichtszeitraumes zeigen die folgende Tabelle und die Graphik:

Anteil der weiblichen Arbeitnehmer

Verkehrsbereich/Betriebe	Anteil der weiblichen Arbeitnehmer an die Gesamtzahl der Arbeitnehmer/innen in %	
	31. 12. 1987	31. 12. 1991
Österr. Bundesbahnen	5,5	6,2
sonstige Schienenbahnen (inkl. Kraftfahrbetriebe)	5,1	5,7
Schlaf- und Speisewagen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	3,6	14,8
Seilbahnen	5,1	4,6
Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria	22,9	24,2
Schifffahrt	4,8	4,1
Luftfahrt	31,9	33,1
insgesamt	12,7	14,1

Anteil der weiblichen Arbeitnehmer im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Betriebe



Im Berichtszeitraum 1988/89/90/91 wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen insgesamt 8.339 Betriebe inspiziert. Die statistische Übersicht über die Inspektionsleistungen der einzelnen Jahre des Berichtszeitraumes ist jeweils den Tabellen 2.1 bis 2.4 (Abschnitt 8) zu entnehmen. Da die Inspektionsleistung jährlich erfaßt wird, ist eine Aussage über den Anteil der überprüften Betriebe an der Gesamtzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe jeweils nur auf ein Arbeitsjahr bezogen möglich. Einen Überblick über die Entwicklung der Inspektionstätigkeit in Relation zur Anzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe und im Vergleich mit den vorangegangenen Berichtsperioden zeigt die nachfolgende Tabelle:

**Anteil der inspizierten Betriebe –
Aufteilung nach Arbeitsjahren und Betriebsgrößen**

Betriebsgröße (Anzahl der Arbeitnehmer/innen)	Anteil der jährlich inspizierten Betriebe in % ¹⁾		Anzahl der zur Inspektion vorgemerkten Betriebe (Stand 31. 12. 1991)	Anteil der jährlich inspizierten Betriebe in % ²⁾			
	Berichtszeitraum 1984/1985	Berichtszeitraum 1986/1987		1988	1989	1990	1991
0– 5	19,8	16,1	8136	17,2	16,6	9,8	9,7
6– 20	21,9	24,8	3929	22,2	18,5	13,7	11,6
21– 50	32,6	29,1	729	27,6	30,0	15,4	18,7
51–250	35,5	34,8	408	42,2	37,0	26,2	27,0
mehr als 250	50,0	47,1	112	54,5	43,8	25,9	47,3
insgesamt	22,3	19,8	13314	20,3	18,8	11,9	11,6

Die Anzahl der jährlich insgesamt durchgeführten Inspektionen liegt aber jeweils höher als die Anzahl der inspizierten Betriebe, da auch auswärtige Arbeitsstellen (z. B. Baustellen) inspiziert werden, wobei keine Betriebe inspektionsmäßig erfaßt werden. Darüber hinaus wurden aber auch in den inspizierten Betrieben, vor allem zur Kontrolle oder begleitenden Überprüfung der Durchführung von angeordneten Maßnahmen oder von Mängelbehebungen, weitere Inspektionen (Wiederholungs- oder Kontrollinspektionen) durchgeführt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verteilung der gesamten Inspektionstätigkeit auf die einzelnen Arbeitsjahre des Berichtszeitraumes.

Das Absinken der Inspektionsleistung insbesondere in den beiden letzten Jahren des Berichtszeitraums ist vor allem dadurch begründet, daß

- der Umfang der Aufgabenstellungen ständig zugenommen hat und noch weiter zunimmt,
- insbesondere in den letzten Monaten im Zuge der Anpassung an das EWR- und EG-Recht die Neucodifizierung des gesamten Arbeitnehmerschutzrechts und in Schnittstellenbereichen zum Arbeitnehmerschutz auch des Verkehrsrechts zu bewältigen war und ist und

¹⁾ Bezogen auf die jeweilige Gesamtzahl der Betriebe dieser Größe, die am Ende der jeweiligen Berichtsperiode zur Inspektion vorgemerkt war.

²⁾ Bezogen auf die jeweilige Gesamtzahl der Betriebe dieser Größe, die jeweils mit Stand 31. 12. 1991 zur Inspektion vorgemerkt war.

**Inspektionstätigkeit – Verteilung auf die Arbeitsjahre
des Berichtszeitraumes**

Arbeitsjahr	Anzahl der Inspektionen insgesamt	Anzahl der inspizierten Betriebe	Anzahl der zusätzlichen Inspektionen in Betrieben	Anzahl der Inspektionen auswärtiger Arbeitsstellen	Anzahl der im Rahmen der Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen
1988	3.249	2.709	237	303	70.073
1989	2.881	2.499	231	151	64.755
1990	2.229	1.587	249	393	34.134
1991	2.119	1.544	217	358	47.621
insgesamt im Berichtszeitraum 1988 bis 1991	10.478	³⁾	934	1.205	³⁾

- gleichzeitig die Ressourcen für die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Personalstand) über lange Zeit nur gleichgeblieben und in den letzten beiden Arbeitsjahren sogar geringer geworden sind.

Diese Umstände erfordern es auch, daß bei der Wahrnehmung der Aufgaben durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Prioritäten gesetzt werden müssen. Ausgehend von der Notwendigkeit, daß alle Aufgaben, die aktuelles Handeln erfordern (Behandlung von Anzeigen, Beschwerden, Hinweisen auf besondere Gefahren, Unfallereignisse etc.) in keiner Weise eingeschränkt werden können, folgt das Verkehrs-Arbeitsinspektorat dem Grundsatz, daß Aufgaben, deren Erledigung großen oder größeren Gruppen von Arbeitnehmer/innen längerfristig oder grundsätzlich eine Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz sichert, Vorrang vor jenen Aufgaben einzuräumen ist, die eher nur kleinräumig oder punktuell Verbesserungen bewirken können.

Die Inspektionstätigkeit ist dabei nach wie vor vom Grundsatz geprägt, daß, sofern zwischen Qualität und Quantität gewählt werden muß, in jedem Fall die Qualität der Inspektionsleistung – vor allem Vollständigkeit bei der Erfassung der Mängel und Konsequenz bei der Verfolgung bis zur zielführenden Behebung – umfassend gewahrt bleiben muß.

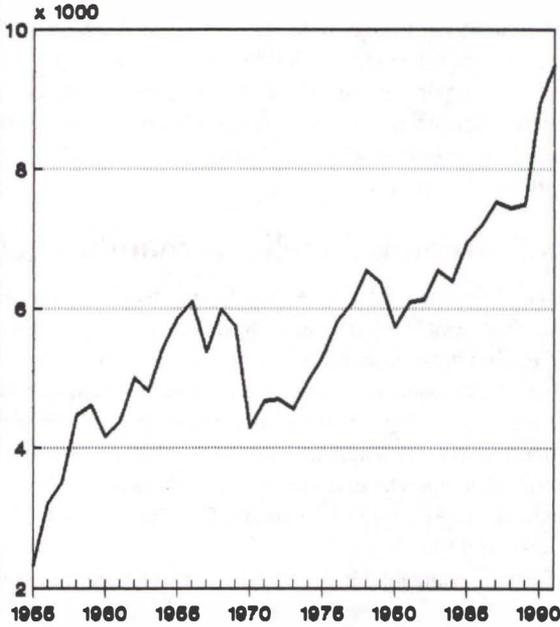
Die Einhaltung der angeführten Grundsätze beinhaltet auch, daß die Erledigung bestimmter Aufgaben im Vorfeld legislativer und im Bereich der normativen Tätigkeit der Wahrnehmung anderer Aufgaben, z. B. von Regelinspektionen, vorgezogen werden muß. Die insbesondere in Verkehrsbetrieben bestehende, oft intensive Vorschriftenorientiertheit sowie die in den Großbetrieben des Verkehrswesens bestehende straffe Organisation der innerbetrieblichen Einrichtungen für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes und eine erfahrungsgemäß sehr rasche Kontaktaufnahme der in den Verkehrsbetrieben bestellten Organe der Arbeitnehmerschaft mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei Erkennen von Gefahren oder Beeinträchtigungen für die Arbeitnehmer ermöglichen und unterstützen dieses Vorgehen, das sich auch im vorliegenden Tätigkeitsbericht widerspiegelt.

³⁾ Die Angabe einer Summe unterbleibt, da sie auch die im Berichtszeitraum mehrfach erfaßten Betriebe und Arbeitnehmer/innen enthalten würde.

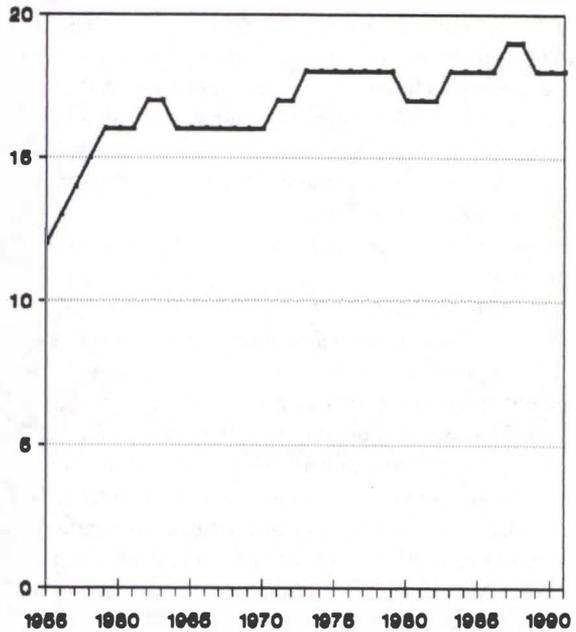
Im Berichtszeitraum waren von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen und dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt insgesamt 33.371 Geschäftsfälle zu erledigen. Im welchem Ausmaß die Zahl der zu erledigenden Geschäftsfälle in Re-

lation zur Zahl des dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Verfügung stehenden Personals angewachsen ist, zeigen folgende Graphiken:

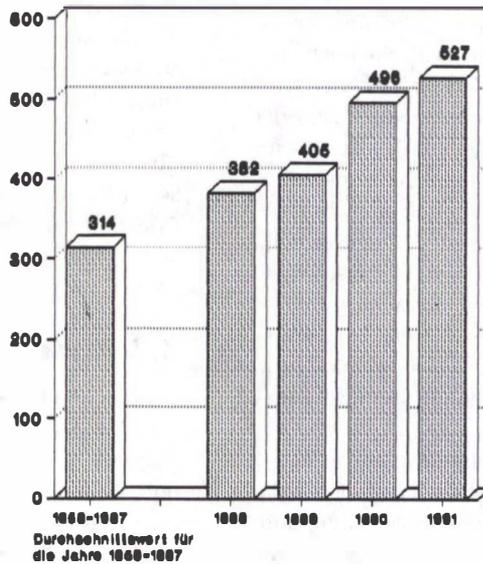
Anzahl der jährlichen Geschäftsfälle



Anzahl der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/Innen



Anzahl der jährlichen Geschäftsfälle je Verkehrs-Arbeitsinspektor/In



Im Berichtszeitraum waren neben einer großen Anzahl von Stellungnahmen zu Gesetzes- und Verordnungsentwürfen sowie zu betriebsinternen Vorschriften (Abschnitt 2) vor allem auch zu erledigen:

- 15 Gutachten im Rahmen von Gerichtsverfahren nach Unfällen;
- 34 Analysen und Stellungnahmen im Rahmen kommissioneller Unfallerbhebungen;
- 172 schriftliche, gutachtliche oder beratende Stellungnahmen zu Entwürfen von betriebsinternen Dienstvorschriften, Dienstanweisungen etc. in Fällen, in denen kein verwaltungsbehördliches Verfahren durchgeführt wurde;
- 262 gutachtliche Äußerungen im Zusammenhang mit Betriebsanlagengenehmigungen oder Betriebsmittelzulassungen (insbesondere Genehmigungen von Schienenfahrzeugen) und
- 2915 schriftliche Stellungnahmen im Rahmen von verwaltungsbehördlichen Verfahren.

In vielen dieser Fälle waren auch zusätzliche Erhebungen vor Ort notwendig.

In insgesamt neun Fällen wurden zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmer/innen in den Betrieben von Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen an Ort und Stelle Sofortmaßnahmen zur Beseitigung akuter Gefahrensituationen gemäß den Bestimmungen des § 9 Abs. 3 VAIG 1987 angeordnet. Diese Verfügungen betrafen im wesentlichen die Sperre von Rampen im Bereich von Bahnhöfen, das Verbot der Lagerung von Flüssiggas in einer Zugförderungsleitung, das Verbot des Besteigens von Antennenmasten im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, das Verbot des Begehens eines Stiegenhauses in einem Fernmeldegebäude, Sperren von Anschlußbahnen und Sperren einzelner Weichen bei Anschlußbahnen.

Aufgrund des Gesamtzustandes der Baulichkeiten im Bereich des Postautodienstes wurde im Jahr 1988 ein Schwerpunktprogramm zur Beurteilung der Baulichkeiten und der Arbeitsplätze im Bereich des Postautodienstes durchgeführt. Es wurden 64 größere Garagen mit Werkstätten und Sozialtrakten, gegebenenfalls einschließlich der eingerichteten Tankstellen (Lagerbehälter), umfassend inspiziert. Auch wurden soweit möglich die zumeist in der Nähe von Post- oder Fernmeldedienststellen im Freien gelegenen Abstellplätze für Postautobusse sowie diverse Lenkerunterkünfte inspiziert, wobei auch die garagierten oder abgestellten Fahrzeuge überprüft wurden. Bei den Fahrzeugen lag der Schwerpunkt bei der Prüfung des Zustandes der Reifen, der Erste-Hilfe-Einrichtungen und des Vorhandenseins von Ausrüstungsgegenständen wie Unterlegkeile, Feuerlöscher etc. Ein wesentlicher Teil dieses Programms befaßte sich auch mit den in Postgaragen eingerichteten Lackierständen, Spritzlackierereien und deren Absaugeinrichtungen.

Summarisch konnte nach Abschluß des Programms festgestellt werden, daß ca. 40% der in Betrieb stehenden Anlagen, insbesondere die Garagen, erneuerungsbedürftig sind. Auch die Ausstattung und Qualität von Lenkerunterkünften und Nächtigungszimmern war häufig Gegenstand von Beanstandungen. Die Ergebnisse wurden mit entsprechenden Aufträgen den zuständigen Post- und Telegraphendirektionen übermittelt und werden in den Programmen für hochbauliche Maßnahmen berücksichtigt. Abgesehen von den

aufgrund von akuten Gefahren sofort getroffenen Maßnahmen wird die unter Bedacht auf die Dringlichkeit vorgesehene schrittweise Realisierung dieser Vorhaben vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat evident gehalten und überwacht.

Eine spezielle Schwerpunktsinspektion wurde im Jahr 1989 am Flughafen Wien-Schwechat durchgeführt. Bei der eingehenden Überprüfung der Arbeitsbedingungen im gesamten Flughafenbereich wurden vor allem Mängel im vorbeugenden Brandschutz festgestellt und die Durchführung entsprechender Übungen sowie die Erstellung von Brandschutz- und Evakuierungskonzepten angeordnet. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, daß es nicht Aufgabe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist zu prüfen, ob die im Bereich des Flughafens Wien-Schwechat im Ernstfall für einen raschen Katastropheneinsatz erforderlichen ärztlichen Fachkräfte in ausreichender Anzahl und rasch genug am Einsatzort zur Verfügung stehen.

3.2 Kommissionelle Verhandlungen

Die Teilnahme von Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen an kommissionellen Verhandlungen, insbesondere solchen zur Genehmigung von Bauvorhaben und Betriebsanlagen ist neben der Kontroll- und Überwachungstätigkeit von besonderer Bedeutung. Im Berichtszeitraum haben Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen an insgesamt 2.129 kommissionellen Verhandlungen teilgenommen (die nähere Aufteilung auf die einzelnen Arbeitsjahre zeigt die Graphik auf Seite 122 im Abschnitt 8).

Trotz der Vielzahl der Vorschriften, die bei derartigen Verfahren zu beachten sind, können die infolge dieser Vorschriften für den Verhandlungsgegenstand vorzusehenden Auflagen, sofern sie schon zum Zeitpunkt der Verhandlung festgelegt werden, meist ohne Schwierigkeiten um- und durchgesetzt werden. Dadurch kann die Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes für eine lange Frist und für eine entsprechend große Anzahl von Arbeitnehmer/innen sichergestellt werden. Aus diesem Grund gewinnt diese Komponente der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates immer mehr an Bedeutung und darf nicht vernachlässigt werden.

Für die Teilnahme an den kommissionellen Verhandlungen haben die Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen gemäß § 11 Abs. 3 VAIG 1987 Kommissionsgebühren zu verrechnen. Seit 1987 werden die aus dieser Tätigkeit erwachsenden Einnahmen für den Bund gesondert erfaßt. Im Berichtszeitraum 1988 bis 1991 wurden an Kommissionsgebühren insgesamt 1,52 Mio. öS eingenommen.

3.3 Außendiensttätigkeit

Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag besteht ein wesentlicher Teil der Aufgaben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Tätigkeiten, die nur im Rahmen des Außendienstes an Ort und Stelle im Betrieb oder an der Arbeitsstelle wahrgenommen werden können. Im Berichtszeitraum wurde an insgesamt 6.052 Tagen Außendienst geleistet. Dies sind je Verkehrs-Arbeitsinspektor/in (incl. dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt) im Durchschnitt ca. 331 Außendiensttage im Berichtszeitraum oder ca. 82,7 Außendiensttage im Jahr. Die nähere Verteilung der Außendienstleistungen auf die Arbeitsjahre des Berichtszeitraums zeigt die folgende Übersicht:

Außendienst/ Arbeitsbereich	Geleistete Außendiensttage im Arbeitsjahr			
	1988	1989	1990	1991
Wien	318	292	284	265
Außerhalb des Dienstortes (Wien)	1355	1289	1178	1071
SUMME	1673	1581	1462	1336

Im Rahmen der Außendiensttätigkeit entfielen im Berichtszeitraum insgesamt 1.159 Tage, das sind ca. 7,4% der im Berichtszeitraum vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt geleisteten Arbeitstage auf Amtshandlungen im Bereich Wien (Amtssitz) und 4.893 Tage, das sind ca. 31% der insgesamt im Berichtszeitraum vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat geleisteten Arbeitstage, auf Amtshandlungen, die außerhalb Wiens durchgeführt wurden.

3.4 Sonstige Amtshandlungen und Verwendungsschutz

Im Bereich des Verwendungsschutzes, das sind z. B. Angelegenheiten des Mutter- und Jugendschutzes oder der Arbeitszeitregelungen, werden erfahrungsgemäß bei den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betrieben relativ wenige Verstöße oder Übertretungen festgestellt. Dies ist einerseits auf die, wie in Abschnitt 4.4 näher dargelegt, eher großzügig ausgelegten Arbeitszeitregelungen und andererseits darauf zurückzuführen, daß die in den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallenden Großbetriebe eine straffe, besonderen Regulativen unterliegende Organisation aufweisen, die schon innerbetrieblich in diesen Bereichen gesetzeskonforme Vorgangsweisen gewährleistet.

Von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen im Berichtszeitraum festgestellten Beanstandungen betrafen lediglich 201 Fälle, das sind nur ca. 1,2% aller im Berichtszeitraum festgestellten Beanstandungen, den Bereich des Verwendungsschutzes.

In 43 Fällen wurden Verstöße gegen Arbeitszeit- oder Arbeitsruhebestimmungen festgestellt, wobei vor allem Betriebe der Luftfahrt und im Seilbahnbereich beanstandet wurden. Im Bereich der Schifffahrt wurde im Rahmen einer Routineinspektion bei einem auf einem Fahrgastschiff befindlichen Restaurationsbetrieb festgestellt, daß für das vorhandene Personal keinerlei Aufzeichnungen über Arbeitszeiten vorhanden waren. Auch wurde festgestellt, daß das Personal zumindest zum überwiegenden Teil aus Ausländern bestand, für die keinerlei Bestätigungen gemäß den Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes vorgewiesen werden konnten. Der Geschäftsführer des Restaurationsbetriebes teilte mit, daß sowohl die Entlohnung als auch die Diensterteilung durch eine Firma vorgenommen werden, die ihren Sitz im Ausland habe und bei der sich auch alle Unterlagen befänden. Wie aus entsprechenden Vertragsunterlagen beim Schiffseigner zu entnehmen war, war aber für den Restaurationsbetrieb ein österreichischer Geschäftsführer verantwortlich, der auch befugt war, die angeführte ausländische Firma rechtswirksam zu vertreten. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat erstattete daher wegen des Verdachts sowohl der Übertretung von Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes als auch von Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes Anzeige an die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde. Die Angelegenheit wurde von dieser in weiterer Folge an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten als oberste Gewerbebehörde weitergeleitet. Ein Abschluß des Verfahrens ist dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat bisher nicht bekannt.

Meldungen und Maßnahmen aufgrund der Bestimmungen des Mutterschutzgesetzes im Berichtszeitraum

Verkehrsbereich/Unternehmen	Anzahl der im Berichtszeitraum		
	eingelangten Meldungen gem. § 3 Mutterschutzgesetz	erfolgten Freistellungen gem. § 3 (3) Mutterschutzgesetz	vorgenommenen Beanstandungen/ Überprüfungen
Österreichische Bundesbahnen	568	141	6
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	15	–	–
Straßenbahnen	76	4	–
Seilbahnen	26	3	–
nicht-öffentliche Eisenbahnen	–	–	–
SUMME Eisenbahnen	685	148	6
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	4	–	–
Post- und Telegraphenverwaltung	1803	106	69
Radio Austria AG	5	–	–
Schifffahrt	4	–	2
Luftfahrt	354	29	32
SUMME (alle Verkehrsbereiche)	2855	283	109

Im Berichtszeitraum langten beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 2.855 Meldungen gemäß § 3 Mutterschutzgesetz ein. Die vorstehende Übersicht zeigt die Verteilung der Mutterschutzmeldungen auf die einzelnen Verkehrsbereiche und -betriebe sowie die verfügbaren Maßnahmen.

Die Beschäftigung der werdenden Mütter wird stichprobenartig überprüft. Die in der Übersicht angeführten Beanstandungen erfolgten vor allem im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung und im Bereich der Luftfahrt. In diesen Fällen wurden entweder Änderungen in der Art der Beschäftigung oder in der Arbeitszeiteinteilung für die betreffende Arbeitnehmerin verfügt.

Nach der Verordnung über den Nachweis der Fachkenntnisse für bestimmte Arbeiten, BGBl. Nr. 441/1975, dürfen für bestimmte Tätigkeiten⁴⁾ nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, die die hierfür notwendigen besonderen Fachkenntnisse und Berufserfahrungen besitzen.

Soweit es sich dabei um Arbeiten in Betrieben handelt, die dem Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen, sind die erforderlichen Prüfungen entsprechend den angeführten gesetzlichen Bestimmungen unter Mitwirkung eines/ einer hierfür vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigten Verkehrs-Arbeitsinspektors/in⁵⁾ abzuhalten, sofern die notwendige Ausbildung nicht im Rahmen des Besuchs einer einschlägigen Unterrichtsanstalt erfolgt.

Im Berichtszeitraum haben sich im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insgesamt 1.230 Bedienstete der Prüfung über den Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Kranen unterzogen, von denen 1.119 die Prüfung mit positivem Erfolg ablegen konnten. 2.390 Bedienstete haben sich im Berichtszeitraum der Prüfung über den Nachweis der geforderten Fachkenntnisse für das Führen von Staplern unterzogen, von denen 2.183 die Prüfung bestanden haben.

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 wurden im Berichtszeitraum im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates keine Prüfungen abgehalten.

3.5 Besondere punktuelle Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes in Verkehrsbetrieben im Berichtszeitraum

Neben großräumigen Entwicklungen und den daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen (siehe auch Abschnitt 4) darf die punktuelle Bekämpfung betriebsspezifischer Gefahren nicht minder bewertet, müssen diese im Einzelfall mit gleicher Konsequenz analysiert und alle zur Vermeidung dieser

⁴⁾ Derartige Tätigkeiten sind im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vor allem das Führen von Kranen und Staplern.

⁵⁾ Derzeit sind sieben Verkehrs-Arbeitsinspektoren vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ermächtigt, bei Prüfungen über den Nachweis der Fachkenntnisse für das Führen von Kranen bzw. Staplern mitzuwirken.

Gefahren notwendigen Maßnahmen mit gleichem Einsatz vorangetrieben werden:

Persönliche Schutzausrüstungen stellen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Arbeitssicherheit dar. Der Ausrüstung von Arbeitnehmer/innen mit den je nach der Tätigkeit erforderlichen Schutzausrüstungen ist daher aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes große Bedeutung beizumessen. Dabei ist die Weiterentwicklung dieser Ausrüstungen sowohl hinsichtlich der Verbesserung der Schutzwirkung als auch hinsichtlich des Tragekomforts zu beachten, um bei Inspektionen und Kontrollen in Betrieben entsprechende Empfehlungen und Anordnungen geben zu können.

Im Zusammenhang mit der Analyse der Gefahrensituationen für die Alleinarbeiter im Gleisbereich (Abschnitt 5.1.2) wurde diese Gruppe von Eisenbahnbediensteten auch betreffend die Ausstattung mit persönlichen Schutzausrüstungen überprüft. Für alle im Gleisbereich tätigen Arbeitnehmer ist es wesentlich, von weitem deutlich erkannt zu werden und sich in unebenem Gelände, auf dem Schotterbett der Gleise und dergleichen sicher bewegen zu können, wobei sie gegen Kälte, Regen etc. geschützt sein müssen.

Im Jahr 1989 wurde bei den Österreichischen Bundesbahnen ein neuer Kälteschutzanzug aus atmungsaktivem Material eingeführt, der gegenüber der bis dahin verwendeten dunklen Ausführung in gelber Warnfarbe gehalten und zudem mit Streifen aus reflektierendem Material versehen ist. Durch das geringe Gewicht des Anzuges wird außerdem eine Verbesserung des Tragekomforts erreicht. Auch die Arbeitsanzüge für Vershubbedienstete werden seit 1990 aus gelbem Gradelstoff gefertigt. Ein Problem stellte dabei die infolge der Warnfarbe rasche Verschmutzung der Anzüge dar. Trotz des erforderlichen Aufwandes ist gewährleistet, daß diese Schutzanzüge entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes auf Kosten des Arbeitgebers gereinigt werden. Ebenfalls für diese Bediensteten wurde im gleichen Jahr, neben der bis dahin üblichen Ausführung der Sicherheitsschuhe, ein in Konstruktion und Ausführung auf die Geländebedingungen im Gleisbereich besonders abgestimmter Sicherheitsschuh mit hohem Schaft und Knöchelpolsterung eingeführt. Die in diesem Bereich besonders häufig verzeichnete Unfallursache „Überknöcheln“ wird dadurch wirksam bekämpft. Auch beim Handschutz konnte durch Einführung von Sicherheitshandschuhen mit innenliegenden Nähten, als Ersatz für die ledernen Schutzfäustlinge mit außenliegenden Nähten, eine sicherheitstechnische Verbesserung erreicht werden. Ein Hängenbleiben oder Einklemmen der außenliegenden Nähte beim Absetzen schwerer Lasten ist nun vermieden.

Im Rahmen einer Feldstudie über die Lärmentwicklung in Triebfahrzeugen wurde, auch im Zusammenhang mit den Vorarbeiten für die Erstellung einer „Triebfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung“, die Lärmentwicklung im Bereich der Triebfahrzeugführerstände bei bestimmten Schienen-Triebfahrzeugen überprüft. Die inzwischen erlassene Lärmzulässigkeitsverordnung für Schienenfahrzeuge wird sicherstellen, daß die Lärmentwicklung auch im Inneren der Fahrzeuge entsprechend gering gehalten wird, sodaß künftig das Tragen von Gehörschutz auf Triebfahrzeugführerständen nicht mehr erforderlich sein wird.

Im Berichtszeitraum wurde auch die Grundkonzeption für

die Wohnwagen der Bauzüge der Österreichischen Bundesbahnen insbesondere hinsichtlich der ergonomischen Gestaltung der Einrichtung überarbeitet. Die Anzahl der in den einzelnen Waggons untergebrachten Personen wurde von sechs auf vier reduziert, wodurch unfallträchtige Stockbetten vermieden, der Bewegungsfreiraum vergrößert und die sozialen Umgebungsbedingungen verbessert werden konnten. Im Zuge der Modernisierung der Gleisbauzüge wurden auch die Gemeinschaftsbereiche (Küche und Lebensmittelbevorratung, Speiseraum, Waschgelegenheiten und zentrale Heizung) neu gestaltet.

Als Ersatz für die bisher im Baudienst verwendeten, nicht mehr zumutbaren hölzernen Bauhütten wurden neu konzipierte „Sozial-Container“ beschafft, die modern eingerichtet sind. Damit stehen bereits vielen im Gleisbereich arbeitenden Bautrupps der Österreichischen Bundesbahnen zumutbare Unterkünfte zum Aufenthalt während der Arbeitspausen zur Verfügung. Der Ersatz der alten Bauhütten wird rasch vorangetrieben.

Aufgrund der Erkenntnisse über kanzerogene Wirkungen von Holzstaub wurden schwerpunktmäßig die Tischlerwerkstätten der Österreichischen Bundesbahnen sowie der Linzer Verkehrsbetriebe und der Betriebe von Stern und Haifl überprüft und wo notwendig die Errichtung von Absauganlagen angeordnet, die auch rasch realisiert wurden.

Aufgrund verschiedener Beschwerden lag im Berichtszeitraum ein Schwerpunkt der Inspektionstätigkeit bei der Kontrolle der Terminals für den kombinierten Verkehr. Insbesondere den Einrichtungen und Arbeitsabläufen beim Umschlag von Containern, Wechsellaufbauten und Sattelanhängern sowie der Verladung von LKW-Zügen bei Inanspruchnahme der rollenden Landstraße wurde besonderes Augenmerk zugewendet. Der Terminal Wels wurde nicht nur mehrmals inspiziert, sondern war vor allem hinsichtlich der vorhandenen Infrastruktur und Ausstattung auch Mittelpunkt einer Reihe von Aussprachen mit Vertretern der gesetzlichen Interessenvertretungen der Arbeitnehmer. In den beiden letzten Berichtsjahren wurden über Ersuchen der zuständigen Kammer für Arbeiter und Angestellte auch gemeinsame Inspektionen durchgeführt und teilweise gemeinsam mit dem für die LKW-Lenker zuständigen Arbeitsinspektorat Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen festgelegt. Die beim Festmachen der LKW für das Eisenbahnpersonal und die LKW-Lenker gegebenen Arbeitsbedingungen wurden speziell untersucht und erforderliche konstruktive Änderungen der zuständigen Behörde mitgeteilt. Die baldige Inbetriebnahme von zeitgemäßen, ausreichend großen und dem Arbeitnehmerschutz voll entsprechenden Betriebsanlagen am Terminal Wels, die auch den LKW-Lenkern der „rollenden Landstraße“ moderne Arbeits- und Ruhebedingungen bieten werden, ist eines der wesentlichsten Ziele auch in den verkehrspolitischen Leitlinien des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Eine besondere Beurteilung erforderte eine neue Type von Niederflurwagen, die von den Österreichischen Bundesbahnen speziell für die rollende Landstraße eingesetzt werden. Es mußten dabei Probleme hinsichtlich der Zugänglichkeit von Bedienungselementen für Betrieb und Wartung der Wagen gelöst sowie Aufstiegsmöglichkeiten für die LKW-Fahrer zu den verladenen LKW geschaffen werden.

Ein besonderes Programm war der Errichtung von Abgasabsauganlagen für die Dieselabgase im Bereich der Zugförderungsleitung Wien-Nord gewidmet. Nach Abschluß der erforderlichen Messungen und Feststellung der im Hinblick auf die Erkenntnisse über mögliche kanzerogene Wirkungen von Dieselabgasen gegebenen Notwendigkeit wurde den Österreichischen Bundesbahnen die Errichtung der Absauganlagen aufgetragen.

Ort erfordern auch Einzelmaßnahmen umfangreiche Überlegungen und Konzepte zur Abstellung von Mängeln. So wurde im stark befahrenen Bahnhof Bruck/Mur die Verkehrsregelung für die Gleisübergänge neu gestaltet, da sowohl das Postpersonal als auch das Eisenbahnpersonal beim Überqueren der Gleise infolge der hohen Zugfrequenz und der schlechten Sichtverhältnisse im Bahnhofsbereich besonderen Gefahren ausgesetzt war.

Die Kontrolle der richtigen Beleuchtung von Arbeitsplätzen, insbesondere im Bereich von Verschiebgleisen, bei Laderampen, Verladeplätzen, in Werkstätten und vor allem auch in Arbeitsgruben, bildete im Arbeitsjahr 1991 einen besonderen Schwerpunkt der Inspektionstätigkeit. Eine Reihe oft wesentlicher Einzelverbesserungen konnte erreicht werden. Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung erschwerte im Winter die Eisbildung an Steigschutzeinrichtungen bei den zum Teil an sehr wetterexponierten Punkten stehenden Antennentragmasten der Richtfunkstationen deren Besteigen erheblich. Das Sicherungssystem besteht aus einer an der Aufstiegsleiter befestigten Gleitschiene, in der sich ein Gleitschlitten bewegt, an dem das Fangseil des steigenden Bediensteten befestigt ist. Im Falle eines Absturzes des Bediensteten fängt sich der Gleitschlitten in der Gleitschiene und bremst so den Sturz. Ist die Gleitschiene jedoch vereist, so kann diese Sicherheitseinrichtung nur nach meist mit erheblichem Aufwand verbundenen Abschlagen des Eises verwendet werden. Unter Mitwirkung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden daher verschiedene andere Sicherheitseinrichtungen erprobt und nunmehr ein neues Sicherungssystem generell in Vorschlag gebracht. Bei diesem System gleitet das sichernde Gleitstück entlang eines Edelstahlseiles, das, wie die Erfahrung zeigt, hinsichtlich der Vereisung kaum Probleme bietet. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat dieses System als wesentlich einfacher und sicherheitstechnisch zweckmäßiger empfohlen, wobei als Nebeneffekt zu vermerken ist, daß dieses System auch kostengünstiger als die bisher verwendeten Systeme ist.

Bei bestimmten Kraftfahrzeugen des Kabelmeß- und Instandhaltungsdienstes der Post- und Telegraphenverwaltung wurden von den Lenkern extrem starke Stoß- und Rüttelbewegungen beklagt. Nach Überprüfung wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt, daß es sich durchwegs um Fahrzeuge handelte, deren Ausstattung hinsichtlich der Gestaltung von Lenker- und Beifahrersitzen für den vorgesehenen Verwendungszweck nicht geeignet war. Die Sitze waren ungefedert und verfügten über keine Schwingungs- und Stoßdämpfungseinrichtungen. Es wurden nachträglich Schwingsitze mit entsprechend stoßdämpfenden Einrichtungen eingebaut und auch vorgesorgt, daß künftig Fahrzeuge dieser Art nur mehr mit „Schwingsitzen“ ausgestattet beschafft werden.

Bei der Auswertung von Unfallmeldungen wurde über einen

längeren Zeitraum bei Fahrzeugen des Fernmeldedienstes eine Häufung der Unfallursache „Reifenschaden“ festgestellt. Mehrere Unfälle dieser Art wurden besonders überprüft und die unfallauslösenden Reifen, durchwegs runderneuerte Reifen, einer Sachverständigenbegutachtung unterzogen. Die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge stellte fest, daß alle diese Reifen das gleiche Schadensbild aufwiesen (Ablösen der Gürtellage durch thermische Überbeanspruchung der Reifen). Als Ursache wurde einerseits Fahren mit zu geringem Luftdruck und andererseits eine nicht ordnungsgemäße Runderneuerung der Reifen angegeben. Gegen ersteres wurden die Lenker angewiesen, den Luftdruck regelmäßig zu prüfen, wobei hierfür geeignete Meßgeräte zur Verfügung gestellt und auf den Radkästen der Fahrzeuge der erforderliche Luftdruck deutlich angeschrieben wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch klargelegt, daß runderneuerte Reifen einen etwas anderen Betriebs-Luftdruck erfordern, als den in den Betriebsanleitungen der Fahrzeuge für die Neubereifung angegebenen Werten entspricht. Wo erforderlich wurden daher diese Angaben in den Unterlagen und an den Fahrzeugen berichtigt und die Lenker diesbezüglich unterwiesen. Hinsichtlich der Runderneuerung wurden von der Post- und Telegraphenverwaltung als Auftraggeber Maßnahmen getroffen, um die Qualität der runderneuerten Reifen in ausreichender Weise sicherzustellen.

Im Postamt 1103 Wien wurde, ausgelöst durch eine Lärmbeeinträchtigung, die von einer neuen Beutel-Codieranlage verursacht wurde, vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemeinsam mit Experten der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt eine Gesamtbewertung der Arbeitsplätze des Postamtes in lärmschutztechnischer Hinsicht vorgenommen. Die Kennzeichnung der Lärm Arbeitsplätze und das Tragen des Gehörschutzes in den entsprechenden Lärmzonen wurden überprüft und Schutzmaßnahmen sowie die Beseitigung von Lärmquellen angeordnet.

Im Bereich der Seilbahnen ist die Entwicklung des Unfallgeschehens vor dem Hintergrund der starken Zunahme der Anzahl der Betriebe zu beurteilen. In den Jahren nach 1986 wurde aber ein überproportionales Ansteigen der Anzahl der Unfälle in diesem Bereich verzeichnet. Aus diesem Grund wurde der Überprüfung von Seilbahnen, insbesondere der Überprüfung der technischen Schutzmaßnahmen, in den folgenden Jahren besonderes Augenmerk zugewendet. So wurde im Berichtszeitraum mehrfach vorrangig die Anbringung gesicherter Arbeitspodeste auf den Stützen, die Verbesserung der Übertrittsmöglichkeiten von Aufstiegsleitern oder Fahrbetriebsmitteln auf diese Podeste und die Errichtung von Seilabhebeböcken angeordnet. Trotz der oft nicht unerheblichen Mittel, die von den Unternehmen für diese Investitionen aufgewendet werden mußten, wurde die Durchführung dieser Anordnungen konsequent durchgesetzt. Schon im Berichtszeitraum konnte eine größere Anzahl von Gefahrenstellen beseitigt und trotz des weiteren Anstiegs der Anzahl der Betriebe eine Abnahme der Anzahl der Unfälle erreicht werden. Zu dieser Entwicklung nicht unwesentlich beigetragen hat die Tatsache, daß neben einer Intensivierung der Vortragstätigkeit über Themen des Arbeitnehmerschutzes bei Seminaren z. B. für Seilbahn-Betriebsleiter und trotz der im Verkehrs-Arbeitsinspektorat grundsätzlich bestehenden Personalknappheit auch die Inspektionstätigkeit ge-

rade in diesem Bereich besonders intensiviert worden ist. Im Jahr 1989 wurden darüber hinaus im Rahmen einer besonderen Arbeitsgruppe mit Vertretern des Fachverbandes der Seilbahnen, mit Seilbahn-Herstellerfirmen und mit Vertretern der Interessenvertretung der Arbeitnehmer verschiedene Verbesserungen im technischen Arbeitnehmerschutz bei Seilbahnanlagen vereinbart. Neben besonderen technischen Maßnahmen, wie z. B. zusätzliche Auftritte zur Erleichterung des Übersteigens von den Leitern auf die Stützenpodeste, wurden auch das Verbot des Alleinarbeitens von Montagegehängen aus und die Verpflichtung zum Tragen von Schutzhelmen bei Fahrten im Montagegehänge festgelegt. Im Zuge der Genehmigungsverfahren für Betriebsvorschriften von Seilbahnanlagen werden diese Maßnahmen als besondere Auflagen vorgeschrieben.

Als Besonderheit ist im Seilbahnbereich zu vermerken, daß durch die stürmische Ausbautätigkeit in den letzten Jahren nicht nur die Anzahl der Betriebe wesentlich zugenommen hat, sondern auch eine Reihe technischer Neuheiten zu verzeichnen sind, zum Teil sogar völlig neue Bahnsysteme eingeführt wurden. Dies erfordert nicht nur für die Seilbahnbefahren entsprechenden Schulungen und Nachschulungen, sondern auch eine intensive Weiterbildung der zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen.

Auch im Bereich der Luftfahrt ist ein progressiver Anstieg der Anzahl der Betriebe zu verzeichnen, der ebenfalls mit einem starken Anwachsen der Anzahl der Unfälle einhergeht. In diesem Bereich bestehen aber zusätzliche Probleme. Beispielsweise fehlen für einige wesentliche Gebiete einheitliche Ausführungsbestimmungen zum Luftfahrtgesetz. Da ein Rückgang der Anzahl der Unfälle in diesem Bereich erst im Zusammenwirken mit Maßnahmen auch der Luftfahrtbehörde erreichbar scheint, ist es vorerst vorrangiges Ziel des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, zumindest die Progression des Anstiegs der Anzahl der Unfälle zu mindern.

Aus Gründen, die noch näher dargelegt werden (Abschnitt 4.1), besteht in vielen Bereichen der Luftfahrt die irrierte Ansicht, daß dem Arbeitnehmerschutz bereits Rechnung getragen ist, wenn nur die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt erfüllt sind. Dabei wird übersehen, daß Arbeitnehmerschutz auch große Bereiche umfaßt, die für die Sicherheit der Luftfahrt nicht von direkter Bedeutung sind.

Um für Hubschrauberpiloten, die regelmäßig Hubschrauberlandeplätze im Bereich von Krankenhäusern anfliegen müssen, und für alle im Umfeld dieser Transporte in- und außerhalb des Luftfahrzeuges beschäftigten Personen einen größtmöglichen Schutz beim Landen und beim Abflug zu gewährleisten, wurden über Betreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates die zuständigen Landeshauptleute von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde angewiesen, die Landeplätze für Hubschrauber im Bereich von Krankenhäusern, die mit großer Regelmäßigkeit angefliegen werden, als nach den Bestimmungen der Zivilluftplatzverordnung bewilligungspflichtige Landeplätze einzustufen. Erst dadurch wird es möglich, die für solche Landeplätze nach Auffassung der Verkehrs-Arbeitsinspektorates erforderliche Kennzeichnung, Beleuchtung, Gestaltung von Verkehrswegen etc. vorzuschreiben. In einer Reihe von Fällen wurden diesbezüglich bereits Verbesserungen erzielt.

Bei der Durchführung von Arbeits- und Rettungsflügen mit

Hubschraubern im Gebirge bleibt den Piloten oft nur äußerst kurze Zeit für das rechtzeitige Wahrnehmen eines Luftfahrthindernisses, z. B. bei Überfliegen eines Gebirgsgrates, bei Umfliegen eines Vorsprungs oder auch bei schlechteren Sichtverhältnissen, wie sie vor allem bei Rettungsflügen nicht ausgeschlossen werden können. Hierzu kommt, daß besondere Luftfahrthindernisse wie z. B. Trag- und Zugseile von Materialseilbahnen oft nur schwer erkennbar sind, und daß bei Durchführung von Arbeits- und Rettungsflügen die Aufmerksamkeit der Piloten gerade in Situationen mit eher geringer Flughöhe über dem Boden auch auf andere Bereiche, z. B. Außenlasten, Landebereich etc., gerichtet sein muß. Sollen also Gefahren bei der Flugabwicklung trotzdem weitestgehend ausgeschlossen werden, so ist es notwendig, daß sich die Piloten besondere Gefahrenbereiche oder Luftfahrthindernisse im Bereich der Flugroute bereits im Rahmen der Flugvorbereitung einprägen können. Dies setzt voraus, daß den Piloten von Hubschrauberunternehmen alle Informationen über Luftfahrthindernisse, die von den zuständigen Behörden als solche eingestuft werden, aktuell zur Verfügung stehen, um eine exakte Flugvorbereitung zu ermöglichen. Diese Informationen werden aber von den zuständigen Luftfahrtbehörden nur in bestimmten, nach Meinung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nicht ausreichend aktuellen Zeitabständen erfaßt und zur Verfügung gestellt. Beispielsweise wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt, daß in den Unterlagen des Bundesministeriums für Landesverteidigung, das diesbezüglich eine andere Vorgangsweise einhält, etwa 300 Luftfahrthindernisse mehr bekannt bzw. verzeichnet sind, als in den der Zivilluftfahrt zur Verfügung stehenden Unterlagen angegeben werden. Da den Hubschrauberpiloten für die Flugvorbereitung oft keine zusätzlichen Unterlagen und Informationen zur Verfügung stehen, ist deren Informationsstand über Luftfahrthindernisse meist nur auf Erfahrungen oder eine eher zufällig vorhandene besondere Ortskenntnis aufgebaut. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat die zuständige Luftfahrtbehörde über dieses Problem informiert und inzwischen ist eine Novelle zum Luftfahrtgesetz in Vorbereitung, die eine umfassende und aktuelle Dokumentation der Luftfahrthindernisse ermöglichen soll.

Der zuständige Ministerausschuß des Europarates hat unter der Dokumentenzahl R(87) 17 eine Empfehlung für den Transport von Pferden erlassen. Da diese Empfehlung in einigen Punkten Regelungen vorsieht, die Hinweise und Ergänzungen im Interesse des Schutzes der bei den Pferdetransporten beschäftigten Arbeitnehmer/innen erfordern, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat entsprechende Ergänzungen erarbeitet und diese den betreffenden Betrieben, vor allem den Flughafen-Betriebsgesellschaften, Luftfahrtunternehmen und der DDSC, zur weiteren Beachtung übermittelt. Die in der Empfehlung des Europarates enthaltenen Regelungen für den Straßen- und Eisenbahntransport von Pferden erfordern derartige Ergänzungen nicht.

3.6 Beanstandungen auf dem Gebiet des technischen und arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutzes

Im Berichtszeitraum mußten von Verkehrs-Arbeitsinspekto-

ren/innen auf dem Gebiet des technischen und des arbeitshygienischen Arbeitnehmerschutzes in insgesamt 16.826 Fällen Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften festgestellt oder zusätzliche Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Arbeitnehmer/innen angeordnet werden. In 8.093 Fällen betrafen diese Beanstandungen oder Anordnungen (Mängelfeststellungen) bestimmte Örtlichkeiten wie Betriebsstätten, Verkehrswege oder bestimmte Arbeitsstellen in Fahrzeugen. Da in den meisten Fällen an einer Betriebsstätte oder Arbeitsstelle mehrere Mängelfeststellungen erfolgten, entfallen von den im Berichtszeitraum insgesamt getroffenen Mängelfeststellungen ca. 83% oder 13.974 auf die angeführten Örtlichkeiten.

Bei den betroffenen Örtlichkeiten handelt es sich in 53,1% der Fälle um Räume und in 3,7% der Fälle um Fahrzeuge. Sonstige Örtlichkeiten wie z. B. Verkehrswege, Gänge, Türen, Rampen, Montagegruben oder Arbeitsplätze im Freien waren in 43,2% der Fälle Gegenstand der Beanstandung oder einer zusätzlichen Anordnung.

Nur 2.852 Beanstandungen oder zusätzliche Anordnungen betrafen Vorgänge, Geräte oder Einrichtungen, die keiner Örtlichkeit spezifisch zugeordnet werden können, wie z. B. Handwerkzeugmaschinen, Mängel bei der Durchführung von Unterweisungen oder Überprüfungen oder organisatorische Mängel anderer Art.

Die Verteilung der Beanstandungen und zusätzlichen Anordnungen auf betroffene Örtlichkeiten, auf die einzelnen Unternehmen oder Verkehrsbereiche und auf die einzelnen Arbeitsjahre des Berichtszeitraumes zeigen die Tabellen 3.1 und 3.2 im Abschnitt 8.

Von jenen Beanstandungen und Anordnungen, die Fahrzeuge oder deren Einrichtungen betroffen haben, fällt ein Großteil in den Bereich der Schifffahrt, da in diesem Bereich zwar landseitig nur wenige Anlagen in den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallen, hingegen alle Schiffe. Demgemäß entfällt auch der relativ größte Teil aller Örtlichkeiten, die im Bereich der Schifffahrt von Mängelfeststellungen betroffen waren, nämlich 67,7%, auf Schiffe.

Von den von den Mängelfeststellungen betroffenen 8.093 Örtlichkeiten waren 4.296 Räume, von denen 2.686 oder 43,5% Arbeitsräume waren. Sanitäreinrichtungen und Sozial- sowie Umkleieräume waren von Beanstandungen weitaus weniger betroffen und nur wenige der Mängelfeststellungen betrafen Sanitäts- oder Wohnräume und Unterkünfte (Tabelle 3.2 im Abschnitt 8).

Der Großteil der 3.499 Mängelfeststellungen, die auf „sonstige Örtlichkeiten“ entfallen, betrifft Verkehrs- und Fluchtwege, Stiegen, Gänge, Ausgänge, Türen etc. (44,8%). Die Einrichtung oder Ausstattung bestimmter Arbeitsplätze im Freien oder in Räumen war jeweils nur in etwa 20% der Fälle Gegenstand von Beanstandungen oder zusätzlicher Anordnungen. Beanstandungen, die Fahrzeuge betroffen haben, sind, abgesehen von dem bereits angeführten Schwerpunkt bei Schiffen, vor allem im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und der nicht-öffentlichen Eisenbahnen zu verzeichnen.

Die Anzahl der jeweils in den angeführten Verkehrsbereichen oder Unternehmen an den bezeichneten Örtlichkeiten zusätzlich erfolgten Mängelfeststellungen ist der Spalte L der Tabelle 3.2 im Abschnitt 8 zu entnehmen. Die meisten

zusätzlichen Mängelfeststellungen erfolgten in der Schifffahrt, wo im Durchschnitt bei den einzelnen Örtlichkeiten oder Fahrzeugen mehr als 3,7 Beanstandungen erfolgten. Im Bereich der Luftfahrt waren im Durchschnitt mehr als 3,4 Mängelfeststellungen an den einzelnen Örtlichkeiten zu verzeichnen. Etwa 1,9 Mängelfeststellungen waren im Durchschnitt an den Örtlichkeiten im Bereich von nicht-öffentlichen Eisenbahnen und der Österreichischen Bundesbahnen zu verzeichnen, während die Bereiche Seilbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung die geringsten Zahlen an jeweils dieselbe Örtlichkeit betreffenden Beanstandungen verzeichnen. Im Bereich der Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb waren an den einzelnen Örtlichkeiten im Durchschnitt 2,0 Mängelfeststellungen zu treffen.

Es ist selbstverständlich, daß die Inspektionstätigkeit jeweils so gesteuert wird, daß jene Bereiche und Örtlichkeiten, an bzw. in denen häufig Mängel festgestellt werden, auch Schwerpunkte bei den Betriebsinspektionen bilden.

Die im Berichtszeitraum in den einzelnen Verkehrs- und Betriebsbereichen im Durchschnitt je Betrieb erfolgten Mängelfeststellungen, bezogen auf die jeweilige Gesamtzahl der im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zur Überprüfung vorgemerkten Betriebe, sowie die im Schnitt je Inspektion erfolgten Mängelfeststellungen sind der Tabelle 3.3 im Abschnitt 8 zu entnehmen.

Die im Berichtszeitraum je Betrieb, der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion zur Überprüfung vorgemerkt ist, erfolgten Mängelfeststellungen liegen mit 4,3 im Bereich der Seilbahnen eindeutig am höchsten. In der Schifffahrt wurden im Berichtszeitraum je zur Überprüfung vorgemerktem Betrieb ca. 2,5 Beanstandungen oder zusätzliche Anordnungen getroffen. Im Schnitt, bezogen auf alle beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Überprüfung vorgemerkten Betriebe, wurden im Berichtszeitraum je Betrieb 2,0 Mängel festgestellt.

Bezieht man die im Berichtszeitraum erfolgten Mängelfeststellungen auf die Anzahl der im jeweiligen Verkehrsbereich durchgeführten Inspektionen, so ergibt sich ebenfalls im Seilbahnbereich ein besonderes Schwergewicht mit ca. 3,4 Beanstandungen je Inspektion. Es folgen der Bereich Schifffahrt mit etwa 2,3 Mängelfeststellungen je Inspektion und der Bereich Eisenbahnen, Straßenbahnen und sonstige Unternehmen im Bahnbereich mit etwa 1,6 Mängelfeststellungen je Inspektion. Von den im Berichtszeitraum insgesamt erfolgten 16.826 Mängelfeststellungen betrafen 41,3% mangelhafte Instandhaltung, wobei der größte Teil dieser Mängel zu geringe Raumhöhen oder Boden- oder Freiflächen in Betriebs- oder Arbeitsräumen und Mängel bei der Reinigung oder im hygienischen Zustand dieser Räume betroffen hat. Etwa gleich viele Mängel wurden bei der Instandhaltung von Einrichtungen und Geräten der Heizung sowie bei der Kennzeichnung und Beschilderung festgestellt (hiezue Tabelle 3.4 im Abschnitt 8). Einen erheblichen Prozentsatz der im Zusammenhang mit Unzukömmlichkeiten bei der Instandhaltung erfolgten Mängelfeststellungen machen auch Mängel bei Absicherungen von Gefahrenstellen sowie fehlende oder mangelhafte Abdeckungen von Montagegruben, fehlende Umwehrungen an absturzgefährdeten Stellen etc. aus.

Insgesamt 10,9% der im Berichtszeitraum erfolgten Mängelfeststellungen betreffen Mängel in der betrieblichen Organi-

sation. Im Vordergrund stehen in diesem Bereich Mängel bei der Durchführung von Überprüfungen von Betriebsmitteln und Mängel bei der Durchführung oder die Unterlassung von Unterweisungen von Arbeitnehmer/innen.

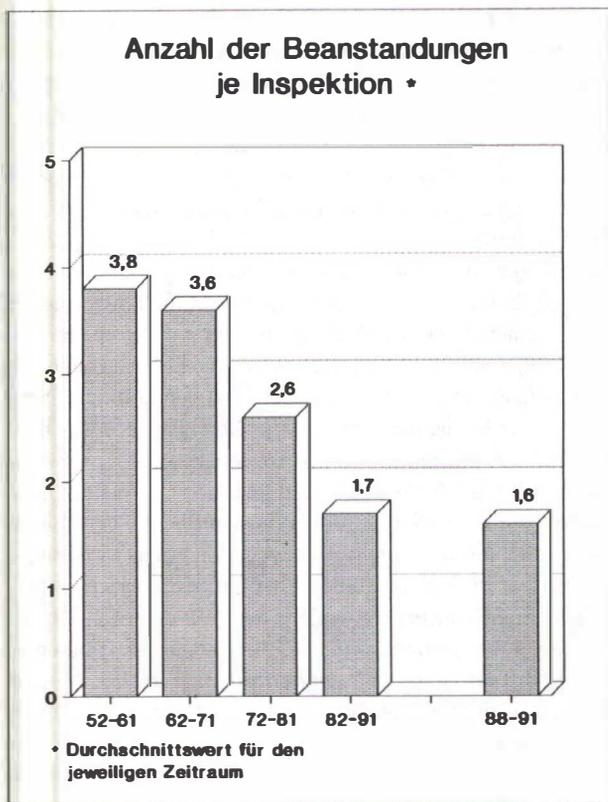
37,3% aller im Berichtszeitraum festgestellten Mängel oder zusätzlich getroffenen Anordnungen (6.271 Fälle) betrafen Mängel an Betriebsmitteln verschiedenster Art. Mit 6,6% aller im Berichtszeitraum erfolgten Beanstandungen standen dabei Mängel an Gleisanlagen, Verschieberbahnsteigen, Verschiebergeräten etc. im Bereich von Eisenbahnen im Vordergrund, wobei die größte Anzahl dieser Mängel im Bereich der nicht-öffentlichen Eisenbahnen zu verzeichnen ist. An zweiter Stelle mit insgesamt 5,3% aller im Berichtszeitraum festgestellten Mängel stehen Beanstandungen von Einrichtungsgegenständen, Gegenständen der Raumausstattung und Büromaschinen. Mängel an Seilen, Ketten, Winden, Hebezeugen, Gerüsten und Leitern rangieren in der Häufigkeit der festgestellten Mängel an dritter Stelle und wurden vor allem im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, bei Seilbahnbetrieben und im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung festgestellt. Die im Berichtszeitraum 1986/87 am häufigsten beanstandeten Betriebsmittel, nämlich elektrische Betriebsmittel, liegen im aktuellen Berichtszeitraum mit ca. 8% der Betriebsmittel betreffende Mängelfeststellungen erst an vierter Stelle in der Häufigkeit.

991 der im Berichtszeitraum erfolgten Mängelfeststellungen (5,9% aller festgestellten Mängel) waren auf unzureichende oder fehlende Ausstattung von Bediensteten mit persönlichen Schutzausrüstungen oder auf den mangelhaften Zustand von persönlichen Schutzausrüstungen zurückzuführen. Insgesamt ist in diesem Bereich aber ein leichter Rückgang in der Häufigkeit der Beanstandungen festzustellen; im Tätigkeitsbericht 1986/87 haben noch ca. 6,3% aller Beanstandungen diesen Bereich betroffen.

Eine genaue Übersicht über die im Berichtszeitraum erfolgten Mängelfeststellungen, die jeweiligen Ursachen oder Gegenstände der Beanstandung sowie deren Verteilung auf die Unternehmen und Verkehrsbereiche und auf die einzelnen Arbeitsjahre enthält die Tabelle 3.4 im Abschnitt 8.

Die Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen sind angewiesen, die Behebung der beanstandeten Mängel konsequent zu überwachen. Mängel, insbesondere jene, die betriebliche Organisation oder die Gesundheitsprophylaxe betreffen, gestatten aber auch einen Rückschluß auf die Güte der Arbeit, die Sicherheitstechniker, Sicherheitsvertrauenspersonen und Betriebsärzte in den Betrieben leisten.

Daß seit Bestehen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im langjährigen Schnitt in den Verkehrsbetrieben eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen erreicht werden konnte, zeigt die Entwicklung der Anzahl der Mängelfeststellungen, die je Inspektion in den Betrieben getroffen wurden. Die nachfolgende Graphik gibt die Anzahl der im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erfolgten Beanstandungen als Durchschnittswert für jeweils zehn Arbeitsjahre an und zeigt, daß dieser Quotient stetig kleiner wird, wodurch der durchschnittliche Qualitätsgewinn hinsichtlich der Arbeitsbedingungen in den Betrieben belegt wird.



3.7 Maßnahmen auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin im Berichtszeitraum

Mit der Einrichtung eines besonderen Referates für „Verwendungsschutz und Arbeitsmedizin“ im Rahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und mit der Bestellung eines vollbeschäftigten Verkehrs-Arbeitsinspektionsarztes im Mai 1990 wurde für die Schwerpunkte Arbeitsmedizin und Gesundheitsprophylaxe im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eine neue Arbeitsbasis geschaffen. Das Aufgabengebiet dieses Referates umfaßt neben der Inspektionstätigkeit auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin und des Verwendungsschutzes vor allem Maßnahmen der Prävention, wobei Schulung und Unterweisungen ebenso im Vordergrund stehen wie die Entwicklung von Strategien für die Gesundheitsprophylaxe und die praktische Umsetzung aktueller arbeitsmedizinischer und ergonomischer Erkenntnisse in Vorschriften und in der betrieblichen Praxis.

Arbeitsmedizin in Verkehrsbetrieben muß insbesondere auf das Erfassen und Lösen strukturbezogener Probleme ausgerichtet sein, die sich von den Problemen in gewerblichen oder industriellen Betrieben wesentlich unterscheiden. Neben spezifisch dem Verkehrswesen zuzuordnenden Tätigkeiten (Triebfahrzeugführer, Flugbegleiter, Briefträger, Autobuslenker etc.) stehen Probleme der Gesundheitsvorsorge bei Kleinbetrieben (Luftfahrt, Schifffahrt) und im Verwendungsschutz (Belastungen durch Schichtdienst, Streß, überlange Arbeitszeiten etc.) im Vordergrund. Aus der Fülle der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum angefallenen arbeitsmedizinischen Probleme seien nur einige herausgegriffen:

Aufgrund der bereits im Tätigkeitsbericht 1986/87 erwähn-

ten Studie über mögliche spezifische Belastungen von Seilbahnbediensteten durch häufiges, rasches Wechseln der Seehöhe wurden weitere Beobachtungen angestellt und speziell auf das Auftreten von gesundheitlichen Problemen, insbesondere von Herz-Lungen-Kreislaufbeschwerden, geachtet, um Hinweise zu erhalten, ob Risiken für derartige berufsbedingte Erkrankungen bestehen. Der ärztliche Dienst des Verkehrs-Arbeitsinspektorates konnte allerdings bisher keine Indizien finden, die die Möglichkeit derartiger Erkrankungen erhärten. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird jedoch diesen Problemen weiter besondere Aufmerksamkeit widmen und bei Vorliegen relevanter Daten die erforderlichen Maßnahmen treffen. In diesem Zusammenhang sei auch festgehalten, daß sowohl bei der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt als auch bei den Berufsgenossenschaften der Bundesrepublik Deutschland bis dato keine Fälle derartiger berufsbedingter Erkrankungen bei Seilbahnbediensteten bekannt sind.

Beruflich bedingte Strahlenbelastungen können auch im Verkehrsbereich auftreten. Im Transportwesen besteht für Arbeitnehmer/innen ein Risiko für Strahlenexpositionen beim Transport von radioaktiven Stoffen oder von Gütern mit Strahlenquellen. Für die Transportgüter bestehen gemäß den Vorschriften ADR/RID, IMDG oder ICAO besondere Bestimmungen hinsichtlich erforderlicher Verpackungen und der an den Außenseiten der Transportbehälter noch zulässigen Strahlungsintensität. Die Grenzwerte der zulässigen Strahlung sind jedoch darauf abgestellt, daß im Rahmen der Abwicklung von Transporten jeweils nur ein kurzfristiges Umgehen mit verpackten Gütern oder Stoffen erforderlich ist und daher nur kurzfristige Einwirkungen möglich sind.

Gefahrensituationen könnten sich aber ergeben, wenn z. B. beim Abstellen eines Transportfahrzeuges mit derartigen Stoffen oder Gütern in dessen unmittelbarer Nähe über längere Zeit Arbeiten ausgeführt werden und während dieser Zeitdauer die mit diesen Arbeiten beschäftigten Bediensteten einer Strahlenexposition ausgesetzt sein können. Aufgrund der zulässigen Oberflächenstrahlungen hat daher der ärztliche Dienst des Verkehrs-Arbeitsinspektorates überprüft und Informationsmaterial zusammengestellt, welche Verweildauer jeweils in unmittelbarer Nähe derartiger Transportfahrzeuge oder Transportbehälter zulässig ist, damit eine gesundheitsschädigende Strahlenexposition ausgeschlossen werden kann. In einer den Betrieben zur Verfügung gestellten Übersicht wurde entsprechend der jeweiligen Beschaffenheit der radioaktiven Versandstücke und unter Bezug auf den für Menschen geltenden Jahres-Belastungsgrenzwert von 50 mSv die höchstzulässige Verweildauer, die in der unmittelbaren Umgebung solcher Transportfahrzeuge oder -behälter zulässig ist, festgelegt.

Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe sind dieselgetriebene Fahrzeuge häufig verwendete Betriebsmittel. Seit einiger Zeit ist bekannt, daß Dieselabgase krebserzeugendes Potential besitzen. Sie wurden daher in die Kategorie krebserzeugender Stoffe der MAK-Werte-Liste eingereiht. Belastungen durch Dieselabgase sind im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insbesondere in Werkstätten von Zugförderungsleitungen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen gegeben. Im Rahmen einer Schwerpunktsmaßnahme wurden diese

Werkstätten in Zusammenarbeit mit dem sicherheitstechnischen Dienst der Österreichischen Bundesbahnen einer besonderen Beurteilung hinsichtlich der Wirksamkeit vorhandener Entlüftungseinrichtungen unterzogen und jeweils die Anteile der Dieselabgase in der Raumluft festgestellt. Aufgrund der Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden teilweise unmittelbar am Entstehungsort der Abgase arbeitsplatzbezogene Absaugungen (z. B. im Bereich der Auspuffe der Lokomotiven) zusätzlich vorgeschrieben oder durch organisatorische Maßnahmen die Exposition durch diese Schadstoffe vermieden.

Im Jahr 1990 wurden im Zusammenhang mit dem Entwurf einer „Asbestverordnung“ (kundgemacht mit BGBl. Nr. 324/1990) alle dem Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unterliegenden Betriebe aufgefordert zu erheben und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitzuteilen, ob und falls ja, in welchem Bereich oder Bauwerk Asbest, insbesondere Spritzasbest, verwendet wurde oder vorhanden ist. Es konnte festgestellt werden, daß Asbest, insbesondere Spritzasbest, in Betrieben im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nur in wenigen Fällen vorhanden ist. Problembereiche sind diesbezüglich die Kraftfahrzeuginstandhaltung bzw. die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen (Brems- und Kupplungsbeläge), besondere Wärmeisolierungen (Elektroöfen, Ummantelungen von Abgasleitungen auf Schiffen) und bestimmte Brandschutzabschottungen bei Kabeldurchführungen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung. Durch Information und entsprechende Anordnungen wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat vorgesorgt, daß Arbeiten mit oder an solchen Einrichtungen nur unter Einhaltung der hierfür vorgesehenen besonderen Schutzmaßnahmen durchgeführt werden und darüber hinaus möglichst rasch ein Ersatz der asbesthaltigen Materialien durch weniger gesundheitsschädliche Stoffe erfolgt. In vielen Fällen ist dies bereits geschehen. Die Verwendung von Spritzasbest beschränkt sich auf wenige Fälle, wobei, soweit es sich um Bereiche handelt, in denen Arbeitnehmer/innen unmittelbar gefährdet sind, bereits Sanierungsmaßnahmen erfolgt oder unmittelbar vorgesehen sind.

Die früher in vielen Bereichen speziell für Schweißarbeiten verwendeten Hitzeschutzhandschuhe aus Asbest wurden bereits unmittelbar nach Bekanntwerden der kanzerogenen Wirkung von Asbest gegen aus neuartigen Wärmeschutzmaterialien gefertigte Schutzhandschuhe getauscht.

In Verkehrsbetrieben ist auch mit dem Auftreten von Infektionskrankheiten aufgrund beruflicher Exposition zu rechnen. Die Berufskrankheitenprophylaxe muß daher auch diesbezüglich vorangetrieben werden. In diesem Zusammenhang wurde im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates die Problematik „AIDS“ bereits sehr früh erkannt und Maßnahmen der Prophylaxe vorgesehen. Bereits 1988 wurden im Rahmen der Arbeitsgruppe „Verkehrsunternehmen“ des Arbeitskreises Sicherheitstechnik Informationen an Betriebsärzte und Sicherheitstechniker gegeben, wobei das Problem klar umrissen und auf die Gefahren hingewiesen wurde. Bei Inspektionen wurde erkannt, daß Bedienstete, die als Ersthelfer ausgebildet waren, Bedenken hinsichtlich der Durchführung lebensrettender Maßnahmen hatten, da sie mögliche Infektionen bei der Versorgung blutender Wunden oder bei der Beatmung Verletzter befürchteten.

Neben der erforderlichen Aufklärungs- und Informations-tätigkeit hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat den Unternehmungen in seinem Wirkungskreis vordringlich empfohlen, die Erste-Hilfe-Kästen zusätzlich mit Einmalhandschuhen auszustatten und wo notwendig ventilbestückte Beatmungshilfen vorzusehen. Diese Empfehlungen wurden jeweils mit problemorientierten Schulungen in den Betrieben verbunden.

Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wurde in diesem Zusammenhang ein besonderes Problem geortet. In den Abfallbehältern von Waggons wurden des öfteren gebrauchte Injektionsnadeln gefunden, die bei der Entleerung der Behälter Stichverletzungen verursachen können. Damit ist für das Reinigungspersonal die Gefahr einer HIV- bzw. Hepatitis-A-Infektion möglich. Bedienstete, die solche Abfallbehälter zu entleeren haben, wurden mit Schutzhandschuhen ausgestattet, und überdies wurden die verschiedenen Varianten von Abfallbehältern in den Waggons dahingehend überprüft, ob jene, die nicht durch einfaches Aus- oder Umklappen entleert werden können, mit auswechselbaren Müllsäcken versehen werden können, sodaß ein Hineingreifen in die Behälter nicht mehr erforderlich ist. Der Maschinendienst der Österreichischen Bundesbahnen wurde weiters angewiesen, bei der Gestaltung von Abfallbehältern im Zuge von Neuplanungen von Eisenbahnfahrzeugen auf eine diesbezüglich geeignete Ausführung zu achten. Da jedoch weder durch Verwendung von Schutzhandschuhen noch durch Ausstattung der Behälter mit Müllsäcken die Gefahr von Stichverletzungen vollständig ausgeschaltet werden kann, wurde das Reinigungspersonal zusätzlich besonders unterwiesen, und hat beim Entleeren der Behälter bzw. Entfernen von Müllsäcken besonders vorsichtig vorzugehen. Zwei Bedienstete, die sich bei solchen Manipulationen Stichverletzungen durch Injektionsnadeln zugezogen hatten, wurden auf Kosten des Unternehmens einem HIV-Test unterzogen, wobei keine Infektion festgestellt wurde.

Täglich vermehrt sich die Anzahl der Bildschirmarbeitsplätze. Neben Verbesserungen und Erleichterungen bei der Durchführung der Arbeitsaufgaben bringt diese Technologie aber für die Bediensteten auch Probleme. Informationen über die richtige Gestaltung von Bildschirmarbeitsplätzen, wie richtiges Aufstellen der Geräte, die richtige Beleuchtung und Einstellung von Sitz- und Tischhöhen etc., sind dabei besonders wichtig.

Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe werden zu diesem Thema laufend Schulungen und Unterweisungen durchgeführt.

Die Großbetriebe Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung haben für diese Zwecke schon vor längerer Zeit Informationsbroschüren für die Bediensteten aufgelegt, die die wesentlichsten Empfehlungen und Anleitungen für das richtige Gestalten von Bildschirmarbeitsplätzen enthalten. Zu beachten ist bei der Tätigkeit an Bildschirmarbeitsplätzen u. a. auch die statische Arbeitshaltung, die zu einseitigen Belastungen und Beanspruchungen führen kann. Diesen Belastungen kann ausgleichend nicht nur durch entsprechende Pausengestaltung entgegengewirkt werden, sondern auch durch spezielle Bewegungsprogramme, die als Ausgleichsgymnastik den Bediensteten empfohlen werden.

3.8 Gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern/innen für bestimmte Tätigkeiten

Zu Tätigkeiten, die unter erschwerenden Bedingungen durchgeführt werden müssen oder deren Ausübung mit besonderen physischen Belastungen verbunden ist, dürfen nur Arbeitnehmer/innen herangezogen werden, deren Gesundheitszustand eine Beschäftigung mit diesen Tätigkeiten oder unter diesen Bedingungen zuläßt. Durch periodische ärztliche Untersuchungen ist in diesen Fällen der Gesundheitszustand der Beschäftigten zu überwachen. Im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist die Überwachung des Gesundheitszustandes vor allem aufgrund von Belastungen notwendig, die durch Einwirkungen von Lärm und von gesundheitsschädigend oder toxisch wirkenden Arbeitsstoffen verursacht werden.

Einen Schwerpunkt bilden Einwirkungen der Schadstoffe Blei und organischer Kohlenwasserstoffverbindungen, wie sie insbesondere in Lösungs- oder Kaltreinigungsmitteln enthalten sind, sowie von Pigmentstoffen. Vor allem sind die in Anstrichmitteln, Lacken etc. enthaltenen Lösungsmittel wie Toluol, Xylol und teilweise auch noch Benzol zu beachten, aber auch Einwirkungen von in verschiedenen Kunststofffuß- oder Schaummassen enthaltenen Isozyanid- oder Aminoverbindungen sind Ursache der gesundheitlichen Überwachungsuntersuchungen.

Im Bereich der Eisenbahnen sind vornehmlich Bedienstete betroffen, die in Werkstätten, als Brückenschlosser oder in anderen Bereichen intensiv mit Anstricharbeiten beschäftigt sind. Bei der Post- und Telegraphenverwaltung sind hauptsächlich Bedienstete des Postautodienstes (Lackierarbeiten) und des Fernmeldebaudienstes (Blei) betroffen. In seltenen Fällen kommen in Verkehrsbetrieben auch Einwirkungen durch organische Phosphorverbindungen (z. B. bei der Verwendung von Unkrautvertilgungs- oder Pflanzenschutzmitteln) oder auch von quarz-, asbest- oder silikathältigen Stäuben vor. In einigen Bereichen sind auch Einwirkungen von Schweißrauch die Ursache der ärztlichen Untersuchungen.

Bei den Untersuchungen infolge möglicher Einwirkungen von Asbest handelt es sich nicht um Beschäftigte, die regelmäßig mit diesem Schadstoff in Berührung kommen, sondern um Bedienstete, die in Einzelfällen Arbeiten mit asbesthaltigen Materialien (z. B. Asbestentfernung) durchzuführen haben und die in diesem Zusammenhang prophylaktischen Untersuchungen unterzogen werden.

Die prophylaktischen ärztlichen Untersuchungen hinsichtlich der Eignung für das Tragen von Atemschutzgeräten betreffen vor allem Angehörige von Betriebsfeuerwehren, die im Einsatzfall Atemschutzgeräte benutzen müssen, und Bedienstete, die bei der Reinigung von Kraftfahrzeugen mit Hilfe von Dampfstrahlreinigungsgeschäften Vollschutzanzüge tragen müssen.

Einwirkungen, die bei den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreuten Arbeitnehmer/innen ebenfalls eine prophylaktische ärztliche Überwachung in größerem Umfang erfordern, sind Lärmeinwirkungen an den Arbeitsplätzen. Da Lärm bereits in den vergangenen Jahren als eine der wesentlichsten

Ursachen für Berufskrankheiten erkannt worden ist, wurden in den Betrieben zunehmend Maßnahmen zur Lärminderung, Lärmdämmung und Lärmvermeidung getroffen. Inwieweit dies im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat überwachten Betriebe bereits Wirkung gezeigt hat, zeigt die Entwicklung der Anzahl der prophylaktisch aufgrund möglicher Lärmschädigungen zu untersuchenden Arbeitnehmer/innen. Wurden 1988 insgesamt noch 22,1% aller untersuchten Arbeitnehmer/innen infolge einer möglichen Lärmschädigung prophylaktisch untersucht, so waren dies zu Ende des Berichtszeitraumes im Jahr 1991 nur mehr 16,9%. Dies ist darauf zurückzuführen, daß bestimmte Arbeitsbereiche und Arbeitsplätze infolge gezielter Schutzmaßnahmen und Änderungen bei Betriebsmitteln nicht mehr als Lärmarbeitsplätze eingestuft werden müssen.

Im Berichtszeitraum 1988 bis einschließlich 1991 gingen dem ärztlichen Dienst beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 18.667 Befundaufbereitungen über ärztliche Untersuchungen von Arbeitnehmer/innen zu, die aufgrund der angeführten Verordnung über die gesundheitliche Eignung von Arbeitnehmern für bestimmte Tätigkeiten von den hiezu ermächtigten Ärzten durchgeführt worden sind. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Anzahl der in den einzelnen Arbeitsjahren des Berichtszeitraumes untersuchten Arbeitnehmer/innen, aufgeschlüsselt nach der Art der jeweiligen gesundheitsschädigenden Einwirkung, derzufolge die vorbeugende Untersuchung durchgeführt wurde, und nach den Verkehrsbereichen oder -unternehmen, denen die untersuchten Arbeitnehmer/innen angehören.

Zu den Tabellen über die Anzahl der ärztlich untersuchten Arbeitnehmer/innen ist grundsätzlich anzumerken, daß die Abstände, in denen die ärztlichen Untersuchungen bezüglich der verschiedenen Einwirkungen durchzuführen sind, in der angeführten Verordnung unterschiedlich geregelt sind, woraus sich die von Arbeitsjahr zu Arbeitsjahr unterschiedliche Anzahl der jeweils untersuchten Bediensteten erklärt. Über die aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Untersuchungen hinaus werden im Bereich der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Überprüfung vorgemerkten Betriebe und über besondere Anordnung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auch Bedienstete ärztlich untersucht, die möglichen gesundheitsschädigenden Einwirkungen anderer Art ausgesetzt sind. Es sind dies z. B. Bedienstete, die an Bildschirmarbeitsplätzen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung sowie auch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen arbeiten, und Bedienstete, die Arbeiten auf Antennenmasten im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung zu verrichten haben. Bei Arbeiten an Bildschirmgeräten, im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung auch bei Arbeiten an Mikrofilmlesegeräten, werden augenfachärztliche Untersuchungen durchgeführt und Bedienstete, die Antennenmaste zu besteigen haben, werden prophylaktisch im Abstand von eineinhalb Jahren ärztlich untersucht.

Im Berichtszeitraum wurden im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung aus diesen Gründen 1.999 Bedienstete einer augenärztlichen Untersuchung unterzogen und 730 Bedienstete hinsichtlich ihrer Eignung für Arbeiten auf Antennenmasten untersucht. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wurden im Berichtszeitraum 760 Arbeitneh-

Prophylaktische ärztliche Untersuchungen im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe im Berichtszeitraum

Grund der prophylaktischen ärztlichen Untersuchung	Anzahl der eingelangten Befunde über ärztliche Untersuchungen			
	Arbeitsjahr			
	1988	1989	1990	1991
Chemisch-toxische Arbeitsstoffe	3.587	3.232	4.059	3.527
Lärm	1.018	1.178	818	755
Hitze	1	6	3	–
Schweißrauch	23	82	3	74
Asbest	10	–	–	1
Staub	1	35	43	43
Atenschutz	–	62	44	59
Sonstiges	1	–	–	–
SUMME	4.641	4.595	4.970	4.461

Verkehrsbereich/Verkehrsunternehmen	Anzahl der eingelangten Befunde über ärztliche Untersuchungen			
	Arbeitsjahr			
	1988	1989	1990	1991
Eisenbahnen und Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1.298	1.068	1.235	1.179
Straßenbahnen	577	708	611	613
Post- und Telegraphenverwaltung und Radio Austria AG	2.669	2.179	2.983	2.532
Schifffahrt	33	449	14	25
Luftfahrt	64	191	127	112
SUMME	4.641	4.595	4.970	4.461

mer/innen und im Bereich der Wiener Verkehrsbetriebe 488 Arbeitnehmer/innen einer augenfachärztlichen Untersuchung betreffend die Eignung für Arbeiten an Bildschirmgeräten unterzogen. Im Verkehrsbereich sind somit Vorgangs-

weisen, wie sie aufgrund der Anpassung an das EG-Recht in Zukunft grundsätzlich erforderlich sein werden, teilweise bereits jetzt vorweggenommen.

4 Aktuelle Wahrnehmungen und Trends auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes

4.1 Besondere Beziehungsproblematiken im Bereich des Vorschriften- und Ausbildungswesens in Verkehrsbetrieben

In den für jeden Verkehrsbereich geltenden besonderen Materiegesetzen wie Eisenbahngesetz, Schifffahrtsgesetz, Luftfahrtgesetz etc. sind jeweils Vorschriften enthalten, die eine sichere Verkehrsabwicklung gewährleisten sollen. Da diese in den Materiegesetzen enthaltenen Sicherheitsvorschriften aber auch Auswirkungen auf die im Verkehr tätigen Arbeitnehmer/innen haben, bestehen für Verkehrsbedienstete besondere Beziehungsproblematiken zwischen diesen Sicherheitsvorschriften und den Vorschriften des Arbeitnehmerschutzes.

In den Vorschriften der Materiegesetze sind für bestimmte Tätigkeiten wie z. B. Fahrzeugführer, Betriebsleiter besondere Ausbildungen vorgesehen und meist auch die Ausbildungsinhalte für diese Fachkräfte festgelegt. Diese Ausbildungen umfassen naturgemäß auch die einschlägigen Regelungen zur Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit. Oft entsteht dadurch die unzutreffende Meinung, daß diese Ausbildung alle Fragen der Sicherheit an Bord eines Fahrzeuges umfassen würde. Andere Schutz- und Sicherheitsvorschriften wie z. B. Arbeitnehmerschutzvorschriften gehen aber in vielen Bereichen über die Vorschriften der Betriebs- und Verkehrssicherheit wesentlich hinaus. Dadurch bedingt entstehen oft größere Informationslücken hinsichtlich von Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes, die die Durchsetzung des Arbeitnehmerschutzes in diesen Bereichen erschweren und von Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen oft besonderen Zeitaufwand und Einsatz erfordern. Die Erfahrung zeigt, daß dies weitgehend vermieden werden kann, wenn in einschlägigen Vorschriften des Verkehrs wesens jeweils auch auf die Verantwortung der Arbeitgeber und Vorgesetzten für den Arbeitnehmerschutz in den Betrieben, besonders auch an Bord von Fahrzeugen, zumindest hingewiesen wird. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird daher anstreben, daß derartige Hinweise in den einschlägigen verkehrsrechtlichen Regelungen verankert werden.

Verkehrs-Systeme benötigen einerseits spezielle, technische Betriebs- und Sachmittel (Verkehrswege, Verkehrsmittel etc.) und bedingen andererseits spezifische Voraussetzungen für den Einsatz der menschlichen Arbeit (spezielle Kenntnisse, feststehende Fahrpläne, Arbeitsbedingungen in Verkehrsmitteln etc.). Diese speziellen Technologien und Techniken sowie die spezifischen ergonomischen Bedingungen, Organisationsformen und Anforderungen betreffend Qualifikation und persönliche Eignung von Arbeitnehmer/innen unterscheiden die Arbeitsbedingungen in Verkehrsbetrieben

wesentlich von jenen anderer Betriebe. Auch die Notwendigkeit, ausgedehnte Netze mit oft nur wenigen Unterwegs-Stützpunkten bedienen zu müssen, ist eine Besonderheit der Verkehrsbetriebe.

Dementsprechend erfordern Verkehrsbetriebe eine spezielle Arbeitsgestaltung, wobei nicht nur Effektivität und Effizienz, sondern auch öffentliche Interessen als Gestaltungsziele im Vordergrund stehen und wobei auch der Arbeitnehmerschutz als wesentliches Gestaltungsziel anerkannt werden muß. Dies erfordert von allen mit Problemen der Arbeitsgestaltung in Verkehrsbetrieben befaßten Personen nicht nur eine ausreichende Kenntnis der speziellen Belastungen und Risiken in Verkehrsbetrieben sowie der Organisation „ihres“ Verkehrsbetriebes, sondern auch ausreichendes Wissen über zumindest die wesentlichen der bezughabenden Arbeitnehmerschutzvorschriften. Dies ist bei fachspezifischen Ausbildungen im Verkehrsbereich zu berücksichtigen.

Würden die Verkehrssysteme auf der Straße, auf der Schiene, in der Luft und auf dem Wasser bisher als getrennt auszubauende Systeme behandelt und jedes für sich optimiert, so bahnt sich nun eine intensive Vernetzung der Verkehrssysteme an. An den Schnittstellen der einzelnen Verkehrssysteme entstehen dadurch neue technische und organisatorische Probleme, die flankierend auch Maßnahmen des Arbeitnehmerschutzes erfordern. Diese Maßnahmen betreffen die Arbeitsorganisation, die Arbeitsvorgänge, die Arbeitsmittel und die Arbeitsstoffe und müssen zielorientiert, prophylaktisch auf eine Verbesserung der Gesundheitsvorsorge und der Unfallverhütung für die in den jeweiligen Bereichen beschäftigten Arbeitnehmer/innen ausgerichtet sein. Die Erarbeitung dieser Maßnahmen und ihre Durchsetzung erfordert, dabei eine die Verkehrssysteme übergreifende Ganzheitsbetrachtung für den Arbeitnehmerschutz, sowie eingehende Kenntnisse über die Spezifika der beteiligten Verkehrssysteme. Befähigte Experten müssen dazu großes Überblickswissen, die Grundkenntnis der verschiedenen Technologien, zumindest soweit dies zur Beurteilung möglicher Gefahren notwendig ist, besitzen und die aktuellen Entwicklungen in relevanten Wissensbereichen laufend verfolgen. Der Bogen notwendiger Wissensinhalte muß dabei vom materiellen Inhalt des Arbeitnehmerschutzrechts über das Chemikalienrecht, die Dampfkesselverordnung, das Elektrotechnikgesetz, das Arbeitszeitgesetz, das Mutterschutzgesetz, das Gleichbehandlungsgesetz, das Nachtschicht-Schwerarbeitsgesetz etc. bis hin zum Arbeitsverfassungs- und Berufsausbildungsgesetz reichen. Darüber hinaus sind Kenntnisse beginnend bei den Bestimmungen über den Transport gefährlicher Güter, das Sprengwesen, über Flüssiggasanlagen, den Strahlenschutz etc. bis zu den spezifischen Vorschriften des Eisenbahnwesens, der Schifffahrt, der Luftfahrt, des Post- und Fernmeldewesens und der Seilbahnen erforderlich. Dazu kommt eine große Anzahl einschlägig geltender ÖNORMEN und ÖVE-Vorschriften sowie eine Vielfalt betriebsspezifischer Dienst-

vorschriften einzelner Verkehrsbetriebe, die teilweise ebenfalls beherrscht werden müssen.

Aus diesen Gründen kommt einer auch aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes umfassenden Ausbildung sowohl des betrieblichen Managements als auch der Fachkräfte, die auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes in den Verkehrsbetrieben tätig sind, besondere Bedeutung zu. Folgende Forderungen sind daher in Zukunft verstärkt zu vertreten und durchzusetzen:

- In die Materiegesetze des Verkehrswesens müssen in geeigneter Form zumindest Hinweise auf die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes aufgenommen werden, um dessen Durchsetzung in diesen Bereichen zu erleichtern.
- Berechtigungen, die Fachkräften in Verkehrsbetrieben spezielle Weisungsgewalt gegenüber anderen Arbeitnehmern/innen einräumen und für deren Erwerb eine besondere Ausbildung (z. B. als Schiffsführer, Pilot, Flugbetriebsleiter, Seilbahnbetriebsleiter) erforderlich ist, müssen auch an die Kenntnis zumindest der wesentlichen einschlägigen Arbeitnehmerschutzvorschriften gebunden werden.

Insbesondere zum zuletzt genannten Punkt wurden im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe bereits erste Maßnahmen gesetzt. Sowohl im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung als auch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen wird zur Verbesserung der Ausbildung insbesondere des mittleren Managements im Rahmen von „Seminaren für Führungskräfte“ auch der Gegenstand „Arbeitnehmerschutz“ vorgetragen. Dem künftigen Vorgesetzten werden dabei die innerbetriebliche Organisation des Arbeitnehmerschutzes, dessen Zielsetzungen und die Verantwortung des Vorgesetzten für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes im Betrieb in besonderer Weise nahegebracht.

Ebenso wichtig wird aber auch eine Intensivierung und Ausweitung der derzeit bestehenden Ausbildung für Sicherheitstechniker und Betriebsärzte sein, um diesen Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben und in ausreichender Weise die fachliche Beratung und Unterstützung der Arbeitgeber/innen und deren Beauftragten zu ermöglichen. Auch bei diesen Ausbildungen ist auf fachspezifische oder branchenspezifische Erfordernisse z. B. des Verkehrswesens besondere Rücksicht zu nehmen.

Die rechtzeitige und intensive Befassung dieser Fachkräfte mit den Problemen der Arbeitsgestaltung ist eine wesentliche Voraussetzung für ergonomisch, sicherheitstechnisch und arbeitshygienisch richtige Problemlösungen. Sicherheitstechnische Dienste und die betriebsärztliche Betreuung haben bei der Planung, Gestaltung und Änderung von Arbeitsplätzen, Arbeitsstätten, Baulichkeiten etc. unmittelbar unterstützend mitzuwirken. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seinem Wirkungskreis insbesondere bei den Großbetrieben Österreichische Bundesbahnen und Post- und Telegraphenverwaltung sowie bei den Wiener Verkehrsbetrieben im Berichtszeitraum intensiv dahingehend gewirkt, daß die rechtzeitige und intensive Einbeziehung der Sicherheitstechniker bei allen diesen Aufgaben sichergestellt und, wo noch nicht ausreichend praktiziert, intensiviert wird. Entsprechende Dienstanweisungen wurden in diesen Großbetrieben erlassen und in die Praxis umgesetzt. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und der Wiener Verkehrsbetriebe

ist dabei bemerkenswert, daß dies auch für Planungen gilt, die keiner eisenbahnrechtlichen Genehmigung bedürfen, und dadurch eine aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes fachdienstübergreifende Beurteilung sichergestellt wird.

Im Bereich der Planung und Ausführung von Hochbauten sind diese Vorgangsweisen besonders wichtig, da im Rahmen der allgemeinen Berufsausbildung von Architekten und Bauingenieuren weder den Fragen der Ergonomie noch jenen der Stoffkunde aus der Sicht des Gesundheitsschutzes die notwendige Bedeutung eingeräumt wird. Daß diese Regelungen infolge der besonderen Kenntnisse, die Sicherheitstechniker in Planungen einbringen können, nicht zuletzt auch zu ökonomisch besseren Entscheidungen führen und oft nicht unwesentliche Einsparungen ermöglichen, ist ein erwünschter Nebeneffekt.

4.2 Aktuelle Trends auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes und Schlußfolgerungen

Ein wesentlicher Teil der zentralen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates muß darauf ausgerichtet sein, neue Entwicklungen in den Bereichen von Technik, Wirtschaft und Medizin, insbesondere der Verkehrstechnologien und der Organisation von Verkehrsbetrieben sowie neue Erkenntnisse über Belastungen im Verkehr und in Verkehrsbetrieben zu erfassen, zu verfolgen und begleitend die zur Vermeidung von möglichen Gefahren und für die Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes erforderlichen Maßnahmen anzuordnen.

Dabei sind punktuelle Anordnungen im Einzelfall oder für bestimmte Betriebe (Abschnitt 3.5) nicht weniger wesentlich als allgemeine Schlußfolgerungen, die sich auf breiter Front im Vorschriftenbestand, in Normen oder auch in Anregungen für gesetzliche Maßnahmen niederschlagen müssen.

Hat in den vergangenen Jahrzehnten die technisch-mechanische Schutzmaßnahme die Unfallverhütung geprägt, so ist künftig, insbesondere im Verkehrsbereich, der Mensch mit seinen Eigenschaften und Verhaltensweisen als individuell anzupeilendes Schutzziel und der Problembereich „Arbeitsorganisation“ wesentlich stärker in den Vordergrund zu rücken. Neue Wechselwirkungen zwischen Mensch und Arbeitssystem bedingen an den Schnittstellen dieser Sphären (Bildschirmgeräte, elektronische Steuerungen und Anzeigen etc.) für den Menschen besondere mentale Belastungen, die durch Maßnahmen des Arbeitnehmerschutzes vermieden oder zumindest reduziert werden müssen. Die Unfallverhütungsarbeit wird dadurch in Richtung der Vermeidung von Gesundheitsschäden, mentalen Überlastungen etc. erweitert, sie wird vielschichtiger und aufwendiger.

Die ergonomisch richtige und sicherheitstechnisch durchdachte Gestaltung von Betriebs- und Arbeitsmitteln, Schutzeinrichtungen etc., die bisher eine wesentliche Komponente der Unfallverhütungsarbeit war, wird dagegen zunehmend in Planungs- und Konstruktionsbüros verlagert. Das Vordringen von Fertigteil- und Modultechniken unterstützt und beschleunigt diese Entwicklung, die sich auch in dem für diesen Bereich geltenden EG-Recht insoweit niederschlägt, als bei der Maschinen- und Gerätegestaltung alle sicherheitstechni-

schen Maßnahmen dem Hersteller aufgetragen und überantwortet werden.

Beim Einsatz und bei der Verwendung von Geräten und Betriebsmitteln wird sich daher künftig die Unfallverhütungsarbeit vor Ort hinsichtlich der Beschaffenheit der Geräte und Betriebsmittel darauf beschränken, die entsprechend den für die Hersteller geltenden Vorschriften erfolgte Gestaltung derselben festzustellen. Der Schwerpunkt der Unfallverhütungsarbeit in den Betrieben wird dagegen bei der sicheren Gestaltung von Arbeitsabläufen, Arbeitsplätzen und bei Maßnahmen der Gesundheitsprophylaxe liegen. Dieser Strukturwandel wird qualitative Veränderungen in der Praxis des Arbeitnehmerschutzes erfordern und neue Formen der Problembetrachtung vor Ort in den Betrieben bedingen.

Noch intensiver als früher werden alle Institutionen, die Aufgaben auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes zu erfüllen haben, bemüht sein müssen, die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes bereits im Planungsstadium von Arbeitstechniken und Produktionsverfahren, von Produktplanungen und Betriebsmittelkonstruktionen, aber auch von Arbeitsabläufen und der Arbeitsorganisation einzubringen. Techniker, Konstrukteure, Architekten, Organisationsfachleute und Arbeitsvorbereiter werden rechtzeitig und in alle ihre Überlegungen den Arbeitnehmerschutz miteinzubeziehen haben. Nur durch dieses Vorgehen wird künftig eine ausreichende Basis für eine wirksame Unfall- und Gesundheitsprophylaxe in den Betrieben gewährleistet sein. Dies bedeutet gleichzeitig ein Abgehen vom bisher üblichen Denken, bei dem vor allem im technischen Arbeitnehmerschutz die notwendigen Schutzmaßnahmen meist aus leidvollen, negativen Erfahrungen aufgrund von Unfallereignissen abgeleitet wurden. Das heißt, im Prinzip wurde bisher eine „nacheilende Unfallverhütung“ praktiziert, die nunmehr durch eine zukunftsorientierte Prophylaxe ersetzt werden soll.

Diese aktuellen Entwicklungen werden, verstärkt und beschleunigt durch die notwendige Anpassung des Österreichischen Arbeitnehmerschutzrechts an die Vorgaben der einschlägigen EG-Richtlinien, neue Vorgangsweisen und vor allem eine neue Konzeption für den Arbeitnehmerschutz in Österreich erfordern. Ihren Niederschlag wird diese neue Konzeption in einem neuen „Arbeitsschutzgesetz“ finden müssen, das das geltende „Arbeitnehmerschutzgesetz“ ablösen wird. Primäre Leitideen dieser neuen Konzeption werden Prävention, Gestaltung, Arbeitnehmerbeteiligung und ein ganzheitlicher Denkansatz für die Problemlösungen sein. Die in diesem Sinn aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erforderlichen Änderungen werden im folgenden in der gegenwärtig geübten und in einer neuen Arbeitnehmerschutzkonzeption schwerpunktbezogen einander gegenübergestellt:

Änderung in der Konzeption des Arbeitnehmerschutzes, die

- infolge der Harmonisierung mit der Konzeption der EG und
- im Hinblick auf neue technologische, gesellschafts- und sozialpolitische Entwicklungen sowie neue medizinische Erkenntnisse

aktuell notwendig sind:

Bisherige Konzeption (klassisches österreichisches Denken)	Neue Konzeption (abgestimmt auf die Vorschriftenlage im EG- und EWR-Bereich)
Ziele des Arbeitnehmerschutzes und Motive für die Weiterentwicklung	
<p>Ziele: Ausgerichtet im wesentlichen auf die Verhütung von Unfällen und akuten Gesundheitsschäden.</p> <p>Motive: Aus negativen Erfahrungen nachträglich abgeleitet. Erkenntnisse aus Analysen von Arbeitsunfällen und beruflich bedingten Erkrankungen.</p>	<p>Ziele: Wie bisher, aber zusätzlich einzubinden: - Vermeidung von Gesundheitsschäden auch durch Langzeiteinwirkungen und von - mentalen Belastungen; - Erreichen von individueller Arbeitszufriedenheit (Persönlichkeitsentwicklung).</p> <p>Motive: Präventives Streben nach Vermeidung negativer Erfahrungen und prospektive Vorsorge für Persönlichkeitsentwicklung.</p>
Ziele bei der Vorschriftenerstellung	
<p>Eindeutige, möglichst zeit- und situationsunabhängige Formulierungen.</p> <p>Angestrebt wird: Wörtliche Vorschriftenerfüllung.</p>	<p>Rahmenvorschriften, die eine aktive Anpassung an die Gegebenheiten ermöglichen. Die Umsetzung muß - zielorientiert, - situationsgerecht und - dynamisch (Anpassung an aktuellen Stand) erfolgen.</p> <p>Angestrebt wird: Arbeitnehmerschutz als wesentliches Gestaltungsziel (Einbindung in Planung, Konstruktion und Organisation).</p>
Adressat der Vorschriften	
Arbeitgeber	Arbeitgeber
Umsetzung der Vorschriften	
<p>Einhaltung der konkreten Vorgaben bei „umsichtigem Arbeiten“. Arbeitnehmer sind am Umsetzungsprozeß nur marginal, Experten nur in bestimmten Fällen beteiligt.</p>	<p>Situationsbezogene Umsetzung unter Einbeziehung von - Experten (Sachverantwortung), - Arbeitnehmern oder geschulten Arbeitnehmervertretern (Eigenverantwortung, Beteiligungsrechte) und - Betriebsräten (multiplikatorische, kontrollierende und unterstützende Aufgaben).</p>

Interessenslagen	
<p>(scheinbarer) Gegensatz Arbeitnehmerschutz/Ökonomie.</p> <p>Sind Vorschriften unzureichend, so fehlt der Handlungszwang. Dies bedingt Vorschriftenflut und erschwert die Kontrolle.</p>	<p>Humanisierung der Wirtschaftlichkeit der Arbeit sind keine konkurrierenden Ziele. Betriebswirtschaftlicher Nutzen des Arbeitnehmerschutzes wird durch Evaluierungsprozesse erkennbar.</p> <p>Rahmenvorschriften bedingen Zwang zu prophylaktischem Handeln. Betriebs- und arbeitsplatzbezogene Dokumentation der Umsetzung der Rahmenvorschriften erleichtert die Kontrolle. Hervortreten einer Individualisierung steht in Wechselwirkung mit der Betonung der Notwendigkeit des Zusammenwirkens aller.</p>

Eine zunehmende Vielfalt an Meinungen und Einzelinteressen ist auch im Bereich des Arbeitnehmerschutzes festzustellen. Durch diese „Individualisierung“ der Probleme tritt einerseits infolge der Vielfalt der Ansichten eine Entsolidarisierung ein und entsteht andererseits verstärkt die Notwendigkeit zur Schaffung von Interessensausgleichen. Letzteres nicht nur zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, sondern zunehmend auch zwischen Arbeitnehmern und Arbeitnehmern. Die Problematik „Rauchen am Arbeitsplatz“ ist hierfür ein Beispiel. Aus dieser Entwicklung resultiert, daß die Arbeitnehmer/innen in die Prozesse zur Problemlösung im Bereich des Arbeitnehmerschutzes künftig vermehrt, zeitgerecht, möglichst intensiv und möglichst unmittelbar eingebunden werden müssen.

Allgemein wünschen Mitarbeiter/innen heute mehr Freiheit und Verantwortungsspielraum, mehr persönliche Anerkennung und stärkeren sozialen Kontakt. Die Aufgaben zur Humanisierung der Arbeit werden daher umfassender und müssen sich auch auf die Schaffung einer dem Menschen angepaßten und seinem Wohlbefinden zuträglichen Arbeitsumwelt erstrecken. Ansatzpunkte dazu liegen neben der körpergerechten Gestaltung der Arbeitsplätze und der Gestaltung der physikalischen Umgebungseinflüsse auch in der Einhaltung zulässiger Beanspruchungsniveaus und in der Berücksichtigung vorhandener Fähigkeiten der arbeitenden Menschen. Obwohl Strukturveränderungen in der Arbeitswelt, verbunden mit dem Wunsch nach Verbesserung der Lebensqualität, neue und zunehmend stärkere Impulse für gezielte Verbesserungen in den Arbeitsbedingungen ergeben, ist infolge der Diskrepanz zwischen den sozialen Ansprüchen von Mitarbeitern/innen und einer vor allem nach technisch-ökonomischen Gesichtspunkten ausgerichteten Arbeitswelt bei bestimmten Gruppen von Arbeitnehmern/innen noch immer eine begründete Unzufriedenheit mit bestimmten Arbeitsbedingungen oder bestimmten Formen der Arbeitsorganisation festzustellen. Dies ist oft eine der Ursachen für die mangelnde Arbeitsmotivation in bestimmten Bereichen.

Humanisierung der Arbeitswelt muß daher komplexer gese-

hen werden, wird künftig die Gestaltung der Arbeitsbedingungen insgesamt umfassen müssen und die Schaffung von Arbeitssituationen zum Ziel haben, die vorrangig sowohl den materiellen als auch den immateriellen Bedürfnissen der arbeitenden Menschen entsprechen müssen. Auch betriebliche Konzeptionen für die Humanisierung der Arbeitswelt dürfen daher nicht nur auf arbeitsgestalterische Maßnahmen und Maßnahmen der Gesundheitsprophylaxe beschränkt bleiben, sondern müssen sich auf die Arbeitssituation im Betrieb als Ganzes erstrecken, d. h. sie müssen auch menschliche Verhaltensweisen, soziale Bedürfnisse und Erfordernisse der Persönlichkeitsentwicklung berücksichtigen. Mit der neuen Konzeption werden daher folgende Grundsätze zu verbinden sein:

- Beibehaltung der ausschließlichen Verantwortung des Arbeitgebers.
- Intensivierung und Ausweitung der Beteiligung der Arbeitnehmer (Arbeitnehmersvertreter).
- Eine weitere Verlagerung der Durchführung des Arbeitnehmerschutzes in die Betriebe durch Schaffung von Freiräumen für eine eigenverantwortliche Umsetzung von Rahmenvorschriften durch den/die Arbeitgeber/in. Solche Freiräume ergeben sich aus dem Auftrag an den/die Arbeitgeber/in in eigener Verantwortung für eine situationsbezogene Beurteilung der Tätigkeiten und der bestehenden Gefahren in den Betrieben (Evaluierung) zu sorgen und die notwendigen Schutzmaßnahmen an den Arbeitsplätzen festzulegen.
- Dynamisierung des Arbeitnehmerschutzes infolge Verpflichtung der Arbeitgeber/innen zur Überprüfung der Schutzmaßnahmen bei jeder Änderung im Betrieb.

Dies wird auch neue Schwerpunkte in der Aufgabenstellung und in der Tätigkeit der Arbeitnehmerschutzbehörden bedingen, wobei folgende Aspekte wesentlich sein werden:

- Steigerung der Komplexität und des Umfangs der Aufgaben.
- Erweiterung des Beobachtungs- und Überprüfungsspektrums, z. B. Erfassung auch nicht normierbarer Kriterien wie mentale Belastungen, soziale Beziehungen oder Umwelteinflüsse.
- Festlegung differenzierterer Besichtigungs- und Kontrollstrategien und Schaffung größerer sozialer Handlungskompetenz sowie Ausbau der Entscheidungskompetenz als Behörde.
- Ausbau der Beratungstätigkeit und intensivere Kooperation mit innerbetrieblichen Einrichtungen.

Immer öfter werden auch Probleme zu lösen sein, bei denen Arbeitnehmer/innen während der Ausübung der beruflichen Tätigkeit durch äußere Einflüsse oder Umstände gefährdet oder belastet werden, die aber nicht unmittelbar aus der beruflichen Tätigkeit resultieren und auf die auch der/die Arbeitgeber/in nicht direkt Einfluß nehmen kann, wie Ozonbelastungen bei Arbeiten im Freien (Seilbahnen, Bauarbeiten etc.) oder Arbeiten im Bereich von elektromagnetischen Feldern mit hoher Feldstärke (z. B. Arbeiten in der Nähe von Funksendeanlagen). Dazu müssen Methoden und Vorgangsweisen entwickelt werden, durch die der Schutz der Arbeitnehmer/innen auch in diesen Fällen ausreichend gewährleistet werden kann.

Umweltschutz und Arbeitnehmerschutz werden dabei ein-

ander sowohl bezüglich der anzuwendenden Techniken als auch hinsichtlich der Vorgangsweisen zur Erreichung der Ziele ergänzen müssen. Es kann angenommen werden, daß sich beide Gebiete voneinander profitierend weiterentwickeln werden, da auch das für zielführende Vorgangsweisen und Schutzmaßnahmen erforderliche „Know-how“ in beiden Bereichen meist ident ist.

Der Mensch am Arbeitsplatz steht mit seiner Arbeitsplatzumwelt in einer ständigen wechselseitigen Beeinflussung (Interaktion). Hierbei sind unter Arbeitsplatzumwelt nicht nur die physikalisch-chemischen Bereiche wie Klima, Lärm, Staub, Licht etc., sondern auch die sozial-emotionalen Bereiche im Betrieb zu verstehen. Unter dem Aspekt dieser wechselseitigen Beeinflussung von Person und Umwelt ergeben sich für den arbeitenden Menschen Reaktionen und Auswirkungen, die einerseits aktuell und andererseits als langfristige Auswirkungen auftreten können. Aktuell oder als kurzfristige Folge auftretende Auswirkungen können meist objektiv mit physiologischen Verfahren wie etwa Beanspruchungsreaktionen des Herz-Kreislaufsystems oder durch Veränderungen der Körperkerntemperatur gemessen werden. Trotzdem ist die Eigenbeurteilung durch die Betroffenen zusätzlich notwendig, um darüber hinaus Rückschlüsse auf das Anstrengungserleben und Hinweise für eine richtige Einschätzung möglicher langfristiger Folgen zu gewinnen. Möglichen langfristigen Folgen kann prophylaktisch meist nur durch aus der Erfahrung entspringende Maßnahmen entgegengewirkt werden. Ob derartige prophylaktische Maßnahmen zielführend sind, kann meist erst zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden. Trotzdem muß selbst der Versuch einer Prophylaxe höher gewertet werden als das Warten auf gesicherte Erkenntnisse, die, sobald sie feststehen, zwar den Beginn der Schutzmaßnahmen ermöglichen, gleichzeitig aber eine Rückschau auf einen Zeitraum der Untätigkeit markieren würden. Nach Meinung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erfordert daher bereits der Verdacht auf mögliche schädliche Wirkungen entsprechende Maßnahmen, auch wenn deren unbedingte Notwendigkeit oder zielführende Wirkung zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht voll bestätigt ist.

Da der Mensch, sei es im Bereich der Arbeit, des Verkehrs oder der Freizeit, immer gleich schutzbedürftig ist, kann auch nur eine umfassende Sicherheitsarbeit unter Beteiligung aller Kräfte und Institutionen, die die Erhaltung der Gesundheit der Menschen zum Ziel haben, die Erhaltung dieser Gesundheit insgesamt und auf Dauer gewährleisten. Fragen der Sicherheit und der Gesundheitsprophylaxe können und dürfen daher nicht vor und hinter den Toren von Betrieben unterschiedlich behandelt werden. Fragen der Verhütung von Unfällen und von Gesundheitsschädigungen im betrieblichen und außerbetrieblichen Bereich werden künftig zentrale Bedeutung erlangen und eine ganzheitliche Betrachtungsweise erfordern. Da das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gerade an den Schnittstellen dieser Bereiche (Arbeitsplatz/Verkehr aber auch Arbeitsplatz-Freizeit – z. B. Seilbahnanlagen) seinen Verpflichtungen nachkommen muß, werden diese Entwicklungen nicht ohne Einfluß auch auf die Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen bleiben.

Geräte (Schutzausrüstungen), Maschinen und Betriebsmittel dürfen künftig, wenn sie den einschlägigen sicherheitstechnischen Vorschriften entsprechen, einerseits in keiner Weise

bei der Inverkehrsetzung beschränkt werden, andererseits werden aber im Hinblick auf unterschiedliche Verwendungssituationen nicht alle Geräte, Maschinen oder Betriebsmittel, die für einen bestimmten Zweck angeboten werden, gleiche Sicherheit für Verwender oder Benutzer bieten, da die angeführten sicherheitstechnischen Vorschriften lediglich einen Mindeststandard definieren. Aus diesem Grund wird künftig der Auswahl von Geräten, Maschinen und Betriebsmitteln für bestimmte Zwecke durch den Besteller oder Erwerber hinsichtlich der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen eine wesentlich größere Bedeutung zukommen als bisher. Die Gewährleistung besonderer Schutzinteressen ist möglich, wenn der Besteller bei der Anschaffung eines Betriebsmittels, einer Schutzausrüstung etc. an den Hersteller entsprechende Forderungen stellt und die Möglichkeiten ausschöpft, um unter Bedacht auf die in seinem Betrieb bestehenden Arbeitssituationen auch über den Mindeststandard hinaus das sicherheitstechnisch bestgeeignete Betriebsmittel, Gerät etc. zu erwerben. Dies setzt voraus, daß der Personenkreis, der mit solchen Auswahl- oder Bestellvorgängen befaßt ist, hierfür entsprechend geschult und ermächtigt ist, wobei insbesondere letzteres wieder das notwendige Verständnis beim betrieblichen Management voraussetzt.

4.3 Neue Entwicklungen und Maßnahmen auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes im Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes müssen bei technologischen und organisatorischen Änderungen rechtzeitig berücksichtigt, allenfalls neu auftretende Gefahren beseitigt und begleitend zu neuen Arbeitsverfahren auch neue Schutzkonzeptionen entwickelt werden.

Aus dem Bereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sind im Berichtszeitraum im wesentlichen folgende Projekte zu erwähnen, zu denen jeweils flankierend Schutzkonzeptionen ausgearbeitet oder bei der Erarbeitung entsprechender Vorschriften mitberücksichtigt oder als spezielle Schutzmaßnahmen den betreffenden Betrieben zusätzlich aufgetragen worden sind: Die Gestaltung der Arbeitsplätze und der Arbeitsorganisation beim Einsatz neuer Stellwerks- und Sicherungstechniken im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, neue Formen der Arbeitsorganisation bei Steuerungs- und Überwachungstätigkeiten im Eisenbahnbereich, z. B. in Fahrdienstleitungen und U-Bahn-Überwachungsstellen, neue Schutzmaßnahmen beim Einsatz von Lichtwellenleiterkabeln und der Lasertechnik im Nachrichtenwesen, besondere Maßnahmen der Arbeitsplatzgestaltung und -organisation beim Einsatz von Computern für Büros und Verwaltung in verschiedenen Bereichen sowie spezielle Schutzmaßnahmen bei der Gestaltung und dem Betrieb von Förder- und Umschlagsanlagen für kombinierte Verkehrssysteme wie bei Ro-Ro-Verladeeinrichtungen oder bei Terminals der „Rollenden Landstraße“. Neue Techniken und Systeme erfordern häufig raschestes Reagieren des Menschen im Arbeitssystem und bedingen immer größer werdende Anteile an Informationsverarbeitung bei praktisch allen Berufen, vornehmlich

aber im Verkehrswesen. Da dem Leistungsvermögen des Menschen sowohl hinsichtlich der Raschheit im Erfassen von Informationen als auch hinsichtlich der Geschwindigkeit des Handelns Grenzen gesetzt sind, können daraus Überbeanspruchungen erwachsen, die nicht nur gesundheitsschädigend, sondern auch Ursache unfallkausaler Fehlhandlungen sein können. Beim Einsatz moderner technischer Systeme, die z. B. vollelektronisch oder rechnergesteuert arbeiten, muß daher vorgesorgt werden, daß sowohl im Regel- als auch im Störfall und sowohl für die das System bedienenden Bediensteten als auch für jene Personen, deren Sicherheit von der Funktion solcher Systeme unmittelbar abhängt, der Schutz von Leben und Gesundheit ausreichend gewährleistet ist. Die Vermeidung von psychischen Belastungen, Überforderungen des Wahrnehmungsvermögens und der motorischen Fähigkeiten des Menschen sowie von Streßsituationen werden daher in nächster Zeit wesentliche Ziele des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bei der Unfall- und Berufskrankheitenbekämpfung sein müssen. Mangelnde Arbeitszufriedenheit, Belastungen durch Monotonie und nicht näher bestimmbar irrationale Angstgefühle sind kennzeichnende Symptome solcher Situationen.

In jüngster Zeit ist oft deutlich geworden, daß selbst kleine Ursachen infolge der Raschheit und der Automatik der Abläufe oft in nicht mehr korrigierbarer Weise bis zu Katastrophensituationen führen können. Wenn z. B. eine einzige Fehlhandlung auf einem Tankschiff zu Gefahren größten Ausmaßes für Mensch und Umwelt führen kann, wird deutlich, daß selbst modernste technische Sicherheit in Verbindung mit menschlichen Faktoren immer noch unkontrollierbare Unsicherheiten ergibt und daß ein oft zufälliges Aufeinandertreffen verschiedener Indispositionen rasch zu risikoreichen Situationen führen kann. Obwohl die technische Sicherheit einen hohen Standard erreicht hat, wird ihre Wirksamkeit nach wie vor weitgehend von menschlichem Handeln bestimmt. Künftige Strategien der Unfallverhütung müssen daher auch intensiv die Bereiche Information, Wissensvermittlung, Training und Schulung beinhalten.

Im Störfall können gleichzeitig mit technischen Systemen auch Kontroll- und Sicherheitseinrichtungen ausfallen, mit denen im Regelfall sicher gerechnet werden kann und die meist sogar selbsttätig wirken. Solche risikoreichen Situationen werden heute oft noch dadurch verschärft, daß die bisher gerade im Verkehrsbereich ausgeprägt vorhandenen und hoch bewerteten Instandhaltungsorganisationen und -strategien infolge personeller Einsparungen während der letzten Jahre in vielen Bereichen zurückgestellt wurden. In einzelnen Bereichen des Verkehrswesens wird heute anstelle einer prophylaktischen Instandhaltung nur noch Störungsbehebung betrieben. Auch dies schafft Gefahren oder führt zumindest zur quantitativen Vermehrung bekannter Gefahrenquellen.

Bei modernen technischen Systemen müssen auch Regelungen getroffen werden, die sicherstellen, daß die von den an den Schnittstellen Mensch/System tätigen Bediensteten im Störfall geforderten Handlungsabläufe und Handlungsgeschwindigkeiten auf das menschliche Leistungspotential abgestimmt werden und daß die in dieser Situation verfügbaren Personen in der Lage sind, alle notwendigen Aufgaben sicher zu bewältigen. Ab dem Auftreten einer Störung muß dies

zumindest für jenen Zeitraum sichergestellt sein, bis zu dem eine allenfalls notwendige größere Anzahl von Personen zur Verfügung steht. Für die Verständigung dieser Personen muß organisatorisch vorgesorgt und Arbeitseinteilungen, Schicht- und Dienstpläne müssen auch nach diesen Gesichtspunkten erstellt werden. Ist dies aus zwingenden Gründen nicht möglich, so müssen für die an den Schnittstellen zu solchen Systemen arbeitenden Menschen Möglichkeiten geschaffen werden, um im Falle einer Überforderung (Störfall) das gesamte System oder Teile desselben unter kontrollierten Bedingungen abschalten oder seine Funktion soweit einschränken zu können, daß eine sichere Bewältigung insbesondere von Steuerungsaufgaben durch die anwesenden Personen gewährleistet ist. Dies wird vor allem dann notwendig sein, wenn technische Systeme Vorgänge steuern, von deren präzisiertem Ablauf das Leben von Menschen direkt oder indirekt abhängt. Dies gilt zwar für die Arbeitswelt generell, ist aber für spezielle Bereiche wie das Verkehrswesen und hier wieder für bestimmte Berufsgruppen wie etwa Fahrzeugführer, Fahrdienstleiter oder Stellwerkswärter von besonderer Bedeutung.

Hinsichtlich der z. B. bei modernen Stellwerken von Eisenbahnen infolge der wahrgenommenen Rationalisierungsmöglichkeiten etwa für Fahrdienstleiter entstehenden mentalen Belastungen und Streßsituationen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum die Arbeitsbedingungen in den Stellwerken der Bahnhöfe Gänserndorf und Vösendorf unter Mitwirkung des Sanitätsdienstes der ÖBB und des Verkehrs-Arbeitsinspektionsarztes besonders analysiert und geprüft. Diese Untersuchungen sind zwar als Feldstudie noch nicht abgeschlossen, wobei auch noch vorgesehen ist, externe Sachverständige beizuziehen, trotzdem wurden erste Maßnahmen zur Abstellung unzumutbarer Verhältnisse in den angeführten Dienststellen bereits getroffen.

4.4 Entwicklungstendenzen im Bereich des Arbeitnehmerschutzes im Hinblick auf EG und EWR

Schon im Berichtszeitraum waren Überlegungen erforderlich, welche Konsequenzen sich für den Arbeitnehmerschutz in Österreich im Zusammenhang mit der Schaffung des EWR und einer späteren Mitgliedschaft Österreichs in den Europäischen Gemeinschaften ergeben.

Vor Inkrafttreten der „Einheitlichen Europäischen Akte“ im Jahr 1987 waren Arbeitnehmerschutzvorschriften in Regelungen der Europäischen Gemeinschaften nur auf der Basis des Art. 100 des EWG-Vertrages möglich, der vor allem die Beseitigung technischer Handelshemmnisse und die Sicherstellung eines freien Warenverkehrs zum Ziel hat. Mit der Schaffung der Einheitlichen Europäischen Akte wurde der Art. 100a eingefügt, der es dem Rat ermöglicht, über Vorschlag der Kommission und nach Beteiligung des europäischen Parlaments, Richtlinien auch mit qualifizierter Mehrheit zu erlassen, mit denen für die Mitgliedstaaten bindende Festlegungen getroffen werden. Bei diesbezüglichen Vorschlägen ist die Kommission verpflichtet, in den Bereichen Sicherheit und Gesundheit von einem hohen Schutzniveau auszugehen.

In Ergänzung zu Art. 100a dient der Ratsbeschluß vom Mai 1985 über eine neue Konzeption zur technischen Harmonisierung einer raschen Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf technischem Gebiet. Nach dieser neuen Konzeption werden in EG-Richtlinien nur noch die wesentlichen der an technische Produkte zu stellenden Sicherheitsanforderungen und die Verfahren festgelegt, nach denen die Übereinstimmung mit diesen wesentlichen Sicherheitsanforderungen geprüft wird. Zur näheren Beschreibung und detaillierten Festlegung dieser Anforderungen dienen dagegen harmonisierte europäische Normen, die aber nicht verbindlich sind. Bei einem Produkt, das mit diesen Normen übereinstimmt, muß aber vermutet werden, daß es den Anforderungen der Richtlinien entspricht und somit ohne Einschränkung in Verkehr gesetzt werden kann.

Gleichzeitig mit Art. 100a wurde auch der Art. 118a in den EWG-Vertrag eingefügt, der vorsieht, daß der Rat zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz mit Mehrheitsentscheidung Richtlinien erlassen kann, die Mindestvorschriften für diese Bereiche enthalten. Die Mitgliedstaaten können aber in ihren nationalen Vorschriften über diese Mindestvorschriften hinausgehende Standards vorsehen, sofern diese keine zusätzlichen Handelshemmnisse bewirken. Damit wird Art. 118a zur wesentlichen Rechtsgrundlage für alle Regelungen des betrieblichen Arbeitnehmerschutzes, während alle produktbezogenen Anforderungen in Richtlinien nach Art. 100a festgelegt werden.

Zu Ende 1991 waren ca. 100 den Arbeitnehmerschutz betreffende Richtlinien erlassen, von denen 33 nach Inkrafttreten der Einheitlichen Europäischen Akte entstanden sind.

13 dieser Richtlinien basieren bereits auf der Grundlage des Art. 118a, während 20 Richtlinien schon aufgrund Art. 100a EWG-Vertrag erlassen wurden. Die nach Art. 100a erlassenen Richtlinien betreffen nicht mehr nur einzelne Erzeugnisse, sondern regeln ganze Produktbereiche wie gefährliche Zubereitungen, Maschinen, Schutzausrüstungen oder Druckbehälter.

Etwa 20 dieser Richtlinien enthalten Regelungen für den betrieblichen Arbeitnehmerschutz wie über den Umgang mit bestimmten Gefahrstoffen, für die Sicherheitskennzeichnung am Arbeitsplatz oder Vorschriften zum Schutz gegen Lärm am Arbeitsplatz.

Von den auf Art. 118a EWG-Vertrag basierenden Richtlinien ist besonders die Rahmenrichtlinie für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, 89/391/EWG, hervorzuheben, zu der ergänzend eine Reihe von Einzelrichtlinien erlassen wurden, die jeweils bestimmte Bereiche des betrieblichen Arbeitnehmerschutzes regeln, wie etwa die Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen, die Gestaltung von Arbeitsstätten und Arbeitsmitteln, das Arbeiten an Bildschirmgeräten, das Heben und Tragen schwerer Lasten oder den Umgang mit kanzerogenen Stoffen.

Eine Reihe von Richtlinien ist darüber hinaus in Vorbereitung, wie etwa Regelungen über Arbeiten auf Baustellen (inzwischen in Kraft getreten), über die Arbeitszeitgestaltung oder betreffend die Gestaltung von Transportmitteln und die Durchführung von Transportarbeiten.

Wesentlich ist auch der Grundsatz, daß diese Mindestvorschriften für alle Arbeitnehmer in Gewerbe, Industrie und

Verkehr sowie auch im öffentlichen Dienst gleichermaßen gelten.

Von den aufgrund Art. 100a erlassenen, produktbezogenen Richtlinien sind einige für den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates von besonderer Bedeutung, wie etwa die Richtlinien über die Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Maschinen, für persönliche Schutzausrüstungen oder für Aufzüge oder auch die Richtlinien für Telekommunikationseinrichtungen oder für diverse KFZ-Ausrüstungen.

Diese Richtlinien sind meist bereits im Rahmen des EWR in nationales Recht umzusetzen. Legt man nur die im EWR erfaßten den Arbeitnehmerschutz betreffenden Richtlinien zugrunde, so werden in Österreich zumindest folgende Gesetze und Verordnungen zu ändern sein: das Arbeitnehmerschutzgesetz, die Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung, die Allgemeine Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung (auf der Basis einer neuen Gewerbeordnung), aber auch das Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion und das Arbeitsinspektionsgesetz. Letzteres ist bereits in einer neuen Fassung in Kraft getreten.

Neu zu schaffen sind nähere Vorschriften z. B. über die Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen und über den Umgang mit Arbeitsstoffen. Dabei ist zu beachten, daß durch die Übernahme von EG-Regelungen „keine mögliche Einschränkung des in den Mitgliedstaaten bereits erzielten Schutzes gerechtfertigt werden kann“, da dies den im EG-Vertrag verankerten Grundsatz widersprechen würde, nachdem sich die Mitgliedstaaten verpflichtet haben, die bestehenden Bedingungen in diesem Bereich zu verbessern und „bei der Umsetzung der Richtlinien von einer Harmonisierung bei gleichzeitigem Fortschritt“ auszugehen.

Festzuhalten ist, daß sich bei aufmerksamer Umsetzung der EG-Richtlinien im Bereich des Arbeitnehmerschutzes keine Probleme, teilweise sogar Verbesserungen im Niveau des Arbeitnehmerschutzes in Österreich ergeben sollten.

Die EG fordert von den Mitgliedsländern alle fünf Jahre einen Bericht über die Realisierung der Richtlinien, der jeweils durch Berichte der Sozialpartner aus den Mitgliedsländern zu ergänzen ist.

Schwierigkeiten entstehen bei der Umsetzung von EG-Richtlinien in nationales Recht aber infolge der oft unklaren Formulierungen und möglicher Übersetzungsfehler sowie auch durch den oft nicht sehr systematischen Aufbau und der in Teilbereichen infolge der oft großen Anzahl von Detailregelungen bedingten Unübersichtlichkeit der Bestimmungen. Aus diesen Gründen muß die Umsetzung praxisnah und sorgfältig erfolgen. Dies stellt neue Anforderungen an Gesetzgeber und zuständige Behörden, aber auch an die Betriebe und insbesondere auch an alle Personen, die zur Beratung der Arbeitgeber/innen in den Betrieben tätig sind (z. B. sicherheitstechnische Dienste). Eine ausreichende Ausbildung dieser Personen ist daher eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Durchführung dieser Vorschriften in den Betrieben.

Sofern das EG-Recht strengere Bestimmungen als die in Österreich geltenden Arbeitnehmerschutzvorschriften vorsieht, muß eine Angleichung erfolgen, günstigere Regelungen, die im österreichischen Arbeitnehmerschutzrecht existieren, können hingegen weiterhin aufrecht bleiben. Ledig-

lich in Bereichen der technischen Normung, in denen unmittelbare Interessen des Binnenmarktes berührt werden, besteht der Grundsatz, daß dem EG-Recht Vorrang eingeräumt werden muß, wenn abweichende Bestimmungen als Handelshemmnisse qualifiziert werden können. Aus diesem Grund muß auch der Normung besonderes Augenmerk zugewendet werden, wenn vermieden werden soll, daß der Standard des Arbeitnehmerschutzes in Österreich durch Bestimmungen in europäischen Normen indirekt unterlaufen werden kann. Dies scheint aber bei entsprechendem Engagement in der Normungsarbeit durchaus vermeidbar.

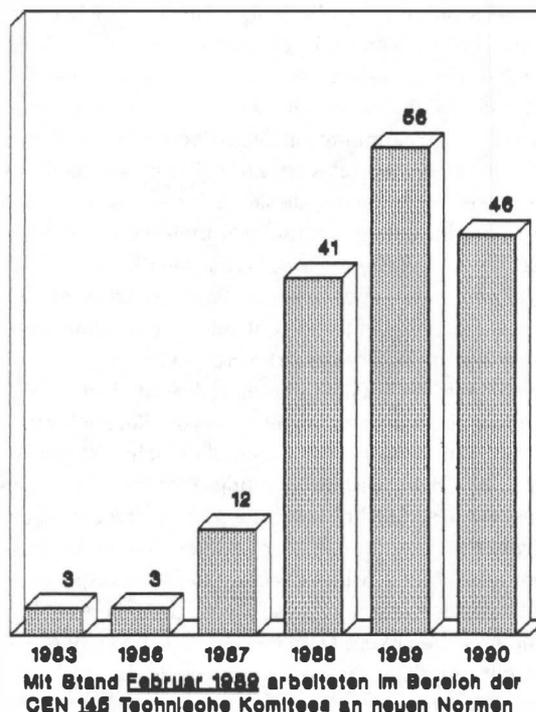
Die Mindestvorschriften nach Art. 11 8a bieten deshalb allein keine ausreichende Garantie für die Erhaltung eines bestehenden hohen Schutzniveaus am Arbeitsplatz, da die Gestaltung der Produkte und Betriebsmittel für die Sicherheit am Arbeitsplatz praktisch ebenso viel Bedeutung besitzt, wie die Verwendungs- und Benützungsgreglements. Die Grundsätze der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes müssen deshalb auch bei der Gestaltung der Produkte und Betriebsmittel ausreichend beachtet werden. Hiefür sind grundsätzlich die Richtlinien nach Art. 100 und 100a vorgesehen, die aber nur Rahmenbestimmungen enthalten und pauschale Zielsetzungen angeben, während alle näheren Gestaltungsgrundsätze für Produkte in harmonisierten Normen festgelegt werden.

Aus diesen Gründen ist eine ausreichende Berücksichtigung der Komponenten Sicherheit und Gesundheitsschutz in den harmonisierten Normen in Zukunft von eminenter Bedeutung, wodurch auch der Mitarbeit von Behörden und der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer in den verschiedenen Normungsgremien besonderes Gewicht zukommt. Infolge der Knappheit der Ressourcen, über die diese Institutionen verfügen, und der Vielzahl der „Technischen Komitees“, die sich aktuell mit der Normung befassen (die folgende Grafik gibt nur einen Überblick über die Technischen Komitees im Bereich der europäischen Normungsorganisation CEN wieder), ist dies in der Praxis aber kaum ausreichend zu bewältigen.

Trotzdem müssen Anstrengungen unternommen werden, um eine ausreichende Berücksichtigung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes auch im Rahmen der produktbezogenen Normen sicherzustellen. Arbeitnehmerschutz ist eine öffentliche Aufgabe und sollte daher nicht ohne ausreichende Garantien für die Berücksichtigung der öffentlichen Interessen privatwirtschaftlichen Einrichtungen überlassen werden. Grundsätzlich ist dies dadurch möglich, daß das nationale Normungsgremium vor einer Zustimmung zu einer europäischen Norm diese auf Kompatibilität mit geltenden nationalen Bestimmungen prüft und bei Entgegenstehen nationaler Bestimmungen mit einer Ablehnung der europäischen Norm reagiert. Diese Vorgangsweise wird aber in der Praxis nur dann zielführend sein, wenn in den zuständigen nationalen Normungsausschüssen auch Arbeitnehmerorganisationen und Behörden ausreichend vertreten sind, sodaß Einflüsse aufgrund von nur wirtschaftlichen Interessen nicht unproportional überwiegen. Für nationale Normungsgremien sollte daher eine paritätische Zusammensetzung der Ausschüsse ebenso verpflichtend sein wie die Prüfung eines Normentwurfs auf Übereinstimmung mit den national geltenden Vorschriften.

Wird festgestellt, daß ein Normentwurf mit österreichischen

Anzahl der Neugründungen von Technischen Komitees bei CEN (Europäische Normungsorganisation)



Vorschriften nicht kompatibel ist, so sollte der betreffende Normungsausschuß die zuständige Behörde in Kenntnis setzen, die sich dann gezielt – und dadurch vermutlich im Rahmen ihrer Ressourcen durchführbar – mit dem Inhalt dieser Norm auseinandersetzen hätte.

Die derzeit bestehende Praxis, daß in Normungsausschüssen meist die in diesen Bereichen tätigen Industrie- und Produktionsbetriebe oder deren Interessenvertretungen mit großen Mehrheiten vertreten sind, wird diesen Forderungen nicht gerecht. Keinen vollen Ausgleich stellt auch die Durchführung eines öffentlichen Einspruchsverfahrens für Normentwürfe dar, da die Aussendung der Unterlagen nur in beschränktem Umfang möglich ist und nicht geprüft wird, ob im einzelnen Einspruchsverfahren eine ausreichende Öffentlichkeit gegeben ist. Erschwert wird diese Vorgangsweise oft noch dadurch, daß die im Rahmen des Einspruchsverfahrens zu beurteilenden Texte mit erheblichen Schutzgebühren belegt sind und käuflich erworben werden müssen, was auch für die im jeweiligen Sachbereich kompetenten Behörden gilt.

Die angeführten Bedenken werden auch nicht durch die Tatsache entschärft, daß die Mitglieder der Normungsgremien als Person nominiert werden und daher formal von nationalen oder firmenbezogenen Meinungen unabhängig sind. Bei Vertretern von Unternehmen bleibt es offen, ob nur formale Unabhängigkeit tatsächlich ausreicht, um auch indirekte Meinungsbeeinflussungen voll auszuschließen.

Eine aus der Sicht des Arbeitnehmer-, aber auch des Konsumentenschutzes zweckmäßige Lösung könnte darin bestehen, daß sich Normungs- oder Fachausschüsse paritätisch aus Vertretern der Prüfstellen, der Interessenvertretungen der Arbeitnehmer (Konsumenten) und der Arbeitgeber (Erzeuger, Vertreter) und der Behörden zusammensetzen.

4.5 Arbeitszeitregelungen – ein aktuelles Problem im Verkehrswesen

Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu überprüfenden Betriebe sind hinsichtlich der geltenden Arbeitszeitregelungen zwei Gruppen zu unterscheiden:

- Betriebe bzw. Bedienstete, für die das Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, Geltung besitzt und für die zum Teil auch besondere kollektivvertragliche Regelungen für die Arbeitszeit gelten. Sowohl das Arbeitszeitgesetz als auch die meisten der einschlägigen Kollektivverträge enthalten für den Verkehrsbereich zusätzliche Ausnahmeregelungen, wie die Möglichkeit zur Verlängerung der Arbeitszeit bei erhöhtem Arbeitsbedarf oder für die Durchführung von Vor- und Abschlusarbeiten oder Sonderbestimmungen für Kfz-Lenker oder für Arbeitnehmer/innen in Betrieben des öffentlichen Verkehrs.
- Betriebe bzw. Bedienstete, für die das Arbeitszeitgesetz keine Geltung besitzt. Es sind dies z. B. Schienenbahnen, die von Gebietskörperschaften betrieben werden, die Österreichischen Bundesbahnen, das Bordpersonal von Luftfahrtunternehmen und die Post- und Telegraphenverwaltung. In diesen Bereichen gelten hinsichtlich der Arbeitszeit besondere (Dienst-)Vorschriften, die z. B. auf dem Beamtendienstrechts- bzw. dem Vertragsbedienstetengesetz basieren, oder auch bescheidmäßige Festlegungen, wie die in den Flight-Operation-Manuals (FOM) für das Bordpersonal von Luftfahrzeugen enthaltenen Bestimmungen.

Kennzeichnend für alle diese Regelungen und auch für die Ausnahmebestimmungen, die das Arbeitszeitgesetz für den Verkehrsbereich zulässt, sind die Zulässigkeit langer und auch sehr unregelmäßiger Einsatzzeiten, kurzer Ruhezeiten und teilweise das Fehlen von Pausenregelungen.

Für die Kontrollbehörde, aber auch für die Rechtsunterworfenen erschwerend wirkt vor allem die Vielfalt der im Verkehrswesen bestehenden Regelungen. Verkehrs-Arbeitsinspektor/inn/en haben z. B. bei der Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer/innen betreffend die Arbeitszeit etwa zehn verschiedene Bundesgesetze, acht wesentliche Verordnungen und ca. 20 verkehrsspezifische Tätigkeiten betreffende Kollektivverträge (bei Durchführung von Kontrollen im Bereich von Anschlußbahnbetrieben eine noch größere Anzahl) sowie eine Reihe von betrieblichen Dienstvorschriften (insbesondere im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung) samt einer großen Anzahl zugehöriger Diensterteilungen zu beachten. Es ist selbstverständlich, daß dies die Durchführung der Kontrollen nicht erleichtert und von den Kontrollorganen umfangreiche Kenntnisse erfordert.

Es ist aber nicht nur die Vielfalt der Regelungen, die Schwierigkeiten bereitet, sondern auch der materielle Inhalt der Regelungen, der hinsichtlich der zulässigen Limits kaum mehr dem aktuellen sozialen Umfeld entspricht. Dies ist vor allem darin begründet, daß diese Bestimmungen und Regelungen im Kern zumeist schon vor längerer Zeit, teilweise schon in den 50er Jahren entstanden sind und seither eher nur unwesentliche Änderungen oder Anpassungen erfahren

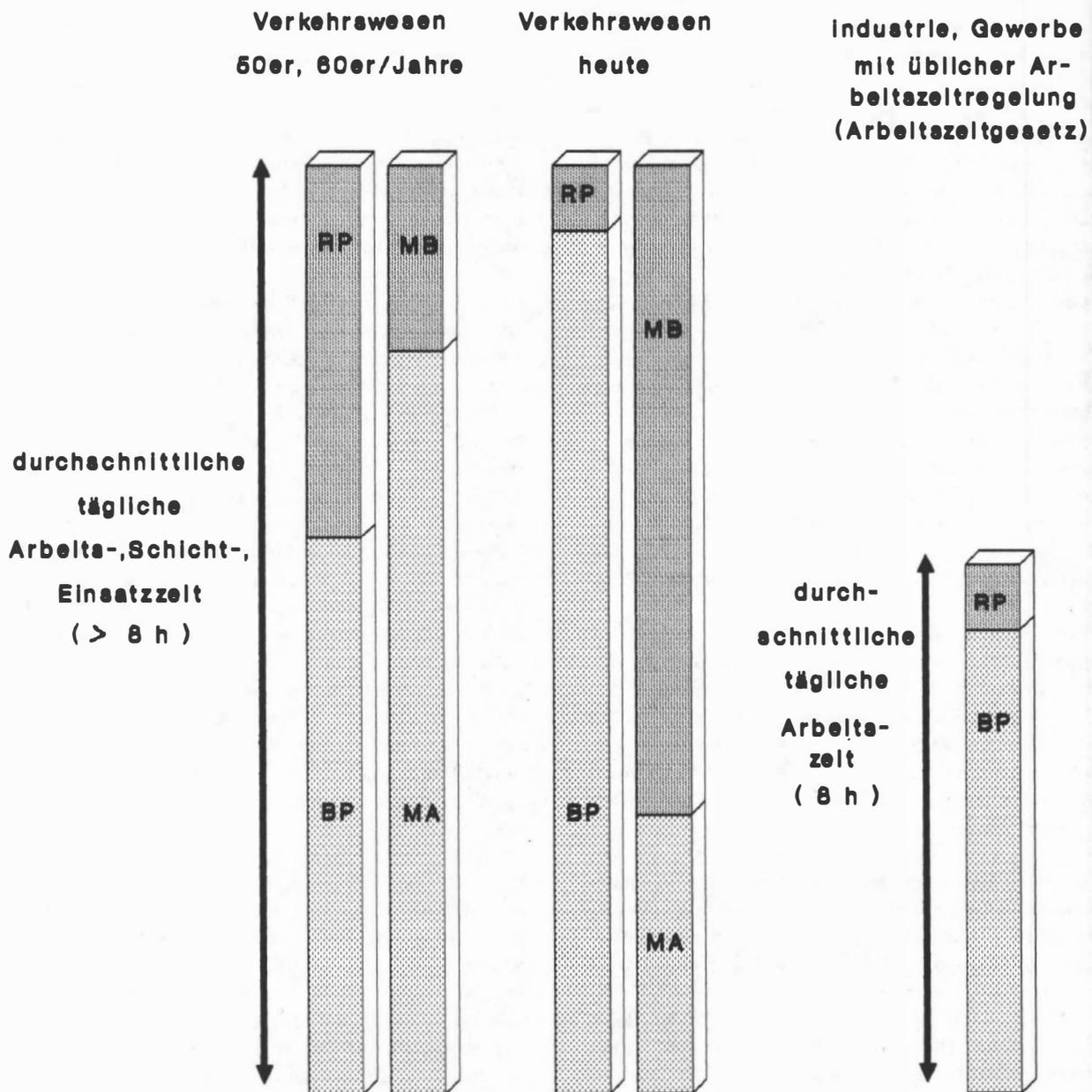
haben. In der damaligen Situation konnte in allen Verkehrsbereichen, vor allem im öffentlichen Verkehr, von der Annahme ausgegangen werden, daß in der Arbeitszeit in wesentlichem Umfang und regelmäßig auch Zeiten der Arbeitsbereitschaft enthalten waren, die kurzfristige Erholungsphasen zwischendurch auch während der Einsatzzeit möglich machten. Bei der Festlegung der Grenzwerte konnten daher damals relativ lange Einsatzzeiten und relativ kurze Ruhezeiten zugelassen werden. Auch das Arbeitszeitgesetz, das 1969 geschaffen wurde, ging bei der Festlegung der Ausnahmen für Verkehrsbetriebe im Grunde noch von solchen Voraussetzungen aus.

Inzwischen hat sich die Situation aber grundlegend verändert. Durch Personaleinsparungen und Rationalisierungsmaßnahmen einerseits sowie durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens und die Erhöhung des Verkehrsangebots andererseits wurden in den letzten Jahren und vor allem im Bereich des öffentlichen Verkehrs Zeiten der Arbeitsbereitschaft stark verringert. Dies bedeutet, daß den nach den geltenden Regelungen zulässigen Limits für (lange) Einsatzzeiten und (kurze) Ruhezeiten ihre seinerzeitige Grundlage, nämlich das Bestehen von Erholungsphasen während der Einsatzzeit, entzogen wurde. Die nachfolgende, nur plakativ, aber signifikant das Problem darstellende Graphik soll dies veranschaulichen.

Überlange Einsatzzeiten und unter den in modernen Verkehrsbetrieben heute bestehenden Arbeitsbedingungen unzumutbar hohe, vor allem mentale, Belastungen und teilweise auch übermäßige Streßbelastung, Rasch aufeinanderfolgende Arbeitsabläufe, die ununterbrochene Konzentration erfordern, oft ohne Möglichkeit für auch nur kurzzeitige Pausen, stellen das besondere Problem im Verkehrsbereich dar, insbesondere für Fahrzeugführer und für in Steuer-, Leit- oder Überwachungswarten tätige Bedienstete. Die durch Automatisierung und neue technische Hilfsmittel erreichten Arbeitserleichterungen bleiben meist auf die Verringerung oder Vermeidung physischer Belastungen beschränkt, während die mentalen Belastungen vor allem infolge von Rationalisierungsmaßnahmen in den meisten Fällen eher größer wurden. Bei Ausfall von technischen Einrichtungen ergeben sich sogar zusätzliche und oft nicht geringe Risiken.

Überwachungs-, Leit- und Steuertätigkeiten, besonders wenn sie unter Benützung von Bildschirmgeräten oder rechnergesteuerten Systemen erfolgen, bedingen neue Formen von mentalen Belastungen. Ein wesentlicher Grund für das Entstehen dieser Belastungen ist die Notwendigkeit, eine Vielzahl von Informationen rasch zu erfassen und zu verarbeiten. Obwohl die Zusammenhänge zwischen diesen „Belastungen durch Information“ und der daraus resultierenden Beanspruchung des Menschen noch nicht ausreichend erforscht sind und daher auch noch kein geeignetes Instrumentarium besteht, um solche Beanspruchungen zu quantifizieren, müssen diese trotzdem besonders beachtet und Überlastungen oder Überforderungen unter Bedacht auf die möglichen Folgen gerade im Verkehrsbereich vermieden werden. Werden Arbeitszeitvorschriften übertreten, so hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemäß seinem gesetzlichen Auftrag einzuschreiten und die Abstellung der Verstöße sicherzustellen.

Relation zwischen Belastungs- und Ruhephasen während der Arbeits-(Einsatz)zeiten im Vergleich



RP = Ruhephase (Arbeitsbereitschaft)
BP = Belastungsphase (reine Arbeitszeit)

MA = Anteil der Muskelarbeit
MB = Anteil mentaler Belastung

len. Als Grundlage für Anordnungen zur Abstellung unzumutbarer Belastungen stehen dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dabei aber nur einige Bestimmungen des Jugendschutzes, des Mutterschutzes und, nur soweit seine Geltung im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gegeben ist, auch des Arbeitszeitgesetzes zur Verfügung.

In jenen Betrieben, in denen z. B. das Beamtendienstrechtsgesetz oder das Vertragsbedienstetengesetz gelten, bestehen, abgesehen von der Vorgabe der 40-Stunden-Woche, hinsichtlich der Arbeitszeit, der Ruhepausen etc. nur betriebliche Regelungen oder Diensterteilungen. Abgesehen von Fällen der Übertretung solcher Regelungen, die infolge der eher großzügigen Fassung dieser Regelungen in der Praxis kaum vorkommen, steht dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in diesen Betrieben lediglich die Möglichkeit offen, unzumutbare Verhältnisse aufzuzeigen. Dies sind vor allem Fälle, in denen infolge der für die konkrete Belastungssituation zu großzügigen Fassung dieser Regelungen diese zwar eingehalten werden, aber in der Praxis trotzdem unzumutbare Belastungen für die Arbeitnehmer/innen bestehen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kann in diesen Fällen in eigener Kompetenz weder eine Abstellung der Verhältnisse noch Erleichterungen durchsetzen.

Wenn z. B. nach Meinung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in Verkehrsbetrieben im Vergleich zu sonst üblichen Regelungen unzumutbare lange Einsatzzeiten oder unzumutbare Turnus- oder Nachtdienstfolgen festgestellt werden, kann dies nur den betreffenden Betrieben und den zuständigen Interessenvertretungen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber zur Kenntnis gebracht und ersucht oder empfohlen werden, im Interesse des Schutzes der Arbeitnehmer/innen Änderungen vorzunehmen oder zu vereinbaren.

Aufgrund der Erfahrungen bei den Inspektionen werden solche Situationen in allen Verkehrsbereichen immer häufiger angetroffen, sodaß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemäß seinem gesetzlichen Auftrag auf diese Wahrnehmungen besonders hinzuweisen hat.

Wenn in einzelnen Fällen überlange Einsatzzeiten (Dienstschichten von bis zu 16 Stunden sind möglich), zu häufige Nachtdienste oder zu kurze Ruhezeiten etc. aus arbeitsmedizinischer Sicht Bedenken bereits dahingehend erwecken, daß Gesundheitsgefährdungen oder erhöhte Unfallgefahr gegeben sein können, kann das Verkehrs-Arbeitsinspektorat nur versuchen, unter Hinweis auf § 2 Abs. 2 und § 6 Abs. 1 letzter Halbsatz sowie § 18 Abs. 1 letzter Halbsatz des Arbeitnehmerschutzgesetzes im Einvernehmen mit den zuständigen Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern für den konkreten Einzelfall andere Arbeitszeit- oder Diensterteilungen zu erreichen, durch die die Belastungen der Bediensteten entsprechend reduziert werden.

Solche punktuelle Regelungen konnten z. B. im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung erreicht werden. Aufgrund der Ergebnisse einer Betriebsinspektion beim Fernmeldebauamt Graz wurde im Einvernehmen mit der zuständigen Personalvertretung eine Neuregelung der Diensterteilung für den Kabelmeß- und Instandhaltungsdienst dieses Amtes erwirkt, die sich in der Praxis bereits bewährt hat. Aufgrund der Erfahrungen aus Inspektionen bei Dienststellen des Kabelmeß- und Instandhaltungsdienstes anderer Post- und Telegraphendirektionen bestehen dort zum Teil und speziell bei

Störungsbehebungen ebenfalls unzumutbar lange Einsatzzeiten. Der Post- und Telegraphenverwaltung wurde daher empfohlen, für diese Dienststellen allgemein ähnliche Regelungen wie für das Fernmeldebauamt Graz zu treffen. Eine endgültige Antwort der Post- und Telegraphenverwaltung zu dieser Anregung steht noch aus.

Als weiterer punktueller Beitrag zur Klärung einer besonderen Belastungsproblematik wurde aufgrund einer über Auftrag der Personalvertretung der Eisenbahner bereits in den Jahren 1986/1987 erstellten Studie über die Belastungssituation von Fahrdienstleitern bei den Österreichischen Bundesbahnen eine weiterführende arbeitsmedizinische Untersuchung der Belastung von Fahrdienstleitern angeregt. Nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchung, die einvernehmlich mit dem Sanitätsdienst der Österreichischen Bundesbahnen und der Personalvertretung der Eisenbahner vorangetrieben wird, wird eine endgültige Beurteilung der Situation möglich sein. Bis dahin wird vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch in diesem Bereich jeweils bei besonders unzumutbaren Belastungssituationen versucht, im Einzelfall Abhilfe zu schaffen, z. B. durch Verkürzung von Schichtlängen oder durch Anwendung des Prinzips der Job-Rotation.

Große Belastungen bestehen oft auch für das Personal in Speisewagen von Fernzügen, wo nicht nur die geltenden Arbeitszeitregelungen überlange Arbeitsschichten zulassen, sondern auch die Frage der Möglichkeit einer Ablösung unterwegs sowie die Sicherstellung des Erholungswertes der nach der Arbeitsschicht folgenden Ruhezeit, wenn sie außerhalb des Wohnortes konsumiert werden muß, große Probleme bereiten.

Es ist aber festzuhalten, daß diese Problematiken bei den Arbeitszeitregelungen im Verkehrswesen heute allgemein bestehen, wie auch einschlägige Berichte der ILO bestätigen, die sich z. B. aktuell mit der Untersuchung von Arbeitszeitregelungen im Post- und Fernmeldedienst, im Bereich des Straßenverkehrs und der Schifffahrt befaßt.

Aber auch in den Bereichen, in denen das Arbeitszeitgesetz im Verkehrswesen Geltung besitzt, bestehen Unzukömmlichkeiten. Teilweise sind diese Unzukömmlichkeiten auch auf Informationsmängel oder mißverständliche Auslegungen von Vorschriften zurückzuführen:

Eine falsche Auffassung, gegen die das Verkehrs-Arbeitsinspektorat immer wieder einschreiten muß und die insbesondere im Bereich der Luftfahrt angetroffen wird, ist, daß immer wieder versucht wird, die ausschließlich zur Bewältigung unvorhersehbarer Ereignisse vorgesehenen Bestimmungen des § 20 Arbeitszeitgesetz auch als Begründung für häufige bis regelmäßige Arbeitszeitüberschreitungen heranzuziehen.

Aber auch behördliche Regelungen können Anlaß für mißverständliche Auslegungen bieten:

Im Zusammenhang mit der Beanstandung von Übertretungen des Arbeitsruhegesetzes bei Luftfahrtunternehmen wurde von diesen mehrfach auf das für sie geltende, bescheidmäßig verbindliche „Flight-Operation-Manual“ (FOM) verwiesen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat konnte dazu folgenden Sachverhalt ermitteln: Arbeitnehmer/innen von Luftfahrtunternehmen sind nur dann von den Regelungen des Arbeitsruhegesetzes, BGBl. Nr. 144/1983, ausgenom-

men, wenn diese Unternehmen im „internationalen Verkehr“ tätig sind und für die in diesen Unternehmen beschäftigten Bediensteten kollektivvertragliche Regelungen für die wöchentliche Ruhezeit bestehen. Für die österreichischen Hubschrauberunternehmungen existieren keine derartigen kollektivvertraglichen Regelungen. Demgemäß haben Arbeitnehmer/innen dieser Unternehmen gemäß § 3 Abs. 1 Arbeitsruhegesetz in jeder Kalenderwoche Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden, in die der Sonntag zu fallen hat (Wochenendruhe). An Feiertagen besteht gemäß § 7 Abs. 1 Arbeitsruhegesetz Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von 24 Stunden, die frühestens um 0.00 Uhr und spätestens um 06.00 Uhr am Feiertag zu beginnen hat. In beiden Fällen bestehen Ausnahmemöglichkeiten gemäß den Bestimmungen der Verordnung betreffend Ausnahmen von der Wochenend- und Feiertagsruhe, BGBl. Nr. 149/1984, Abschnitt XI Z 1 lit. c. Diese Ausnahmen ändern aber nichts daran, daß in allen diesen Fällen gemäß § 6 Abs. 1 Arbeitsruhegesetz für Arbeitnehmer/innen von Hubschrauberunternehmen, die während der wöchentlichen Ruhezeit beschäftigt werden, in der folgenden Arbeitswoche ein Anspruch auf Ersatzruhe besteht, deren Ausmaß sich nach der während der wöchentlichen Ruhezeit geleisteten Arbeitszeit richtet und die auf die Wochenarbeitszeit anzurechnen ist. In den „Flight-Operation-Manuals“ war hingegen im Abschnitt „Ruhezeiten“ folgende, von dieser Regelung abweichende Aussage enthalten:

„Während einer Periode von 14 aufeinanderfolgenden Tagen sind 48 Stunden zusammenhängende Freizeit zu gewährleisten“.

Die Luftfahrtbehörde hat dazu die Meinung vertreten, daß alle Regelungen in den „FOM“ nur auf die „Luftfahrtsicherheit“ abstellen und darüber hinaus gesetzliche Bestimmungen anderer Regelungsbereiche keinesfalls unbeachtet bleiben dürfen. Da aber der angeführte Text in den „Flight-Operation-Manuals“ zu Mißverständnissen und zu nicht gesetzeskonformem Vorgehen Anlaß bot, wurde die zuständige Behörde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat ersucht, diese Textstellen in den „Flight-Operation-Manuals“ zu korrigieren. Zur Unterstützung wurde auch das Einvernehmen mit der zuständigen Interessenvertretung der Arbeitgeber hergestellt, die ein klarstellendes Schreiben an alle Hubschrauberunternehmen gerichtet hat. Durch diese Information und die Textänderung in den „Flight-Operation-Manuals“ ist die Situation nunmehr geklärt. Die im Zusammenhang damit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat erfolgte Anregung zur Schaffung eines Kollektivvertrages für diesen Bereich wurde nicht aufgegriffen.

Über die Verfolgung konkreter Fälle hinaus versucht das Verkehrs-Arbeitsinspektorat aber die Tatsache, daß verschiedene Arbeitszeitregelungen im Verkehrsbereich nicht mehr zeitgemäß sind, auch allgemein aufzuzeigen und zur Diskussion zu stellen.

In einer Aussprache gemäß § 3 Abs. 5 VAIG 1987, die mit Vertretern der Interessenvertretungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer auf Bundesebene durchgeführt wurde, war diesem Problem ein besonderer Schwerpunkt gewidmet. In einer speziellen Arbeitsgruppe wurden folgende Lösungsansätze erarbeitet:

– Arbeitszeitregelungen im Verkehrswesen können nicht mit

Arbeitszeitvorschriften, die für andere Wirtschaftsbereiche gelten, gleichgesetzt werden.

- Das Problem der Nacharbeit bzw. von Arbeitsrhythmen, die den circadianen Rhythmen verschiedener Körperfunktionen (Biorhythmus) entgegenlaufen, ist im Verkehrswesen ein besonders zu beachtendes Problem.
- Im Hinblick auf die unterschiedlichen Randbedingungen, die bei Arbeitszeiteinteilungen im Verkehrsbereich zu beachten sind (örtliche Situation, Fahrplangestaltung, Beförderungspflicht, Nachtbetrieb, saisonbedingte Verkehrsspitzen etc.), muß es möglich sein, den notwendigen Spielraum für eine praxisingerechte Erstellung der konkreten Arbeitszeit- und Dienstzeiteinteilungen jeweils im Zusammenwirken zwischen Betrieb und Personalvertretung zu erhalten. Gleichzeitig sind die Grenzen für Einsatzzeiten, Ruhezeiten, Pausenzeiten, Pausenfolgen etc. unter Bedacht auf die am jeweiligen Arbeitsplatz bestehenden mentalen und physischen Belastungen und unter Berücksichtigung sozialer Randbedingungen entsprechend dem aktuellen Erkenntnisstand der Arbeitsmedizin so festzulegen, daß gesundheitsschädigende Streßsituationen vermieden werden.

Daraus folgt, daß Mindestpausenzeiten, Mindestruhezeiten und maximal zulässige Einsatzzeiten für Verkehrsbedienstete aus arbeitsmedizinischer Sicht neu festgelegt werden sollten, wobei die Mindestdauer der auf eine Belastungsphase folgenden Ruhephase oder der die Arbeit unterbrechenden Pausen jeweils in Abhängigkeit von der Dauer der vorangegangenen Belastungsphase und unter Bedacht auf die am Arbeitsplatz gegebenen mentalen und physischen Belastungen und die Tages- oder Nachtzeit, in der die Arbeitsleistung zu erbringen ist, zu regeln wäre.

Zur Problematik der in Verkehrsbetrieben unvermeidlichen Nacharbeit liegen ausreichend arbeitsmedizinische Erkenntnisse vor, die die besondere Beanspruchung des Menschen durch Arbeiten in der Nacht dokumentieren. Die in verschiedenen Studien festgestellten Störungen von Körperfunktionen und Beeinträchtigungen sozialer oder familiärer Verhältnisse, die bei Schichtarbeitern auch zu erhöhten Krankenständen führen können, werden auch im Inspektionsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates beobachtet. Da eine physiologische Anpassung des Menschen an dauernde Nacharbeit nicht möglich ist, wäre auch die Anzahl der unmittelbar aufeinanderfolgenden Nachtschichten so zu minimieren, daß keine gesundheitlichen Störungen auftreten können.

Mit dem Ziel, u. a. auch Schwierigkeiten im Verkehrsbereich zu beseitigen, hat das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Berichtszeitraum Vorschläge für eine Neufassung des Arbeitszeitgesetzes erarbeitet. Dabei wurde eine Ausdehnung des Geltungsbereiches des Arbeitszeitgesetzes auch auf die Beschäftigten der Betriebe von Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden und des Bundes angestrebt. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat diese Bemühungen grundsätzlich positiv bewertet, da im Interesse eines für alle Arbeitnehmer gleichwertigen Verwendungsschutzes für alle Arbeitnehmer auch gleiche physische Leistungsgrenzen angestrebt werden sollten. Gleichzeitig mußte aber aufgrund der vorliegenden Erfahrungen darauf verwiesen werden, daß

eine unmittelbare Anwendung der Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes in Verkehrsbetrieben infolge der organisatorischen und betrieblichen Besonderheiten dieser Betriebe auf kaum lösbare Schwierigkeiten stoßen würde. Denkbar erscheint eine einheitliche Festlegung lediglich für bestimmte Grenzwerte, z. B. für die maximal mögliche Einsatzzeit, innerhalb der die Dienstplangestaltung von Verkehrsbetrieben entsprechend den jeweiligen speziellen Erfordernissen erfolgen kann. Bei konsequenter Fortführung dieses Gedankens erscheint es aber zweckdienlicher, diese Grundsätze in einem „Arbeitszeitgesetz für Verkehrsbetriebe“ zusammenzufassen, das den spezifischen Gegebenheiten dieses besonderen Bereiches entspricht. Von Bedeutung ist dabei, daß auch im Bereich der EG eine Richtlinie über die „Arbeitszeitgestaltung“ in Vorbereitung ist.

Es wird abzuwarten sein, inwieweit der Inhalt einer solchen Vorschrift auch den Bereich des Verkehrswesens betreffen wird.

Aufgrund der unübersichtlichen Situation auf dem Gebiet der Arbeitszeitvorschriften im Verkehrswesen, besonders infolge der Vielzahl der geltenden Regelungen, besteht auch großer Informationsbedarf auf diesem Gebiet. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird daher auch in diesem Bereich häufig um Auskunft und Unterstützung ersucht oder für Schulungen in Anspruch genommen. Aus diesem Grund wurde auch im Rahmen der Arbeitsgruppe „Verkehrsunternehmen“ des Arbeitskreises Sicherheitstechnik im Berichtszeitraum von Experten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates über bestehende Arbeitszeitregelungen mehrfach referiert.

5 Unfallgeschehen und Anzeigen über Berufskrankheiten im Berichtszeitraum

5.1 Unfallgeschehen im Berichtszeitraum

5.1.1 Überblick über das Unfallgeschehen

Im Berichtszeitraum wurden dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 33.003 Unfälle gemeldet. Diese Unfälle umfassen leider auch 99 tödliche Unfälle. Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Zahl der Unfälle im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in den letzten zehn Jahren:

Arbeitsjahr	Anzahl der dem VAI zur Kenntnis gebrachten Unfälle		Änderung der Gesamtzahl der Unfälle gegenüber dem Vorjahr in %
	insgesamt	davon tödliche Unfälle	
1982	7.824	37	- 5,4
1983	7.889	21	+ 0,8
1984	8.068	36	+ 2,3
1985	7.800	32	- 3,3
1986	7.914	16	+ 1,5
1987	7.871	23	- 0,5
1988	8.131	20	+ 3,3
1989	7.752	26	- 4,7
1990	8.691	23	+12,1
1991	8.429	30	- 3,0
Berichtszeitraum 1988 bis 1991 insgesamt	33.003	99	-

Ein über die statistisch zu erwartende Streuung von Unfallzahlen auffällig hinausgehender Anstieg der Anzahl der Unfälle ist im Jahr 1990 zu verzeichnen. Da die Zunahme der Anzahl der Unfälle in diesem Jahr nicht nur bei jenen Unfällen zu verzeichnen ist, die sich in unmittelbarem Zusammenhang mit der Arbeit ereignet haben (Arbeitsunfälle), sondern vor allem auch bei jenen Unfällen, die sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Arbeit ereignet haben, z. B. Wegunfälle, ist es nicht möglich, für diese besondere Steigerung der Anzahl der Unfälle im Jahr 1990 eine spezielle Ursache anzugeben.

Ähnliche sprunghafte Veränderungen in der Anzahl der Unfälle waren bereits in den Jahren 1961/62 und 1967/68 zu verzeichnen (siehe dazu Seite 54), wobei auch in diesen Fällen keine spezifische Ursache ermittelt werden konnte. Eine mögliche Ursache für die Zunahme der Anzahl der Unfälle im Jahr 1990 könnte in verschiedenen Betriebsum-

stellungen liegen, die im Zusammenhang mit der Einführung des „Neuen Austro-Taktverkehrs“ bei den Österreichischen Bundesbahnen notwendig waren. Alle diese Umstellungen hatten Leistungserhöhungen zum Ziel und sind mit erhöhten physischen und psychischen Belastungen des Personals verbunden. Für die Annahme, daß dies einer der Gründe für die Zunahme der Anzahl der Unfälle sein könnte, spricht, daß der weitaus überwiegende Teil des Anstieges der Anzahl der verzeichneten Unfälle im Jahr 1990 dem Bereich der Österreichischen Bundesbahnen zuzuordnende Arbeitsunfälle waren.

Trotz dieser kurzfristig gegenläufigen Entwicklung besteht im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe langfristig gesehen ein Trend des Absinkens der Gesamtzahl der Unfälle, insbesondere langfristig auch einer Abnahme der Anzahl der tödlichen Unfälle. Aussagekräftig ist diesbezüglich die Entwicklung der Unfallrate¹⁾, die einen wesentlichen Effizienznachweis für die Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallprophylaxe darstellt. Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe ist seit der Einrichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Jahr 1952 ein kontinuierliches Absinken der Unfallrate nachzuweisen. Von einem Spitzenwert, der bei 103,4 (im Jahr 1955) gelegen war, konnte, nicht zuletzt infolge der Tatsache, daß eine spezielle Aufsichtsbehörde für diesen Bereich eingerichtet und auch auf dem Gebiet der Vorschriftensetzung den spezifischen Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes im Verkehrsbereich verstärkt Rechnung getragen wurde, ein Rückgang der Unfallrate auf den gegenwärtigen Stand von 50,2 erzielt werden.

Dies bedeutet nicht nur, daß in einem Zeitraum von etwa 40 Jahren die Unfallrate, die im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe jährlich zu verzeichnen ist, auf weniger als die Hälfte verringert werden konnte, sondern besagt vor allem, daß menschliches Leid in großem Umfang und volkswirtschaftliche Kosten von bedeutender Höhe erspart wurden.

Den Mitteilungen des Arbeitnehmerschutzdienstes der Österreichischen Bundesbahnen ist z. B. zu entnehmen, daß allein der im Umlageverfahren von den Österreichischen Bundesbahnen zu bezahlende jährliche Unfallversicherungsbeitrag im Jahr 1989 um ca. 129 Mio. öS höher gewesen wäre, wenn beispielsweise die für das Jahr 1989 im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen ausgewiesene Unfallrate noch ebenso hoch gewesen wäre wie die im Jahr 1960 verzeichnete Unfallrate.

Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen ereigneten sich im Schnitt der letzten vier Jahre ca. 4.000 Unfälle pro Jahr. Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt beziffert die

¹⁾ Unfallrate: Anzahl der Unfälle, die im Durchschnitt jährlich auf je 1000 Arbeitnehmer/innen eines Betriebes oder Bereiches entfallen.



rein betrieblichen Unfallfolgekosten bei Unfällen mit im Durchschnitt 20 Ausfalltagen mit ca. 20.000,- öS, dies entspricht ca. 1000,- öS je Ausfalltag.

Diese rein betrieblichen Kosten (für Erste-Hilfe-Leistungen, Zerstörungen am Maschinenpark, Maschinen- und Leistungsausfall etc.) fallen zusätzlich zu den Versicherungskosten (Krankenbehandlung, Rehabilitation, Renten etc.) an. Dies belastet z. B. die Österreichischen Bundesbahnen mit ca. 70 Mio. öS im Jahr. Selbst für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung, wo sich im Durchschnitt während des Berichtszeitraumes 2.463 Unfälle/Jahr mit nur ca. 3,1 Ausfalltagen je Unfall ereignet haben, ergibt dies unter gleichen Annahmen noch eine Belastung des Betriebsbudgets mit ca. 7,6 Mio. öS jährlich.

Dies allein erweist die Wirtschaftlichkeit der Unfallverhütung, von der die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt bei einem Kostenvergleich angibt, daß sich die Kosten einer wirksamen Unfallprophylaxe in einem Betrieb zu jenen Kosten, die dieser Betrieb als Folge von Unfällen zu tragen hätte, wenn die Unfallprophylaxe nicht bestünde, verhalten wie 1:40.

Welche Ersparnisse im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe erreicht werden konnten, kann daher anhand der Entwicklung der Unfallrate für den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates abgeschätzt werden. Zum Vergleich sind in der Graphik links oben, soweit Daten vorliegen, auch die Entwicklung der Unfallrate im Bereich der Betriebe, die von den gewerblichen Berufsgenossenschaften der Bundesrepublik Deutschland betreut werden, und der Unfallrate nach der Statistik der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt wiedergegeben.

Die Unfallraten im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe können, aufgeschlüsselt für die

einzelnen Verkehrsbereiche, den Graphiken im Abschnitt 8.7 entnommen werden.

Nach einer Veröffentlichung der Europäischen Gemeinschaften entfallen im EG-Bereich auf den Wirtschaftszweig „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ ca. 5,13% aller Beschäftigten, aber 5,85% aller verzeichneten Unfälle. Von den insgesamt verzeichneten tödlichen Unfällen entfallen sogar 11,9% auf den Wirtschaftszweig „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“. Betrachtet man die Anzahl der in diesem Bereichen in Österreich Versicherten einerseits und die registrierten Unfälle in diesen Bereichen andererseits, so ergeben sich überschlägig zu den Zahlen aus dem EG-Bereich folgende Vergleichszahlen: Auf den Wirtschaftszweig Verkehr/Nachrichtentechnik (inklusive Post) entfallen in Österreich etwa 12,3% der Beschäftigten, aber nur 8,7% der Unfälle. Von den tödlichen Unfällen entfallen 14,1% auf den Wirtschaftszweig Verkehr/Nachrichtentechnik.

Einen Hinweis auf die besonderen Gefahren und Risiken, die im Verkehrswesen bei Ausübung der beruflichen Tätigkeiten im Vergleich zu anderen Berufsgruppen bestehen, gibt ein Vergleich der bei den zuständigen Versicherungen im Durchschnitt auf je 1000 Versicherte entfallenden Anzahl von Schwerversehrten. Vergleicht man diesbezüglich die Statistiken der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, der Sozialversicherungsanstalt der Bauern und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter mit der für den Verkehrsbereich aussagekräftigen Statistik der Versicherungsanstalt der Eisenbahnen, so ergibt sich:

	Anzahl der Schwerversehrten je 1000 Versicherte
Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter	0,8
Allgemeine Unfallversicherungsanstalt	1,9
Sozialversicherungsanstalt der Bauern	4,0
Versicherungsanstalt der Eisenbahnen	6,0

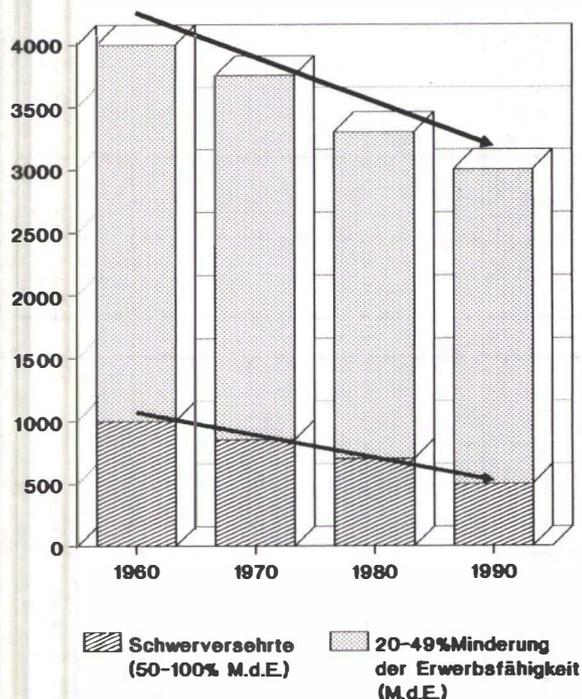
Daß aber eine berufsbezogen ausgerichtete und zielgerichtet durchgeführte Unfallverhütung gerade in risikoreichen Berufen effizient ist, zeigt die langfristige Entwicklung der Anzahl der zuerkannten Versehrtenrenten im Bereich der Versicherungsanstalt der Eisenbahnen (siehe Graphik²⁾).

Die folgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Anzahl der Unfälle am Arbeitsplatz und der Anzahl der Wegunfälle in den den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallenden Betrieben während der letzten zehn Jahre.

Etwa ein Viertel aller Unfälle, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebracht werden, sind solche, die sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ereignen. Bei den tödlichen Unfällen entfallen im langfristigen Durchschnitt sogar etwa die Hälfte der tödlichen Unfälle auf solche, die sich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ereignen. Es sind dies insbesondere Unfälle, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeitsstätte ereignen, also vor allem Verkehrsunfälle. Die Entwicklung der Unfälle dieser Art, die im Bereich der vom Verkehrs-Arbeits-

²⁾ Entnommen aus „Sicherheit zuerst“, Organ der VAE, Nr. 1/92.

Versicherungsanstalt der Eisenbahnen Zahl der Versehrtenrenten



(8.921 Unfälle). Unter diesen Unfällen ist der Anteil der tödlichen Unfälle leider sehr hoch. Insgesamt waren im Berichtszeitraum bei Unfällen dieser Art 47 Tote zu beklagen.

Einen näheren Überblick über die Verteilung der tödlichen Unfälle im Berichtszeitraum auf die einzelnen Betriebs- bzw. Verkehrsbereiche ermöglicht die Übersicht auf Seite 56.

Einen näheren Überblick über das Unfallgeschehen im Berichtszeitraum insgesamt und über die Aufteilung der Unfälle auf die einzelnen Verkehrsbereiche zeigen die Tabellen 4.1 bis 4.3 im Abschnitt 8 dieses Berichts.

Von den 33.003 Unfällen, die im Berichtszeitraum insgesamt dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebracht wurden, entfielen auf Ver- oder Bearbeitungsvorgänge insgesamt 4,8% oder 1.584 Unfälle. 857 Unfälle oder 2,7% der Unfälle ereigneten sich bei der Benützung von Fahr- und Hebezeugen. Bei Unfällen, die sich bei der Benützung von Fahrzeugen und Transportmitteln ereigneten, wurden im Berichtszeitraum leider auch 16 Arbeitnehmer getötet. Sieben Arbeitnehmerinnen und drei Arbeitnehmer kamen allein im Jahr 1991 beim Absturz eines Passagierflugzeuges ums Leben.

7,2% der Unfälle (2.388 Unfälle) ereigneten sich bei spezifischen Tätigkeiten des Eisenbahnbetriebes wie z. B. beim Kuppeln, Hemmschuhlegen oder anderen Arbeiten im Gleisbereich. Dabei waren im Berichtszeitraum insgesamt

Arbeitsjahr	Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb (Unfälle am Arbeitsplatz)			Unfälle nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb, z. B. Wegunfälle		
	Anzahl	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Anzahl der tödlichen Unfälle	Anzahl	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Anzahl der tödlichen Unfälle
1982	5442	- 5,2	20	2382	- 6,0	17
1983	5598	+ 2,8	10	2291	- 3,8	11
1984	5748	+ 2,7	18	2230	- 2,7	18
1985	5448	- 5,2	22	2352	+ 5,4	10
1986	5417	- 0,6	8	2497	+ 6,2	8
1987	5513	+ 1,8	11	2358	- 5,6	12
1988	5998	+ 8,8	11	2133	- 9,5	9
1989	5667	- 5,5	16	2085	- 2,3	10
1990	6257	+10,4	7	2434	+16,7	16
1991	6160	- 1,6	18	2269	- 6,8	12
im Berichtszeitraum 1988 bis 1991 insgesamt	24082	-	52	8921	-	47

inspektorat beaufsichtigten Betriebe erfasst werden, stimmt auch grob mit der Entwicklung der Zahl der Unfälle überein, die von der allgemeinen Verkehrsunfallstatistik für Österreich insgesamt ausgewiesen wird. Diese Unfälle sind durch Maßnahmen der Unfallverhütung nur schwer zu bekämpfen, da in diesem Bereich hauptsächlich nur durch Aufklärung, Information oder andere verhaltenssteuernde Maßnahmen Einfluß genommen werden kann. Der Anteil der Unfälle, die sich im Berichtszeitraum nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ereigneten, beträgt 27% aller Unfälle

28 Tote zu beklagen, wodurch die besonderen Gefahrensituationen, die mit diesen Arbeiten verbunden sind, in tragischer Weise dokumentiert werden. Bei spezifisch dem Bereich der Schifffahrt zuzuordnenden Tätigkeiten wie z. B. Seilarbeiten, Arbeiten an Deck etc. ereigneten sich im Berichtszeitraum 175 oder 0,5% aller Unfälle. Im letzten Jahr des Berichtszeitraumes ereigneten sich in der Schifffahrt auch drei tödliche Unfälle durch Ertrinken, als Folge des Kenterns eines Zollbootes auf der Donau.

19.074 oder 57,8% der Unfälle ereigneten sich bei sonstigen

Arbeitsjahr	Anzahl der tödlichen Unfälle									
	ÖBB	Privatbahnen	Straßenbahnen	Seilbahnen	Schlaf- und Speisewagen; sonst. Unternehmen	PTV	Luftfahrt	Schiffahrt	SUMME	
1988	9	1	–	2	–	5	3	–	20	
1989	14	–	1	1	–	7	3	–	26	
1990	8	–	2	4	–	7	2	–	23	
1991	8	–	–	1	–	8	10	3	30	
SUMME	39	1	3	8	–	27	18	3	99	
von diesen Unfällen waren	in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	28	1	1	3	–	4	15	–	52
	nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb	11	–	2	5	–	23	3	3	47

Tätigkeiten in den Betrieben wie insbesondere durch Sturz und Fall, beim Heben oder Tragen oder durch Herabfallen von Gegenständen. Durch derartige Unfälle kamen im Berichtszeitraum acht Arbeitnehmer ums Leben.

Der kontinuierliche Anstieg der Anzahl der Unfälle, der im Bereich der Luftfahrt zu verzeichnen ist, muß in engem Zusammenhang mit der in etwa gleichartigen Zunahme der Anzahl der in diesem Bereich zur Inspektion vorgemerkten Betriebe gesehen werden (Graphik Seite 133).

5.1.2 Tödliche Unfälle

In diesem Teilabschnitt werden, aufgeschlüsselt nach Verkehrsbereichen, einige wesentliche jener tödlichen Arbeitsunfälle speziell erwähnt, die sich im Berichtszeitraum im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu prüfenden Betriebe ereignet haben und die im Sinne der Bestimmungen des § 175 Abs. 1 ASVG in örtlichem, zeitlichem und ursächlichem Zusammenhang mit der die Versicherung begründenden Beschäftigung stehen. In den Tabellen im Abschnitt 8 (Tabellen 4.1 bis 4.3) sind alle tödlichen Unfälle zahlenmäßig erfaßt, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im jeweiligen Berichtsjahr zur Kenntnis gebracht worden sind. In diesen Tabellen scheinen auch jene tödlichen Arbeitsunfälle auf, die sich auf dem Weg zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte ereignet haben (tödliche Unfälle im Sinne der Bestimmungen des § 175 Abs. 2 ASVG).

Eisenbahnen

Besonders schwere Unfälle ereignen sich immer wieder, wenn Vorschriften nicht beachtet werden. Die Ursache hie-

für liegt nicht selten in Bequemlichkeitsbedürfnissen. Ein Verschieber war mit der Durchführung von Verschubarbeiten beauftragt und erwartete zu diesem Zweck den eben einfahrenden Zug. Als er merkte, daß der Zug erst weiter entfernt von seinem Standort zum Stillstand kommen würde, lief er zunächst ein Stück neben dem einfahrenden Zug her, wollte aber dann, offenbar um sich einen weiteren Weg zu ersparen, auf den noch mit ca. 30 km/h fahrenden Zug aufspringen. Da das Trittbrett, auf das er aufspringen wollte, vereist war, rutschte er ab und stürzte zwischen zwei Wagen auf den Gleiskörper. Er wurde überrollt und getötet.

Während der Abwicklung von Verschubarbeiten stand ein Weichenwärter unmittelbar neben einer Weiche, die von einer Verschubgarnitur überfahren werden mußte. Die heranrollende Verschubgarnitur, die durch einen mitfahrenden Spitzenverschieber gesichert wurde, sollte an eine stehende Garnitur angekuppelt werden. Als der Spitzenverschieber den Weichenwärter aus der Entfernung erkannte, nahm er mit diesem über Funk Verbindung auf, wobei der Weichenwärter aufmerksam machte, daß die Garnitur seiner Meinung nach zu rasch unterwegs wäre. Diese Aufforderung wurde vom Spitzenverschieber über Funk an den Lokführer der Verschubgarnitur weitergegeben. Im Hinblick auf die Geschwindigkeit der anrollenden Garnitur und den verbleibenden Abstand zur stehenden Garnitur erfolgte diese Aufforderung aber bereits verspätet. Die Situation wurde noch dadurch verschärft, daß der Lokführer nach Erhalt dieser Aufforderung keine ausreichende Bremsverzögerung erreichen konnte. Einerseits war von der aus ca. 20 Achsen bestehenden Verschubgarnitur keiner der Wagen an die Druckluftbremsanlage angeschlossen, andererseits hatte der

Lokführer von der Situation, daß aus diesem Grund nur eine „schwache Bremsung“ möglich war, keine Kenntnis. Als er erkannte, daß allein mit der Betriebsbremse der Lok die notwendige Verzögerung nicht zu erreichen war, leitete er zwar eine Schnellbremsung ein, konnte aber ein Anprallen der Garnitur an die stehenden Wagen nicht mehr verhindern. Durch den Aufprall entgleiste einer der stehenden Wagen. Unerklärlicherweise war der zuerst neben dem Gleis stehende Weichenwärter während des Heranrollens der Garnitur ins Gleis getreten – offenbar um den Kuppelvorgang vorzunehmen –, sodaß er zwischen der aufprallenden Garnitur und dem entgleisten Wagen eingeklemmt und getötet wurde. Um Unfälle ähnlicher Art hintanzuhalten, wurde allen Vershubbediensteten dieses Bereiches der § 15 der Dienstvorschrift V 3, der die ordnungsgemäße Durchführung von Bremsvorgängen beim Vershub behandelt, nachweislich in Erinnerung gebracht. Überdies wurden sie über die rechtzeitige Abgabe von Vershubsignalen nochmals intensiv geschult.

Ein Weichenreiniger war mit dem Reinigen einer Weiche beschäftigt, während am Nachbargleis gerade ein Schnellzug ausfuhr. Der Bedienstete achtete auf diese Gefahrenquelle und übersah dabei, daß zum gleichen Zeitpunkt auf dem Gleis, in dem er eben die Weiche reinigte, eine Vershubgarnitur anrollte. Als der auf der anrollenden Vershubgarnitur mitfahrende Spitzenverschieber den im Gleis stehenden Kollegen sah, informierte er über Funk den Lokführer der Vershubgarnitur, der sofort Warnsignale abgab. Der Weichenreiniger ordnete diese Warnsignale aber offenbar irrtümlich dem ausfahrenden Schnellzug zu und dürfte damit seine Aufmerksamkeit noch intensiver auf diesen Zug gerichtet haben. Als der Spitzenverschieber und der Lokführer der Vershubgarnitur die Gefahr erkannten und letzterer eine Schnellbremsung einleitete, war es bereits zu spät, um einen Unfall zu vermeiden. Der Weichenreiniger wurde von der Vershubgarnitur erfaßt, überrollt und getötet.

In einem stark befahrenen Bahnhof wurden Vershubarbeiten durchgeführt. Nachdem eine Vershubgarnitur neben dem die Vershubarbeiten beaufsichtigenden Vershubleiter und einem neben diesem stehenden weiteren Verschieber zum Stillstand gekommen war, traten diese beiden Bediensteten aus nachher nicht mehr einsichtigen Gründen in das Nachbargleis. Auf diesem Gleis war eben für einen einfahrenden Güterzug eine Fahrstraße gestellt worden. Die Bediensteten wandten der Fahrtrichtung dieses ankommenden Zuges aber den Rücken zu und achteten nicht auf die Gefahr. Als der Lokführer des herankommenden Güterzuges die beiden Bediensteten im Gleis stehend erkannte, gab er sofort Achtungssignale und leitete unverzüglich eine Schnellbremsung ein. Er konnte jedoch nicht mehr verhindern, daß die beiden Bediensteten vom Triebfahrzeug erfaßt, zur Seite geschleudert und getötet wurden.

Die vorher angeführten tödlichen Unfälle stehen typisch für eine größere Anzahl von Unfällen, die sich im Gleisbereich immer wieder ereignen. Allein im Jahr 1988 wurden z. B. weitere fünf derartige Arbeitsunfälle gemeldet, von denen vier tödlich verliefen und einer mit schweren Verletzungen des Bediensteten endete. Betroffen sind dabei vor allem Bedienstete, die Weichen instandhalten, Schnee räumen oder ähnliche Tätigkeiten allein im Gleisbereich verrichten.

Die Tatsache, daß bei einem personalintensiven Betrieb Kostenminimierung auch bedeutet, daß die Mitarbeiter rationell eingesetzt werden müssen, führte in den letzten Jahren zwangsläufig auch dazu, daß Bedienstete vermehrt solche Arbeiten im Gleisbereich allein auszuführen haben.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat verfolgt diese Gruppe von Unfällen bereits seit geraumer Zeit mit zunehmender Besorgnis. Aufgrund einer schwerpunktmäßig durchgeführten Analyse dieser Unfälle wurde ein Bündel von Maßnahmen erarbeitet, die insbesondere für die Gruppe der im Gleisbereich alleinarbeitenden Bediensteten besondere Schutzvorkehrungen gewährleisten sollen. Im Jahr 1990 wurden diese Analysen abgeschlossen und den Österreichischen Bundesbahnen die Erarbeitung einer entsprechenden Dienstanweisung aufgetragen. Die zu treffenden Schutzmaßnahmen sind dabei als Maßnahmenkatalog konzipiert, sodaß für jede der vielen denkbaren Gefahrensituationen im Bahnhofsbereich und für alle im Gleisbereich durchzuführenden Tätigkeiten für die jeweils verantwortlichen Vorgesetzten geeignete Anleitungen bestehen, um die trotz der Vielzahl der möglichen Situationen für jeden Fall geeignetsten und wirksamsten Schutzmaßnahmen vorweg treffen zu können. Im Juni 1991 wurde diese Schutzkonzeption als „Dienstanweisung zum Schutz alleinarbeitender Mitarbeiter im Gefahrenbereich von Gleisanlagen“ erlassen. Ihre Durchführung wird im Rahmen der Inspektionstätigkeit durch die Verkehrs-Arbeitsinspektoren/innen rigoros kontrolliert.

Für den Bereich des Baudienstes der ÖBB wurde ergänzend dazu zur Sicherung von Bauarbeitern, die auf der freien Strecke arbeiten, der Einsatz der bereits seit längerer Zeit in Erprobung stehenden „Rottenwarnanlage“ in all jenen Bereichen angeordnet, in denen aufgrund besonderer Gefahrensituationen ein wirksamer Schutz notwendig ist.

Durch die beiden genannten Maßnahmen kann erwartet werden, daß künftig Unfälle im Gleisbereich rückläufig sein werden (die Unfallstatistik des Jahres 1992 bestätigt diese Annahme in eindrucksvoller Weise).

Immer wieder muß festgestellt werden, daß gerade erfahrene Bedienstete, vor allem wenn es sich um den Schutz der eigenen Person handelt, in Überschätzung ihrer Kenntnisse und Erfahrungen auf erforderliche Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen verzichten und sich derart selbst besonderen Gefahren aussetzen. Im Gleisbereich wirken sich solche Nachlässigkeiten oder Selbstüberschätzungen besonders kraß aus:

Anläßlich der Übergabe von Dienstgeschäften hatten der dienstübergabende und der dienstübernehmende Bedienstete gemeinsam eine zweigleisige Strecke zu begehen. Im Zuge der Begehung wechselten beide Bediensteten mehrmals von einem Streckengleis in das andere, wobei ihre Aufmerksamkeit besonders auf die zu beobachtenden Anlagen gerichtet war. Sie achteten daher immer weniger auf den Zugverkehr und wurden, da sie auch andere Maßnahmen zur Absicherung ihrer Tätigkeit wie z. B. den Einsatz von Sicherungsposten nicht veranlaßt hatten, plötzlich von einem herannahenden Triebfahrzeug überrascht. Der eine, mit der Örtlichkeit besser vertraute Bedienstete konnte das Gleis noch rechtzeitig verlassen, der zweite Bedienstete reagierte jedoch panisch. Er sprang zuerst in Richtung Nachbargleis, versuchte aber unmittelbar darauf nochmals das befahrene

Gleis zu überqueren, da er offenbar instinktiv die von seinem Kollegen gewählte Seite erreichen wollte. Dabei wurde er vom inzwischen herangekommenen Triebfahrzeug erfaßt, überrollt und getötet.

Im Zuge von Oberbauarbeiten war es erforderlich, Vermessungsarbeiten im Gleisbereich durchzuführen. Die Vorgesetzten der beiden für die Arbeiten vorgesehene Arbeitspartien führten diese Vermessungsarbeiten selbst aus. Infolge der Bauarbeiten war eines der beiden Streckengleise für den Verkehr gesperrt und auf dem verbliebenen Gleis verkehrten die Züge in beiden Richtungen. Die Vermessungsarbeiten erforderten zeitweise auch einen Aufenthalt im Gefahrenbereich des Betriebsgleises. Da dieser Aufenthalt jeweils aber nur kurzfristig erforderlich war und die beiden Bediensteten auf ihre Erfahrung und ihre Kenntnisse bauten, verzichteten sie auf die für Arbeiten dieser Art vorgeschriebenen Sicherungsposten. Trotz ihrer Kenntnisse unterschätzten sie aber die Gefahr, die infolge der schlechten Einsehbarkeit der Strecke in Verbindung mit der in diesem Streckenabschnitt gefahrenen hohen Geschwindigkeit gegeben war. Da sie offensichtlich auch vergessen hatten, daß zu diesem Zeitpunkt Züge auch aus der für ihr Empfinden „falschen“ Richtung kommen konnten, wandten sie ihre Aufmerksamkeit besonders jener Richtung zu, aus der sie vermuteten, daß die Züge kommen könnten. Sie wurden von einem aus der Gegenrichtung rasch herankommenden Zug überrascht. Der eine Bedienstete wurde überrollt und getötet, der zweite wurde zur Seite geschleudert und schwer verletzt.

Seilbahnen

Ein Bediensteter eines Seilbahnunternehmens war zum Zweck der Pistenpräparierung mit einem Raupenfahrzeug (Pistengerät) unterwegs. Als er in dem zu präparierenden Pistenteil Personen stehen sah, hielt er an, um diese zur Freimachung der Strecke aufzufordern. Ohne den Motor abzustellen, hob er die Frontschaufel vom Boden ab und verließ auf die Raupenkette steigend die Lenkerkabine. Dabei vergaß er nicht nur, die Hand-Feststellbremse zu betätigen, sondern auch, den Fahrthebel auf „neutral“ zu stellen. Auf der Raupenkette stehend, wollte er offenbar mit den im Weg stehenden Personen Kontakt aufnehmen, als sich das Pistengerät plötzlich wieder in Bewegung setzte. Derartige Pistengeräte haben anstelle eines herkömmlichen Getriebes ein Automatikgetriebe, das lediglich die Stellungen „vorwärts“, „rückwärts“ und „neutral“ zuläßt. Ein kurzfristiges Anhalten des Fahrzeuges ist dabei möglich, auch wenn der Fahrthebel noch in Stellung „vorwärts“ steht, aber das Gaspedal und der Handgashebel in Ruhestellung gelangen. Infolge des Weiterwirkens der Kraftübertragung kann sich aber das Fahrzeug in der Folge auch bei Standgas wieder langsam in Bewegung setzen, außer der Fahrthebel steht in Stellung „neutral“. Der Bedienstete hatte aber eben dieses übersehen. Als sich das Pistengerät infolge der wieder in Gang kommenden Kraftübertragung im Automatikgetriebe in Bewegung zu setzen begann, versuchte der Bedienstete wieder in das Innere der Lenkerkabine zu gelangen. Sein Fuß verklemmte sich aber in der schon in Bewegung befindlichen Raupenkette, sodaß er von dieser mitgezogen und in weiterer Folge überrollt und getötet wurde. Aufgrund der Analyse

des Unfallherganges wurden zunächst unverzüglich entsprechende Nachschulungen aller Pistengeräte-Fahrer verfügt und gleichzeitig Überlegungen angestellt, wie derartige Vorfälle technisch verhindert oder zumindest durch geeignete Warn- oder Verriegelungseinrichtungen das Risiko für solche Fehlhandlungen auf ein Minimum reduziert werden könnte. Die Umsetzung der diesbezüglich erarbeiteten Sicherheitsmaßnahmen ist im Gange.

Zwei Bedienstete eines Seilbahnunternehmens hatten von einem Revisionswagen aus entlang einer Seilbahntrasse Revisionsarbeiten auszuführen. Der Revisionswagen wird dabei mittels eines automatischen Klemmapparates am Förderseil festgeklemmt. Zur rascheren Abwicklung der Arbeiten wurde das Förderseil entgegen der normal üblichen Fahrtrichtung betrieben. Im gegenständlichen Fall funktionierte der automatische Klemmvorgang nicht ordnungsgemäß und die Bediensteten verzichteten obendrein auf die vorgeschriebene visuelle Kontrolle des Klemmapparates nach dem Klemmvorgang, sodaß dieser Fehler unbemerkt blieb. Die für diesen Fall vorgesehene Sicherheitseinrichtung, die das ordnungsgemäße Schließen des Klemmapparates automatisch kontrolliert, konnte in diesem Fall auch nicht ansprechen, da sie bei dieser Seilbahn nur für den Betrieb in der üblichen Fahrtrichtung vorhanden war. Infolge des Fehlers beim Klemmvorgang kam der Revisionswagen nach der Ausfahrt aus der Bergstation auf dem talwärts führenden Förderseil ins Rutschen, beschleunigte immer mehr und schlug beim Passieren der nächsten Rollenbatterie gegen die Stütze. Durch den Anprall wurde der Revisionswagen vom Förderseil gerissen, die beiden Bediensteten stürzten mit diesem in die Tiefe und wurden auf der Stelle getötet. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat untersagte unverzüglich das „Rückwärtsfahren“ bei der Durchführung von Revisionsarbeiten, ausgenommen die Sicherheits- und Überwachungseinrichtungen für die Funktion der Klemmapparate sind für beide Fahrtrichtungen vorhanden und funktionsbereit. Dies wurde für alle Seilbahnen gleicher Bauart verfügt. Überdies wurden entsprechende Unterweisungen des Personals bei allen derartigen Bahnen angeordnet.

Post- und Telegraphenverwaltung

Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung handelt es sich bei der weitaus überwiegenden Anzahl der tödlichen Unfälle um Verkehrsunfälle, die sich auf dem Weg von oder zur Dienststelle oder als Wegunfall in Ausübung des Dienstes ereignen. Leider sind aber auch Arbeitsunfälle im engeren Sinn zu verzeichnen, wobei die Ursache oft im Nichteinhalten von Vorschriften oder Anordnungen liegt, die der Sicherheit der Bediensteten dienen. Die Mißachtung dieser Vorschriften hat meist schwere Folgen.

Durch einen Bautrupp der Post- und Telegraphenverwaltung war für Zwecke des ORF ein Luftkabel zu verlegen, wobei die Mürz überquert werden mußte. Nach Besichtigung der Arbeitsstelle wurde der Arbeitsablauf vom Bautruppführer genau festgelegt und die mit der Durchführung der Arbeiten beauftragten Bediensteten über die Vorgangsweise informiert. Nachdem das Vorspannseil über den Fluß geworfen worden war, hatten einige Bedienstete den Auftrag, sich über die in der Nähe befindliche Brücke an das andere Ufer des

Flusses zu begeben, um das Kabel mit Hilfe des Vorspannseiles hinüberzuziehen. Entgegen dem vom Aufsichtsführenden klar erteilten Auftrag wollte sich aber einer der Bediensteten den Weg über die Brücke ersparen und gleichzeitig seinen Mut beweisen. Entgegen der Anweisung versuchte er die Mürz schwimmend zu durchqueren. Nachdem er einige Meter zurückgelegt hatte, ging er plötzlich unter. Obwohl die Kollegen den Unfall sofort bemerkten und versuchten, ihm Hilfe zu leisten, konnte der Betreffende erst nach längerer Zeit und nur mehr tot aus dem Fluß geborgen werden.

Ein Bediensteter eines Fernmeldebauamtes, der auch „Fachkraft“ im Sinne der Vorschrift ÖVE-E 5 war, hatte die Aufgabe, eine Steuerleitung in einem Niederspannungsraum zu verlegen. Da zu diesem Zweck der Niederspannungsraum betreten werden mußte, hatte der die Anlage beaufsichtigende Elektriker den Auftrag, diese spannungsfrei zu schalten. Bei Eintreffen des Fernmeldebediensteten war jedoch der Elektriker noch nicht anwesend. Der Fernmeldebedienstete ließ sich trotzdem den Niederspannungsraum aufsperrn und begann mit den Arbeiten, obwohl die Anlage noch nicht abgeschaltet war. Gegenüber einem anderen Bediensteten machte er noch durch die Bemerkung „eigentlich dürfte ich alleine gar nicht arbeiten“ klar, daß er sich der bestehenden Gefahr und der Nichteinhaltung der Vorschriften voll bewußt war. Als er, um das Steuerkabel unter dem Schrank der Niederspannungsanlage durchzuziehen, unter diesem durchgreifen wollte, berührte er den Anschluß eines Kompensationskondensators, kam in den Stromkreis und erlitt einen tödlichen Stromschlag.

Schifffahrt

Auf der Donau kollidierte ein österreichisches Zollboot, das sich mit drei Mann Besatzung an Bord talwärts fahrend auf der Rückfahrt zum Stützpunkt befand, mit einem sowjetischen Schubverband, der aus drei Leichtern und einem Motorschiff bestand. Es wurde beobachtet, wie das Boot unmittelbar vor dem Bug des bergwärts fahrenden Schubverbandes von der linken auf die rechte Fahrwasserseite wechseln wollte. Bei diesem Manöver kollidierte das Zollboot mit den Aufbauten der Schubschulter des vordersten der Schubleichter, kenterte und sank offenbar unmittelbar nach der Kollision. Infolge der an der Unfallstelle herrschenden Strömung (etwa 10,5 km/h) und aufgrund der durch die beginnende Dämmerung und die schlechten Wetterbedingungen gegebenen schlechten Sichtverhältnisse konnte das Boot trotz der vom Kapitän des Schubverbandes sofort durchgeführten Verständigung der Gendarmerie und der von ihm selbst sofort eingeleiteten Hilfsmaßnahmen unmittelbar danach nicht mehr gefunden werden. Auch von den drei Besatzungsmitgliedern fehlte trotz umfangreicher Such- und Hilfsmaßnahmen vorerst jede Spur. An der aufwendigen Suchaktion, die sich bis in die frühen Morgenstunden des folgenden Tages erstreckte, dann wegen schlechten Wetters abgebrochen, aber am Folgetag sofort wieder aufgenommen wurde, beteiligten sich neben Feuerwehr, Gendarmerie und Bundesheer auch slowakische Schiffe und Hubschrauber. Das Zollboot konnte erst Wochen später gefunden und geborgen werden. Die Leichen der drei Besatzungsmitglieder wurden ebenfalls erst nach längerer Zeit an unterschiedli-

chen Orten aufgefunden. Das rasche Sinken des Zollbootes wurde vor allem durch die bei der Kollision entstandenen schweren Schäden am Schiffsrumpf bewirkt. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß im Hinblick auf die Strömungsverhältnisse auf der Donau für Zollboote stabile (metallische) Schiffsrümpfe erforderlich sind. Aus diesem Grund wurde erst in jüngster Zeit im Rahmen eines Verfahrens zur Genehmigung eines mit einem Kunststoffumpf ausgestatteten Zollbootes vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat unter Hinweis auf dessen mangelnde Stabilität und Festigkeit eine negative Stellungnahme abgegeben.

Luftfahrt

Bei Unfällen im Bereich der Luftfahrt erfordert die Ermittlung der genauen Unfallursache oft langwierige und aufwendige Untersuchungen, insbesondere wenn auch Erhebungen im Ausland erforderlich sind.

Noch immer ungeklärt ist z. B. die Ursache des Absturzes eines Flugzeuges, das im Februar 1989 in den Bodensee stürzte, wobei die Pilotin und der Co-Pilot sowie alle zehn Passagiere, darunter Bundesminister für Arbeit und Soziales Dr. Alfred Dallinger, ums Leben kamen. Trotz umfangreicher und aufwendiger Untersuchungen konnte auch durch den abschließenden Bericht keine Klarheit über die eigentliche Unfallursache geschaffen werden.

Während der Durchführung eines Rundfluges stürzte ein Hubschrauber ab, wobei der Pilot tödliche Verletzungen erlitt.

Da noch kein abschließender Bericht der Flugunfallkommission vorliegt, kann über die Ursache bis heute noch nichts ausgesagt werden, obwohl sich der Unfall schon im April 1990 ereignet hat.

Beim Absturz einer Boeing 767-300 in Thailand kamen im Mai 1991 neben den Passagieren alle zehn Besatzungsmitglieder (Pilot, Co-Pilot, sieben Flugbegleiterinnen und ein Flugbegleiter) ums Leben. Vorerst wurde als Ursache für den Absturz aufgrund erster Ermittlungen festgestellt, daß mit höchster Wahrscheinlichkeit während des Fluges die Schubumkehr eines Antriebsaggregates ausgelöst und dadurch unmittelbar der Absturz verursacht wurde. Da die Gefahr bestand, daß dieser Effekt auch bei anderen Flugzeugen des gleichen Typs auftreten könnte, hat die Oberste Zivilluftfahrtbehörde als erste Maßnahme zur Vermeidung weiterer Unfälle angeordnet, daß in den Steuerungsmechanismus für die Auslösung der Schubumkehr bei diesen Flugzeugen eine mechanische Sperre eingebaut wird, die ein unbeabsichtigtes Auslösen der Schubumkehr verhindern soll. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat nahm dies zum Anlaß, um die zuständige Behörde aufzufordern, entgegen anderslautenden Forderungen des Herstellers sicherzustellen, daß diese Sperre für die Auslösung der Schubumkehr so lange aufrecht bleiben müsse, bis eine endgültige Klärung vorliegt und gleichartige Unfallursachen in anderer Weise ausgeschlossen werden können. Wie sich im Rahmen der Auswertung des Flugschreibers herausstellte, wirkte sich bei diesem Unfall auch tragisch aus, daß die für diesen Gefahrenfall in der Check-Liste des Herstellers enthaltenen Hinweise nicht ausreichend und klar genug waren, um ein sofortiges richtiges Handeln des Piloten sicherzustellen. Es wurde daher eben-

falls unmittelbar nach dem Unfall veranlaßt, daß die diesbezüglichen Hinweise in der Check-Liste so ergänzt wurden, daß künftig ein sofortiges und richtiges Reagieren des Cockpit-Personals bei Eintritt einer derartigen Gefahrensituation möglich ist.

Bei bestimmten Unfällen ist zwar eine unmittelbare Ursache erkennbar, die eigentlichen Beweggründe für unfallkausale Fehlhandlungen bleiben jedoch unverständlich.

Ein Arbeitnehmer fuhr am Vorfeld eines Flughafens mit einem Transportkarren ungebremst gegen den Rumpf eines Luftfahrzeuges und erlitt, da er in stehender Position mit dem Kopf gegen den Flugzeugrumpf schlug, einen tödlichen Genickbruch.

Nach Augenzeugenberichten wollte der Bedienstete ein einzelnes Gepäckstück noch rasch zu einem bereits zum Abflug bereitstehenden Flugzeug bringen. Infolge der raschen Fahrt dürfte aber dieses Gepäckstück, das er unmittelbar hinter sich auf einer hierfür ungeeigneten Abstellfläche auf dem Transportkarren mitführte, verrutscht sein, worauf sich der Bedienstete kurz umdrehte, um danach zu sehen. Er beachtete dabei nicht, daß er sich bereits unmittelbar vor dem Flugzeug befand und noch mit hoher Geschwindigkeit geradewegs auf dieses zufuhr. Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde angeordnet, daß künftig Gepäckstücke nur ordnungsgemäß auf den dafür geeigneten Anhängern transportiert werden dürfen.

5.1.3 Bemerkenswerte Unfälle:

Als bemerkenswert werden in diesem Teilabschnitt Unfälle und Ereignisse behandelt, die beinahe zu einem Unfall geführt hätten und bei denen die Ursache oder die Abfolge des Geschehens jeweils prinzipielle Bedeutung für gleichartige Arbeitssituationen besitzt, sodaß entsprechende Lehren für vorbeugende Maßnahmen zur Unfallverhütung gezogen werden können.

Eisenbahnen

Im Bereich eines Bahnhofs wurde zum Umheben eines Sattelanhängers ein dieselgetriebener Frontstapler benutzt. Aufgrund der Konstruktion dieses Staplers ist das Fahren mit Last nur dann sicher und zulässig, wenn der Tragmast zurückgeneigt und die Last bis in Bodennähe abgesenkt ist. Da der Staplerfahrer im konkreten Fall beides unterlassen hatte, kippte der Stapler trotz geringer Geschwindigkeit beim Überfahren einer in die Fahrbahn eingelassenen und an und für sich sehr seichten Regenrinne nach vorne. Nur infolge der geringen Fahrgeschwindigkeit verlief der Unfall so, daß der Fahrer des Staplers nicht verletzt wurde. Es entstand jedoch erheblicher Sachschaden.

Die Situation beweist, wie notwendig eine ausreichende Ausbildung und intensive Schulung von Staplerfahrern ist. Um ähnliche Unfälle zu vermeiden, wurde der Vorfall zum Anlaß genommen, alle Staplerfahrer des betreffenden Bahnhofs nachzuschulen und nochmals ausführlich mit den Eigenheiten eines Frontstaplers vertraut zu machen. Überdies ist das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bestrebt, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um auch für die Durchführung anderer Transportarbeiten ausreichende Schulungen vorschreiben zu können.

Durch Unfälle werden auch grundsätzliche Fehler offenkundig. Während der Durchführung von Verschubarbeiten befand sich ein Verschieber am hinteren Ausstieg eines Waggons. Da ihm das Trittbrett des Waggons nur wenig Platz bot, stellte er sich, um die Fahrt überwachen zu können, in die geöffnete Waggontüre. Als der Verschieber ein Schutzsignal passierte, stieß die geöffnete Wagentüre gegen dieses Signal und wurde zugeschlagen. Der Bedienstete wurde am Kopf getroffen und erlitt schwere Kopfverletzungen. Wie die Erhebungen ergaben, war das Gleis im Zuge von Bauarbeiten zu nahe an dieses Schutzsignal verlegt worden. Die zur Korrektur des Fehlers nötige bauliche Änderung wurde sofort angeordnet und durchgeführt. Erschwerend wirkte sich beim Unfall aus, daß der Bedienstete entgegen den für diese Arbeiten bestehenden Vorschriften keinen Schutzhelm getragen hatte.

Ursache für schwere Unfälle im Gleisbereich sind oft auch falsche Reaktionen im Zusammenwirken mit einem zu späten Erkennen einer Gefahrensituation:

Eine Gruppe von drei Weichenreinigern war im Bereich eines Bahnhofs mit dem Schmieren von Weichen beschäftigt. Im Bahnhof stand zu diesem Zeitpunkt ein Zug, der über die Weiche ausfahren sollte, die von den Bediensteten gerade geschmiert wurde. Da dies den Bediensteten bekannt war, wurde der im Bahnhof stehende Zug von den Bediensteten ständig beobachtet. Als er sich in Bewegung setzte, wurden die beiden anderen Bediensteten vom Aufsichtsführenden aufgefordert, aus dem Gleis zu treten. Der Aufsichtsführende und ein weiterer Bediensteter traten ordnungsgemäß aus dem Gleis, während der Dritte in jenem Gleis, das die verlängerte Gerade von der Weiche aus gesehen bildete, stehen blieb. Auf eine neuerliche Aufforderung das Gleis zu verlassen, reagierte er mit der Bemerkung, die Weiche sei für das Abzweiggleis gestellt und in seinem Bereich bestehe keine Gefahr. Plötzlich glaubte er aber das Geräusch eines Weichenantriebes wahrzunehmen und wollte sich instinktiv reagierend in Sicherheit bringen. Ohne weitere Überlegung sprang er in das Abzweiggleis. Da aber das Geräusch eine andere Ursache hatte und die Weiche nicht umgestellt wurde, sprang er infolge dieser Reaktion unmittelbar vor dem herankommenden Zug direkt in den Gefahrenbereich. Als der Lokführer die Situation erkannte, leitete er eine Schnellbremsung ein. Da die Fehlreaktion des Bediensteten aber erst unmittelbar vor dem Zug erfolgte, wurde er von den Puffern des Triebfahrzeuges erfaßt, zur Seite geschleudert und schwer verletzt.

Im Bereich eines Bahnhofs war ein Verschubbediensteter mit der Schneeräumung an einer Weiche beschäftigt. Der Bedienstete stand während dieser Tätigkeit zwar zwischen den beiden in die Weiche mündenden Gleisen, aber noch im unmittelbaren Nahbereich dieser Gleise. Obwohl er informiert war, daß in diesem Bereich Verschubarbeiten durchgeführt werden, achtete er nicht auf die Abwicklung des Verschubverkehrs, sondern vertraute darauf, daß das Geräusch gegebenenfalls anrollender Wagen ihn rechtzeitig warnen würde. Infolge der bestehenden Schneedecke waren diese Geräusche jedoch kaum hörbar. Der Bedienstete wurde von einem anrollenden Wagen erfaßt und schwer verletzt.

Bei Elektroarbeiten ist vor allem auch das Arbeiten in der Nähe spannungsführender Teile von besonderen Gefahren

begleitet. Eine Arbeitspartie, die mit Instandhaltungsarbeiten an einer Fahrleitung beschäftigt war, war darüber informiert, daß die Fahrleitung des Nachbargleises unter Spannung stand. In der Meinung, zeitsparend auch noch andere Arbeiten „miterledigen“ zu können, wurde versucht, am „kalten Ende“ eines Zwischenisolators, der zwischen beiden Fahrleitungen eingesetzt ist, also noch im Bereich der abgeschalteten Leitung, aber schon im Nahebereich der spannungsführenden Leitung, Kontramuttern nachzuziehen. Bei diesen Arbeiten wurde der in Ausnahmefällen noch zulässige Sicherheitsabstand von 1,0 m zu spannungsführenden Fahrleitungen unterschritten. Dementsprechend hätten die Arbeiten auch nicht ausgeführt werden dürfen. Während der Durchführung der Arbeiten kam es infolge dieser Abstandsunterschreitung zu einem elektrischen Überschlag, bei dem der betroffene Bedienstete Verbrennungen ersten und zweiten Grades erlitt.

Werden Elektrorevisionsarbeiten ohne Auftragserteilung durchgeführt, so kann dies besondere Gefahren nach sich ziehen. Eine Arbeitspartie hatte an einer Streckenfahrleitung Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Zu diesem Zweck waren mehrere Abschnitte dieser Streckenfahrleitung abgeschaltet und geerdet. Aus betrieblichen Gründen mußte einer dieser Abschnitte unter Spannung gesetzt werden, was der Arbeitspartie, die gerade in einem anderen Abschnitt arbeitete, über Funk mitgeteilt wurde. Durch das Einschalten dieses Abschnittes der Streckenfahrleitung wurde aber auch eine Umgehungsleitung unter Spannung gesetzt, die in dem Abschnitt, in dem die Partie arbeitete, am Nachbargleis vorbeiführte. Als ein Bediensteter, offenbar in der Annahme, daß dieser Bereich weiterhin spannungsfrei geschaltet wäre, ohne Auftrag einen Mast bestieg, an dem über Isolatoren auch die unter Spannung stehende Leitung abgespannt war, um zusätzliche Arbeiten mitzuerledigen, kam er in den Nahbereich der spannungsführenden Leitung. In der Folge kam es am Abspannisolator dieser Umgehungsleitung zu einem elektrischen Überschlag, in dessen direkter Folge der Bedienstete vom Mast geschleudert wurde. Hätte der Bedienstete sich an seinen Arbeitsauftrag gehalten, hätte er diesen Mast nicht besteigen dürfen. Der Unfall wurde zum Anlaß für entsprechende Schulungen und Unterweisungen genommen.

Beide Elektro-Unfälle zeigen, daß insbesondere bei Durchführung von Arbeiten in der Nähe oder an spannungsführenden Leitungen die Arbeitsvorbereitung und die unmittelbare Beaufsichtigung der Arbeiten wesentliche Faktoren zur Gewährleistung der Sicherheit der arbeitenden Bediensteten darstellen.

Um die Oberfläche einer Kolbenstange eines hydraulischen Ladekrans zu erneuern, war ein Schlosser damit beschäftigt, mit Hilfe einer Autogenflamme Metallpulver auf die Oberfläche dieser Kolbenstange aufzusintern. Plötzlich bildete sich in der Kolbenstange ein Riß, aus dem heißes Hydrauliköl auf den Bediensteten spritzte. Dieser erlitt Verbrennungen zweiten und dritten Grades an Kopf und Brust. Die Augen blieben dank der Schutzbrillen unverletzt. Bei der nachträglichen Untersuchung des Unfallherganges stellte sich heraus, daß die Kolbenstange Haarrisse aufwies, die bereits längerfristig vorhanden waren und durch die während des Betriebes Hydrauliköl in den Hohlraum der Kolbenstange gelangt war.

Infolge der Erhitzung durch die Autogenflamme (ca. 1.200°C) bildete sich im Inneren der Kolbenstange ein hoher Druck, durch den der erwähnte Riß vergrößert wurde, sodaß Öl und Öldämpfe unter hohem Druck austreten konnten, wobei sie sich teilweise entzündeten. Derartige Werkstücke müssen daher, soweit dies möglich ist, vor Beginn einer Wärmebehandlung entsprechend geprüft werden.

Seilbahnen

Auch langjährige Erfahrung und entsprechende Ausbildung schützen oft nicht vor unbedachten Fehlhandlungen. Der Betriebsleiter einer Sesselbahn wollte sprengkräftige Zündkapseln ins Tal transportieren. Er hielt zehn hoch-unempfindliche Elektro-Zünder als Bündel an ihren Anschlußdrähten in der bloßen Hand, während er auf der Sesselbahn zu Tal fuhr. In der anderen Hand hatte er sein Sprechfunkgerät und wollte eben eine Nachricht durchgeben, als die Zündkapseln plötzlich zündeten und ihm durch die Explosion die rechte Hand abgerissen wurde. Nach eingehender Untersuchung des Unfallherganges, in die auch Sprengsachverständige eingeschaltet waren, wurde festgestellt, daß vermutlich die an der Unterseite des Funksprechgerätes blank liegenden Anschlußklemmen für den Ladeakku mit den blanken Enden der Anschlußdrähte der Zündkapseln in Berührung gekommen sind. Über diese galvanische Verbindung muß unmittelbar die Zündung einer oder mehrerer der Zündkapseln und damit die Explosion ausgelöst worden sein. Es wurde unverzüglich veranlaßt, daß alle im Bereich von Seilbahnen im Zusammenhang mit Sprengarbeiten eingesetzten Hand-sprechfunkgeräte mit nicht leitenden Umhüllungen ausgestattet sein müssen oder nur in aus nicht leitendem Material gefertigten Taschen verwendet werden dürfen. Diesbezügliche Bestimmungen wurden auch in alle Richtlinien für die verschiedenen Arten des künstlichen Auslösens von Lawinen verbindlich aufgenommen.

Post- und Telegraphenverwaltung

Vorschriftswidriges Vorgehen oder Verhalten, für das oft Zeitmangel als Grund ins Treffen geführt wird, ist vielfach Ursache schwerer Unfälle, die dann meist ungleich höhere Ausfallzeiten zur Folge haben.

Um einen Dachreiter zu erreichen, auf dem ein Luftpfeiler abgespannt war, wurde von einem Fernmeldebautrup eine Aluminiumschiebeleiter als Anlegeleiter benutzt. Die Leiter mußte dabei auf die maximale Länge von etwa 8 m ausgefahren werden und wurde an den das Haus überragenden Teil des Daches angelegt. Beim Besteigen bog sich die Leiter durch und sank außerdem infolge der nicht ordnungsgemäßen Aufstellung auf dem lockeren Schotterboden in diesen soweit ein, daß sie vom Auflagepunkt an der Dachtraufe abglitt und parallel zur Hausfront umstürzte. Der eben die Leiter besteigende Bedienstete stürzte mit der Leiter aus einer Höhe von ca. 6 m zu Boden und erlitt schwere Verletzungen. Obwohl der Bedienstete von seinem Vorgesetzten nachweislich über die ordnungsgemäße Handhabung von Leitern und insbesondere auch über die Notwendigkeit der Benutzung von Unterlagsbrettern beim Aufstellen von Leitern auf nicht ausreichend tragfähigem Boden unterwiesen worden war, hatte er es unterlassen die Leiter entsprechend

zu sichern. Der Bedienstete war 50 Tage im Krankenstand. Durch unsachgemäßes Vorgehen beim Abklemmen der Anschlüsse eines Batterieladegerätes von den Polen der geladenen Batterie eines Flurförderfahrzeuges kam es nach abgeschlossener Ladung zu einer Funkenbildung. Dadurch wurde eine Knallgasexplosion ausgelöst. Der die Arbeiten durchführende Bedienstete wurde durch den Batteriedeckel und Teile des Batteriegehäuses, die weggeschleudert wurden, sowie auch durch Säurespritzer erheblich verletzt. Trotz entsprechender Unterweisung hatte er es unterlassen, vor dem Abklemmen zuerst das Ladegerät abzuschalten.

Werden Kabel in Kabelkanäle eingezogen, so muß zunächst ein Vorspannseil in den Rohrzug eingebracht werden. Dazu wird das Vorspannseil an einem kolbenartigen Hilfsgerät befestigt und dieses mit Hilfe von Preßluft unter einem Druck von ca. 8 bar durch den Rohrzug geschossen. Ein Bautrupparbeiter hatte den Auftrag, nach Durchschuß des Kolbens mit dem Vorspannseil diesen aus dem Schacht zu bergen. Der Bedienstete bestieg den Schacht, ohne sich vorher augenscheinlich zu vergewissern, ob der Kolben schon angekommen war, und hielt sich obendrein noch in unmittelbarer Nähe der Austrittsöffnung des betreffenden Rohrzuges auf. Infolge einer Verschmutzung im Rohrzug benötigte der Kolben längere Zeit, um diesen zu durchlaufen und traf in dem Moment, in dem der Bautrupparbeiter gerade in gebückter Haltung vor der Austrittsöffnung stand, diesen direkt am Kopf. Der Bedienstete wurde schwer verletzt. Nicht nur, daß die Vorschrift grob verletzt wurde, daß, solange solche „Einschießvorgänge“ noch nicht abgeschlossen sind, der Kabelschacht nicht betreten werden darf, trug der Bedienstete auch keinen Schutzhelm, obwohl dies bei diesen Tätigkeiten vorgeschrieben ist. Der Schutzhelm hätte zumindest die Schwere der Verletzung gemildert.

Während in einem Einfamilienhaus Umbauarbeiten durchgeführt wurden, war ein Fernmeldemonteur damit beschäftigt, einen Telefonanschluß herzustellen. Eine Installationsfirma, die zur gleichen Zeit am Dachboden dieses Hauses Heizungsrohre zu verlegen hatte, hatte gerade einen Teil der Bodenbelagsbretter des Dachbodens entfernt, als der Fernmeldebedienstete im Dachbodenbereich mit der Leitungsverlegung beginnen wollte. Als er den Dachbodenbereich betrat, wurde er vom anwesenden Partieführer der Installationsfirma darauf hingewiesen, daß die Fußbodenbretter teilweise entfernt worden seien und daher in diesen Bereichen keine ausreichende Durchtrittssicherheit gegeben sei. Ungeachtet dieser Warnungen betrat der Fernmeldebedienstete dennoch den gefährdeten Bereich und stürzte in das darunterliegende Geschoß, wobei er sich schwere Verletzungen zuzog.

Freileitungen werden immer mehr durch unterirdische Leitungen ersetzt. Dies und Rationalisierungszwänge führen dazu, daß die Instandhaltung noch vorhandener Leitungstrassen mit Holzmasten (vor allem Teilnehmeranschlußleitungen) teilweise vernachlässigt wird. Bei Abtragearbeiten einer über Holzmaste geführten Leitung wurde ein Fernmeldemonteur schwer verletzt, als der Mast umbrach, den er eben bestiegen hatte. Das Umbrechen des Mastes war darauf zurückzuführen, daß dieser im Bereich der Tag/Nachtzone starke Fäulnisschäden aufwies, die mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Verwendung eines nicht geeigneten Imprä-

gniermittels zurückgeführt werden müssen. Bei der Untersuchung des Unfalles stellte sich heraus, daß die Unwirksamkeit des betreffenden Tränkungs Mittels bereits seit 1968 bekannt und seit diesem Zeitpunkt auch die Verwendung dieses Mittels eingestellt worden war. Bei Einhaltung der Instandhaltungsvorschriften hätte die Fäulnisbildung rechtzeitig erkannt und der Mast rechtzeitig ausgetauscht werden müssen. Überdies hat jeder Aufsichtsführende bevor ein Mast bestiegen wird, diesen nach genauen Vorschriften auf Fäulnisbefall zu prüfen. Da auch diese Prüfung im gegenständlichen Fall unterlassen wurde, kam es zum Unfall. Die ordnungsgemäße Instandhaltung (wiederkehrende Überprüfung) der Holzmaste wurde den Post- und Telegraphendirektionen im Zusammenhang neuerlich aufgetragen und die Untersuchung jedes Mastes vor dem Besteigen wurde allen Bediensteten nochmals besonders in Erinnerung gerufen. In bestimmten Bereichen wurden spezielle Nachschulungen veranlaßt.

Wie wichtig klare Formulierungen in Vorschriften sind, zeigt ein Unfall eines Bediensteten, der als Urlaubersatzkraft mit Verladearbeiten im Bereich eines Postamtes beschäftigt war. Durch unachtsames Verhalten während der Verladetätigkeit wurde der Fuß dieses Bediensteten zwischen der Ladebordwand und der Ladefläche des zu beladenden LKW eingeklemmt, wobei der Bedienstete relativ schwer verletzt wurde. Es konnte festgestellt werden, daß dieser Unfall wesentlich glimpflicher abgelaufen wäre, wenn der Bedienstete Sicherheitsschuhe getragen hätte. Da dieser Bedienstete jedoch „nur als Urlaubersatzkraft“ beschäftigt war, wurde ihm die Beteiligung mit Sicherheitsschuhen vorenthalten. Die zuständigen Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung begründeten dies mit einer bestimmten Interpretation einer postinternen Dienstvorschrift, die sich bei näherer Beurteilung aber als Fehlinterpretation erwies. Der Unfall wurde zum Anlaß genommen, das Mißverständnis zu beseitigen und sicherzustellen, daß bei allen Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung die Ausstattung aller Bediensteten, die Arbeiten in Gefahrenbereichen verrichten, mit den erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen gewährleistet ist.

Schiffahrt

Ein Maschinenschlosser war auf einem Passagierschiff mit Wartungsarbeiten beschäftigt, wobei er ein Kühlaggregat aus einer Klimaanlage auszubauen hatte. Er war darüber informiert, daß bereits geraume Zeit vorher aus dem Kompressor dieser Klimaanlage das Kühlmittel „Freon“ entfernt worden war. Er nahm an, daß auch die Leitung zum Wärmeaustauscher druckfrei wäre. Beim Lösen der Flansche der Anschlußrohre strömte aus dem Rohr jedoch noch restliches Freon aus und verbrannte den Bediensteten. Da mit dem Auftreten von Restgas- oder Restflüssigkeitsmengen aus Rohrsystemen immer gerechnet werden muß, muß beim Lösen von Anschlußleitungen immer mit der entsprechenden Vorsicht vorgegangen werden. Entsprechende Schulungen wurden veranlaßt.

Im Zuge der Ausbildung zum „Binnenschiffer“ muß auch das Spleißen von Seilen erlernt werden. Eine Gruppe von Lehrlingen war übungshalber mit solchen Arbeiten beschäftigt. Einer der Lehrlinge der Gruppe war dabei als sogenannter „Steher“ eingeteilt, d. h. er hatte sich auf das eine Ende des

Drahtseiles zu stellen, um dieses während des Spleißvorganges zu fixieren. Obwohl er wußte, daß in dieser Situation ein Nachziehen des Seiles mit Gefahren verbunden und daher nicht zulässig war, und er dazu auch keinen Auftrag hatte, bückte er sich, um das Seil nachzuziehen. In diesem Augenblick löste sich eine der im Spleißbock fixierten Litzen, schnellte nach oben und fügte dem Lehrling eine Augenverletzung zu. Der Ausbildner hatte zwar vor Beginn der Arbeiten eine entsprechende Unterweisung durchgeführt, hielt sich aber zum Zeitpunkt der Durchführung der Arbeiten nicht unmittelbar aufsichtsführend bei der Gruppe der Lehrlinge auf. Entsprechende Anordnungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurden getroffen.

Luftfahrt

Besondere Gefahren ergeben sich immer wieder bei Flügen mit Hubschraubern, insbesondere im Gebirge. Das Einhalten der Vorschriften für die Sicherheit der Luftfahrt bei Anlagen am Boden ist dabei ebenso wesentlich wie das richtige Verhalten der Piloten bei der Durchführung von Flügen.

Beim Einsatz eines Hubschraubers für Filmaufnahmen in einem Gebirgstal flog der Pilot in entsprechendem Abstand entlang der Trasse einer ihm bekannten Sesselbahn. In der Nähe der Bergstation dieser Sesselbahn befindet sich die Talstation einer Lawinensprengseilbahn. Diese Lawinensprengseilbahn ist infolge der Höhe des Förderseiles über dem Boden als Luftfahrthindernis qualifiziert. Aus diesem Grund wurde im einschlägigen Genehmigungsbescheid ordnungsgemäß die Kennzeichnung als Luftfahrthindernis durch große, orangefarbene Kugeln an den berg- und talseitigen Endpunkten der Sprengseilbahn vorgeschrieben. Zum Zeitpunkt des Unfalles waren diese Signalkugeln aus Wartungsgründen entfernt. Da der Pilot aufgrund des Fehlens dieser Kennzeichnung das Seil der Lawinensprengseilbahn nicht wahrnahm, blieb das Fluggerät beim Überfliegen des Seiles mit einer Landekufe in diesem hängen und stürzte ab. Der Pilot und der Kameramann wurden schwer verletzt. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat nahm dies zum Anlaß, um die Kennzeichnung derartiger Seilbahnen als Luftfahrthindernis bei den Inspektionen intensiv zu überprüfen und veranlaßte in mehreren Fällen, in denen keine Kennzeichnung vorgeschrieben war, eine nochmalige Überprüfung, ob die betreffende Sprengseilbahn als Luftfahrthindernis einzustufen und zu kennzeichnen ist.

Im Zuge der Durchführung eines Transportfluges wollte ein Hubschrauberpilot seinen Helfer am Boden absetzen, da dieser das Transportgut am Lasthaken des Tragseiles des Hubschraubers befestigen sollte. Um in der schwierigen Hanglage nicht zu tief gehen zu müssen, wollte der Pilot den Helfer auf einer etwa 2 m hohen Stahlkonstruktion eines Lawinenverbau absetzen. Während der Helfer auf eine der Traversen sprang und von dort den Boden erreichte, bemerkte der Pilot nicht, daß er durch die Flugbewegungen während dieses Absetzvorganges mit dem Ende einer der Landekufen des Hubschraubers unter einen der Querträger der Lawinenverbauung geraten war. Als er, nachdem der Helfer den Boden erreichten hatte, den Hubschrauber hochziehen wollte, blieb das Fluggerät an dieser Traverse hängen und stürzte ab. Da sich das Manöver in nur geringer Höhe über

dem Boden abspielte und der Hubschrauber nicht in Brand geriet, hatte der Pilot Glück und kam mit Serienrippenbrüchen davon.

Die Durchführung von Flügen zum künstlichen Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus erfordert das Mitführen sprengkräftiger Ladungen an Bord und ist daher grundsätzlich nur zulässig, wenn zur Abwendung von akuten Lawinengefahren keine andere Möglichkeit besteht. Um die Sicherheit der Hubschrauberbesatzung zu gewährleisten, ist das Einhalten der spezifisch dafür vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat ausgearbeiteten Richtlinien besonders wichtig. Mit einer Ausnahme konnten bisher auch alle Hubschraubereinsätze für das künstliche Auslösen von Lawinen unfallfrei bewältigt werden. Der eine Unfall betraf einen Hubschrauber, der bei der Durchführung eines Einsatzfluges zum Auslösen einer Lawine mit den zündfertig vorbereiteten Ladungen und der Sprengmannschaft an Bord während des Absetzens einer der Ladungen in einer steilen Hanglage zu nahe an den Hang herangeflogen war, sodaß er mit den Rotorblättern Hangberührung bekam und in der Folge abstürzte. Obwohl der Hubschrauber einen Totalschaden erlitt und zum Unfallzeitpunkt sich noch Sprengladungen an Bord befanden, wurde beim Absturz glücklicherweise niemand verletzt. Im Zuge der Recherche stellte sich aber heraus, daß der Pilot einige wesentliche Punkte der Richtlinien die für die Durchführung solcher Flüge verbindlich gelten, nicht beachtet hatte. Er hatte z. B. den Einsatzflug nicht ordnungsgemäß im voraus der Gendarmerie gemeldet, an Bord wurden mehr Sprengladungen mitgeführt als zulässig ist und die Besatzung benutzte nicht die vorgeschriebenen Schutzausrüstungen. Da bei derartigen Tätigkeiten kleinste Fehler katastrophale Folgen haben können, wurden die festgestellten Verstöße, obwohl sie nicht unfallkausal waren, zur Anzeige gebracht. Dem Verfahren und der Verurteilung des Piloten kommt für alle mit diesen gefährlichen Arbeiten beschäftigten Bediensteten besondere Signalwirkung zu. Bei der speziellen Ausbildung, die für das künstliche Auslösen von Lawinen von Hubschraubern aus vorgesehen ist, wird auch besonders auf die Notwendigkeit der Einhaltung dieser Bestimmungen hingewiesen.

Nichtbeachtung von Vorschriften ist im Bereich der Luftfahrt auch häufig die Ursache von Unfällen am Boden. Beim Aufstellen von Anlegeleitern ist es erforderlich, den richtigen Anstellwinkel zu wählen und die Holmenden am Boden gegen Wegrutschen zu sichern. Erforderlichenfalls ist die Leiter durch einen Helfer zu sichern. Ein Arbeitnehmer hatte in der Dachkonstruktion eines Flugzeughangars in ca. 4 m Höhe Arbeiten zu verrichten. Als er fertig war, wollte er über die an eine Traverse der Dachkonstruktion angelehnte Anlegeleiter absteigen. Infolge der Bewegung durch das Übersteigen des Bediensteten rutschte die Leiter auf dem glatten Boden des Hangars, der noch durch Schmiermittel- und Ölrückstände verunreinigt war, weg und der Arbeitnehmer stürzte ab, wobei er sich schwere Kopfverletzungen zuzog. Zur Durchführung von Entladearbeiten bei Luftfahrzeugen werden u. a. Spezialfahrzeuge benutzt, die eine Hubplattform besitzen, die auch horizontal ausgefahren werden kann. Bei einigen Flugzeugtypen muß aber zusätzlich zur ausgefahrenen Plattform noch eine metallene Übertrittsbrücke aufgelegt werden, um einen tragfähigen Steg bis in das

Innere des Flugzeuges zu schaffen. Diese metallene Übertrittsbrücke wird auf der einen Seite auf der Plattform und auf der anderen Seite auf die Begrenzung der Flugzeugverladeluke aufgelegt. Bei Durchführung von Entladearbeiten, bei denen eine solche Übertrittsbrücke verwendet werden mußte, rutschte diese von der Plattform ab und der in diesem Bereich tätige Arbeitnehmer stürzte aus einer Höhe von ca. 3 m zu Boden, wobei er sich schwere Verletzungen zuzog. Aufgrund des Unfalls ordnete das Verkehrs-Arbeitsinspektorat an, daß die Übertrittsbrücken, die auf den ausfahrbaren Plattformen aufgelegt werden, mit zusätzlichen Zapfen auszustatten sind, die in entsprechende Bohrungen der Plattform eingehängt werden können, sodaß die Übertrittsbrücken gegen Abrutschen gesichert werden können. Auf dem Vorfeld eines Flughafens wurde ein „Flugzeugheber“, d. i. eine hydraulische Vorrichtung, die auf einem Fahrgestell montiert ist und zum Anheben von Flugzeugen dient, von einem Kraftfahrzeug gezogen. Ein Arbeitnehmer hatte sich, offenbar um sich eine Wegstrecke zu Fuß zu ersparen, vorschriftswidrig auf den Flugzeugheber gesetzt, um mitzufahren. Während der Fahrt blieb der Flugzeugheber infolge eines Defekts oder einer Bodenunebenheit mit einer seiner Abstützspindeln am Boden hängen, wodurch das Schleppseil abgerissen und gleichzeitig der Flugzeugheber umgerissen wurde. Der vorschriftswidrig mitfahrende Bedienstete kam unter dem Flugzeugheber zu liegen und wurde schwer verletzt.

5.2 Berufskrankheiten

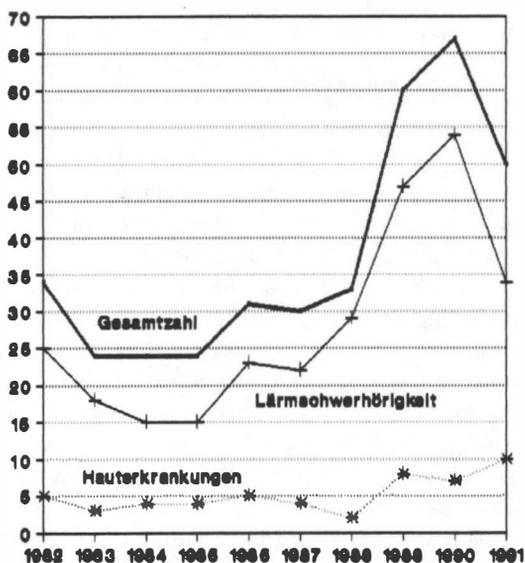
So wie in vergangenen Berichtsperioden weisen auch im aktuellen Berichtszeitraum die der Aufsicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates unterliegenden Unternehmen und Betriebe, verglichen mit Betrieben anderer Berufssparten oder Wirtschaftsklassen, eine eher geringe Anzahl von ärztlich angezeigten Berufskrankheiten auf.

Die längerfristige Entwicklung der Anzahl der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat eingelangten ärztlichen Anzeigen über Berufskrankheiten und der jeweils am häufigsten registrierten Arten von Berufskrankheiten zeigt die Graphik links unten. Zum Vergleich sind rechts unten die entsprechenden Angaben aus den statistischen Unterlagen der Allgemeinen Unfallversicherung angeführt, die die Entwicklung der Berufskrankheiten in anderen Wirtschaftsklassen wiedergeben. Im Bereich der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt weist die Anzahl der Anzeigen über Lärmschwerhörigkeit längerfristig leicht fallende Tendenz auf. Im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat geprüften Betriebe ist nach einem andauernden starken Ansteigen der Anzeigen über Lärmschwerhörigkeit erst im letzten Jahr des Berichtszeitraumes ein Rückgang zu verzeichnen. Bei Hauterkrankungen besteht hingegen noch immer eine leicht steigende Tendenz (in beiden Bereichen). Anhand der Entwicklung der Gesamtzahl der eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten ist der Schluß zulässig, daß nach einer längerfristigen Zunahme der Anzahl der Anzeigen über Berufskrankheiten nunmehr der steigende Trend gebrochen werden konnte.

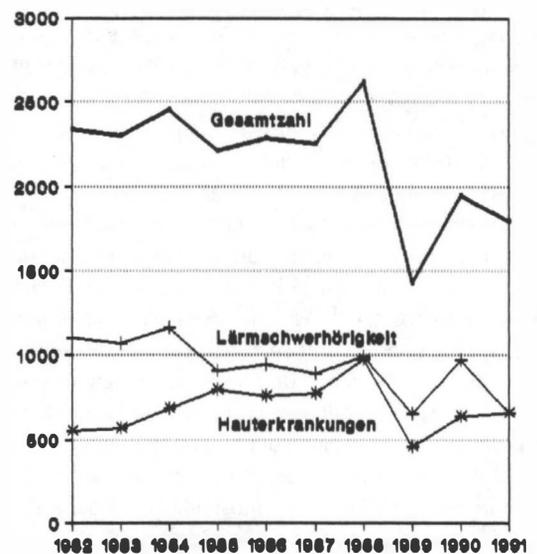
Im Berichtszeitraum wurden im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates insgesamt 210 Anzeigen über mögliche Berufskrankheiten erstattet, von denen mehr als 78% den Verdacht auf durch Lärm verursachte Schwerhörigkeit betroffen haben. 12,8% der Anzeigen über Berufskrankheiten betrafen Hauterkrankungen. Die Verteilung der eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten auf die Verkehrsbereiche und die Arbeitsjahre des Berichtszeitraumes zeigt die nachfolgende Übersicht.

In der Graphik auf Seite 66 ist die relative Häufigkeit, mit der einzelne Arten von Berufskrankheiten im Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auftreten, jeweils für die Jahre 1988 und 1991 dargestellt. Die zum Vergleich jeweils gegenübergestellte gleichartige Darstellung der Anteile der im betreffenden Jahr im Bereich der Allgemeinen Unfallversi-

Anzahl der beim VAI eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten



Gesamtstatistik der AUVA Berufskrankheiten



Anzeigen über Berufskrankheiten Verteilung im Berichtszeitraum

Verkehrsbereich	Anzahl der eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten										
	insgesamt	Arten der Berufskrankheiten ³⁾									
		9	19	20	23	26	30	33	38	41	99
Eisenbahnen, Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	107	2	19	1	–	1	–	78	–	2	4
Seilbahnen	7	–	–	–	–	–	–	5	1	1	–
Straßenbahnen	6	–	–	–	–	–	–	6	–	–	–
Post- und Telegraphenverwaltung	62	–	7	–	1	–	1	49	–	2	2
Schifffahrt	26	–	1	–	–	–	–	24	–	1	–
Luftfahrt	2	–	–	–	–	–	–	2	–	–	–
SUMME	210	2	27	1	1	1	1	164	1	6	6
Verteilung der eingelangten Anzeigen über Berufskrankheiten auf die Arbeitsjahre des Berichtszeitraumes											
1988	33	–	2	–	–	–	–	29	–	2	–
1989	60	–	8	–	–	–	1	47	1	2	1
1990	67	–	7	–	–	1	–	54	–	–	5
1991	50	2	10	1	1	–	–	34	–	2	–
SUMME	210	2	27	1	1	1	1	164	1	6	6
Prozent	100	1,0	12,8	0,5	0,5	0,5	0,5	78,1	0,5	2,8	2,8

cherungsanstalt registrierten Arten von Berufskrankheiten zeigt, daß sich die Verkehrsbetriebe hinsichtlich möglicher Gefährdungen durch Berufskrankheiten von anderen Industrie- oder Gewerbebetrieben nicht grundsätzlich unterscheiden. Sowohl die Arten der am häufigsten registrierten Berufskrankheiten als auch deren jeweiliger Anteil an der Gesamtzahl der gemeldeten Berufskrankheiten stimmen grob überein. Bei der Berufskrankheitenbekämpfung sind daher gleichartige Strategien und Schwerpunkte möglich und zweckmäßig. Dies bedingt u. a. die enge Kooperation aller am Arbeitnehmerschutz beteiligten Behörden und der Träger der Unfallversicherungen in diesem Bereich insbeson-

³⁾ Art der Berufskrankheit lt. Berufskrankheitenliste (Anlage zum ASVG):

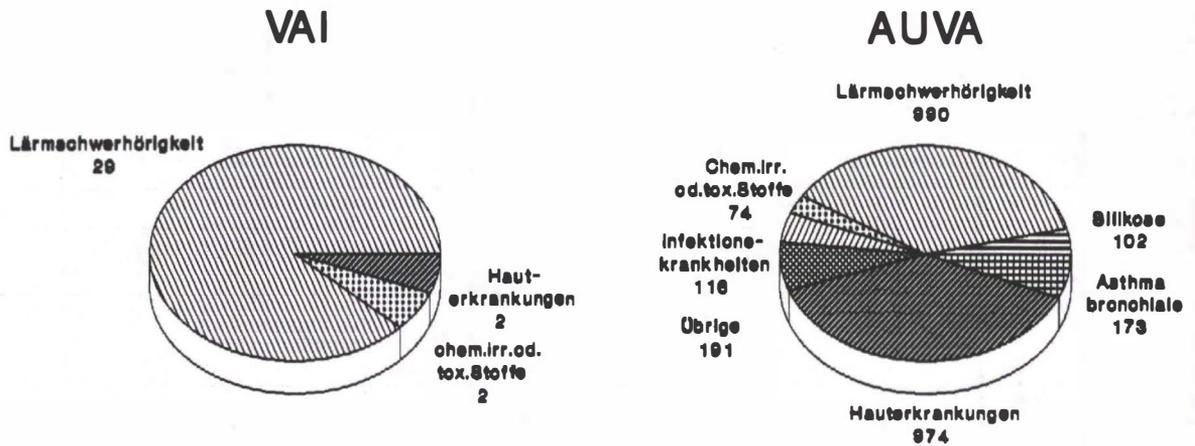
- 9..... Erkrankungen durch Benzol und seine Homologen
- 19.... Hauterkrankungen
- 20.... Erkrankungen durch Erschütterungen
- 23.... Chronische Erkrankungen der Schleimbeutel der Knie- oder Ellbogengelenke durch ständigen Druck oder ständige Erschütterung
- 26.... Staublungenerkrankungen
- 30.... Beruflich verursachtes Asthma bronchiale
- 33.... Durch Lärm verursachte Schwerhörigkeit
- 38.... Infektionskrankheiten
- 41.... Durch chemisch-irritativ oder toxisch wirkende Stoffe verursachte Erkrankungen der tieferen Atemwege und der Lunge
- 99.... gemäß § 177 Abs. 2 ASVG

dere auch in der MAK-Werte-Kommission der Arbeitnehmerschutzkommission.

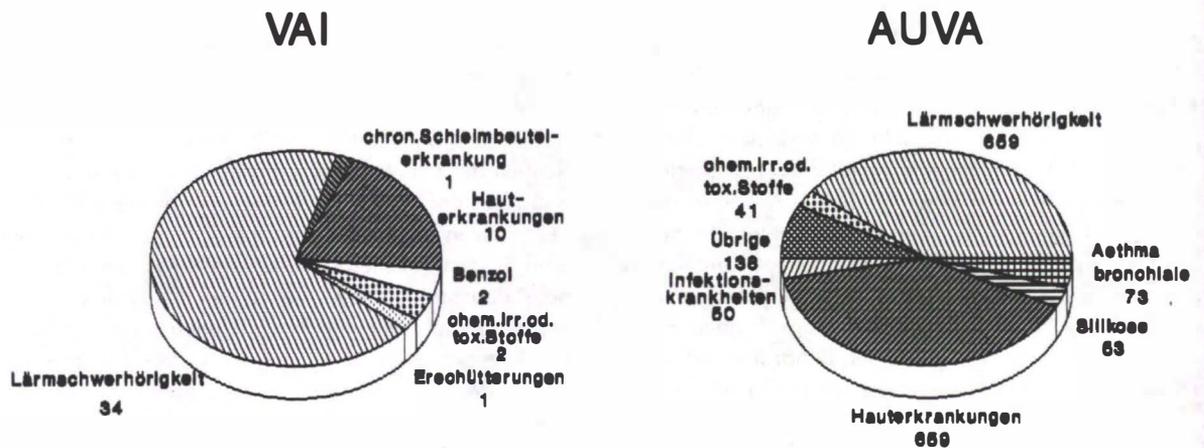
Zu den Anzeigen über Lärmschwerhörigkeit ist festzuhalten, daß 47,6% oder fast die Hälfte dieser Anzeigen aus dem Bereich der Eisenbahnen stammen, wo insbesondere beim Baudienst und in den Werkstätten Lärm Arbeitsplätze in größerer Anzahl vorhanden sind. Das Tragen von Gehörschutz ist in diesen Bereichen grundsätzlich vorgesehen, und geeignete Schutzausrüstungen stehen den Bediensteten kostenlos zur Verfügung. Wie in anderen Bereichen ist aber auch hier die Bereitschaft zur Benützung der Gehörschutzmittel nicht allzu hoch. Die Bediensteten müssen im Rahmen der Inspektionen, Schulungen und dergleichen ständig auf die Gefahr einer Lärmschädigung aufmerksam gemacht und zum Tragen dieser Schutzausrüstungen angehalten werden.

Wesentlich sind dabei die Vorbildfunktion und das konsequente Einschreiten der jeweils zuständigen Vorgesetzten, deren sicherheitsbewußtes Verhalten sich in den jeweils festgestellten Tragequoten ihrer Dienststellen widerspiegelt. Ein größerer Teil der Anzeigen betreffend Lärmschwerhörigkeit resultiert auch aus den Bereichen Post- und Telegraphenverwaltung und Schifffahrt. In der Schifffahrt ist insbesondere das Bedienungspersonal in den Maschinenräumen der Schiffe betroffen, während bei der Post- und Telegraphenverwaltung hauptsächlich Arbeiten mit Preßluftgeräten in den Werkstätten der Postautobetriebsleitungen als Lärm Arbeits-

Berufskrankheiten 1988



Berufskrankheiten 1991



plätze einzustufen sind. Hinsichtlich des Tragens der Gehörschutzmittel gilt für diese Bereiche das gleiche wie bei den Österreichischen Bundesbahnen. Ebenso werden sowohl bei der Post- und Telegraphenverwaltung als auch in der Schifffahrt geeignete Gehörschutzmittel als persönlich zugeteilte Schutzausrüstungen zur Verfügung gestellt.

Die zweithäufigste Art von Berufskrankheiten im Bereich der vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat geprüften Betriebe sind Hauterkrankungen, die vor allem im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung und in beiden Betrieben insbesondere im Zusammenhang mit der Verwendung von Reinigungsmitteln auftreten. Dazu wird angemerkt, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat immer wieder gegen den Einsatz und die Verwendung hautaggressiver Reinigungsmittel einschreiten muß. Beispielsweise mußte im Berichtszeitraum bei der Post- und Telegraphenverwaltung ein als besonders ätzend erkanntes Reinigungs-

mittel mit einem besonderen Verwendungsverbot gemäß § 9 Abs. 3 VAIG 1987 belegt werden. Immer wieder stellt sich dabei heraus, daß für die vorgesehenen Reinigungszwecke auch andere Reinigungsmittel mit gleichem Erfolg eingesetzt werden können und daß die Beschaffung der aggressiven Reinigungsmittel lediglich aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen erfolgt.

Aus diesen Gründen ist eine ausreichende Schulung insbesondere von Einkäufern, Beschaffungsbeamten etc. über bestehende Arbeitnehmerschutzbestimmungen und hinsichtlich der Verwendung und Auswertung von Sicherheitsdatenblättern für Arbeitsstoffe besonders wichtig. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird künftig einen Schwerpunkt seiner Bemühungen darauf richten, daß solche Schulungen in den Betrieben durchgeführt oder weiter intensiviert und ausgebaut werden.

6 Zusammenstellung gesetzlicher Vorschriften und Richtlinien für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst

(Stand 1. Jänner 1992)

6.1 Grundlagen der Verkehrs-Arbeitsinspektion

Bundesverfassung

Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929, zuletzt geändert durch das Bundesverfassungsgesetz vom 31. Oktober 1991, BGBl. Nr. 565.

Bundesverfassungsgesetz 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.

Bundesministeriengesetz

Kundmachung vom 13. Februar 1986, BGBl. Nr. 76, mit der das Bundesministeriengesetz 1973 wiederverlautbart wird, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 45/1991.

Verkehrs-Arbeitsinspektion

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988, BGBl. Nr. 100, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1987), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 607/1988.

Verwaltungsverfahren

Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen 1991 – EGVG¹⁾, BGBl. Nr. 50/1991.

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG¹⁾, BGBl. Nr. 51/1991.

Verwaltungsstrafgesetz 1991 – VStG¹⁾, BGBl. Nr. 52/1991.

Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991 – VVG, BGBl. Nr. 53/1991.

Verordnung vom 28. März 1991, BGBl. Nr. 141, über die bei der Handhabung der Verwaltungsverfahrensgesetze zu verwendenden Formulare (Verwaltungsformularverordnung 1991).

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. 740/1990 und der Kundmachung BGBl. Nr. 181/1983 (Druckfehlerberichtigung).

¹⁾ Verwaltungsverfahrensgesetze: EGVG BGBl. 273/1925, AVG BGBl. 274/1925, VStG BGBl. 275/1925, VVG BGBl. 276/1925, jeweils nach Novellierungen wiederverlautbart mit den Kundmachungen BGBl. 172/1950 und 50/1991, 51/1991, 52/1991, 53/1991.

Verordnung vom 1. Juni 1976, BGBl. Nr. 246, mit der Pauschbeträge 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.

6.2 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, 520/1982, 399/1988 und 355/1990 (Berggesetznovelle 1990).

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 Bundesbediensteten-schutzes (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 8. Handelskammergesetznovelle, BGBl. Nr. 620/1991²⁾.

²⁾ Die Bestimmungen des Artikels I Z 38, 41, 45 bis 51, 68 bis 92 treten mit 1. Jänner 1993 in Kraft. Artikel I Z 30 und Artikel II Abs. 1 treten rückwirkend mit 10. Oktober 1946 in Kraft.

Bundesgesetz vom 6. Dezember 1991, BGBl. Nr. 626, über die Kammern für Arbeiter und Angestellte (Arbeiterkammergesetz 1992 – AKG).

Landwirtschaft

Kundmachung vom 9. Juli 1984, BGBl. Nr. 287, mit der das Landarbeitsgesetz (Landarbeitsgesetz 1984 – LAG) wiederverlautbart wird, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 651/1989 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 612/1986 (Druckfehlerberichtigung) und die zu diesem Gesetz erlassenen Landarbeitsordnungen.

6.3 Arbeitnehmerschutzvorschriften

Anlagen, gefahrgeneigte

Verordnung vom 28. November 1991, BGBl. Nr. 593, über die Bezeichnung gefahrgeneigter Anlagen und über die den Inhabern einer solchen Anlage in bezug auf Störfälle treffenden Verpflichtungen (Störfallverordnung).

Anstreicher-, Lackierer- und Malerarbeiten

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

Arbeitnehmerschutzgesetz

Bundesgesetz vom 30. Mai 1972, BGBl. Nr. 234, über den Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der Arbeitnehmer (Arbeitnehmerschutzgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 144/1974, 544/1982, 393/1986 und 650/1989.

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. 485/1990 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 32/1989.

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 – AAV) 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.

Asbest

Verordnung vom 10. April 1990, BGBl. Nr. 324, über Beschränkungen des Inverkehrsetzens und des Herstellens, des Verwendens sowie über die Kennzeichnung asbesthaltiger Stoffe, Zubereitungen und Fertigwaren (Asbestverordnung)³⁾.

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.

Azetylen⁴⁾

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 10. April 1989, BGBl. Nr. 290, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN für Bolzensetzgeräte.

³⁾ Übergangsbestimmungen zum Teil bis 31. Dezember 1993.

⁴⁾ Betreffend die Beschaffenheit, Füllung, Verwendung und Überwachung von Azetylenflaschen und -flaschenbündeln siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

Brennbare Flüssigkeiten; Mineralöl

Verordnung vom 14. Mai 1991, BGBl. Nr. 240, über Lagerung und Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten (Verordnung über brennbare Flüssigkeiten – VbF).⁵⁾

Verordnung vom 7. Februar 1930, BGBl. Nr. 49, betreffend grundsätzliche Bestimmungen über die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 52/1966.⁶⁾

Verordnung vom 23. Jänner 1901, RGBl. Nr. 12, betreffend den Verkehr mit Mineralölen, in der Fassung der Verordnung vom 24. August 1912, RGBl. Nr. 179.⁶⁾

Verordnung vom 21. März 1975, BGBl. Nr. 241, über das Verwenden von Doppelwandbehältern aus Stahl zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten in gewerblichen Betriebsanlagen.⁶⁾

Verordnung vom 31. Oktober 1991, BGBl. Nr. 558, über die Ausstattung gewerblicher Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter.⁷⁾

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.

Chemikalien

Bundesgesetz vom 25. Juni 1987, BGBl. Nr. 326, über den Schutz des Menschen und der Umwelt vor Chemikalien (Chemikaliengesetz – ChemG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 300/1989 und 325/1990.

Verordnung vom 23. Dezember 1988, BGBl. Nr. 40/1989, über Anmeldeunterlagen und Prüfnachweise nach dem Chemikaliengesetz (ChemG – Anmelde- und Prüfnachweiseverordnung).

Verordnung vom 16. März 1989, BGBl. Nr. 157, über die Meldung von neuen Stoffen, die in Mengen von weniger als einer Tonne jährlich im Bundesgebiet in Verkehr gesetzt werden.

Verordnung vom 16. März 1989, BGBl. Nr. 208, über die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung von gefährlichen Stoffen und Zubereitungen (Chemikalienverordnung – ChemV), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 69/1990.

Verordnung vom 12. Februar 1990, BGBl. Nr. 194, über Beschränkungen des Inverkehrsetzens und über die Kennzeichnung formaldehydhaltiger Stoffe, Zubereitungen und Fertigwaren (Formaldehydverordnung).

Verordnung vom 17. Mai 1990, BGBl. Nr. 301, über Beschränkungen und Verbote der Verwendung, der Herstel-

lung und des Inverkehrsetzens von vollhalogenierter Fluorkohlenwasserstoffen.⁸⁾

Verordnung vom 16. August 1990, BGBl. Nr. 576, über das Verbot von Halonen.

Verordnung vom 16. August 1990, BGBl. Nr. 577, über das Verbot bestimmter gefährlicher Stoffe in Unterwasser-Anstrichmitteln (Antifouling).

Verordnung vom 5. Februar 1991, BGBl. Nr. 58, über das Verbot von Pentachlorphenol (PCP).

Verordnung vom 25. Juni 1991, BGBl. Nr. 309, über die Meldung von neuen Stoffen, die gemäß § 5 des Chemikaliengesetzes von der Anmeldepflicht ausgenommen sind (ChemG-Meldeverordnung 1991).

Verordnung vom 11. September 1991, BGBl. Nr. 492, über Verbote und Beschränkungen von organischen Lösungsmitteln (Lösungsmittelverordnung).

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), in der Fassung mit der Verordnung BGBl. Nr. 543/1991.

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, 218/1983 und 290/1989 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 31/1965⁹⁾.

Druckgaspackungen¹⁰⁾

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.

Verordnung vom 16. November 1988, BGBl. Nr. 651, über

⁵⁾ Inkrafttreten mit 1. Juni 1993.

⁶⁾ Mit Inkrafttreten der Verordnung BGBl. Nr. 240/1991, am 1. Juni 1993, tritt diese Verordnung außer Kraft. Gemäß § 128 VbF bleiben jedoch einzelne Bestimmungen dieser Vorschrift vor allem für bestimmte bestehende Anlagen sowie erteilte Bescheide weiter in Geltung.

⁷⁾ Übergangsbestimmung: bereits genehmigte Anlagen müssen der Verordnung spätestens am 1. Jänner 1996 entsprechen.

⁸⁾ Übergangsbestimmungen zum Teil bis 1. Jänner 1993 bzw. 1. Jänner 1994 und 1. Jänner 1995.

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

¹⁰⁾ Betreffend Anforderungen an Druckgaspackungen und Kartuschen siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

die Lagerung von Druckgaspackungen, die mehr als 45 v.H. oder mehr als 250 Gramm brennbare Stoffe enthalten, in gewerblichen Betriebsanlagen.

Verordnung vom 10. Jänner 1989, BGBl. Nr. 55, über das Verbot vollhalogenisierter Fluorkohlenwasserstoffe als Treibgas in Druckgaspackungen.

Druckluft¹¹⁾, 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 (Starkstromwegegesetz 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.

Verordnung vom 28. Mai 1990, BGBl. Nr. 352, 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 1990 – ETV 1990).

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

Emissionen

Bundesgesetz vom 23. Juni 1988, BGBl. Nr. 380, zur Begrenzung der von Dampfkesselanlagen ausgehenden Luftverunreinigungen (Luftreinhalteverordnung für Kesselanlagen – LRG-K).

¹¹⁾ Betreffend Beschaffenheit, Füllung, Verwendung und Überwachung von ortsfesten Lagerbehältern oder Flaschen für verdichtete oder verflüssigte Gase siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

Verordnung vom 29. Dezember 1988, BGBl. Nr. 19/1989, über die Begrenzung der von Dampfkesselanlagen ausgehenden Luftverunreinigungen (Luftreinhalteverordnung für Kesselanlagen 1989 – LRV-K 1989), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 134/1990.

Bundesgesetz vom 21. Oktober 1987, BGBl. Nr. 38/1989, über Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für das Leben und die Gesundheit von Menschen durch Luftverunreinigungen (Smogalarmgesetz).

Verordnung vom 26. April 1989, BGBl. Nr. 27/1990, über die Begrenzung der Emissionen von chlorierten organischen Lösemitteln aus CKW-Anlagen in gewerblichen Betriebsanlagen (CKW-Anlagen-Verordnung).

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

Verordnung vom 15. Mai 1979, BGBl. Nr. 390, über den Verkehr und die Gebarung mit Suchtgiften (Suchtgiftverordnung 1979), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 469/1980 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1980), 248/1983 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1983), 202/1984, 365/1985 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1985) und 15/1987 (Suchtgiftverordnungsnovelle 1986).

Verordnung vom 19. Jänner 1989, BGBl. Nr. 56, über die Abgabe bestimmter mindergiftiger Waren in Selbstbedienung.

Verordnung vom 12. Jänner 1989, BGBl. Nr. 209, über die Bezeichnung von sehr giftigen, giftigen und mindergiftigen Stoffen in einer vorläufigen Giftliste (Vorläufige Giftliste-Verordnung, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 464/1989, 88/1990, 66/1991 und 384/1991).

Verordnung vom 9. Jänner 1989, BGBl. Nr. 210, über die Nachmeldung von sehr giftigen, giftigen und mindergiftigen Stoffen zur vorläufigen Giftliste (Giftliste-Nachmeldeverordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 67/1991.

Verordnung vom 23. Jänner 1989, BGBl. Nr. 211, über die Meldung von mindergiftigen Zubereitungen.¹²⁾

Verordnung vom 23. Jänner 1989, BGBl. Nr. 212, über die Giftbezugsbewilligung, die Aufzeichnungspflicht, die besondere Kennzeichnung und Verpackung und über besondere Schutzmaßnahmen beim Verkehr mit Giften (Giftverordnung 1989).

Kraftstoffe

Verordnung vom 5. März 1990, BGBl. Nr. 239, mit der ÖNORMEN betreffend Kraftstoffe für verbindlich erklärt werden.

Kälteanlagen¹³⁾

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

Krane, Winden, Flaschenzüge

Verordnung vom 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 Verordnungen BGBl. Nr. 592/1987 (Elektrotechnikverordnung 1987) und 104/1989.¹⁴⁾

Verordnung vom 21. März 1983, BGBl. Nr. 219, über allgemeine Schutzvorschriften und Schutzmaßnahmen anderer Art bei Maschinen und Geräten (Allgemeine Maschinen- und Geräte-Sicherheitsverordnung – AMGSV), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 575/1985, 667/1987 und 669/1989.

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.

¹²⁾ Mit Inkrafttreten dieser Verordnung treten Bescheide, die aufgrund der §§ 31 und 35 der Giftverordnung BGBl. Nr. 362/1928 erlassen worden sind, außer Kraft.

¹³⁾ Betreffend Beschaffenheit und Überwachung von Druckgefäßen und Druckbehältern siehe auch „Dampfkesselverordnung“.

¹⁴⁾ Die §§ 1 Abs. 2 und 2 bis 7 sind durch die Verordnung BGBl. Nr. 219/1983 in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 575/1985, 667/1987 und 669/1989 außer Kraft.

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.

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988, BGBl. Nr. 99, über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt (Produkthaftungsgesetz).

Schadstoffe

Verordnung vom 4. Oktober 1988, BGBl. Nr. 20/1989, 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 Athylenoxyd 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 (Trichloracetoneitril) zur Schädlingsbekämpfung vom 2. Februar 1941, deutsches RGBl. I S 72.

Verordnung vom 22. Februar 1990, BGBl. Nr. 178, über die Anpassung der Kennzeichnung bestimmter Pflanzenschutzmittel, Vorratsschutzmittel und Schädlingsbekämpfungsmittel und über die Begasung mit Giften.

Bundesgesetz vom 5. Juli 1990, BGBl. Nr. 476, über den Verkehr mit Pflanzenschutzmitteln (Pflanzenschutzmittelgesetz – PMG).

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.

Schmiermittel

Verordnung vom 20. September 1990, BGBl. Nr. 647, über das Verbot bestimmter Schmiermittelzusätze und die Verwendung von Kettensägenölen.

Sonderabfall

Bundesgesetz vom 6. Juni 1990, BGBl. Nr. 325, über die Vermeidung und Behandlung von Abfällen (Abfallwirtschaftsgesetz – AWG).

Bundesgesetz vom 27. Juni 1986, BGBl. Nr. 373, über das Erfassen, Sammeln und Verwerten von Altölen (Altölgesetz 1986) und über die Änderung des Sonderabfallgesetzes.¹⁵⁾

Verordnung vom 17. Juli 1987, BGBl. Nr. 383, über die Durchführung des Altölgesetzes 1986 (Altölverordnung).¹⁶⁾

Verordnung vom 19. Jänner 1984, BGBl. Nr. 52, über die Bestimmungen von gefährlichen Sonderabfällen.¹⁷⁾

Verordnung vom 20. Dezember 1990, BGBl. Nr. 771, über die Bestimmung von Problemstoffen.

Verordnung vom 31. Jänner 1991, BGBl. Nr. 49, über die Festsetzung gefährlicher Abfälle.

Verordnung vom 12. Februar 1991, BGBl. Nr. 65, über die Nachweispflicht für Abfälle (Altöle) (Abfallnachweisverordnung).

Sprengwesen

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

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

Verordnung BGBl. Nr. 204/1935 zur Durchführung des I. Hauptstückes des Schieß- und Sprengmittelgesetzes, BGBl. Nr. 169/1935 (Schieß- und 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

¹⁵⁾ Das Bundesgesetz über die Erfassung und Beseitigung bestimmter Sonderabfälle (Sonderabfallgesetz), BGBl. Nr. 186/1983, in der Fassung BGBl. Nr. 256/1989 ist gemäß § 42 – AWG, außer Kraft getreten. Der § 9 Abs. 4 bis 6 bleibt jedoch gemäß § 44 Abs. 4 – AWG, bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Verordnung weiter in Kraft.

¹⁶⁾ Die §§ 2 bis 6 sowie Anlage 1 bleiben gemäß § 44 Abs. 2 und 5 AWG, bis zum Inkrafttreten entsprechender Verordnungen als Bundesgesetz in Kraft.

¹⁷⁾ Gilt gemäß § 44 Abs. 1 – AWG als Bundesgesetz.

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).

Trinkwasser

Verordnung vom 15. November 1989, BGBl. Nr. 557, über den Nitratgehalt im Trinkwasser (Trinkwasser-Nitratverordnung).

Verordnung vom 20. August 1991, BGBl. Nr. 448, über den Gehalt an Pestiziden im Trinkwasser (Trinkwasser-Pestizidverordnung).

Verordnung vom 17. September 1991, BGBl. Nr. 502, betreffend Schwellenwerte für Grundwasserinhaltsstoffe (Grundwasserschwellenwertverordnung – GSwV).

Zelluloid

Verordnung vom 15. Juli 1908, RGBl. Nr. 163, betreffend den Verkehr mit Zelluloid, Zelluloidwaren und Zelluloidabfällen, in der Fassung der Bundesgesetzes BGBl. Nr. 196/1935 (Schieß- und Sprengmittelgesetz § 46 Z 20) und BGBl. Nr. 50/1974.

6.4 Verwendungsschutzvorschriften

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, 544/1983, 651/1989, 299/1990 und 157/1991, sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 411/1971 (Druckfehlerberichtigung).

Arbeiterabfertigung

Bundesgesetz vom 23. Feber 1979, BGBl. Nr. 107, mit dem Abfertigungsansprüche für Arbeiter geschaffen sowie das Angestelltengesetz, das Gutsangestelltengesetz, das Vertragsbedienstetengesetz und das Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz geändert werden (Arbeiter-Abfertigungsgesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 618/1987.

Arbeitsruhe¹⁸⁾

Bundesgesetz vom 3. Feber 1983, BGBl. Nr. 144, über die wöchentliche Ruhezeit und die Arbeitsruhe an Feiertagen (Arbeitsruhegesetz – ARG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 413/1990, 730/1990 und 158/1991.

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, 545/1985, 635/1986, 89/1988, 304/1988, 240/1989, 31/1990, 171/1990, 341/1990, 790/1990 und 252/1991.

Arbeitskräfteüberlassung

Bundesgesetz vom 23. März 1988, BGBl. Nr. 196, mit dem die Überlassung von Arbeitskräften geregelt wird (Arbeitskräfteüberlassungsgesetz – AÜG).

Arbeitsverfassung

Bundesgesetz vom 14. Dezember 1973, BGBl. Nr. 22/1974, betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz – ArbVG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 360/1975, 387/1976, 519/1978, 354/1981, 48/1982, 199/1982, 55/1985, 204/1986 (ÖIAG-Gesetz), 394/1986, 196/1988, 282/1990, 411/1990 und 475/1990 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 47/1979.

Verordnung vom 22. Mai 1974, BGBl. Nr. 319, über die Vorbereitung und Durchführung der Wahl zum Betriebsrat, Zentralbetriebsrat und Jugendvertrauensrat sowie die Bestellung und Tätigkeit von Wahlkommissionen und Wahlzeugen (Betriebsrat-Wahlordnung 1974 – BRWO 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 365/1987 und 690/1990.

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 354, mit der die Geschäftsführung der Eignungsämter, des Obereinigungsamtes und der Schlichtungsstellen geregelt wird (Einigungsamts-Geschäftsordnung 1974 – EA-Geo. 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 561/1975.¹⁹⁾

Verordnung vom 24. Juni 1974, BGBl. Nr. 355, über die Geschäftsführung der Betriebs(Gruppen-, Betriebshaupt)versammlung, des Betriebsrates, des Betriebsausschusses, der Betriebsräteversammlung, des Zentralbetriebsrates, der Jugendversammlung und des Jugendvertrauensrates (Betriebsrats-Geschäftsordnung 1974 – BRGO 1974), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 364/1987 und 690/1990 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 381/1975 (Druckfehlerberichtigung).

Verordnung vom 30. Juli 1987, BGBl. Nr. 415, mit der die Geschäftsführung des Bundeseinigungsamtes geregelt wird (Bundeseinigungsamts-Geschäftsordnung – BEA-Geo.).

Verordnung vom 30. Juli 1987, BGBl. Nr. 444, mit der die Errichtung und Geschäftsführung der Schlichtungsstellen geregelt wird (Schlichtungsstellen-Geschäftsordnung – SchliSt-Geo.).

¹⁸⁾ Siehe auch „Sonn- und Feiertagsruhe“.

¹⁹⁾ Teilweise außer Kraft aufgrund BGBl. Nr. 415/1987 und BGBl. Nr. 444/1987.

Arbeitszeit

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461, über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 238/1971, 2/1975, 354/1981, 144/1983 und 647/1987.

Bundesgesetz 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 Wochendienstzeit bestimmter Bedienstetengruppen im Bundesdienst verlängert wird.

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

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

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

Ausländerbeschäftigung

Bundesgesetz vom 20. März 1975, BGBl. Nr. 218, mit dem die Beschäftigung von Ausländern geregelt wird (Ausländerbeschäftigungsgesetz – AuslBG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 231/1988, 253/1989, 450/1990 und 684/1991, sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 429/1988 und 36/1991.

Verordnung vom 19. September 1990, BGBl. Nr. 609, über Ausnahmen vom Geltungsbereich des Ausländerbeschäftigungsgesetzes (Ausländerbeschäftigungsverordnung – AuslBVO).

Behinderteneinstellung

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 22/1970, über die Einstellung und Beschäftigung Behinderter, Behinderteneinstellungsgesetz (BEinstG) zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 721/1988.²⁰⁾

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, 299/1987, 468/1988, BGBl. Nr. 100, 286 und 310/1989, 343/1990, 374/1990, 316/1991 und 345/1991.

Verordnungen, mit denen die Ausbildungsvorschriften für Lehrberufe erlassen und geändert wurden: BGBl. Nr. 190/1971²¹⁾, BGBl. Nr. 73, 74, 75, 116²¹⁾, 171, 299,

²⁰⁾ Durch BGBl. Nr. 721/1988 umbenannt, früher als „Invalideneinstellungsgesetz 1969“ bezeichnet.

²¹⁾ Teilweise außer Kraft getreten.

300²¹⁾, 430²¹⁾, 431²¹⁾, 432/1972, BGBl. Nr. 276²¹⁾, 491²¹⁾, 492²¹⁾/1973, BGBl. Nr. 171²¹⁾, 696²¹⁾/1974, BGBl. Nr. 347²¹⁾, 497, 547, 593/1975, BGBl. Nr. 95, 140, 510²¹⁾, 533²¹⁾/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, 431²¹⁾, 433²¹⁾/1986, BGBl. Nr. 200, 240, 241, 242, 243, 300, 351/1987, BGBl. Nr. 215, 217, 218, 469/1988, BGBl. Nr. 101, 102, 103, 287, 288, 525/1989, BGBl. Nr. 344, 345, 346, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387/1990, BGBl. Nr. 317, 318, 346/1991 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 in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 620/1990.²²⁾

Verordnung vom 28. Juli 1987, BGBl. Nr. 396, mit der ein Ausbildungsversuch für den Lehrberuf Berufskraftfahrer eingerichtet wird in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 612/1988²³⁾

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 und 238/1990.

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. 362/1991 (2. BDG-Novelle 1991) und die Kundmachungen BGBl. Nr. 47/1987, 125/1988 und 76/1990 (Druckfehlerberichtigung).

Bundesgesetz vom 29. Feber 1956, BGBl. Nr. 54, über die Bezüge der Bundesbeamten (Gehaltsgesetz 1956), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 466/1991 (52. Gehaltsgesetz-Novelle) und die Kundmachungen BGBl. Nr. 395/1987, 125/1988, 227/1989 und 76 und 224/1990. 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. 364/1991 (44. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle) und die Kundmachungen BGBl. Nr. 125/1988, 227/1989, 76/1990 und 224/1990.

Verordnung vom 4. September 1990, BGBl. Nr. 600, über die Zuordnung der Verwendungen der Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung zu Verwendungsgruppen und Dienstzulagegruppen (PT-Zuordnungsverordnung – PT-ZV). Verordnung vom 29. August 1991, BGBl. Nr. 471, über die Festsetzung von Pauschalvergütungen für verlängerte Dienstpläne im Bereich der Post und Telegraphenverwaltung.

²²⁾ Tritt mit Ablauf des 30. September 1999 außer Kraft.

²³⁾ Tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1995 außer Kraft.

Eisenbahnbedienstete

Kundmachung vom 5. Juli 1963, BGBl. Nr. 170, über die Besoldung der Bundesbahnbeamten (Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963), zuletzt geändert durch die Kundmachung BGBl. Nr. 703/1991 (33. 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. 704/1991 (38. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und -Lohnordnung).

Entgeltfortzahlung

Bundesgesetz vom 26. Juni 1974, BGBl. Nr. 399, über die Fortzahlung des Entgeltes bei Arbeitsverhinderung durch Krankheit (Unglücksfall), Arbeitsunfall oder Berufskrankheit (Entgeltfortzahlungsgesetz – EFZG), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 775/1974, 621/1977, 664/1978, 581/1980, 596/1981, 647/1982, 590/1983, 484/1984, 283/1988 (45. Novelle zum ASVG) und 300/1990, 408/1990, 70/1991 und 234/1991.

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, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 358/1988.

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 der Bundesgesetze BGBl. Nr. 290/1985 und 410/1990.

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, 618/1987, 282/1990 und 628/1991 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 209/1981 und 69/1986.

Invalideneinstellung²⁴⁾

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, 577/1980 und 76/1990 (Druckfehlerberichtigungen).

Bundesgesetz vom 25. Juni 1969, BGBl. Nr. 237, über die Nacharbeit 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, 609/1987 und 414/1990 (NSchG Novelle 1990).²⁵⁾

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 50. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 676/1991 und das Bundesgesetz BGBl. Nr. 702/1991

²⁴⁾ siehe Behinderteneinstellung.

²⁵⁾ Artikel V außer Kraft (BGBl. Nr. 544/1982).

und der Kundmachungen BGBl. Nr. 526/1988, 465/1989, 15/1991, 32/1991 und 243/1991.

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. 297/1990 (21. Novelle zum Beamten-, Kranken- und Unfallversicherungsgesetz) und 679/1991.

Sonn- und Feiertagsruhe²⁶⁾

Kundmachung vom 18. Juni 1957, BGBl. Nr. 153, über die Wiederverlautbarung des Feiertagsruhegesetzes, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 264/1967 und 144/1983²⁷⁾.

Bundesgesetz vom 7. März 1984, BGBl. Nr. 129, über die Betriebszeiten gewerblicher Betriebe an den Sonn- und Feiertagen (Sonn- und Feiertags-Betriebszeitengesetz – BZG), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 730/1990.

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 Pilegefreistellung, in der Fassung des Artikels II des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 354/1981, des Artikels I des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 81/1983 und des Artikels VI des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 408/1990.

6.5 Sonstige Vorschriften, die für den Verkehrs-Arbeitsinspektionsdienst wesentlich sind

Binnenschifffahrt²⁸⁾

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

Bundesgesetz vom 26. Jänner 1989, BGBl. Nr. 87, über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz 1990).

Verordnung vom 18. Dezember 1989, BGBl. Nr. 667, über die Eichung von Binnenschiffen (Schiffseichverordnung).

Verordnung vom 18. Dezember 1989, BGBl. Nr. 42/1990, über eine Schifffahrts-Verkehrsordnung für Seen und Flüsse (Seen- und Fluß-Verkehrsordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 531/1991.

Verordnung vom 21. Dezember 1989, BGBl. Nr. 140/1990 betreffend eine Wasserstraßen-Verkehrsordnung.

²⁶⁾ Siehe auch „Arbeitsruhe“.

²⁷⁾ Für die unter den Geltungsbereich des Arbeitsruhegesetzes fallenden Arbeitnehmer außer Kraft getreten.

²⁸⁾ Betreffend die Wartung von Dampfkesseln und Wärmekraftmaschinen auf Schiffen und Motorbooten siehe auch „Dampfkesselverordnung“

Verordnung vom 21. Dezember 1989, BGBl. Nr. 177/1990, betreffend den Transport von brennbaren Flüssigkeiten und Explosivstoffen auf Wasserstraßen.

Verordnung vom 2. März 1990, BGBl. Nr. 188, über die Zulassung von Fahrzeugen auf Binnengewässern (Schiffszulassungsverordnung).

Verordnung vom 22. März 1990, BGBl. Nr. 189, über die Führung von Fahrzeugen auf Binnengewässern (Schiffsführerverordnung).

Verordnung vom 27. Juni 1991, BGBl. Nr. 334, betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schifffahrtsanlagen-Verordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 603/1991.

Verordnung vom 17. Feber 1976, BGBl. Nr. 93, über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schifffahrts-Ordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 617/1988 und 538/1991 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 575/1976 (Druckfehlerberichtigung).

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, 370/1986, 605/1987 und 233/1988 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 577/1982 und 609/1989.

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.

Eisenbahn²⁹⁾

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.

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

Verordnung vom 21. Dezember 1960, BGBl. Nr. 2/1961, über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 325/1962, 333/1963, 288/1964 und 123/1988.

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, 273/1986, 21/1988 und 57/1990 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 10. März 1988, BGBl. Nr. 180, über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz – EBG).

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) samt Protokoll, Anhängen, Anlagen zu Anhang B und Vorbehalt, BGBl. Nr. 225/1985 in der Fassung BGBl. Nr. 57/1990 und 1/1991.

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

Verordnung vom 2. Juni 1987, BGBl. Nr. 274, über gemeinwirtschaftliche Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen auf Nebenbahnen (Nebenbahnverordnung), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 64/1989 und 720/1991.

Bundesgesetz vom 1. März 1989, BGBl. Nr. 135, über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz), in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 576/1989.

Verordnung vom 4. Juli 1989, BGBl. Nr. 370, über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken.

Verordnung vom 19. Juli 1989, BGBl. Nr. 405, über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 107/1990 und 539/1990.

Verordnung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675, über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung).

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, 269/1985, 196/1988, 399/1988, 254/1989, 281/1990, 325/1990, 10/1991 und 686/1991 sowie des Dorotheumgesetzes, BGBl. Nr. 66/1979, und des Genossenschaftverschmelzungsgesetzes, BGBl. Nr. 223/1980 und der Kundmachungen BGBl. Nr. 379/1978, 577/1982, 181/1983, 101/1986 und 289/1986.

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,

²⁹⁾ Betreffend die Wartung von Dampfkesseln und Wärmekraftmaschinen auf Dampf- und Diesellokomotiven siehe auch „Dampfkesselverordnung“

615/1977, 209/1979, 345/1981, 362/1982, 631/1982, 253/1984, 451/1984, 552/1984, 106/1986, 296/1987, 318/1987, 375/1988, 458/1990 und 695/1991 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 240/1970, 549/1981, 237/1984, 198/1985, 173/1987, 720/1990 und 517/1991. Verordnung vom 30. November 1967, BGBl. Nr. 399, über die Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung 1967), zuletzt geändert mit der Verordnung BGBl. Nr. 579/1991 (34. Novelle zur KDV 1967), sowie den Kundmachungen BGBl. Nr. 256/1970, 257/1970, 201/1971, 485/1983, 612/1986 (Druckfehlerberichtigung).

Verordnung vom 5. Dezember 1987, BGBl. Nr. 449/1988 über Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Stoffe in festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugen), Aufsatz tanks und Gefäßbatterien (Gefahrgut-Tankfahrzeugverordnung 1988 – GGTFV 1988), in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 167/1990 und 601/1990.

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. 657/1986.

Luftfahrt

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

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

Verordnung vom 26. Februar 1962, BGBl. Nr. 72, betreffend den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung – ZFBO), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 610/1986.

Verordnung vom 15. Februar 1967, BGBl. Nr. 56, betreffend die Regelung des Luftverkehrs (Luftverkehrsregeln 1967 – LVR 1967), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 655/1990 (2. LVR-Novelle 1990).

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), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 30/1990.

Verordnung vom 27. Juni 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 der Bundesgesetze BGBl. Nr. 174/1973 und 742/1988 sowie

der Kundmachungen BGBl. Nr. 40/1957 und 561/1973 (Druckfehlerberichtigung).

Normenwesen

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

Postwesen

Bundesgesetz vom 13. Februar 1957, BGBl. Nr. 58, über das Postwesen (Postgesetz), zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 690/1991 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. 112/1991.

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 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.

Straßenverkehr³⁰⁾

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, 105/1986, 213/1987, 86/1989, 562/1989 und 423/1990 sowie der Kundmachungen BGBl. Nr. 228/1963, 163/1968, 405/1973, 576/1976 (Druckfehlerberichtigung), 449/1986, 213/1987, 573/1987, 641/1989, 207/1991 und 615/1991. Verordnung vom 26. Februar 1966, BGBl. Nr. 83, über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung), zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 703/1976

³⁰⁾ Betreffend Versandbehälter zum Transport von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen siehe auch „Dampkeselverordnung“

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 der Bundesgesetze BGBl. Nr. 296/1987 und 181/1988.

Verordnung vom 7. Mai 1987, BGBl. Nr. 220, über Ausnahmen vom Anwendungsbereich des GGSt (Kleinmengenverordnung) in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 166/1990.

Verordnung vom 17. Juni 1987, BGBl. Nr. 270, über die Beförderung gefährlicher Güter auf bestimmten Straßenstrecken (Straßentunnelverordnung) in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 22/1990.

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

Verordnung vom 17. Juni 1987, BGBl. Nr. 20/1988, über die einer Streckenbewilligung unterliegenden gefährlichen Güter (Streckenbewilligungsverordnung) in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 114/1989 und 267/1989.

Verordnung vom 27. Juli 1989, BGBl. Nr. 526/1989 über Verpackungen und Versandstücke zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Verpackungsverordnung).

Verordnung vom 9. Mai 1980, BGBl. Nr. 207, über Änderung der Kennzeichnungsvorschriften des ADR und über die Eintragung in das Beförderungspapier (3. Ausnahmeverordnung), in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 142/1981. Europäisches Übereinkommen über die Internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973 Anlagen A und B, in der Fassung der Kundmachungen BGBl. Nr. 523/1973, 377/1974, BGBl. Nr. 249, 250, 251, 261, 522/1975, BGBl. Nr. 352, 353, 354, 520/1978, 404/1980, 582/1981, 247/1982, 195/1983, 263/1983, 190/1984, 154/1985, 602/1987 und 43/1990.

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) in der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 633/1989.

Transportwesen

Internationales Übereinkommen über sichere Container (CSC) samt Anlagen, BGBl. Nr. 522/1987.

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

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

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

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

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

Übereinkommen (Nr. 26) über die Einrichtung von Verfahren zur Festsetzung von 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 Nacharbeit der Frauen im Gewerbe, BGBl. Nr. 229/1950.

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

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

6.7 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, in der Fassung des Erlasses vom 18. August 1988, Zl. 61.023/7-4/88, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums Nr. 8/1988.

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. Administrative Neuregelung; Erlaß vom 21. Oktober 1982, Zl. 61.875/4-4/82, kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten dieses Bundesministeriums Nr. 12/1982.

Arbeiten auf Holzmasten

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

Fachliche Eignung (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.

Zuverlässigkeit und Eignung von Bediensteten bei Seilbahnen mit Personenbeförderung (Personalerlaß); Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Eisenbahnbehörde vom 1. Jänner 1988, Zl. 293.006/1-II/3-1988.

Betriebsleiter und Betriebsleiter-Stellvertreter bei Seilbahnen mit Personenbeförderung, fachliche Eignung; Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Eisenbahnbehörde vom 25. März 1991, Zl. 239.006/2-II/3-1991.

Flüssiggas

Richtlinien für Flüssiggasanlagen in der Nähe einer Eisenbahn; Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, als oberste Eisenbahnbehörde vom Dezember 1973, Zl. EB – 3026/8-II/3-1973.

Richtlinien für den Transport von gefüllten Flüssiggasflaschen oder Versandbehältern mittels Hubschrauber; Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, als oberste Luftfahrtbehörde vom 23. November 1990, Pr. Zl. 79.018/5-8/90.

Gaspindelverfahren

Anordnungen betreffend das Umfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahngrund und in der Nähe der Eisenbahn; Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Eisenbahnbehörde vom 10. Juli 1975, Zl. EB 2966/2-II/2-1975.

Gesundheitsschädliche Arbeitsstoffe

Kundmachung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 21. Dezember 1990, Zl. 61710/48 – 4/90, über Maximale Arbeitsplatzkonzentration und Technische Richtkonzentrationen (MAK-Werte-Liste 1990), kundgemacht in den Amtlichen Nachrichten des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, Sondernummer 1/1990.

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.

Hubschrauberflugplätze

Luftfahrtbehördliche Bewilligung von Hubschrauberflugplätzen bei oder auf Krankenhäusern; Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Luftfahrtsbehörde vom 26. Jänner 1990, Zl. 60.024/2-7/90.

Luftfahrtbehördliche Bewilligung von Hubschrauberplätzen bei oder auf Krankenhäusern; Erlaß des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vom 14. Mai 1990, Zl. 61.020-3/90.

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. Feber 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.

7 Organisation und Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

7.1 Organisation und Eingliederung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Die Verkehrs-Arbeitsinspektion, die mit der Schaffung des „Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes 1952“ realisiert wurde, ist eine Kompetenz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, die zentral vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wahrgenommen wird. Für die oft bundesweit agierenden Verkehrsbetriebe wird dadurch eine einheitliche und fachspezifische Kontrolltätigkeit ermöglicht, wobei durch den örtlichen Nahebezug zu Verkehrsbehörden auch ein rascher Informationsaustausch gewährleistet ist. Bis Oktober 1988 war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Gruppe der Präsidialsektion des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugeteilt.

Mit der Änderung der Geschäftseinteilung im Oktober 1988 wurde die Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat der Sektion IV angegliedert, da diese Sektion entsprechend dieser neuen Geschäftseinteilung darüber hinaus nur Aufgaben wahrzunehmen hat, die mit den Aufgabenstellungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates kaum oder nur geringe Interessenskollisionen ergeben können.

Die Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat besteht aus zwei Abteilungen (IV/3 und IV/4). Im August 1989 wurden zur Rationalisierung der Arbeitsabläufe in der Abteilung IV/3

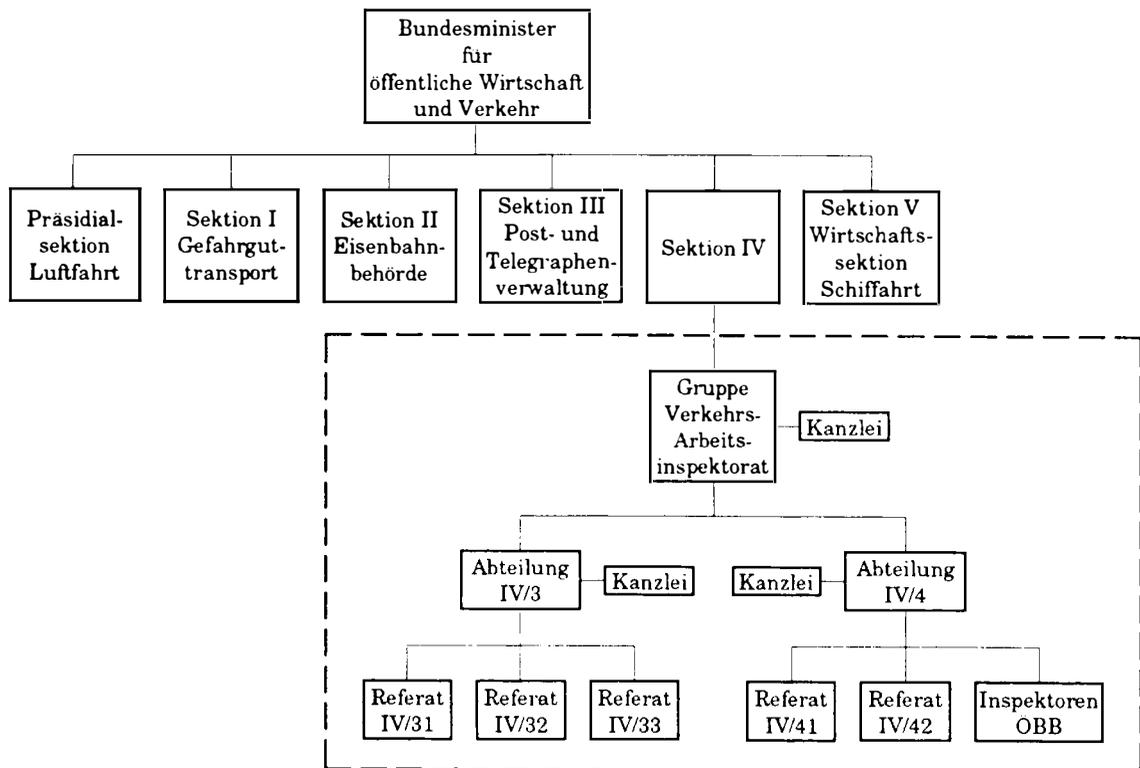
zwei weitere Referate eingerichtet. Im Referat IV/32 wurden alle Angelegenheiten der Arbeitsmedizin für die Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat sowie Angelegenheiten des Jugendschutzes und der weiblichen Bediensteten zusammengefaßt, während dem Referat IV/33 die gesamte Kontroll- und Inspektions-tätigkeit für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung übertragen wurde.

7.2 Geschäftseinteilung der Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat und Zuteilung des Personals (Stand 31. 12. 1991)

Gruppenleitung (VAI):

Grundsätzliche Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes auf rechtlichem, technischem und arbeitshygienischem Gebiet einschließlich legislativer Maßnahmen und Stellungnahmen zu Gesetzes- und Verordnungsentwürfen; das Ressort betreffende internationale Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes, Angelegenheiten der Arbeitnehmerschutzkommission; organisatorische, legistische und administrative Angelegenheiten der Verkehrs-Arbeitsinspektion und Erstellung des Tätigkeitsberichtes des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister in Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes.

Organogramm der Eingliederung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im BMöWV ab September 1989



POINSTINGL Gustav, Dipl.-Ing., Min.Rat
Kanzlei: MATEJKA Michaela, VB
Schreibstelle: JANK Doris, VB

Abteilung IV/3 (VAI – Post, Luftfahrt, Schifffahrt):

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei der Post- und Telegraphenverwaltung einschließlich deren Kraftfahrbetrieben und jener Betriebe, die gemäß § 1 Abs. 2 Z 2, lit. b, VAIG 1987, in den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallen, sowie bei der Radio Austria AG, bei der Binnen- und Seeschifffahrt (ausgenommen Kleinfahrzeuge) und bei der Luftfahrt. Angelegenheiten des Strahlen- und des Umweltschutzes, soweit Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes berührt werden, sowie Angelegenheiten der Chemikalienkommission, soweit diese den Arbeitnehmerschutz berühren. Vertretung beim Internationalen Ausschuss zur Vereinheitlichung von Unfallverhütungsvorschriften für die Binnenschifffahrt. Erteilung von Zulassungen und Ausnahmegenehmigungen aufgrund von Arbeitnehmerschutzvorschriften im Rahmen des Geschäftsbereiches der Abteilung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden in diesen Angelegenheiten. Wahrnehmung der dem Ressort auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes zukommenden Aufgaben im Rahmen der EG, ILO und anderer internationaler Institutionen sowie im Rahmen der internationalen und der europäischen Normung. Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik, soweit Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes berührt werden; Vertretung des Ressorts im Elektrotechnischen Beirat. Wahrnehmung der Aufgaben, die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf dem Gebiet der Arbeitsmedizin zukommen. Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Ergonomie. Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes auf allen Fachgebieten im Geschäftsbereich der Abteilung. Statistik des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Rahmen des Aufgabenbereiches der Abteilung.

Leiter: POINSTINGL Gustav, Dipl.-Ing., Min.Rat
BRAUNER Wilhelm, Ing., ADir, Reg.Rat
Kanzlei: MATEJKA Michaela, VB

Referat IV/31 (VAI – Luftfahrt):

Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes entsprechend dem Aufgabenbereich der Abteilung bei der Luftfahrt. Wahrnehmung besonderer Aufgaben auf dem Gebiet des Strahlenschutzes.

Leiter: LENK Herbert, ASekr.
SAMMER Karl-Heinz, Rev.

Referat IV/32 (VAI – Verwendungsschutz):

Mutter- und Jugendschutzangelegenheiten sowie Angelegenheiten des Schutzes weiblicher Arbeitnehmer; Angelegenheiten der Arbeitsmedizin, der Arbeitshygiene und der Ergonomie; Angelegenheiten der Arbeitszeitregelung; Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt; Aufgaben im Grenzbereich Arbeitnehmerschutz/Umweltschutz, internationale Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes; Wahrnehmung des

Arbeitnehmerschutzes bei den Verwaltungs- und Rechnungsdienststellen sowie den Kantinen und Sozialeinrichtungen im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung.
Leiterin: MARTIN Gabriele, Ob.Rev.
WESTPHAL Gerhard, Dr.med., VB-SV
(Verkehrs-Arbeitsinspektionsarzt)

Referat IV/33 (VAI – Post):

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei der Post- und Telegraphenverwaltung sowie bei der Radio Austria AG, ausgenommen jene Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich des Referates IV/32 fallen; Wahrnehmung fachlicher und normativer Aufgaben auf dem Gebiet des Brand- und Elektroschutzes.

Leiter: KAINDL Kurt, ASekr.
PITRO Erwin, ADir., Reg.Rat
GUSCHELBAUER Karl, Rev.

Abteilung IV/4 (VAI – Schienenbahnen, Seilbahnen):

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer bei den Eisenbahnunternehmen, die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetriebe und aller Betriebe von Eisenbahnunternehmen, soweit sie nicht Gewerbebetriebe oder bergbauliche oder land- oder forstwirtschaftliche Betriebe sind, sowie bei den Schlaf- und Speisewagenunternehmen hinsichtlich aller Tätigkeiten, die bei oder in Zügen durchgeführt werden, und bei sonstigen Unternehmen hinsichtlich aller Tätigkeiten, die in Zügen durchgeführt werden. Erteilung von Zulassungen und Genehmigungen aufgrund von Arbeitnehmerschutzvorschriften im Rahmen des Geschäftsbereiches der Abteilung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden in diesen Angelegenheiten. Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes auf allen Fachgebieten im Geschäftsbereich der Abteilung. Angelegenheiten der automatisationsunterstützten Datenverarbeitung für die Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat. Mitwirkung im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen. Wahrnehmung der dem Ressort auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes zukommenden Aufgaben bei internationalen Institutionen sowie im Rahmen der internationalen und europäischen Normung, soweit sie in den Geschäftsbereich der Abteilung fallen. Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik. Statistik des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für den Geschäftsbereich der Abteilung.

Leiter: NEJEZ Josef, Dipl.-Ing., Dr.techn.,
Univ.-Doz., Min.Rat
POREMBÄ Josef, Dipl.-Ing., BB-Dir.Rat
BREITFUSS Kurt, BB-ZInsp.
STAMMINGER Walter, Ing., BB-ZInsp.
JOCHUM Horst, BB-Ob.Insp.
PUMMER Alfred, Ing., BB-Ob.Insp.
STRASSER Elfriede, BB-Ob.Insp.
BACHER Engelbert, BB-Insp.
Kanzlei: JAGADITS Sabine, VB

Referat IV/41 (VAI – Straßenbahnen):

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

Leiter: PRINZ Walter, Dipl.-Ing., Rat
GAIDER Peter, Ing., BB-Ob.Insp.

Referat IV/42 (VAI – Seilbahnen):

Wahrnehmung der Aufgaben des Arbeitnehmerschutzes entsprechend dem Aufgabenbereich der Abteilung bei Haupt-, Klein- und Materialseilbahnen.

Leiter: FLIEDL Gerhard, Ing., ARat
FLASCH Leopold, Ing., Rev.

8 Statistik

8.1 Tabellen

Betriebsstatistik

8.1.1 Tabelle 1: Betriebe¹⁾ und deren Arbeitnehmer/innen, die in den Wirkungskreis des Verkehrs-Arbeitsinspektorates fallen (Stand 31. Dezember 1991)

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Größe und Anzahl der Betriebe						Anzahl der Arbeitnehmer/innen						
	Anzahl der Arbeitnehmer/innen					Gesamt- zahl der Betriebe	Erwachsene			Jugendliche ⁹⁾			Gesamtzahl der Arbeit- nehmer/innen
	0-5	6-20	21-50	51-250	mehr als 250		männl.	weibl.	Summe	männl.	weibl.	Summe	
Österreichische Bundesbahnen	1.901	1.379	273	205	58	3.816	62.269	4.209	66.478	1.310	8	1.318	67.796
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	202	46	21	8	-	277	1.937	169	2.106	25	2	27	2.133
Straßenbahnen ³⁾	146	5	16	27	14	208	10.378	923	11.301	157	18	175	11.476
Seilbahnen ⁴⁾	133	606	16	-	-	755	5.228	251	5.479	-	-	-	5.479
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	1.590	83	6	4	-	1.683	6.902	49	6.951	-	-	-	6.951
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	3.972	2.119	332	244	72	6.739	86.714	5.601	92.315	1.492	28	1.520	93.835
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	5	-	-	3	1	9	599	104	703	-	-	-	703
Post- und Telegraphenverwaltung	3.464	1.666	372	148	35	5.685	47.714	15.508	63.222	1.158	125	1.283	64.505
Radio Austria AG	-	1	-	1	-	2	155	39	194	-	-	-	194
Schifffahrt ⁷⁾	457	99	12	6	1	575	2.052	89	2.141	36	1	37	2.178
Luftfahrt ⁸⁾	238	44	13	6	3	304	4.333	2.151	6.484	21	2	23	6.507
Summe (alle Verkehrsbereiche)	8.136	3.929	729	408	112	13.314	141.567	23.492	165.059	2.707	156	2.863	167.922
Vergleichszahlen 31.12.1987	8.617	2.949	776	453	102	12.897	141.458	20.882	162.340	3.882	249	4.131	166.471
Zunahme/Abnahme gegenüber dem Stand 31.12.1987	-481	+980	-47	-45	+10	+417	+109	+2610	+2719	-1175	-93	-1268	+1451

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 (z.B. Garagen oder Einstellräume für Kraftfahrzeuge, unbesetzte Wählämter etc.).

²⁾ Öffentliche Eisenbahnen (ausgenommen Österreichische Bundesbahnen) und Eisenbahnen im Privatbetrieb (Schienenbahnen und deren Kraftfahrbetriebe).

³⁾ Schienenbahnen und deren Kraftfahrbetriebe sowie Oberleitungs-Omnibusbetriebe.

⁴⁾ Haupt- und Kleinseilbahnen (einschließlich deren Kraftfahrbetriebe).

⁵⁾ Anschlußbahnen an Haupt- und Nebenbahnen sowie an Straßenbahnen, ferner Material- und Materialseilbahnen (gem. §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957).

⁶⁾ Eisenbahnen im Sinne 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.

8.2 Tabellen

Tätigkeitsstatistik

8.2.1 Tabelle 2.1: Im Arbeitsjahr 1988 überprüfte Betriebe¹⁾, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Anzahl der inspizierten Betriebe					insgesamt
	Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer/innen					
	0 – 5	6 – 20	21 – 50	51 – 250	mehr als 250	
Österreichische Bundesbahnen	399	337	106	115	36	993
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	60	16	9	10	–	95
Straßenbahnen ³⁾	18	–	2	6	8	34
Seilbahnen ⁴⁾	53	43	–	–	–	96
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	372	71	15	4	3	465
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	902	467	132	135	47	1.683
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	–	2	1	–	1	4
Post- und Telegraphenverwaltung	421	375	54	30	11	891
Radio Austria AG	–	–	–	1	–	1
Schifffahrt ⁷⁾	66	9	3	1	–	79
Luftfahrt ⁸⁾	12	21	11	5	2	51
Summe (alle Verkehrsbereiche)	1.401	874	201	172	61	2.709

Fußnoten siehe Seite 88

STATISTIK

Anzahl der in den Betrieben und an Arbeitsstellen durchgeführten Inspektionen			Anzahl der bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen				
erste	weitere	insgesamt	männlich		weiblich		insgesamt
Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	
1.064	103	1.167	36.989	842	1.865	1	39.697
95	15	110	1.196	7	78	1	1.282
46	22	68	3.717	1	88	–	3.806
134	17	151	540	12	15	–	567
585	28	613	2.531	–	96	–	2.627
1.924	185	2.109	44.973	862	2.142	2	47.979
6	1	7	395	42	18	–	455
948	27	975	13.874	620	3.753	94	18.341
1	2	3	179	–	60	–	239
79	3	82	349	–	13	–	362
54	19	73	–	1.624	1.069	4	2.697
3.012	237	3.249	59.770	3.148	7.055	100	70.073

8.2.2 Tabelle 2.2: Im Arbeitsjahr 1989 überprüfte Betriebe¹⁾, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Anzahl der inspizierten Betriebe					insgesamt
	Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer/innen					
	0 – 5	6 – 20	21 – 50	51 – 250	mehr als 250	
Österreichische Bundesbahnen	472	362	111	103	32	1.080
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	27	8	8	1	–	44
Straßenbahnen ³⁾	8	–	1	4	8	21
Seilbahnen ⁴⁾	69	57	4	–	–	130
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	304	32	2	5	–	343
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	880	459	126	113	40	1.618
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	1	3	–	–	1	5
Post- und Telegraphenverwaltung	413	229	61	22	7	732
Radio Austria AG	–	–	–	–	–	–
Schifffahrt ⁷⁾	15	12	6	2	–	35
Luftfahrt ⁸⁾	43	25	26	14	1	109
Summe (alle Verkehrsbereiche)	1.352	728	219	151	49	2.499

Fußnoten siehe Seite 88

Anzahl der in den Betrieben und an Arbeitsstellen durchgeführten Inspektionen			Anzahl der bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen				
erste	weitere	insgesamt	männlich		weiblich		insgesamt
Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	
1.129	160	1.289	36.781	518	2.280	8	39.587
51	6	57	537	4	46	–	587
28	12	40	4.291	8	169	–	4.468
160	4	164	665	–	65	–	730
343	11	354	2.308	–	3	–	2.311
1.711	193	1.904	44.582	530	2.563	8	47.683
5	1	6	310	–	9	–	319
789	26	815	9.392	295	2.667	30	12.384
–	–	–	–	–	–	–	–
36	9	45	459	22	113	–	594
109	2	111	3.061	25	686	3	3.775
2.650	231	2.881	57.804	872	6.038	41	64.755

8.2.3 Tabelle 2.3: Im Arbeitsjahr 1990 überprüfte Betriebe¹⁾, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Anzahl der inspizierten Betriebe					insgesamt
	Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer/innen					
	0 – 5	6 – 20	21 – 50	51 – 250	mehr als 250	
Österreichische Bundesbahnen	247	185	61	54	22	569
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	47	22	12	7	–	88
Straßenbahnen ³⁾	4	3	4	8	6	25
Seilbahnen ⁴⁾	60	122	1	–	–	183
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	180	31	2	–	–	213
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	538	363	80	69	28	1.078
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	3	4	–	1	1	9
Post- und Telegraphenverwaltung	178	154	20	30	–	382
Radio Austria AG	–	–	–	1	–	1
Schifffahrt ⁷⁾	72	4	4	2	–	82
Luftfahrt ⁸⁾	9	14	8	4	–	35
Summe (alle Verkehrsbereiche)	800	539	112	107	29	1.587

Fußnoten siehe Seite 88

Anzahl der in den Betrieben und an Arbeitsstellen durchgeführten Inspektionen			Anzahl der bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen				
erste	weitere	insgesamt	männlich		weiblich		insgesamt
Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	
753	124	877	18.929	555	1.114	–	20.598
88	11	99	1.216	2	81	–	1.299
33	12	45	2.796	2	740	2	3.540
217	14	231	1.171	–	109	–	1.280
230	15	245	818	–	1	–	819
1.321	176	1.497	24.930	559	2.045	2	27.536
9	1	10	459	–	17	–	476
531	68	599	3.667	271	749	2	4.689
1	–	1	172	–	59	–	231
82	2	84	318	45	33	–	396
36	2	38	558	–	248	–	806
1.980	249	2.229	30.104	875	3.151	4	34.134

8.2.4 Tabelle 2.4: Im Arbeitsjahr 1991 überprüfte Betriebe¹⁾, deren Personalstand und die Anzahl der durchgeführten Inspektionen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Anzahl der inspizierten Betriebe					insgesamt
	Anzahl der beschäftigten Arbeitnehmer/innen					
	0 – 5	6 – 20	21 – 50	51 – 250	mehr als 250	
Österreichische Bundesbahnen	211	178	92	68	30	579
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	25	13	4	3	–	45
Straßenbahnen ³⁾	14	–	4	5	8	31
Seilbahnen ⁴⁾	26	129	7	2	–	164
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	218	23	3	–	–	244
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	494	343	110	78	38	1.063
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	3	2	–	2	–	7
Post- und Telegraphenverwaltung	216	93	21	26	15	371
Radio Austria AG	–	–	–	–	–	–
Schifffahrt ⁷⁾	67	8	2	1	–	78
Luftfahrt ⁸⁾	11	8	3	3	–	25
Summe (alle Verkehrsbereiche)	791	454	136	110	53	1.544

Fußnoten siehe Seite 88

STATISTIK

Anzahl der in den Betrieben und an Arbeitsstellen durchgeführten Inspektionen			Anzahl der bei den Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/innen				
erste	weitere	insgesamt	männlich		weiblich		insgesamt
Inspektionen			Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	Erwachsene	Jugendliche ⁹⁾	
773	119	892	25.304	214	1.455	–	26.973
47	12	59	454	1	47	–	502
39	1	40	4.110	–	234	–	4.344
178	7	185	1.406	–	109	–	1.515
268	10	278	995	–	7	–	1.002
1.305	149	1.454	32.269	215	1.852	–	34.336
8	–	8	148	–	41	–	189
485	65	550	7.693	789	3.761	84	12.327
–	–	–	–	–	–	–	–
78	3	81	244	2	15	–	261
26	–	26	420	17	70	1	508
1.902	217	2.119	40.774	1.023	5.739	85	47.621

8.3 Tabellen

Beanstandungen

STATISTIK

8.3.1 Tabelle 3.1: Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Örtlichkeiten, Überblick

Position	Örtlichkeiten an oder in denen die Beanstandungen erfolgten	Anzahl der Beanstandungen im Berichtszeitraum					Summe	Verteilung der Beanstandungen auf die Arbeitsjahre			
		Eisenbahnen, Straßenbahnen, Schlaf- u. Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	Seilbahnen	Post und Telegraphenverwaltung Radio Austria AG	Schifffahrt	Luftfahrt		1988	1989	1990	1991
1	Räume (Spalten A bis E in Tabelle 3.2)	2.406	558	1.263	19	50	4.296	1.059	1.098	1.088	1.051
2	sonstige Örtlichkeiten (Spalten F bis I in Tabelle 3.2)	2.236	730	454	30	49	3.499	1.045	862	849	743
3	Fahrzeuge (Spalte J in Tabelle 3.2)	139	–	26	128	5	298	73	75	89	61
4	keiner Örtlichkeit zuzuordnen (Spalten K in Tabelle 3.2)	814	806	1.220	12	–	2.852	959	468	772	653
	Summe 1–4	5.595	2.094	2.963	189	104	10.945	3.136	2.503	2.798	2.508
5	zusätzliche Beanstandungen an den Örtlichkeiten (Spalte L in Tabelle 3.2)	4.327	371	445	485	253	5.881	1.506	1.730	1.458	1.187
	Summe 1–5	9.922	2.465	3.408	674	357	16.826	4.642	4.233	4.256	3.695

Fußnoten siehe Seite 88

STATISTIK

8.3.2 Tabelle 3.2: Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach Örtlichkeiten, die die Beanstandungen betroffen haben

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Ort der Beanstandung										Summe A-J	keiner Örtlichkeit zuzuordnen	zusätzliche Beanstandungen an Örtlichkeiten A-J	Summe A-L	
	Räumlichkeiten					sonstige Örtlichkeiten									
	Arbeitsräume	Sanitäreinrichtungen	Sanitätsräume	Sozialräume, Umkleieräume	Wohnräume, Unterkünfte	Verkehrswege, -flächen, Fluchtwege, Stiegen, Gänge, Ausgänge, Türen	Rampen, Putzgruben, Montagegruben	einzelne Arbeitsplätze im Freien	einzelne Arbeitsplätze in Räumen	Fahrzeuge					
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J					
											K	L			
Österreichische Bundesbahnen	988	380	42	379	86	492	187	270	283	55	3.162	478	2.969	6.609	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	129	22	4	33	18	41	13	22	32	9	323	35	329	687	
Straßenbahnen ³⁾	81	22	4	19	3	34	5	5	47	3	223	91	102	416	
Seilbahnen ⁴⁾	425	56	14	40	23	250	37	144	299	-	1.288	806	371	2.465	
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	118	33	4	15	-	353	131	246	68	61	1.029	203	902	2.134	
SUMME Eisenbahnen ⁶⁾	1.741	513	68	486	130	1.170	373	687	729	128	6.025	1.613	4.673	12.311	
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	10	10	-	4	2	5	-	-	2	11	44	7	25	76	
Post- und Telegraphenverwaltung, Radio Austria AG	895	194	34	117	23	348	52	16	38	26	1.743	1.220	445	3.408	
Schifffahrt ⁷⁾	14	-	1	3	1	15	-	15	-	128	177	12	485	674	
Luftfahrt ⁸⁾	26	9	1	13	1	31	5	5	8	5	104	-	253	357	
Summe (alle Verkehrsbereiche)	2.686	726	104	623	157	1.569	430	723	777	298	8.093	2.852	5.881	16.826	
Verteilung der Beanstandungen auf die Arbeitsjahre	1988	611	225	39	153	31	452	130	214	249	73	2.177	959	1.506	4.642
	1989	703	186	19	158	32	347	128	220	167	75	2.035	468	1.730	4.233
	1990	717	147	20	147	57	433	70	144	202	89	2.026	772	1.458	4.256
	1991	655	168	26	165	37	337	102	145	159	61	1.855	653	1.187	3.695

Fußnoten siehe Seite 88

8.3.3 Tabelle 3.3: Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach den Ursachen/Gegenständen der Beanstandungen (Überblick)

Arten der Beanstandung		Anzahl der Beanstandungen im Berichtszeitraum					Summe	Verteilung der Beanstandungen auf die Arbeitsjahre			
		Eisenbahnen, Straßenbahnen, Schilaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	Seilbahnen	Post- und Telegraphenverwaltung Radio Austria AG	Schiffahrt	Luftfahrt		1988	1989	1990	1991
Instandhaltung		4.074	1.017	1.509	190	172	6.962	1.904	1.926	1.719	1.413
betriebl. Organisation		1.064	176	475	41	71	1.827	658	367	391	411
Gesundheitsprophylaxe		352	93	270	29	31	775	207	204	169	195
Schutzausrüstung		425	380	158	24	4	991	280	203	245	263
mangelhafte Betriebsmittel	allgemeiner Art	1.879	615	996	59	66	3.615	963	806	1.050	796
	spez. Eisenbahnen	2.128	184	–	–	–	2.312	605	702	497	508
	spez. Schiffahrt	–	–	–	331	–	331	18	21	183	109
	spez. Luftfahrt	–	–	–	–	13	13	7	4	2	–
Summe		9.922	2.465	3.408	674	357	16.826	4.642	4.233	4.256	3.695
Anzahl der inspizierten Betriebe		4.894	573	2.378	274	220	8.339	2.709	2.499	1.587	1.544
Anzahl der durchgeführten Inspektionen		6.264	731	2.943	292	248	10.478	3.249	2.881	2.229	2.119
Beanstandungen/Betrieb (Vergleichszahl 1986/87)		2,03 (1,90)	4,30 (3,30)	1,43 (1,38)	2,46 (0,82)	1,62 (4,36)	2,02 (1,84)	1,57	1,69	2,67	2,42
Beanstandungen/Inspektion (Vergleichszahl 1986/87)		1,58 (1,75)	3,37 (2,97)	1,16 (1,33)	2,31 (0,80)	1,44 (3,52)	1,61 (1,72)	1,43	1,47	1,91	1,74

Fußnoten siehe Seite 88

STATISTIK

8.3.4 Tabelle 3.4: Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach den Ursachen/Gegenständen der Beanstandungen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Ursache/Gegenstand der Beanstandung														
	unzureichender Allgemeinzustand/ unzureichende Instandhaltung							unzureichende organisatorische Vorkehrungen							
	Raumgröße, -lage, -höhe, Fußbodenbeschaffenheit	Reinigung, Ordnung, Hygiene	techn. Instandhaltung, Lüftung, Heizung, Kühlung	Belichtung, Beleuchtung, Notbeleuchtung, Warnbeleuchtung	Klimaverhältnisse, Sonnenschutz	Kennzeichnung, Beschilderung, fehlende Aushänge	Sicherung von Gefahrenstellen, Abdeckung, Umwehungen	Brandschutzpläne, Brandschutzanordnungen	Überprüfung von Betriebsmitteln	besondere ärztliche Untersuchungen	Organisation, Einrichtungen des Arbeitnehmerschutzes	Arbeitsvorgänge, Arbeitsabläufe, Erprobungen	Arbeitszeit, Pausen, sonst. Verwendungsschutz	Unterweisung, unsachgemäßes Verhalten	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Österreichische Bundesbahnen	513	505	615	206	121	475	401	60	113	24	42	113	35	271	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	47	60	53	19	9	51	41	14	15	1	6	7	55	17	
Straßenbahnen ³⁾	11	61	48	3	7	29	19	4	15	1	6	9	–	12	
Seilbahnen ⁴⁾	199	75	175	35	7	133	393	12	98	1	13	17	12	23	
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	55	165	100	42	1	232	142	5	74	13	12	26	43	56	
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	825	866	991	305	145	920	996	95	315	40	79	172	145	379	
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	13	15	13	–	1	–	1	1	1	–	–	2	4	7	
Post- und Telegraphenverwaltung Radio Austria AG	407	304	223	185	84	181	125	85	171	8	20	27	14	150	
Schiffahrt ⁷⁾	9	22	25	8	1	71	54	–	19	1	1	2	9	9	
Luftfahrt ⁸⁾	29	17	26	20	16	49	15	11	11	2	1	5	29	12	
Summe (alle Verkehrsbereiche)	1.283	1.224	1.278	518	247	1.221	1.191	192	517	51	101	208	201	557	
Verteilung der Beanstandungen auf die Arbeitsjahre	1988	343	329	360	148	61	348	315	93	203	6	27	46	56	227
	1989	353	344	376	121	65	347	320	30	93	11	29	35	61	108
	1990	310	308	297	147	51	281	325	42	106	10	20	65	45	103
	1991	277	243	245	102	70	245	231	27	115	24	25	62	39	119

Fußnoten siehe Seite 88

Ursache/Gegenstand der Beanstandung														Übertrag
unzureichende sanitäre Vorkehrungen/ Gesundheitsprophylaxe				unzureichende fehlende persönliche Schutzausrüstung			Mängel an Betriebsmittel/-einrichtungen							
Erste-Hilfe-Leistung	Trinkwasser	Schutz gegen Einwirkungen von Arbeitsstoffen	Lärm, Erschütterungen	Augen-, Kopf-, Atem-, Gehörschutz	Handschutz, Fußschutz	sonstige Schutzmittel, Arbeitskleidung	Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art							
							Elektroinstallationen, elektr. Betriebsmittel, Batterieladeeinrichtung	Holz-, Metall-, Kunststoffbearbeitung	Fördereinrichtungen, Förderanlagen, Transportbänder, Hängebahnen	Kräne, Hebebühnen, Aufzüge, Ladebordwände, Schiebe- u. Drehbühnen	Seile, Ketten, Winden, Hebezeuge, Gerüste, Leitern	Hub-, Kipptore		
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1-27	
61	24	116	74	125	104	61	185	77	11	70	202	39	4.643	
4	1	13	1	10	28	1	25	9	9	2	31	11	540	
13	–	14	1	9	3	5	10	36	1	3	4	3	327	
10	44	11	28	169	47	164	83	5	5	38	190	59	2.046	
17	–	1	7	28	30	20	17	–	9	26	66	10	1.197	
105	69	155	111	341	212	251	320	127	35	139	493	122	8.753	
4	1	–	–	–	1	–	3	–	–	–	1	–	68	
230	5	24	11	85	21	52	141	12	24	25	124	19	2.757	
9	–	15	5	12	–	12	13	2	–	6	15	–	320	
10	–	3	18	2	1	1	28	–	4	4	4	6	324	
358	75	197	145	440	235	316	505	141	63	174	637	147	12.222	
87	24	49	47	134	71	75	159	36	28	27	219	34	3.552	
97	14	63	30	96	49	58	111	42	5	41	129	31	3.059	
72	14	45	38	109	46	90	127	31	21	65	153	50	2.971	
102	23	40	30	101	69	93	108	32	9	41	136	32	2.640	

Tabelle 3.4: Beanstandungen während des Berichtszeitraumes – Verteilung nach den Ursachen/Gegenständen der Beanstandungen (Fortsetzung)

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Übertrag	Ursache/Gegenstand der Beanstandung							
		Mängel an Betriebsmitteln/-einrichtungen							
		Betriebsmittel/-einrichtungen allgemeiner Art							
		Handwerkzeuge, -maschinen, Bolzensetzgeräte	Einrichtungsgegenstände, Raumausstattung, Feuerungsanlagen	Lüftungs-, Heizungs-, Absaug-, Klimaanlage, Wasserinstallation, Kanalisation	Feuerlöschanlagen, Handfeuerlöscher, Brandalarm-, Blitzschutzanlage	Rohr- und Schlauchleitungen, Armaturen, Behälter	Transportkarren, Kleinfahrzeuge	Kraftfahrzeuge	
1-27	28	29	30	31	32	33	34		
Österreichische Bundesbahnen	4.643	99	375	145	83	88	21	5	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	540	5	19	4	9	3	18	5	
Straßenbahnen ³⁾	327	3	39	22	16	2	–	1	
Seilbahnen ⁴⁾	2.046	15	160	32	11	15	2	–	
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	1.197	8	24	4	4	1	1	14	
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	8.753	130	617	207	123	109	42	25	
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	68	–	1	–	–	–	–	–	
Post- und Telegraphenverwaltung Radio Austria AG	2.757	88	277	65	184	13	11	13	
Schifffahrt ⁷⁾	320	5	–	–	11	7	–	–	
Luftfahrt ⁸⁾	324	3	1	4	9	–	2	1	
Summe (alle Verkehrsbereiche)	12.222	226	896	276	327	129	55	39	
Verteilung der Beanstandungen auf die Arbeitsjahre	1988	3.552	64	148	72	110	22	29	15
	1989	3.059	48	208	45	82	47	13	4
	1990	2.971	87	271	102	80	45	6	12
	1991	2.640	27	269	57	55	15	7	8

Fußnoten siehe Seite 88

Ursache/Gegenstand der Beanstandung												
Mängel an Betriebsmitteln/-einrichtungen												
Betriebsmittel/-einrichtungen; betriebsspezifisch für bestimmte Verkehrsbetriebe												
Eisenbahnen							Luftfahrt		Schifffahrt			Summe
Schienenfahrzeuge	eisenbahnspezifische Verladeeinrichtungen	Gleisanlagen, Verschieberbahnsteige, Verschiebegeräte	Signal-, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Stromerzeugung und Verteilung	Traktionsstromversorgung und -verteilung	Streckenbauwerke von Seilbahnen	Luftfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordeinrichtungen	Spezialgeräte, Bodeneinrichtungen, Betankungsanlagen	Wasserfahrzeuge, Spezialgeräte, Bordeinrichtungen	Spezialgeräte, Verladeeinrichtungen, landseitig; Spillanlagen		
35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1-45	
57	91	478	171	179	169	5	-	-	-	-	6.609	
15	10	26	32	-	1	-	-	-	-	-	687	
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	416	
-	-	1	8	18	3	154	-	-	-	-	2.465	
47	69	617	121	-	2	25	-	-	-	-	2.134	
125	170	1.122	332	197	175	184	-	-	-	-	12.311	
-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	76	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.408	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	299	32	674	
-	-	-	-	-	-	-	5	8	-	-	357	
125	170	1.122	332	197	182	184	5	8	299	32	16.826	
31	46	315	93	40	44	36	2	5	15	3	4.642	
48	67	339	75	83	58	32	3	1	14	7	4.233	
30	20	255	77	29	30	56	-	2	161	22	4.256	
16	37	213	87	45	50	60	-	-	109	-	3.695	

8.4 Tabellen

Unfallstatistik

8.4.1 Tabelle 4.1: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1988/1989/1990 und 1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle – Überblick

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Unfälle in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb				
	1988	1989	1990	1991	Summe
Österreichische Bundesbahnen	(5) 3.254	(13) 3.297	(4) 3.830	(6) 3.817	(28) 14.198
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	(1) 132	97	154	144	(1) 527
Straßenbahnen ³⁾	533	(1) 475	464	575	(1) 2.047
Seilbahnen ⁴⁾	363	251	(2) 255	(1) 241	(3) 1.110
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	91	76	56	65	288
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	(6) 4.373	(14) 4.196	(6) 4.759	(7) 4.842	(33) 18.170
Schlaf- und Speisewagen- unternehmen; sonstige Unter- nehmen (Tätigkeiten in Zügen)	22	30	41	32	125
Post- und Telegraphen- verwaltung	(3) 1.395	1.205	1.182	(1) 1.015	(4) 4.797
Radio Austria AG	–	–	2	–	2
Schifffahrt ⁷⁾	81	82	78	64	305
Luftfahrt ⁸⁾	(2) 127	(2) 154	(1) 195	(10) 207	(15) 683
Summe (alle Verkehrsbereiche)	(11) 5.998	(16) 5.667	(7) 6.257	(18) 6.160	(52) 24.082

Fußnoten siehe Seite 88

Unfälle nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb					Gesamtzahl der dem VAI zur Kenntnis gebrachten Unfälle				
1988	1989	1990	1991	Summe	1988	1989	1990	1991	Summe
(4) 575	(1) 481	(4) 566	(2) 534	(11) 2.156	(9) 3.829	(14) 3.778	(8) 4.396	(8) 4.351	(39) 16.354
28	20	22	29	99	(1) 160	117	176	173	(1) 626
191	196	(2) 209	225	(2) 821	724	(1) 671	(2) 673	800	(3) 2.868
(2) 92	(1) 147	(2) 153	161	(5) 553	(2) 455	(1) 398	(4) 408	(1) 402	(8) 1.663
4	5	4	7	20	95	81	60	72	308
(6) 890	(2) 849	(8) 954	(2) 956	(18) 3.649	(12) 5.263	(16) 5.045	(14) 5.713	(9) 5.798	(51) 21.819
1	4	3	6	14	23	34	44	38	139
(2) 1.207	(7) 1.189	(7) 1.422	(7) 1.235	(23) 5.053	(5) 2.602	(7) 2.394	(7) 2.604	(8) 2.250	(27) 9.850
-	-	-	1	1	-	-	2	1	3
5	9	10	(3) 13	(3) 37	86	91	88	(3) 77	(3) 342
(1) 30	(1) 34	(1) 45	58	(3) 167	(3) 157	(3) 188	(2) 240	(10) 265	(18) 850
(9) 2.133	(10) 2.085	(16) 2.434	(12) 2.269	(47) 8.921	(20) 8.131	(26) 7.752	(23) 8.691	(30) 8.429	(99) 33.003

8.4.2 Tabelle 4.2: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtszeitraum 1988/1989/1990 und 1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle – Aufteilung nach Geschlecht und Altersgruppen der betroffenen Arbeitnehmer/innen

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	betroffene männliche Arbeitnehmer									
	Erwachsene					Jugendliche ⁹⁾				
	1988	1989	1990	1991	Summe	1988	1989	1990	1991	Summe
Österreichische Bundesbahnen	(9) 3.502	(14) 3.490	(8) 3.894	(8) 4.057	(39) 14.943	185	191	240	174	790
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	(1) 151	115	167	164	(1) 597	–	–	–	2	2
Straßenbahnen ³⁾	682	(1) 645	(2) 631	747	(3) 2.705	29	4	8	9	50
Seilbahnen ⁴⁾	(2) 440	(1) 391	(4) 404	(1) 397	(8) 1.632	–	–	–	5	5
nicht-öffentliche Eisenbahnen	95	81	60	72	308	–	–	–	–	–
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	(12) 4.870	(16) 4.722	(14) 5.156	(9) 5.437	(51) 20.185	214	195	248	190	847
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	23	34	41	35	133	–	–	–	–	–
Post- und Telegraphenverwaltung	(5) 2.107	(7) 1.981	(6) 2.206	(7) 1.737	(25) 8.031	155	137	(1) 156	177	(1) 625
Radio Austria AG	–	–	1	–	1	–	–	–	–	–
Schifffahrt ⁷⁾	79	85	79	(3) 69	(3) 312	7	4	9	8	28
Luftfahrt ⁸⁾	(3) 136	(2) 161	(2) 193	(3) 208	(10) 698	–	–	2	3	5
Summe (alle Verkehrsbereiche)	(20) 7.215	(25) 6.983	(22) 7.676	(22) 7.486	(89) 29.360	376	336	(1) 415	378	(1) 1.505

Fußnoten siehe Seite 88

betroffene weibliche Arbeitnehmer										
Erwachsene					Jugendliche ⁹⁾					
1988	1989	1990	1991	Summe	1988	1989	1990	1991	Summe	
142	97	261	120	620	-	-	1	-	1	
9	2	9	7	27	-	-	-	-	-	
13	21	33	44	111	-	1	1	-	2	
15	7	4	-	26	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
179	127	307	171	784	-	1	2	-	3	
-	-	3	3	6	-	-	-	-	-	
332	267	235	(1) 320	(1) 1.154	8	9	7	16	40	
-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	
-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	
21	(1) 27	45	(7) 54	(8) 147	-	-	-	-	-	
532	(1) 423	591	(8) 549	(9) 2.095	8	10	9	16	43	

8.4.3 Tabelle 4.3: Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum 1988/1989/1990 und 1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle – Aufschlüsselung nach Unfallursachen/Unfallgegenstand

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Kraftübertragung (Transmission)	Ursache/Gegenstand der Unfälle										
		mechanische Verarbeitung						sonstige Verarbeitung				
		von Metallen			von Holz u.ä. Stoffen		von allen übrigen Stoffen	Explosionen	Vergiftungen	Verbrennungen	Verätzungen	
		Schleifsteine, Schleif- und Poliermaschinen	Schweiß- und Schneidarbeiten	sonstige Arbeits- maschinen	Kreissäge	sonstige Arbeits- maschinen	Arbeitsmaschinen					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Österreichische Bundesbahnen	1	202	191	198	40	97	21	6	11	167	112	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	–	8	3	7	1	3	–	1	–	5	3	
Straßenbahnen ³⁾	1	75	70	39	5	7	3	1	–	12	20	
Seilbahnen ⁴⁾	–	5	5	4	7	1	5	1	–	5	3	
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	–	9	13	9	–	1	–	–	–	11	3	
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	2	299	282	257	53	109	29	9	11	200	141	
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	–	–	–	–	–	–	1	–	–	22	1	
Post- und Telegraphenverwaltung	–	6	11	10	5	5	8	5	1	54	20	
Radio Austria AG	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
Schifffahrt ⁷⁾	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	–	
Luftfahrt ⁸⁾	1	1	1	4	–	1	7	1	–	18	10	
Summe (alle Verkehrsbereiche)	3	306	294	271	58	115	45	15	12	297	172	
Verteilung der Unfälle auf die Arbeitsjahre	1988	–	83	99	62	17	33	12	3	5	67	44
	1989	1	87	58	77	22	19	10	4	–	80	37
	1990	1	75	66	59	9	35	11	4	3	84	46
	1991	1	61	71	73	10	28	12	4	4	66	45

Fußnoten siehe Seite 88

STATISTIK

Ursache/Gegenstand der Unfälle																Übertrag
Fördereinrichtungen und Transportmittel							Eisenbahnbetrieb									
Hebezeuge				sonstige Transportmittel	Fahrzeuge		Erzeugung und Verteilung elektrischer Traktionsenergie	Auf- und Abspringen von bewegten Schienenfahrzeugen	Kuppeln	Hemmschuhlegen	Schneeräumungsarbeiten	sonstiger Aufenthalt bei oder in gefährlicher Nähe von Gleisen	Flurfördermittel im Bereich von Gleisanlagen	sonstige spezifische Eisenbahntätigkeiten		
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	1-26	
2	73	18	47	25	10	87	50	(2) 787	(5) 648	192	(1) 9	(17) 82	85	(2) 260	(27) 3.421	
1	2	-	1	3	5	3	-	10	19	1	-	3	3	12	94	
-	10	-	7	1	109	68	2	1	5	-	3	(1) 3	-	132	(1) 574	
-	-	1	2	-	10	(1) 38	-	-	-	-	-	-	-	-	(1) 87	
-	3	-	-	-	-	1	-	29	31	3	-	3	1	7	124	
3	88	19	57	29	134	(1) 197	52	(2) 827	(5) 703	196	(1) 12	(18) 91	89	(2) 411	(29) 4.300	
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	5	31	
5	1	1	6	173	38	66	-	-	-	-	-	-	-	-	415	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
1	-	2	3	(15) 11	4	19	-	-	-	-	-	-	-	-	(15) 84	
9	89	22	66	(15) 213	176	(1) 282	52	(2) 828	(5) 703	196	(1) 12	(18) 92	89	(2) 416	(44) 4.833	
1	23	3	11	(2) 41	83	70	8	143	(1) 146	9	2	(4) 16	4	119	(7) 1.104	
1	18	6	11	(2) 46	59	68	8	(1) 164	(3) 139	28	(1) 9	(8) 17	12	(1) 115	(16) 1.096	
1	23	6	22	(1) 72	19	91	20	(1) 264	206	77	-	(1) 23	42	(1) 103	(4) 1.362	
6	25	7	22	(10) 54	15	(1) 53	16	257	(1) 212	82	1	(5) 36	31	79	(17) 1.271	

Tabelle 4.3: Die der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Berichtszeitraum 1988/1989/1990 und 1991 zur Kenntnis gebrachten Unfälle – Aufschlüsselung nach Unfallursachen/Unfallgegenständen (Fortsetzung)

Unternehmen bzw. Verkehrsbereiche	Ursache/Gegenstand der Unfälle													
	Übertrag	Schifffahrt						verschiedene Arbeitsverrichtungen in						
		Seilarbeiten	Ausgleiten an Bord	Begehen von bzw. Hantieren mit Stegläden	Seilriß, Seilschlag, Seildornen	durch Stuerschlag bzw. durch Arbeiten an Anker und Schorbäumen	Sonstiges	elektrischer Strom	Handwerkzeuge	abspringende Splitter und Stücke	Heben, Tragen, Schieben, Kollern, Auf- und Abladen von Lasten	Einsturz von geschichtetem oder gestapeltem Material	Herabfallen und Umfallen von Gegenständen	
1-26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38		
Österreichische Bundesbahnen	(27) 3.421	-	-	-	-	-	-	53	598	1.092	1.254	157	778	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb ²⁾	94	-	-	-	-	-	-	(1) 5	24	29	58	2	35	
Straßenbahnen ³⁾	(1) 574	-	-	-	-	-	-	14	61	132	144	7	97	
Seilbahnen ⁴⁾	(1) 87	-	-	-	-	-	-	3	7	63	73	-	83	
nicht-öffentliche Eisenbahnen ⁵⁾	124	-	-	-	-	-	-	-	10	30	4	2	11	
Summe Eisenbahnen ⁶⁾	(29) 4.300	-	-	-	-	-	-	(1) 75	700	1.346	1.533	168	1.004	
Schlaf- und Speisewagenunternehmen; sonstige Unternehmen (Tätigkeiten in Zügen)	31	-	-	-	-	-	-	-	11	3	1	-	7	
Post- und Telegraphenverwaltung	415	-	-	-	-	-	-	(1) 7	77	104	437	3	245	
Radio Austria AG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Schifffahrt ⁷⁾	3	70	41	8	4	6	46	-	10	5	12	2	16	
Luftfahrt ⁸⁾	(15) 84	-	-	-	-	-	-	-	20	32	82	2	55	
Summe (alle Verkehrsbereiche)	(44) 4.833	70	41	8	4	6	46	(2) 82	818	1.490	2.065	175	1.327	
Verteilung der Unfälle auf die Arbeitsjahre	1988	(7) 1.104	23	19	3	-	-	23	(1) 24	199	376	511	20	337
	1989	(16) 1.096	19	8	-	-	4	11	12	203	362	487	32	304
	1990	(4) 1.362	17	7	1	1	-	6	23	229	388	520	58	355
	1991	(17) 1.271	11	7	4	3	2	6	(1) 23	187	364	547	65	331

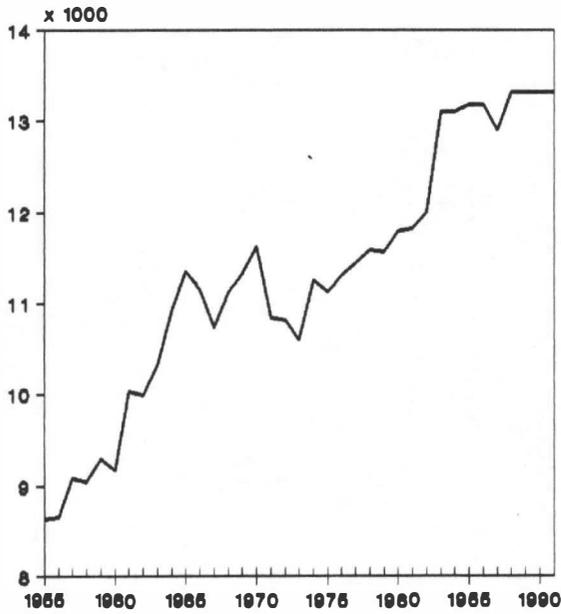
Fußnoten siehe Seite 88

Ursache/Gegenstand der Unfälle													
unmittelbare Zusammenhang mit dem Betrieb						Ereignisse nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb							
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 1–43	auf dem Weg 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 45–50	Gesamtzahl (einschließlich der Todesfälle), Spalten 44 und 51
39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
961	2.700	2.221	660	(1) 303	(28) 14.198	(8) 1.607	(1) 32	32	5	(2) 92	388	(11) 2.156	(39) 16.354
42	110	103	17	8	(1) 527	83	–	1	–	13	2	99	(1) 626
74	487	253	120	84	(1) 2.047	(2) 443	15	17	46	152	148	(2) 821	(3) 2.868
(2) 132	267	239	102	54	(3) 1.110	(1) 83	(4) 461	–	2	–	7	(5) 553	(8) 1.663
23	38	39	7	–	288	16	–	–	–	3	1	20	308
(2) 1.232	3.602	2.855	906	(1) 449	(33) 18.170	(11) 2.232	(5) 508	50	53	(2) 260	546	(18) 3.649	(51) 21.819
4	34	21	10	3	125	10	–	–	–	3	1	14	139
276	1.328	1.177	494	(3) 234	(4) 4.797	(10) 1.876	(8) 3.055	34	3	(1) 34	(4) 51	(23) 5.053	(27) 9.850
–	1	1	–	–	2	1	–	–	–	–	–	1	3
16	20	31	1	14	305	15	10	–	1	(3) 6	–	(3) 32	(3) 337
59	156	127	33	33	(15) 683	(3) 94	50	6	4	12	1	(3) 167	(18) 850
(2) 1.587	5.141	4.212	1.444	(4) 733	(52) 24.082	(24) 4.233	(13) 3.623	90	61	(6) 315	(4) 599	(47) 8.921	(99) 33.003
364	1.256	1.117	375	(3) 247	(11) 5.998	(4) 1.079	(3) 808	16	19	(2) 76	135	(9) 2.133	(20) 8.131
383	1.190	1.024	357	175	(16) 5.667	(7) 974	(2) 849	18	20	81	(1) 143	(10) 2.085	(26) 7.752
(2) 381	1.338	1.061	358	(1) 152	(7) 6.257	(12) 1.119	(3) 1.043	26	12	70	(1) 164	(16) 2.434	(23) 8.691
459	1.357	1.010	354	159	(18) 6.160	(1) 1.061	(5) 923	30	10	(4) 88	(2) 157	(12) 2.269	(30) 8.429

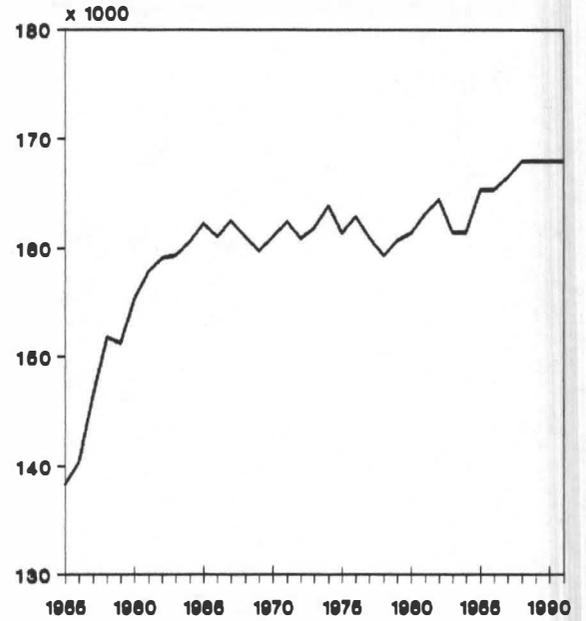
8.5 Graphische Übersichten

Tätigkeit und Unfallgeschehen

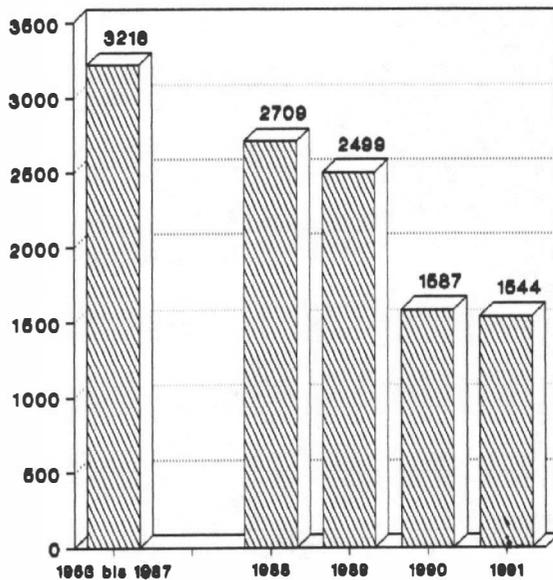
Anzahl der zu inspizierenden Betriebe



Anzahl der zu betreuenden Arbeitnehmer/Innen

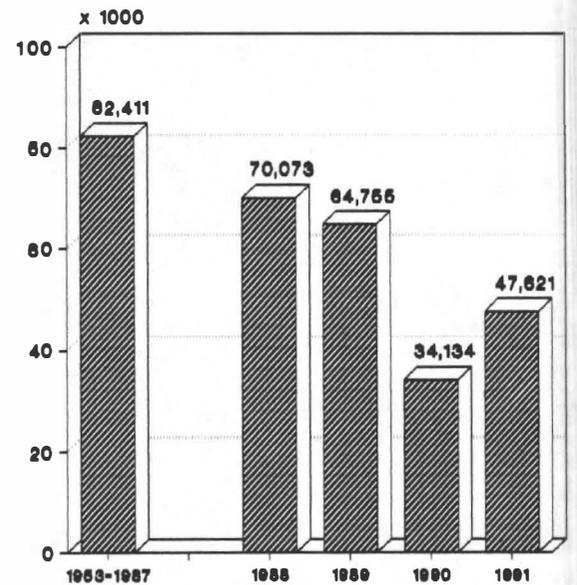


Anzahl der jährlich inspizierten Betriebe



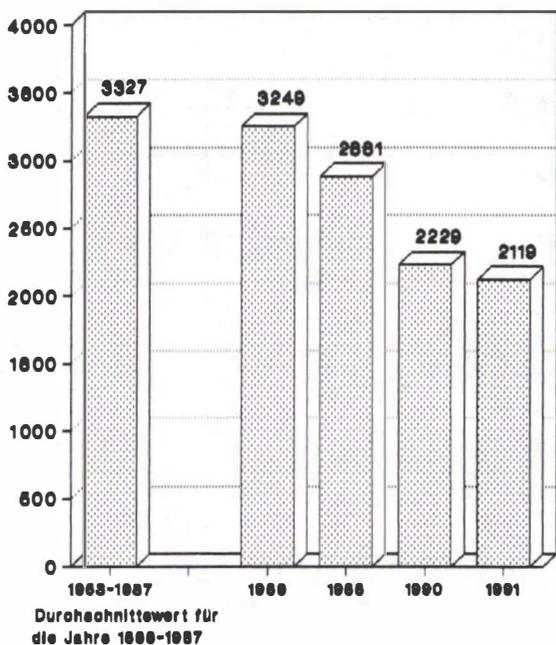
Durchschnittswert für die Jahre 1965-1987

Anzahl der bei Inspektionen erfaßten Arbeitnehmer/Innen

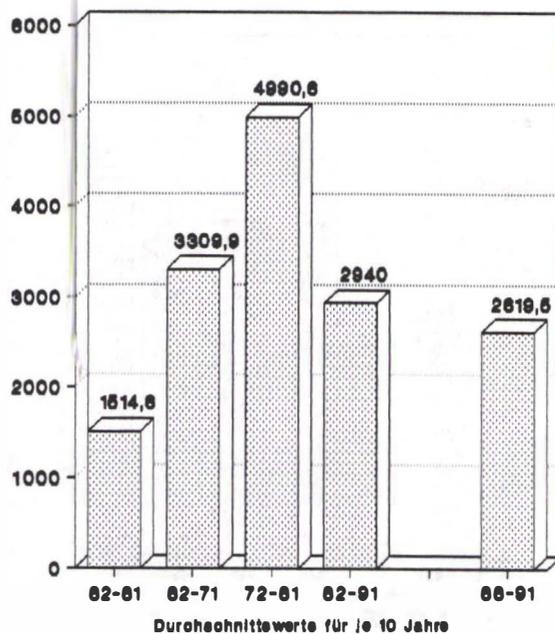


Durchschnittswert für die Jahre 1965-1987

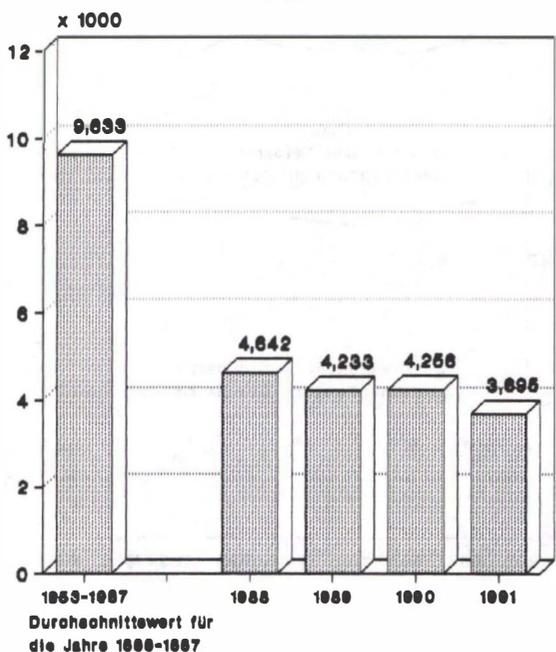
Anzahl der durchgeführten Inspektionen



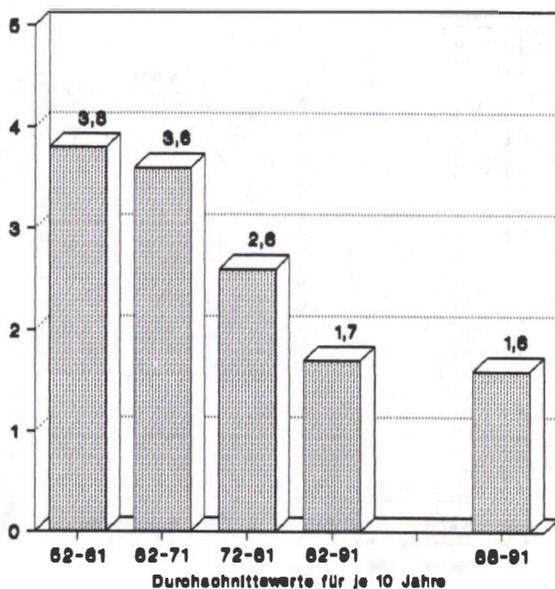
Anzahl der durchgeführten Inspektionen



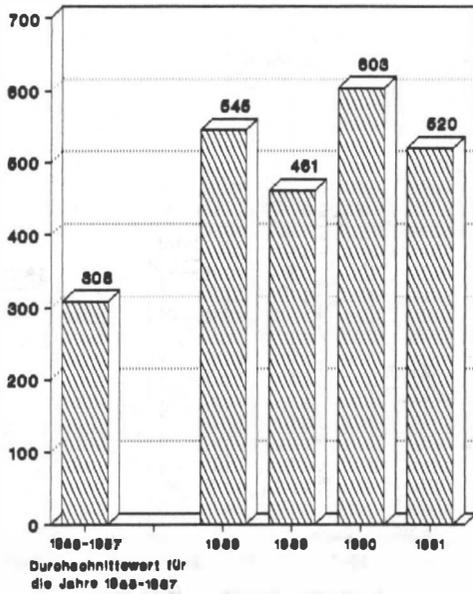
Anzahl der festgestellten Beanstandungen



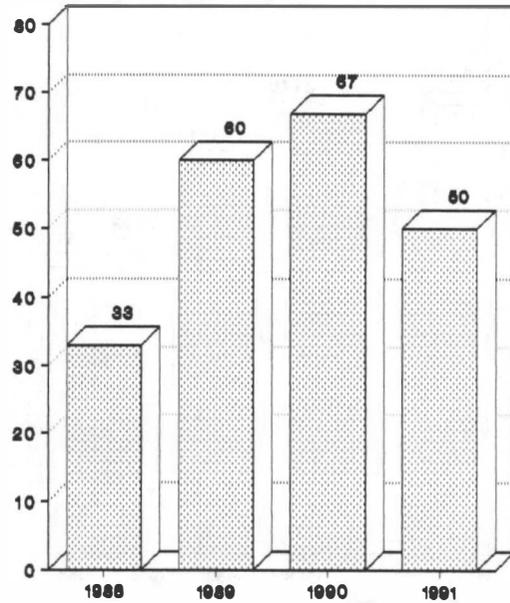
Anzahl der Beanstandungen je Inspektion



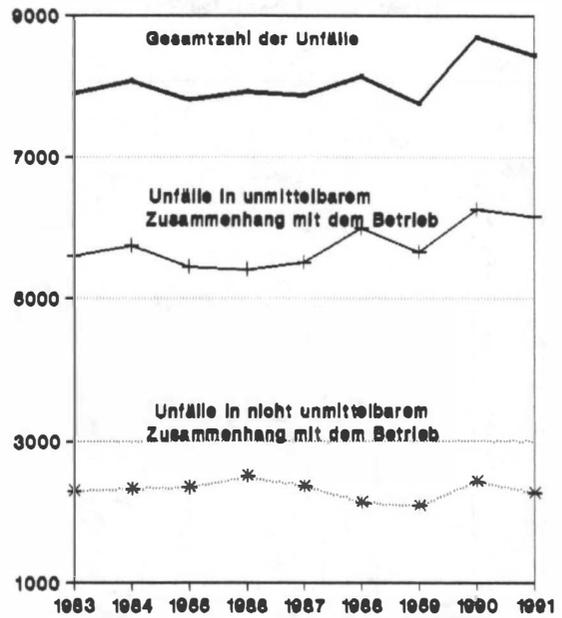
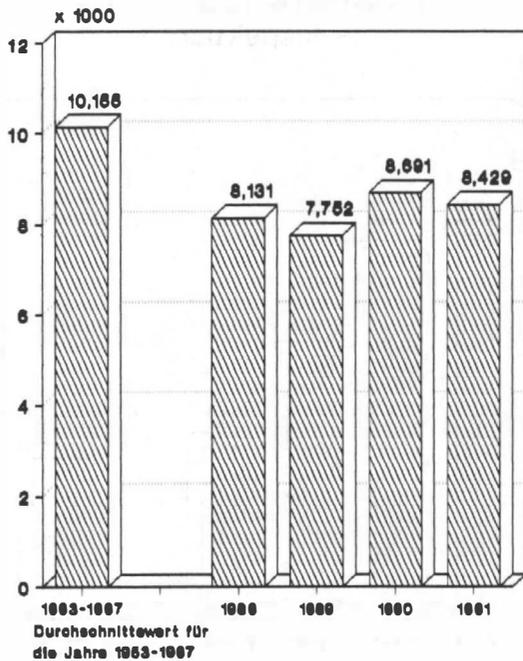
**Anzahl der
kommissionellen
Verhandlungen**



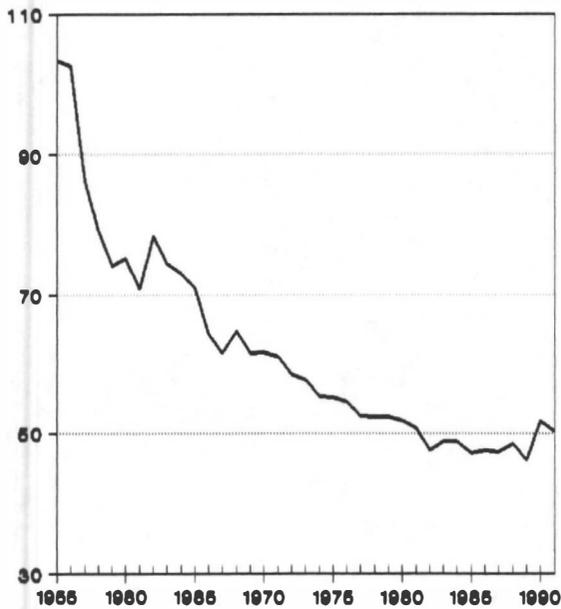
**Anzahl der dem VAI
zur Kenntnis gebrachten
Anzeigen über
Berufskrankheiten**



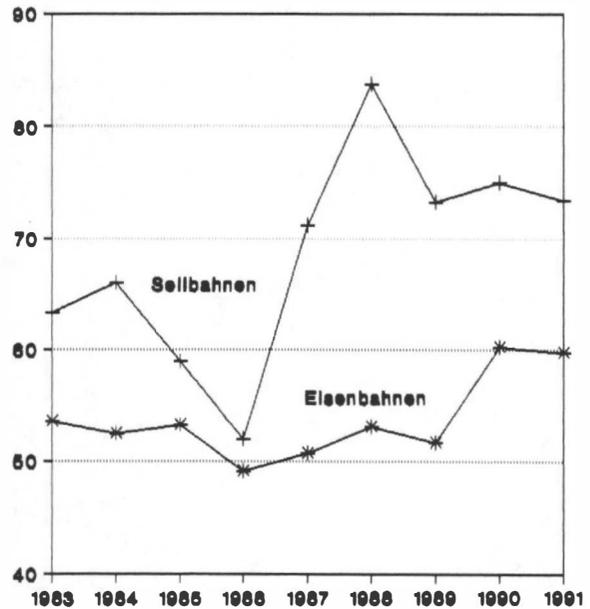
**Anzahl der dem VAI zur Kenntnis gebrachten
Unfälle**



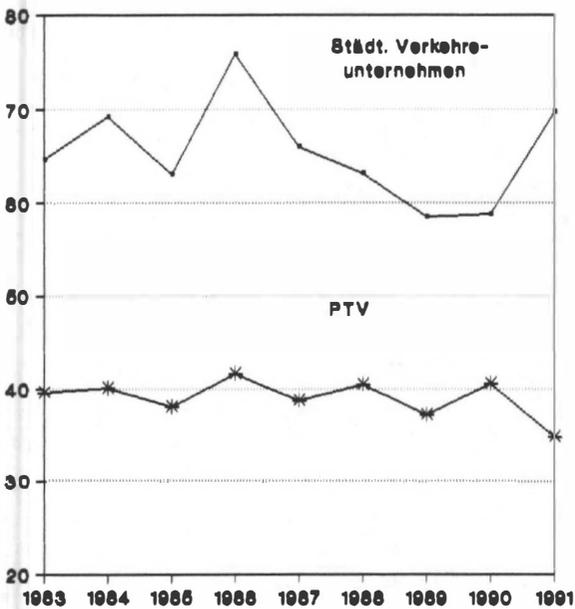
Unfallrate *)
Wirkungskreis VAI Insgesamt



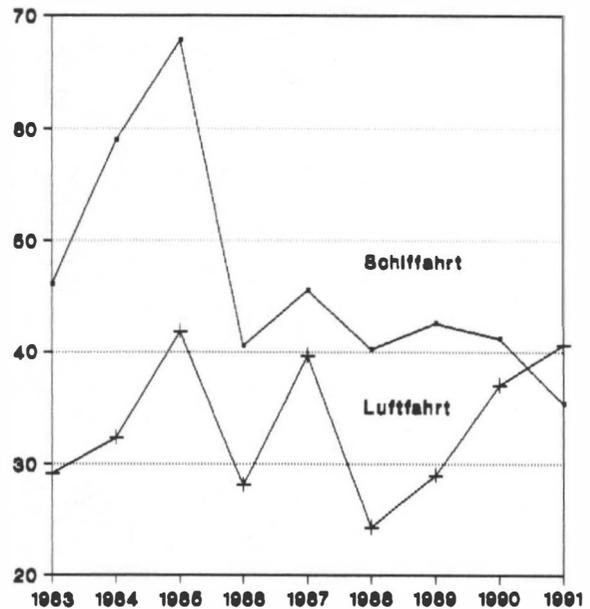
Unfallrate *)
Eisenbahnen/Sellbahnen



Unfallrate *)
Städt. Verkehrsunternehmen / PTV



Unfallrate *)
Schifffahrt / Luftfahrt



*) Unfälle je 1000 Arbeitnehmer

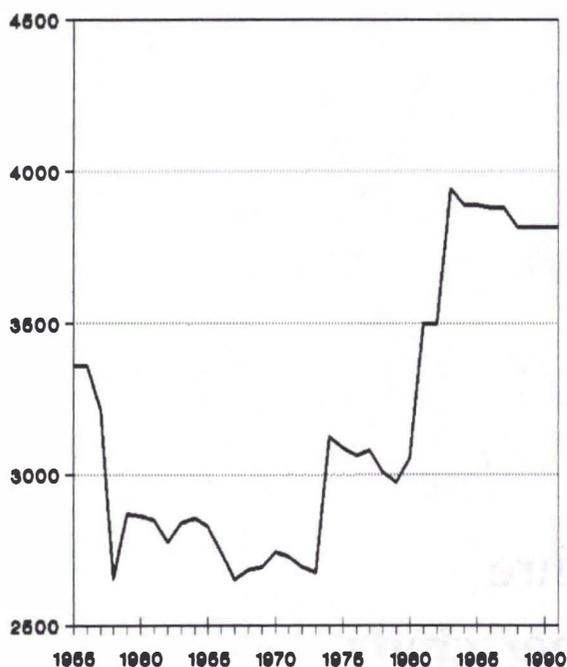
8.6 Graphische Übersichten

Langfristige Entwicklungen in den einzelnen Verkehrsbereichen

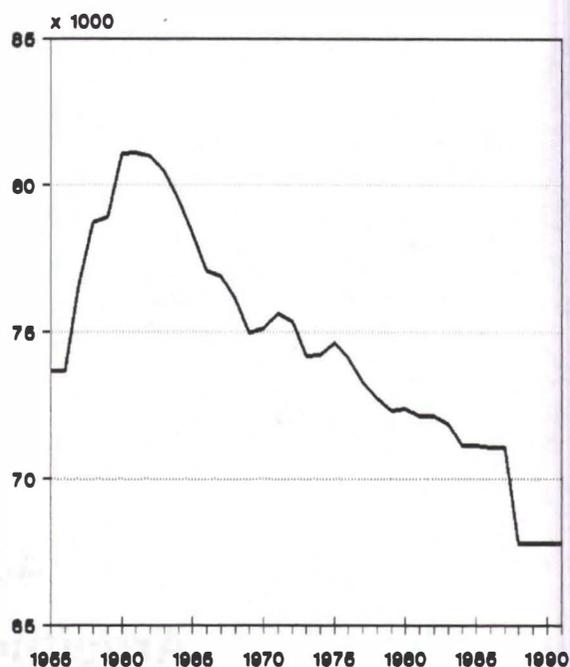
40 Jahre Arbeitnehmerschutz in den Verkehrsbetrieben

Österreichische Bundesbahnen

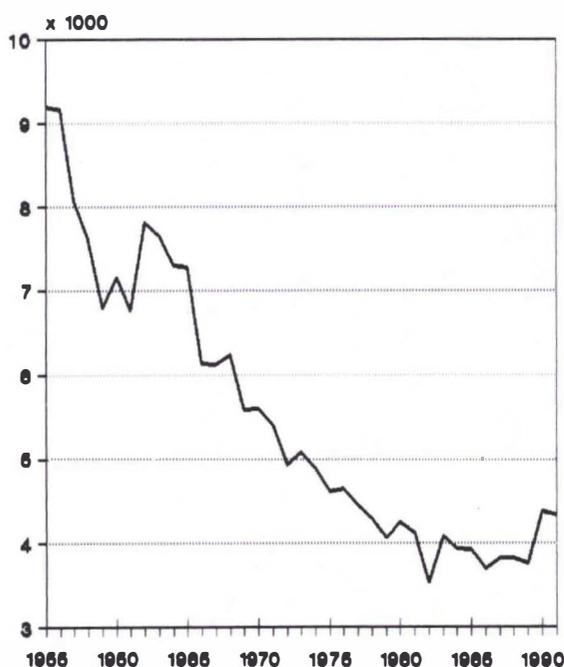
Betriebe/Betriebsstätten



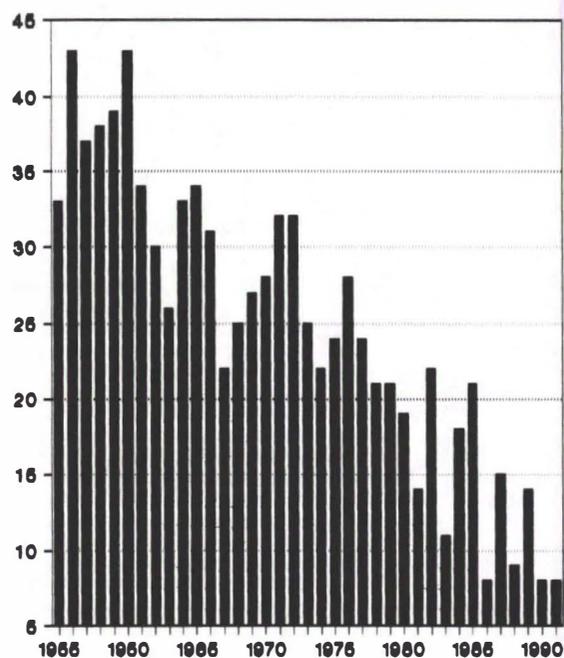
Arbeitnehmer/innen



Unfälle

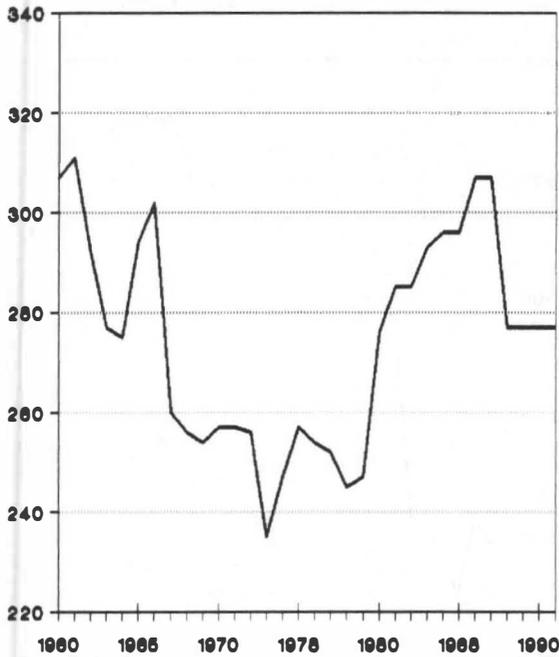


Tödliche Unfälle

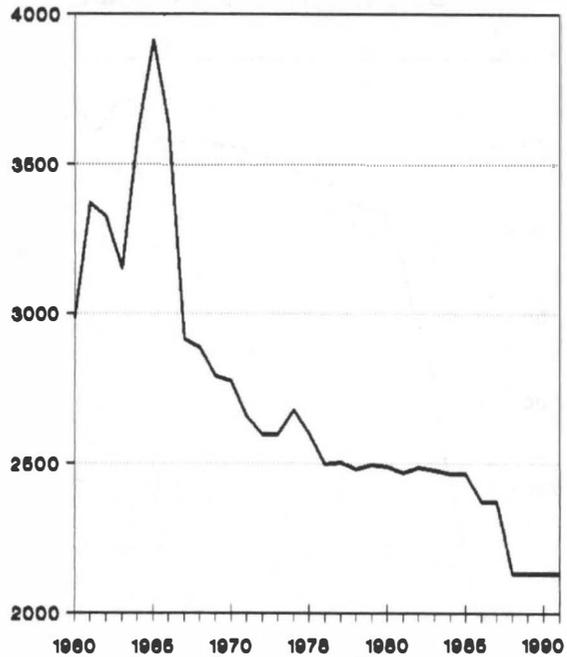


Haupt- und Nebenbahnen (ausgenommen ÖBB)

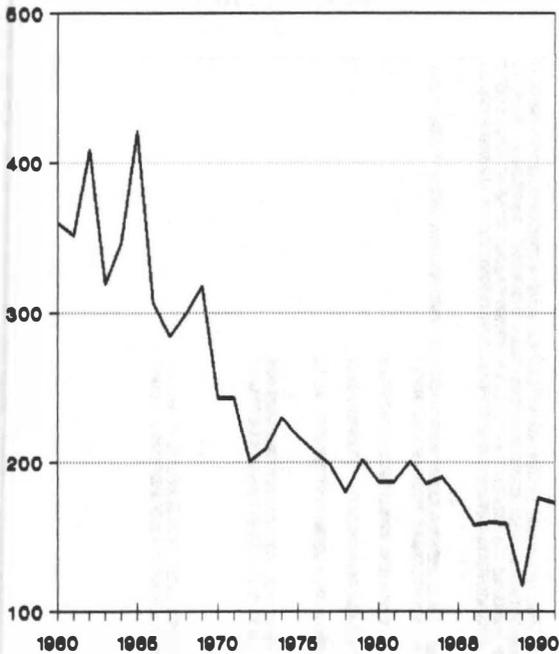
Betriebe/Betriebsstätten



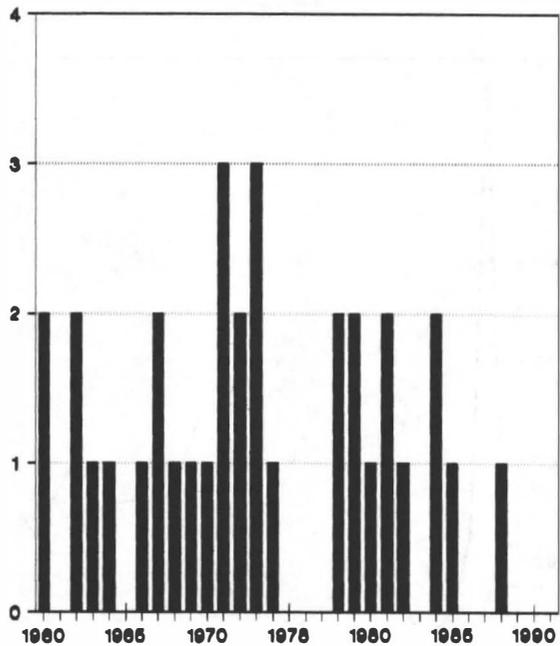
Arbeitnehmer/innen



Unfälle

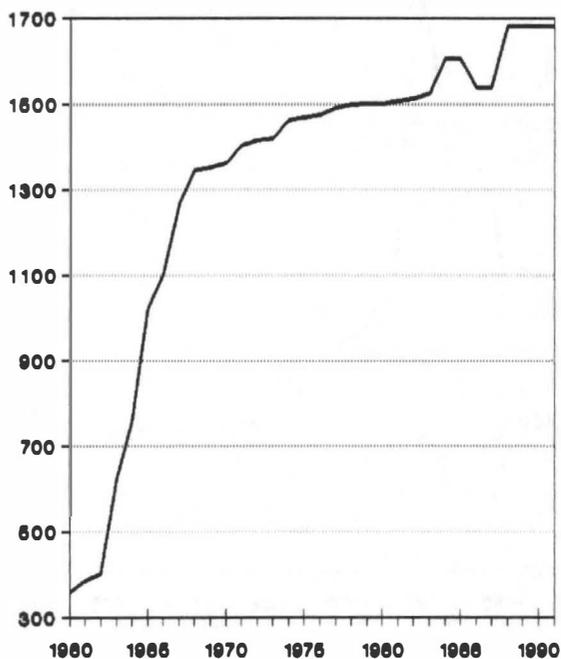


Tödliche Unfälle

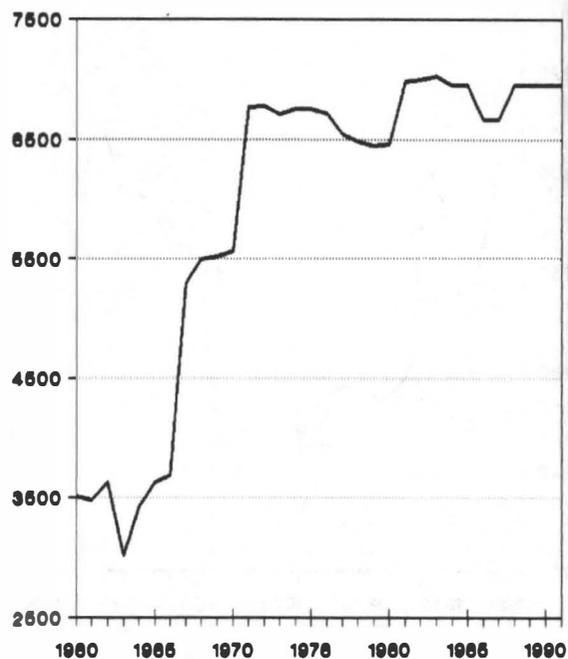


Nicht-öffentliche Eisenbahnen (Anschlußbahnen)

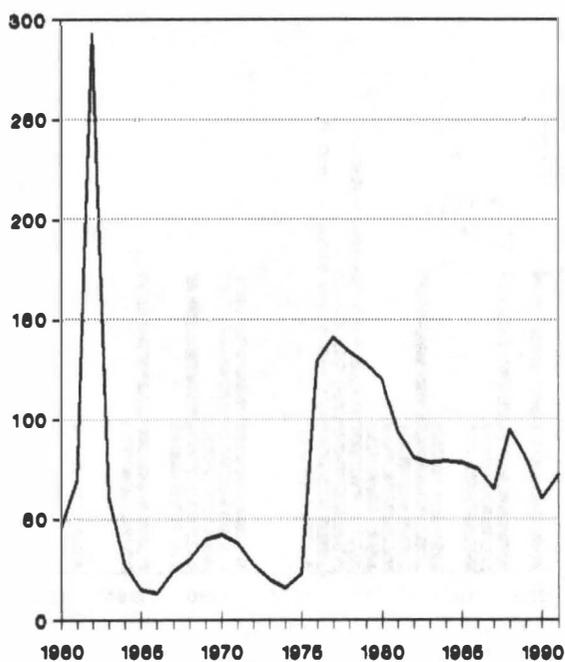
Betriebe/Betriebsstätten



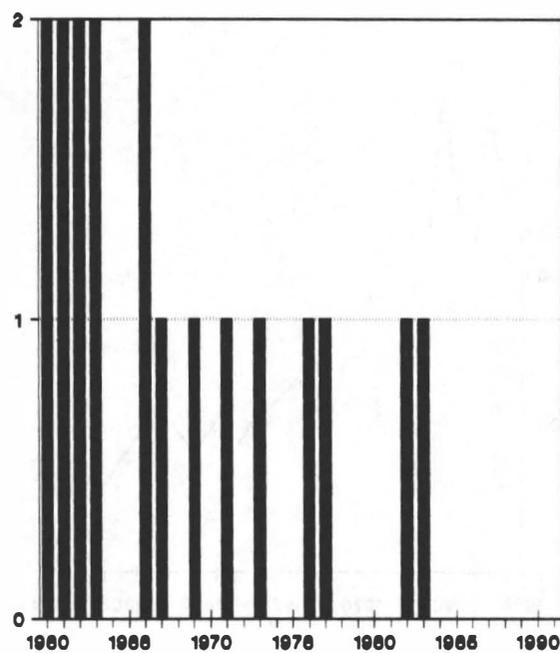
Arbeitnehmer/Innen



Unfälle

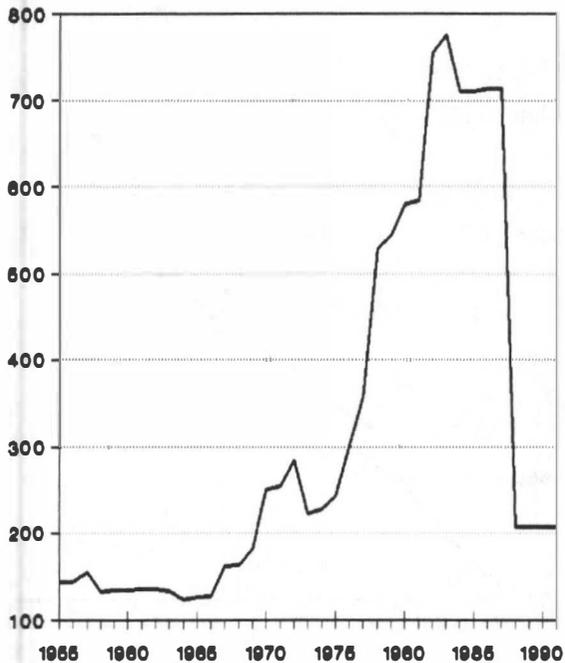


Tödliche Unfälle

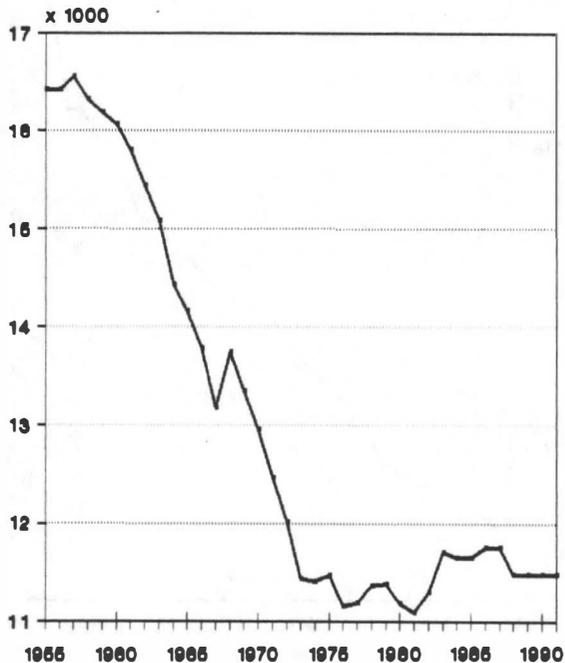


Straßenbahnen

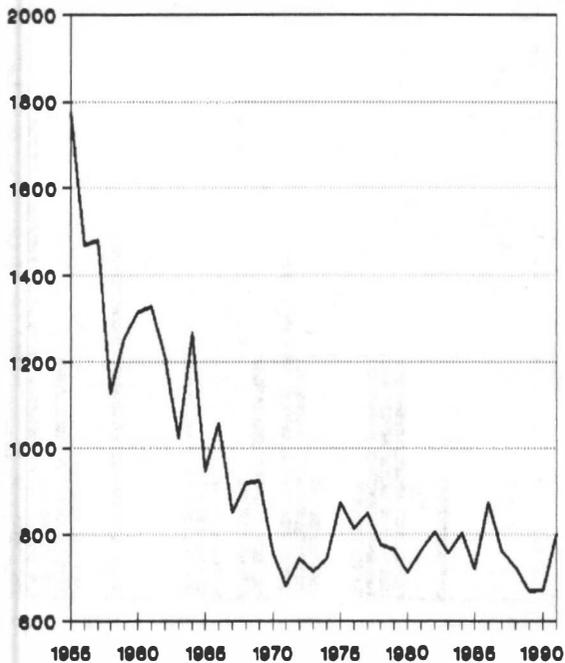
Betriebe/Betriebsstätten



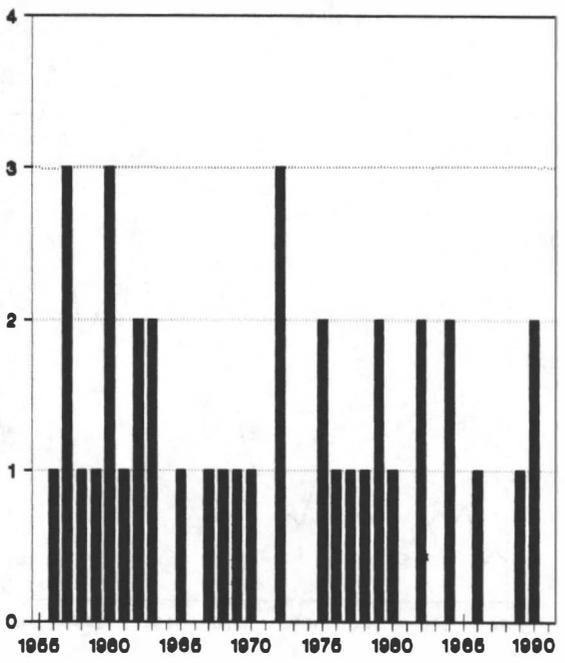
Arbeitnehmer/innen



Unfälle

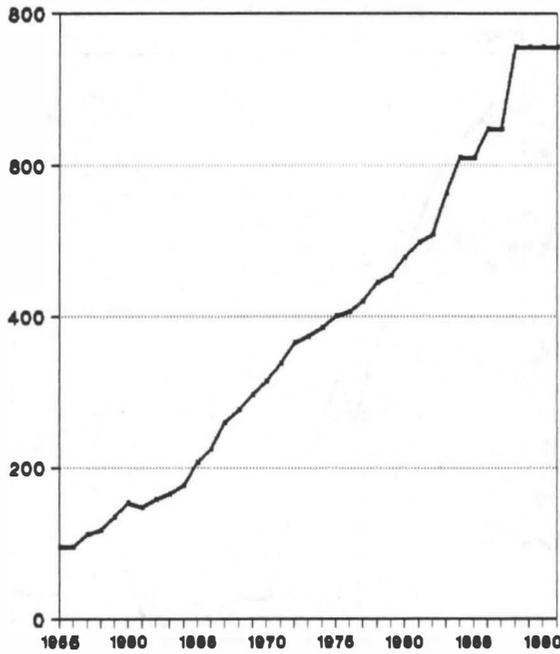


Tödliche Unfälle

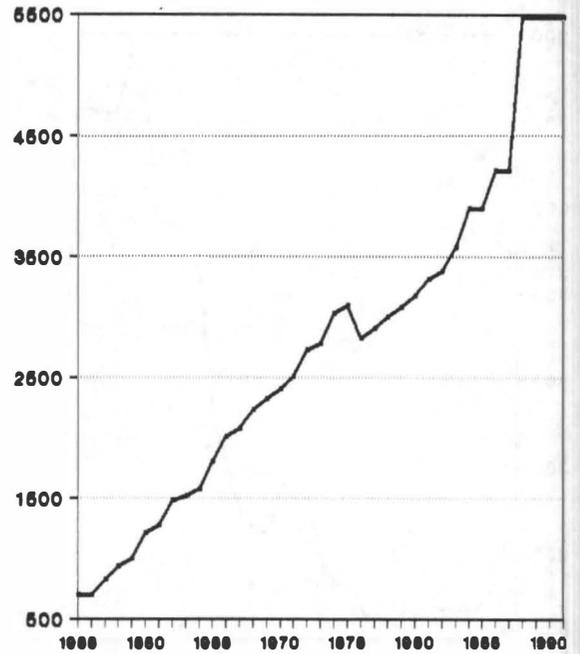


Seilbahnen

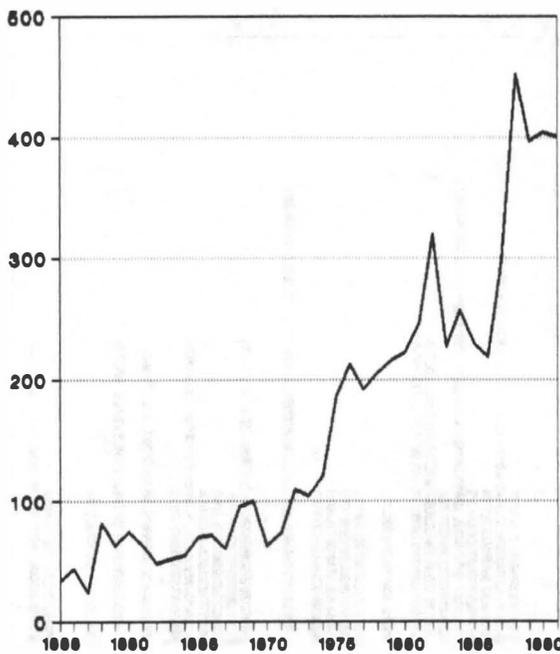
Betriebe/Betriebsstätten



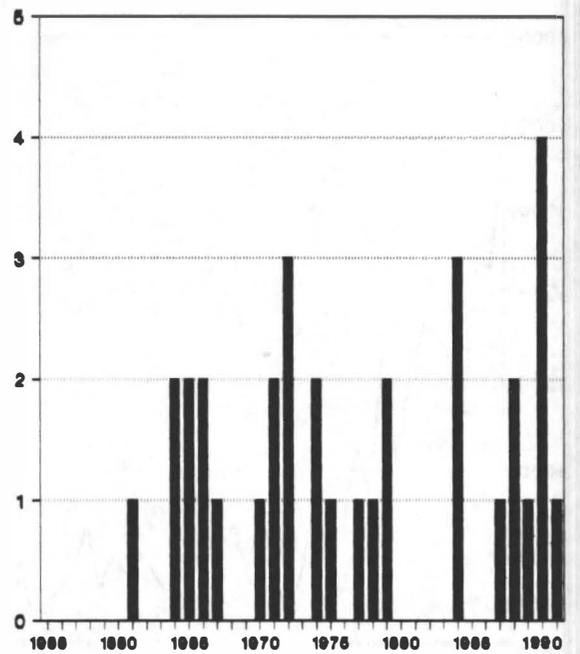
Arbeitnehmer/innen



Unfälle

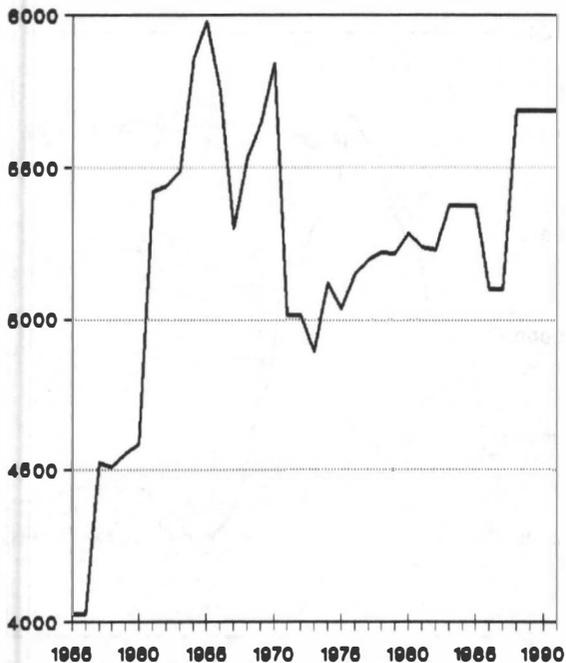


Tödliche Unfälle

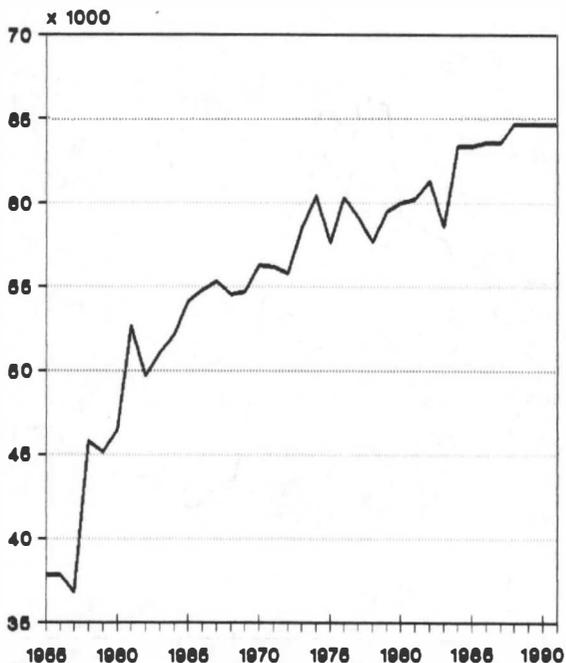


Post- und Telegraphenverwaltung

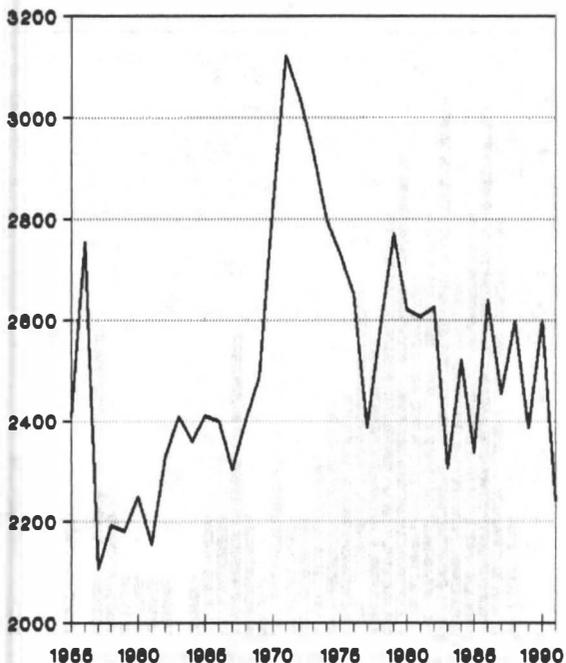
Betriebe/Betriebsstätten



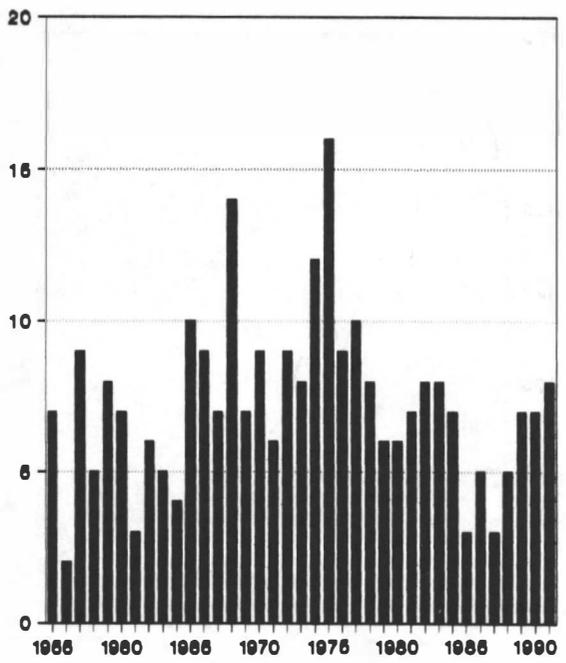
Arbeitnehmer/innen



Unfälle

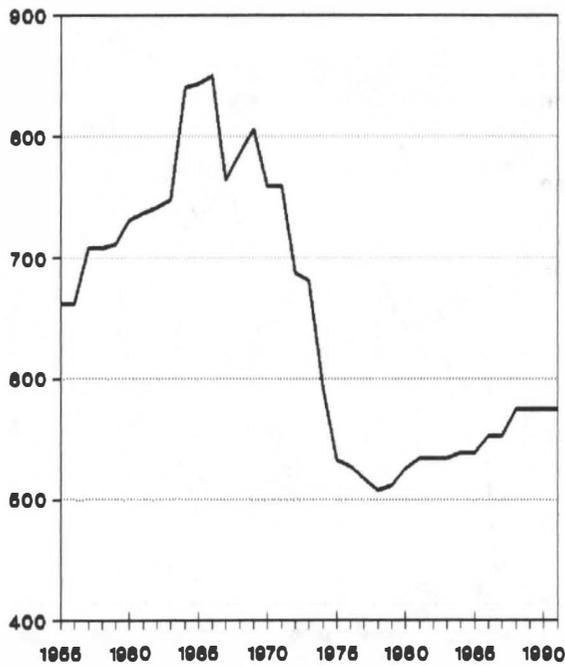


Tödliche Unfälle

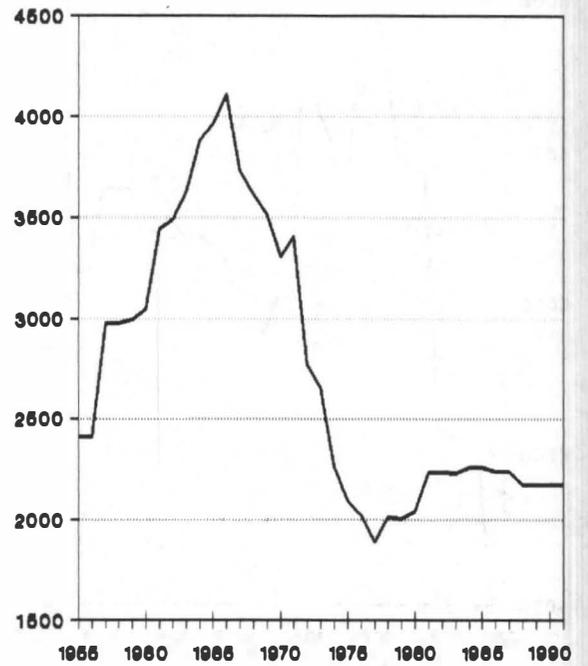


Schifffahrt

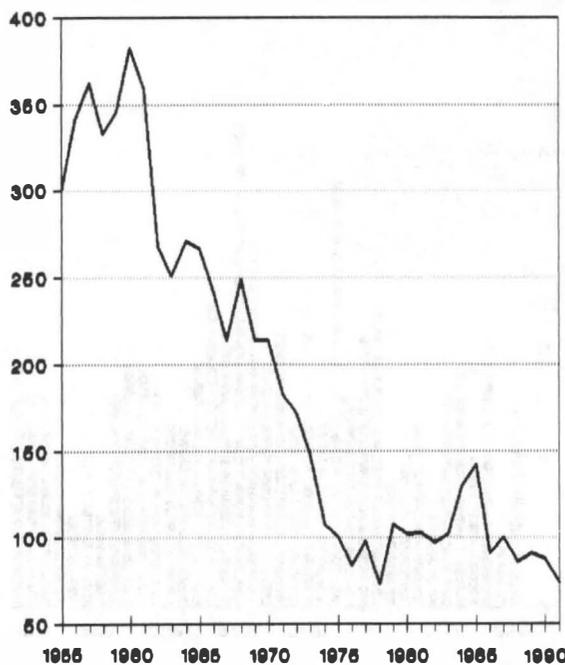
Betriebe/Betriebsstätten



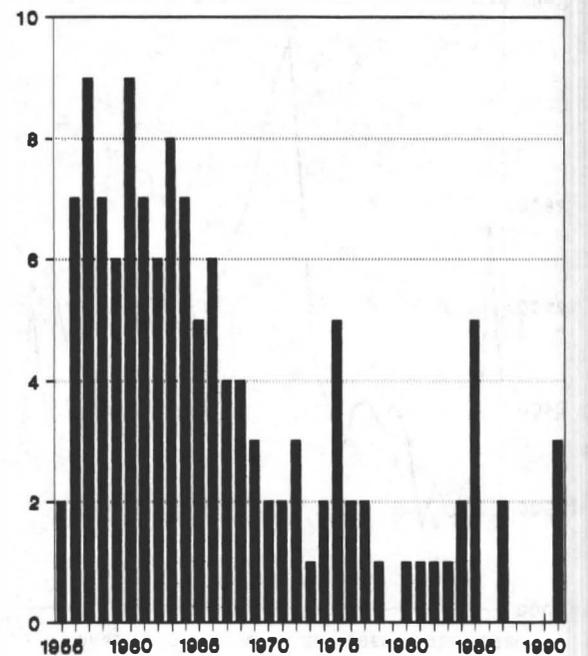
Arbeitnehmer/Innen



Unfälle

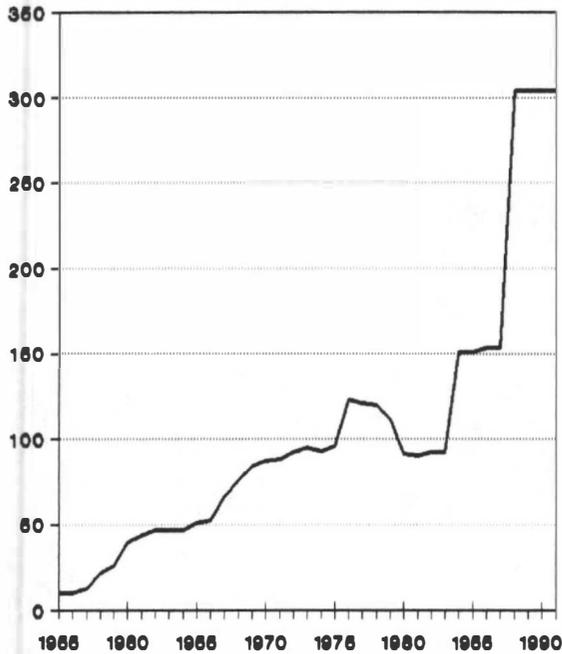


Tödliche Unfälle

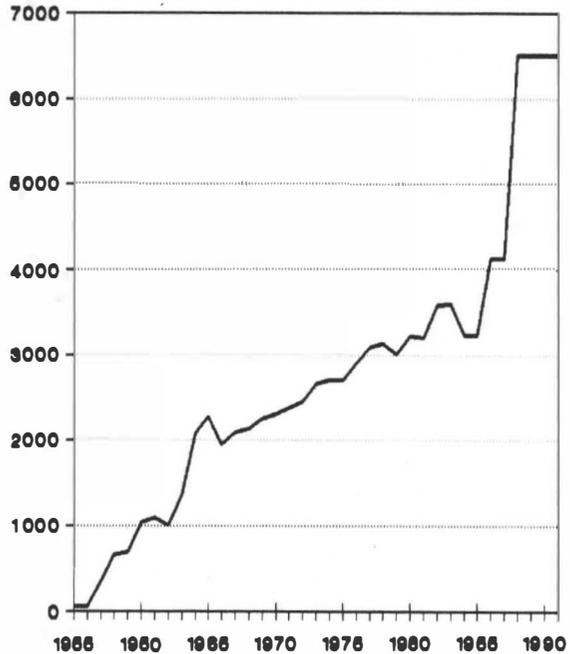


Luftfahrt

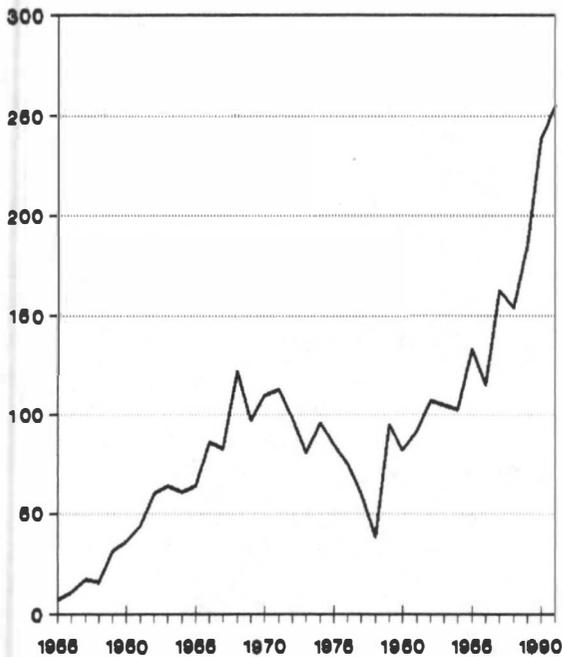
Betriebe/Betriebsstätten



Arbeitnehmer/innen



Unfälle



Tödliche Unfälle

