





INHALT

1 DIE FACHBEREICHE DER BUNDESANSTALT FÜR VERKEHR

2 UNFALLUNTER- SUCHUNGSSTELLE DES BUNDES

3 FACHBEREICH UNFALLUNTERSUCHUNG LUFTFAHRT

4 FACHBEREICH UNFALLUNTERSUCHUNG EISENBAHN

5 FACHBEREICH UNFALLUNTERSUCHUNG SEILBAHNEN

6 FACHBEREICH UNFALLUNTERSUCHUNG SCHIFFFAHRT

7 FACHBEREICH KFZ- UND VERKEHRSTECHNIK

8 FACHBEREICH CHEMIE – GEFAHRGUT

9 FACHBEREICH TYPENGENEHMIGUNG

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Verkehrssicherheitsarbeit ist die zentrale Aufgabenstellung der Bundesanstalt für Verkehr. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesanstalt für Verkehr bringen sich im Interesse einer steten Verbesserung der Verkehrssicherheit in den verschiedenen Verkehrsbereichen mit Engagement und Kompetenz ein, sei es nun in der Unfallforschung oder etwa im Bereich der Straßenverkehrskontrollen.



Verkehrssicherheit ist für mich auch ein wichtiges persönliches Anliegen. Verbunden mit der notwendigen Kontrolltätigkeit wird es letztlich entscheidend vom Sicherheitsbewusstsein und einer adäquaten Selbsteinschätzung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers abhängig sein, Mobilität auf einem hohen Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die verschiedenen Tätigkeiten der Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2006 schaffen. Für weiterführende Informationen stehen sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesanstalt für Verkehr als auch die Website <http://versa.bmvit.gv.at> zu Ihrer Verfügung.

Mit besten Grüßen

Werner Faymann

	Die Fachbereiche der Bundesanstalt für Verkehr:
KFZ - und Verkehrstechnik:	Angelegenheiten der ortsfesten – und mobilen Fahrzeugprüfung, Organisation LKW-Kontroll-Plattform, internationale Angelegenheiten der technischen Fahrzeugkontrollen, Angelegenheiten der Qualitätssicherung zum österreichischen Fahrzeugprüfwesen, Entwicklung neuer Fahrzeugprüfsysteme.
A – MSA Digital Tacho:	Berichtswesen zum Bereich Lenk – und Ruhezeitkontrollen, Angelegenheiten des Systems Digital Tacho.
Messtechnik:	Angelegenheiten der KFZ - technischen Messungen, lichttechnische Messungen einschließlich Prüf – und Genehmigungsverfahren.
Gefahrgut/Chemie:	Angelegenheiten der Gefahrgutkontrollen und chemischer Analysen für alle Verkehrsbereiche der Unfalluntersuchungsstelle sowie Teilnahme an mobilen Prüfzugeinsätzen, Qualitätssicherung und Schulungsangelegenheiten im Gefahrgutbereich.
Typengenehmigung:	Angelegenheiten der Typengenehmigung gemäß dem III. Abschnitt KFG.
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes:	Unfallforschung, Angelegenheiten der Untersuchung von Unfällen und Störungen in den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt, Angelegenheiten der Meldezentrale, Angelegenheiten der Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit, Angelegenheiten der Unfallforschung/statistik Straßenverkehr einschließlich Projekt Safety Net, Angelegenheiten der Aus- und Weiterbildung von Fahrprüfern.
Verkehrssicherheitsbeirat:	Angelegenheiten des Verkehrssicherheitsbeirates gem. § 23 UUG; Geschäftsführung, Organisation.

UNFALLUNTERSUCHUNGS- STELLE DES BUNDES

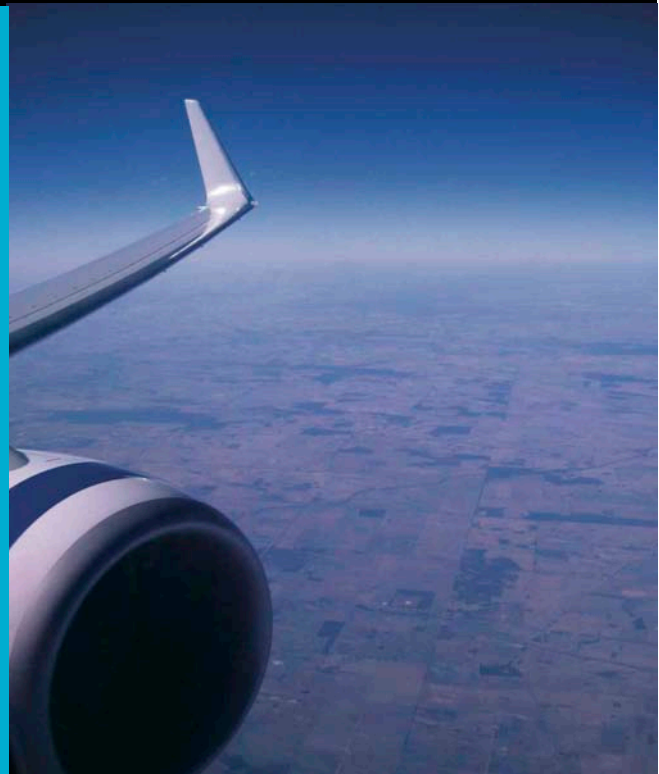
Mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123 vom 31.10.2005, in Kraft getreten am 1.1.2006, wurde in Österreich erstmals eine multimodale, unabhängige Unfalluntersuchungsstelle eingerichtet. Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (UUB) in der Bundesanstalt für Verkehr hat am 1.1.2006 ihre Arbeit aufgenommen.

Das „Untersuchungsverfahren“ ist die zentrale Aufgabe der UUB und soll eine optimale Unfallforschung ermöglichen. Ausschließliches Ziel ist die Feststellung der Ursache der Vorfälle (=Unfälle und Störungen); die Untersuchung dient insbesondere nicht der Klärung von Haftungsfragen oder der Frage der Schuld.



- ▶ Die Untersuchung beginnt mit der Meldung eines Vorfalls. Entscheidend ist, dass nicht bei jeder Meldung eine Untersuchung angeordnet wird. Die Entscheidung über die Einleitung ist von der Klarheit der Unfallursache abhängig.
- ▶ Wenn keine Untersuchung eingeleitet wird, ist eine „Vorfallsanzeige“ anzufertigen, die eine Sachverhaltsdarstellung und die Ursache des Vorfalls enthält.
- ▶ Wird eine Untersuchung eingeleitet, ist zu beachten, dass das Untersuchungsverfahren nicht öffentlich ist; idS sind auch Verschwiegenheitspflichten für das Untersuchungspersonal vorgesehen. Im Sinne einer effizienten Untersuchung sind die Untersuchungen unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen.
- ▶ Vor Abschluss des Untersuchungsverfahrens ist ein „Stellungnahmeverfahren“ durchzuführen. Bei diesem werden etwa Herstellern von am Vorfall beteiligten Fahrzeugen, Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder den zuständigen Behörden ein Entwurf des Berichts zugestellt. Diese Personen bzw. Einrichtungen können eine begründete Stellungnahme zum Bericht abgeben, die im Untersuchungsbericht entweder berücksichtigt werden muss oder, wenn dies nicht der Fall ist, als Anhang beizufügen ist.
- ▶ Jede Untersuchung ist schließlich mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen; dieser hat ua Einzelheiten des Vorfalls, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die äußeren für den Vorfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse, die Auswertung der Ergebnisse und die Feststellung der (wahrscheinlichen) Ursachen des Vorfalls zu enthalten. Der endgültige Untersuchungsbericht ist zu veröffentlichen.
- ▶ Als Ergebnis sollen Sicherheitsempfehlungen als Maßnahmen zur Verbesserung der konkreten Verkehrssicherheit erarbeitet werden; diese sind an jene Stellen zu richten, die die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Ob die von einem konkreten Vorfall Betroffenen aus "ihrer" Sicherheitsempfehlung Maßnahmen ableiten, muss daher vorerst ihnen selbst überlassen bleiben, da sie auch selbst die Kosten zu tragen haben. Möglicherweise ist jedoch die eine oder andere Sicherheitsempfehlung Anlass für Änderungen bestehender (z.B. technischer) Regelungen.
- ▶ Als weitere Ergebnisse der Unfalluntersuchungsstelle wird eine anonymisierte Statistik der Vorfälle geführt, die jährlich veröffentlicht wird.

FACHBEREICH UNFALLUNTERSUCHUNG LUFTFAHRT ING. GÜNTHER RAICHER



Der Fachbereich Luftfahrt war im Jahr 2006 mit einer großen Zahl an neuen Ereignissen befasst. Mit dem Unfalluntersuchungsgesetz wurde der Fachbereich Luftfahrt auch zur Ansprechstelle für die Erfassung und Verarbeitung aller Meldungen, die aufgrund der EU-Richtlinie 2003/42/EU „Meldungen von Ereignissen in der Zivilluftfahrt“ und ihrer nationalen Umsetzung abgegeben werden.

Luftfahrzeug	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderung %
Hubschrauber	32	20	- 37
Motorflugzeuge über 5,7 t	314	496	+ 58
Motorflugzeuge mit 2 bis 5,7 t	13	21	+ 62
Motorflugzeuge bis 2 t	68	49	- 28
Motorsegler	17	11	- 35
Segelflugzeuge	14	6	- 57
Freiballone	7	5	- 28
Fallschirmspringer	12	8	- 33
Hängegleiter	24	14	- 40
Paragleiter	119	114	- 4

Luftfahrzeug	Jahr 2005	Jahr 2006	Veränderung %
Staffelungsunterschreitungen	29	33	+ 14
Ausländische LFZ	87	65	- 25
Summe	736	842	+ 14

25 Flugunfälle und schwere Störungen wurden im Jahr 2006 (2005: 25) untersucht; es handelt sich dabei um folgende Vorfälle:

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type SA 315 B „Lama“ am 13.01.2006 bei Mitterdorf, BRD

- ▶ Personenschaden: 1 Person schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Das Luftfahrzeug war unter sehr schlechten Wetterbedingungen im niedrigen Schwebeflug auf einem leicht ansteigenden Skihang einem Pistenfahrzeug gefolgt. Durch aufgewirbelten bzw. von Bäumen herabfallenden Schnee verlor der Pilot die Sichtreferenz nach außen. Rotor- bzw. Heckrotorblätter kollidierten mit dem Boden bzw. mit Bäumen.

Untersuchung durch ausländische Behörde.

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Agusta A109C am 20.03.2006 bei Kassel, BRD

- ▶ Personenschaden: 1 Person schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Nach einer Sicherheitslandung aufgrund einer Kraftstoffwarnanzeige wurde der Hubschrauber nach Kassel-Calden geflogen. Da eine Landung auf dem Flugplatz aufgrund des Wetters nicht erfolgte, wollte der Pilot zu seinem vorherigen Außenlandeplatz zurückkehren. Im weiteren Flugverlauf setzten beide Triebwerke aus und der Hubschrauber schlug in einem Garten auf. Untersuchung durch ausländische Behörde.

Schwere Störung mit dem Motorflugzeug Type DV20 am 21.03.2006 in Schollach, Bez. Melk, NÖ

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: keiner

Hergang: Während des Reisefluges in ca. 800 m Höhe über Grund fiel infolge eines mechanischen Schadens im Bereich des Ventiltriebs das Kolbentriebwerk aus. Der Pilot landete im Gleitflug auf einem Acker.

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type MD500N am 10.04.2006 im Gößgraben, Gmd. Malta, Bez. Spittal/Drau, Ktn

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Während des Anfangssteigfluges fiel in ca. 20 m Höhe über Grund infolge eines mechanischen Schadens am Axialkompressor das Gasturbinen-Triebwerk aus. Bei der versuchten Autorotation setzte der Hubschrauber hart am Boden auf.

Flugunfall mit dem Motorsegler Type Nimbus 4M am 17.04.2006 nahe Köttschach-Mauthen, Ktn

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Der Pilot wollte einen Alpensegelflug durchführen. Die thermischen Bedingungen waren nur einge-

schränkt brauchbar. Das Luftfahrzeug kollidierte im Kurvenflug mit dem ansteigenden Gelände eines Berggrates. Der Hilfsmotor war zu diesem Zeitpunkt nicht in Betrieb.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Cessna 182 am 21.04.2006 beim Flugplatz Hohenems, Vbg

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Im Anfangssteigflug fiel das Triebwerk des Motorflugzeugs aus. Bei der Notlandung wurde das Luftfahrzeug beschädigt.

Flugunfall mit dem Segelflugzeug Type Blanik am 22.04.2006 am Flugplatz Kapfenberg, Stmk

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot,
1 Person schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Während des Flugzeugschleppstarts fiel beim Schleppflugzeug in geringer Höhe das Triebwerk aus. Das Segelflugzeug klinkte das Schleppseil aus und versuchte zum Flugplatz zurückzukehren. Während der Umkehrkurve berührte das Segelflugzeug mit der rechten Tragfläche den Boden und schlug noch am Flugplatzgelände auf. Die Ursache für den Triebwerkausfall am Schleppflugzeug war Treibstoffmangel.

Flugunfall mit dem Segelflugzeug Type ASW19B am 24.04.2006 in Flachau, Bez. St.Johann im Pon- gau, Sbg

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Im Zuge einer Außenlandung bekam das Luftfahrzeug während des Einkurvens in den Endanflug Baumberührung und stürzte auf einen asphaltierten Güterweg.

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type EC 135 am 01.05.2006 in Salzburg, Sbg

- ▶ Personenschaden: 1 Person schwer, 3 Personen leicht, 1 Person nicht stärker verletzt;
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Der Hubschrauber flog einen Dachlandeplatz auf einem fünfstöckigen Krankenhaus an. Kurz vor dem Aufsetzen begann eine Drehung um die Hochachse und der Hubschrauber stürzte auf einen leeren Kinderspielplatz hinter dem Spital. Zuvor hatte es aber auch eine Berührung der Personenfanggitter gegeben.

Flugunfall mit dem Hängegleiter Type Airwave K4 am 23.05.2006 auf der Radlberger Alm, Gmd. Kleblach/Lind, Bez. Spittal/Drau, Ktn

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Während eines Wettbewerbsfluges stürzte das Luftfahrzeug aus unbekannter Ursache ab.

Flugunfall mit dem Motorsegler RF 5 am 05.06.2006 nahe Fürsten- feld, Stmk

- ▶ Personenschaden: 2 Personen tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Mit stehendem Triebwerk flog der Motorsegler mit abnehmender Höhe Richtung Flugplatz, als es in geringer Höhe steil hochgezogen wurde. Aus dieser Bewegung kippte das Luftfahrzeug ab und schlug am Boden auf.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Lear Jet 60 am 14.06.2006 am Flughafen Baneasa /Rumänien

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Beim Aufsetzen auf der wegen Bauarbeiten verkürzten Piste kollidierte das Luftfahrzeug mit einer quer zur Pistenrichtung verlaufenden, ca. 1 m hohen Materialanhäufung (Schotter/Splittgemisch), wodurch ein Hauptfahrwerk abgerissen wurde. In weiterer Folge kollo-

dierte es mit einer Lampe der versetzten Pistenschwelle, verließ die Piste und den Sicherheitsstreifen und kollidierte mit einem Baum.

Untersuchung durch ausländische Behörde.

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Bell 206L am 15.07.2006 in Maria Lankowitz, Bez. Voitsberg, Stmk

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Während des Reisefluges in ca. 500 m Höhe über Grund fiel infolge eines mechanischen Schadens im Bereich des Turbinenmoduls das Gasturbinen-Triebwerk aus. Der Pilot leitete eine Autorotation ein. Der Hubschrauber wurde bei der harten Landung auf einem Hang beschädigt.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Pitts Aerobatic S-2B am 15.07.2006 am Wolfgangsee, Gmd. St. Wolfgang im Salzkammergut, Bez. Gmunden, OÖ

- ▶ Personenschaden: 1 Person schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Während einer Kunstflugvorführung im Rahmen einer Luftfahrtveranstaltung über dem See berührte das Luftfahrzeug die Wasseroberfläche und zerschellte. Der Pilot konnte sich selbständig aus dem Luftfahrzeug befreien, bevor dieses auf den Grund des Sees sank. Der Pilot wurde von anwesenden Rettungsmannschaften geborgen. Die Untersuchung wurde nach Befragung des Piloten eingestellt.

Notlandung mit dem Motorflug- zeug DA 20 am 10.08.2006 bei Ol- lersabach, NÖ

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: keiner

Hergang: Nach einem Triebwerksausfall führte der Pilot eine Notlandung auf einem abgeernteten Getreidefeld durch.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Robin DR 253 B am 15.08.2006 beim Flugplatz Mauterndorf, Sbg

- ▶ Personenschaden: 3 Personen schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Im Anfangssteigflug überquerte das Luftfahrzeug eine Buschreihe und kollidierte in der Folge mit dem Uferbewuchs der Taurach.

Flugunfall mit dem Ultraleichtflugzeug Type Apollo Racer am 18.08.2006 bei Jeitendorf, NÖ

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Der Pilot versuchte auf einem Feldweg das Luftfahrzeug zu starten, verlor in geringer Höhe die Kontrolle und prallte im Sinkflug mit deutlicher Querlage gegen das ansteigende Gelände.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Type Piper Seneca V PA34-220T am 22.08.2006 in Verlängerung der Piste 08 am Flugplatz Zell am See, Sbg

- ▶ Personenschaden: keiner
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Während des Startlaufs erreichte das mit 3 Personen beladene und vollgetankte Luftfahrzeug nicht die erforderliche Abhebegeschwindigkeit und der Pilot entschied sich zum Startabbruch. Das Luftfahrzeug kam ca. 50 m nach dem Ende der regennassen Piste erheblich beschädigt zum Stillstand. Zum Unfallzeitpunkt herrschte leichter Regen.

Flugunfall mit dem Motorsegler Type HK36 TTC am 03.09.2006 auf der Vesulspitze, Gmde Kappl, T

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Das Luftfahrzeug befand sich auf einem Überlandflug von Grenoble/F nach Innsbruck. Im Sinkflug kollidierte der Motorsegler mit der Vesulspitze, die nach Augenzeugenberichten in Wolken gehüllt war.

Flugunfall mit dem Hubschrauber Type Robinson R22 am 10.09.2006 nahe Schärding-Suben, OÖ

- ▶ Personenschaden: 2 Personen tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Der Hubschrauber befand sich im Anflug auf den Flugplatz, als er steil in einen nahe gelegenen Wald stürzte.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Cessna 172 am 02.10.2006 auf dem Rosenkogel, Gmde Stainz, Stmk

- ▶ Personenschaden: 1 Person tot, 1 Person schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Beim Versuch, das Gebiet der Pack zu überfliegen, kollidierte das Motorflugzeug ca. 50 m unterhalb einer Senke zwischen zwei Hügeln mit dem Bewuchs auf dem ansteigenden Gelände.

Flugunfall mit dem Motorflugzeug Tape DA 40 TDI am 16.10.2006 in der Ostsee / Hohe See

- ▶ Personenschaden: 3 Personen tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Das Luftfahrzeug befand sich beim Nachtsichtflug nur mehr etwa 20 NM vor der schwedischen Küste, als es die gerade im Sinkflug erreichte Höhe von ca. 3000 ft in einem nahezu senkrechten Sturz ohne nennenswerte Horizontalgeschwindigkeit verließ. Die letzte Radarposition entsprach etwa der Unfallstelle.

Zusammenstoß des Motorflugzeuges Type DA40 TDI und des Hubschraubers R44 Raven am 14.11.2006 südlich des Meldepunktes GOLF vom Flugplatz Wiener Neustadt Ost, NÖ

- ▶ Personenschaden: 2 Personen tot
- ▶ Sachschaden: beide Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Das Motorflugzeug war am Flugplatz Wiener Neustadt Ost gestartet und befand sich nach dem Passieren des Meldepunktes GOLF im Steigflug auf südlichem Kurs. Der Hubschrauber näherte sich in ca. 1800 ft MSL

auf nordöstlichem Kurs dem Meldepunkt GOLF. Der Zusammenstoß ereignete sich, als das Motorflugzeug ca. 1800 ft MSL durchstieg.

Flugunfall mit dem Ultraleichtflugzeug Type Eektor Eurostar vom 29.11.2006 in Senftenbach, OÖ

- ▶ Personenschaden: 2 Personen tot
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug zerstört

Hergang: Nach einer Platzrunde am genehmigten Außenlandeplatz und einem tiefen Überflug mit hoher Geschwindigkeit zog der Pilot das Luftfahrzeug hoch, wobei die linke Tragfläche versagte.

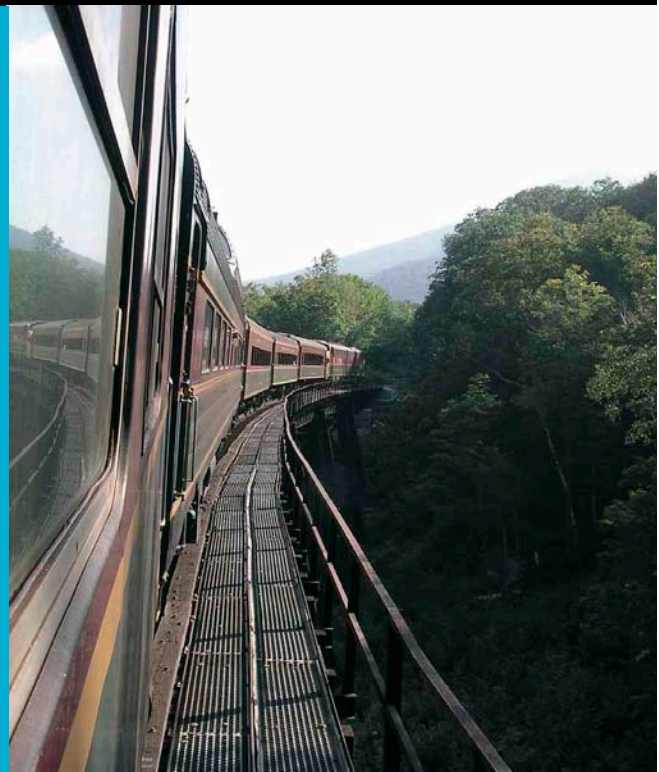
Flugunfall mit dem Heißluftballon Type Cameron N-145 am 02.12.2006 westlich von Hochneukirchen, Niederösterreich

- ▶ Personenschaden: 2 Personen schwer verletzt
- ▶ Sachschaden: Luftfahrzeug erheblich beschädigt

Hergang: Wegen ungünstiger Sicht- und Windverhältnisse entschloss sich der Pilot zur Außenlandung. Während des Landeanfluges kollidierte der Ballon zuerst mit einer 20-kV-Freileitung und anschließend mit einer Straßenböschung.

Alle Untersuchungsberichte werden nach abgeschlossener Untersuchung und durchgeführtem Stellungnahmeverfahren auf der Versa-Website veröffentlicht.

**FACHBEREICH
UNFALLUNTERSUCHUNG
EISENBAHN
PETER URBANEK**



Mit Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes am 1. Jänner 2006 hat der Fachbereich Schiene in der UUB seine Tätigkeit offiziell aufgenommen.

Neben der Erstellung der „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes“ (MeldeVO-Eisb 2006, verlautbart im BGBl. II Nr. 279/2006 vom 27. Juli 2006) wurden im abgelaufenen Jahr in intensiven Gesprächen mit Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit Vertretern der gemäß Eisenbahngesetzes 1957 jeweils zuständigen Eisenbahnbehörden, mit den an Vorfällen unmittelbar beteiligten Einsatzkräften (Exekutive, Feuerwehren, Rettungsorganisationen udgl.) sowie mit Vertretern der Justiz (Untersuchungsrichter, Staatsanwälte) ein umfassender Meinungs-, Informations- und Erfahrungsaustausch durchgeführt.

Weitere umfangreiche administrative Aufgaben waren unter anderem die Erstellung der Datenbank „Eisenbahninfrastruktur“ sowie der Datenbank „Statistik“.

Ein intensiver Meinungs-, Erfahrungs- und Informationsaustausch erfolgte im deutschsprachigen Raum mit dem Beauftragten für die Unfalluntersuchung im deutschen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie mit der schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe im Generalsekretariat des Eidgenössischen Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Auf gesamteuropäischer Ebene besteht ein solcher Meinungs-, Erfahrungs- und Informationsaustausch durch eine im September 2004 gegründete Informationsplattform, in der bereits eine Vielzahl der in den Mitgliedsländern der Europäischen Union mit Unfalluntersuchungsaufgaben im Bereich des Verkehrsträgers Eisenbahn beauftragten Stellen, wie z.B. Swedish Board of Accident Investigation, Accident Investigation Board Denmark, Accident Investigation Board Finland, Rail Accident Investigation Board United Kingdom, Dutch Transport Safety Board, Accident Investigation Board Norway, Interim Railway Safety Commission Ireland, Eisenbahn-Bundesamt Deutschland, Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe Schweiz, vertreten sind.

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

Tabelle 1: Gemeldete Vorfälle ★

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen)	1196
davon gemeldete Unfälle (Tabelle 2)	921
davon gemeldete Störungen (Tabelle 3)	275

★ Bis 27. Juli 2006 erfolgte die Meldung der Vorfälle unter Zugrundelegung von Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen, ab dem 27. Juli 2006 gemäß den Bestimmungen der Meldeverordnung (MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II.Nr. 279/2006 vom 27. Juli 2006)

Tabelle 2: Gemeldete Unfälle ★

Brände, Explosionen	224
Entgleisungen Vershub / Nebenfahrt	114
Entgleisung Zug (SKI-Fahrt)	23
Kollision Nebenfahrt	5
Kollision Vershub	105
Kollision Zug (SKI-Fahrt)	96
Schadensfälle im Zusammenhang mit Gefahrgut	17
Schwere Verletzungen sowie Tötungen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung	174
Zusammenpralle	163

★ Zuordnung gemäß Meldeverordnung

Tabelle 3: Gemeldete Störungen ★

Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch Bahnfrevel	36
Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch schwere Mängel an technischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen	160
Entrollen von Schienenfahrzeugen	15
Fahren ohne Auftrag bzw. Fahrerlaubnis	13
Gefährdung von Personen bei Arbeiten im Gleisbereich durch Fahrten	1
Unerlaubte Signalüberfahrungen	47
Unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Gleisabschnitte	3

★ Zuordnung gemäß Meldeverordnung

Tabelle 4: Untersuchungen vor Ort

Datum	Bundesland	Vorfall
03.01.06	NÖ	Entgleisung Z 6704 in St. Aegydt am Neuwald
08.01.06	NÖ	Entgleisung Z 7079 in Scheibbs
09.01.06	W	Vershubentgleisung in Wien Süd Ost
15.02.06	B	Verletzung ÖBH-Soldat in Loipersbach-Schattendorf
24.02.06	T	Entrollen eines Rola-Begleiterwagen in Wörgl (7 Verletzte)
01.03.06	S	Entgleisung Z 64346 in Salzburg Gnigl
08.04.06	W	Stromunfall im Bf Wien Brigittenau

Datum	Bundesland	Vorfall
19.04.06	W	Brand ET 4024.013 in Heiligenstadt
22.04.06	NÖ	Entgleisung Z 6855 in Ober Grafendorf
28.04.06	S	Entgleisung Z 51950 in Salzburg Gnigl
09.05.06	OÖ	Brand Tankcontainer bei Z 42950 in Schärding
09.05.06	K	Entgleisung Z 48246 in Villach Süd Gvbf
27.06.05	T	Entgleisung Z 45140 in Seefeld
19.07.06	B	Kollision Z 44642 (Ladegutverschiebung) in Parndorf
11.08.06	NÖ	Entgleisung Z 45380 in Ebenfurth
17.08.06	NÖ	Entgleisung Z 96354 in Ybbs a.d. Donau
31.08.06	W	Entgleisung Z 68146 in Stadlau
20.09.06	W	Verschubentgleisung in Wien Süd Ost
20.09.06	B	Zusammenprall EC 25 in Parndorf
28.09.06	W	Kollision Z 346 mit SKL X 626.219 in Wien Matzleinsdorf (Abzw. Altmannsdorf)
04.10.06	ST	Entgleisung Z 63637 in Hieflau Vbf
18.10.06	T	Kollision Z 5276 mit Gleisbaukran SKL X 980.009-5 in Kirchberg/ Tirol
23.10.06	NÖ	Bremsanstand Z 54203 in Wiener Neustadt
30.10.06	NÖ	Verletzung eines Gleisbauarbeiters durch Z 47005 zwischen Angern und Dürnkrot
30.10.06	S	Entgleisung Z 61828 in Salzburg Lieferung
09.11.06	K	Kollision Z 4854 mit Z 67510 in Villach West
11.11.06	OÖ	Entgleisung Z 92517 in Linz Vbf
14.11.06	B	Stromunfall (Verletzung eines Bahnfremden) in Pamhagen
14.11.06	W	Zugtrennung Z 54102 (Mittelpufferkupplung) Wien Zvbf
07.12.06	NÖ	Kollision Z 2082 mit Baufahrzeug zwischen Loosdorf und Melk
27.12.06	W	Entgleisung Z 45911 in Wien Süd Fbf
29.12.06	V	Tötung von 3 Personen durch Z 196 in Lochau

Tabelle 5: Weiterführende Untersuchungen unter Zugrundlegung des vorgelegten Unfallberichtes der Eisenbahnunternehmen

Datum	Bundesland	Vorfall
01.01.06	NÖ	Unerlaubte Signalüberfahung Z 2232 in Felixdorf
02.02.06	NÖ	Tfz-Brand in Strasshof
08.02.06	W	Unerlaubte Signalüberfahung Z 86129 in Wien Nordwestbahnhof
28.02.06	OÖ	Bremsanstand Z 49042 in Haag
07.03.06	ST	Entrollen / Entgleisung in Graz Vbf

Datum	Bundes-land	Vorfall
15.03.06	NÖ	Unerlaubtes Einlassen in besetzte Gleisabschnitte Z 26025 in Götzendorf 2
29.03.06	NÖ	Zusammenprall AB MABA (Feuerwerksanstalt)
29.03.06	T	Verletzung Person bei Z 465 in Hall in Tirol
01.04.06	W	Schwere Verletzung Verschubmitarbeiter in Wien Zvbf
05.04.06	W	Kollision Verschub in Wien Zvbf
11.04.06	ST	Verschubentgleisung in Graz Vbf
21.04.06	K	Unerlaubte Signalüberfahung Z 48161 in Neuhaus an der Gail
24.04.06	S	Verletzung eines Verschubmitarbeiters in Salzburg
25.04.06	ST	Gefahrgutaustritt Z 51404 in Selzthal
03.05.06	W	Verschubentgleisung in Penzing
11.05.06	W	Unerlaubte Signalüberfahung Z 27597 in Floridsdorf
18.05.06	W	Unerlaubte Signalüberfahung Z 34451 in Meidling
24.05.06	OÖ	Unerlaubte Signalüberfahung Z 1677 in Vöcklabruck
02.06.06	W	Verschubentgleisung in Wien Süd
01.07.06	S	Entgleisung Z 3351 zwischen Tischlerhäusl und Bruckberg
17.07.06	OÖ	Unerlaubte Signalüberfahung Z 6087 in Enns
20.07.06	OÖ	Kollision Z 45911 (Streifung Bahnsteigdach) in Wels
21.07.06	K	Ladegutverlust Z 51509 in Villach
31.07.06	T	Entgleisung Z 155 in Mayerhofen (ZB)
08.08.06	OÖ	Gefahrgutaustritt Z 41915 in Wels Vbf
10.08.06	OÖ	Unerlaubte Signalüberfahung Z 517 in Üst Aigen 5
01.09.06	T	Kollision Verschub in Jenbach
07.09.06	T	Sturz eines Reisenden aus Triebzug 88 in Telfs (IVB)
20.10.06	T	Unerlaubtes Einlassen in besetzten Gleisabschnitt Z 57447 bei Abzw. Fritzens-Wattens 2
25.10.06	OÖ	Fahrt ohne Fahrerlaubnis Z 8133 Eisengatten
28.10.06	ST	SKL-Fahrt 96718 in zwei Teilen in Mitterndorf-Veitsch
02.11.06	ST	Verletzung eines Verschubmitarbeiters im Graz Köflacherbahnhof
25.11.06	ST	Verletzung eines Verschubmitarbeiters in Werndorf
25.11.06	ST	Z 531 mit 120 km/h in die Ablenkung in Fentsch-St. Lorenzen

Tabelle 6: Mit Untersuchungsbericht im Jahr 2006 abgeschlossene Vorfälle einschließlich ausgesprochener Sicherheitsempfehlungen

Datum	Bundesland	Vorfall
03.01.06	NÖ	<p>Entgleisung Z 6704 in St. Aegydt am Neuwald</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Bestimmungen des § 14 Abs. 2 der ÖBB DV V 5 (Neu: ZSB 5 § 12 Abs. 4), Zugleitbetrieb, im Hinblick auf Anwendbarkeit in der Praxis, wobei insbesondere darauf einzugehen wäre, wie die augenscheinliche Prüfung des guten Anliegens der Zungen- an die Backenschiene durch den Tfzf durchzuführen ist (Art und Umfang der Prüfung, Standort für die Prüfung). Erstellen einer Checkliste mit den notwendigen Parametern für die Prüfung, welche dem Tfzf mit den erforderlichen Unterlagen für die Fahrt auszufolgen ist.
08.01.06	NÖ	<p>Entgleisung Z 7079 in Scheibbs</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Bestimmungen des § 14 Abs. 2 der ÖBB DV V 5 (Neu: ZSB 5 § 12 Abs. 4), Zugleitbetrieb, im Hinblick auf Anwendbarkeit in der Praxis, wobei insbesondere darauf einzugehen wäre, wie die augenscheinliche Prüfung des guten Anliegens der Zungen- an die Backenschiene durch den Tfzf durchzuführen ist (Art und Umfang der Prüfung, Standort für die Prüfung). Erstellen einer Checkliste mit den notwendigen Parametern für die Prüfung, welche dem Tfzf mit den erforderlichen Unterlagen für die Fahrt auszufolgen ist.
24.02.06	T	<p>Entrollen eines Rola-Begleiterwagen in Wörgl (7 Verletzte)</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung der Bestimmungen der ÖBB DV V 3 betreffend " Sicherung stillstehender Fahrzeuge" im Zusammenhang mit der Neustellung des Abschnittes II der ÖBB DV V 3. Anpassung des ÖBB DB 600 im Zusammenhang mit der Neustellung des Abschnittes II der ÖBB DV V 3. Schwerpunktschulung und Bewusstseinsbildung bezugnehmend Sicherung von abgestellten Fahrzeugen. Der Bestand, Bedarf und die Situierung von Hemmschuhständern ist hinsichtlich auf das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl von Sicherungsmittel zu evaluieren und den Erfordernissen anzupassen.
01.03.06	S	<p>Entgleisung Z 64346 in Salzburg Gnigl</p> <p>Sicherheitsempfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Im Zuge der regelmäßigen Untersuchungen (Revisionen) ist besonderes Augenmerk auf den Zustand der Radsatzwellen zu richten und auf die Anbringung der, gemäß DB 662 (Güterwagen betriebsfähig erhalten) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, vorgesehenen Beschriftung (Radsatzdatenring) zu achten.

Datum	Bundesland	Vorfall
22.04.06	NÖ	<p>Entgleisung Z 6855 in Ober Grafendorf</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forcierung der systematisierten Überprüfung der sicherheitsrelevanten betrieblichen Prozesse. • Wahrnehmung der Aufsichtspflicht, insbesondere durch verstärkte Durchführung von Sicherheitskontrollen einschließlich stichprobenartiger Überprüfungen (z.B.: Zuglaufblatt, Zugleitblatt, Schulungen) durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Eisenbahnbehörde. • Überarbeitung und Implementierung der „Dienstanweisung zur Durchführung des Zugleitbetriebes im Streckenabschnitt Ober Grafendorf - Wieselburg an der Erlauf (Vorbemerkungen)“ vom 16. Jänner 2006 im Hinblick auf die mündliche Abgabe von Zuglaufmeldungen im Bf Ober Grafendorf (Sicherstellung der betrieblichen Gespräche mittels Sprachspeicher) aufgrund neu aufgelegten ZSB 5 vom 18.06.2006 in betriebliche Unterlagen wie z.B. Betriebsstellenbeschreibung. • Sensibilisierung der Mitarbeiter durch Schulung im Zusammenhang mit der Behandlung von „Außergewöhnlichen Ereignissen“. • Aufgrund der Außerkraftsetzung der DV V 5 mit samt ihren streckenbezogenen Dienstanweisungen (Dienstanweisung zur Durchführung des Zugleitbetriebes) und der Neuauflage der ZSB 5 vom 18.06.2006 wird auf allen Zugleitstrecken die Implementierung der „Dienstanweisung zur Durchführung des Zugleitbetriebes“ in betriebliche Unterlagen wie z.B. Betriebsstellenbeschreibung empfohlen.
28.04.06	S	<p>Entgleisung Z 51950 in Salzburg Gnigl</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Information der Tzf über die Einhaltung der Bestimmungen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG Anweisung "NO-003-02-2005" (Maßnahmen nach PZB-Zwangsbremung).
09.05.06	OÖ	<p>Brand Tankcontainer bei Z 42950 in Schärding</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der Anweisungen gemäß Betriebsanleitung des Heizsystems hinsichtlich Soll-Füllgrad des Ausgleichsbehälters, insbesondere bei der Revision des Heizsystems. • Überprüfung des Soll-Füllgrades des Ausgleichsbehälters entsprechend der Betriebsanleitung des Heizsystems im Zuge der Befüllung (Beladung) des TC mit aufgeheizten Ladegütern. • Unter Zugrundelegung der im Stellungnahmeverfahren (UUG § 14) eingelangten Vorschläge zur Verhinderung gleichartiger Vorfälle wird empfohlen, nachstehende Maßnahmen hinsichtlich ihrer Realisierung zu prüfen bzw. in weiterer Folge umzusetzen: <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines brandschutztechnischen Gutachtens, welches als Ergebnis eventuelle konstruktive Verbesserungen beinhaltet; • Konstruktive Verbesserungen am TC, insbesondere welche ein Eindringen von brennbaren Stoffen in die Isolierung zuverlässig verhindern (Verbesserung der Überfüllsicherung, Anbringung oder Verbesserung einer Füllstandsanzeige des Wärmeträgeröls); • Prüfung, ob zusätzliche Anschriften (mehrsprachig) am TC erforderlich sind; • Verwendung eines Wärmeträgeröles mit einem höhern Flammpunkt (z.B. Thermo 32 mit Flammpunkt von 230°C); • Verwendung eines geschlossenen Heizsystems des TC, welches mit Schutzgas beaufschlagt ist.

Datum	Bundesland	Vorfall
11.08.06	NÖ	<p>Entgleisung Z 45380 in Ebenfurth</p> <p>Sicherheitsempfehlungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Information der Tfz über die Einhaltung der Bestimmungen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG Anweisung „NO-003-02-2005“ (Maßnahmen nach PZB-Zwangsbremmung). Eisenbahnrechtliche Genehmigung der von den ÖBB vorgelegten neuen Bestimmungen des § 27 der ÖBB DV V 3, Betriebsvorschrift, betreffend die einzustellende Bremsstellung in Abhängigkeit von der Zugart und dem Gewicht des Wagenzuges.
17.08.06	NÖ	<p>Entgleisung Z 96354 in Ybbs a.d. Donau</p> <p>Sicherheitsempfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine

Legende:

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

Alle Untersuchungsberichte werden nach abgeschlossener Untersuchung und durchgeführtem Stellungnahmeverfahren auf der Versa-Website veröffentlicht.

**FACHBEREICH
UNFALLUNTERSUCHUNG
SEILBAHNEN
ERICH ZANKL**



Mit dem Aufbau des Fachbereiches Seilbahnen in der UUB wurde im Jahr 2006 nach der parlamentarischen Beschlussfassung des Unfalluntersuchungsgesetzes begonnen.

Auf Basis des Unfalluntersuchungsgesetzes wurde die Verordnung über den Umfang und die Form von Meldungen über Unfälle und Störungen der Seilbahnunternehmen an den Fachbereich Seilbahnen (MeldeVO-Seilb 2006) erlassen und mit Wirksamkeit vom 1. August 2006 in Kraft gesetzt (verlautbart im BGBl. II Nr. 288/2006).

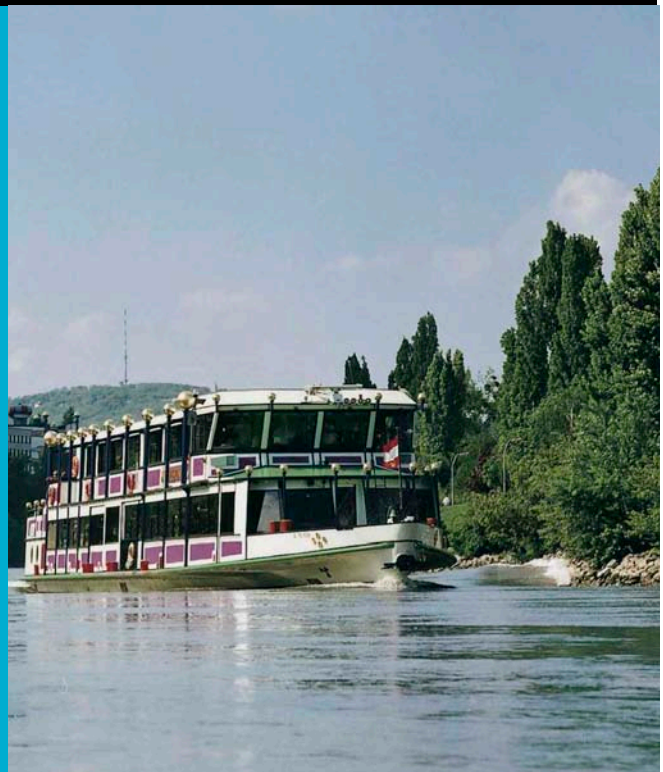
Gemeldete Vorfälle 2006 ★

★ Bis 01. August 2006 erfolgte die Meldung der Vorfälle unter Zugrundelegung von Vereinbarungen mit den Seilbahnunternehmen, ab dem 01. August 2006 gemäß den Bestimmungen der Meldeverordnung (MeldeVO-Seilb 2006, BGBl. II Nr. 288/2006 vom 01. August 2006)

Datum	Bundesland	Vorfall
25.04.06	S	Grossarler Bergbahnen GmbH & Co KG Sturz eines Reisenden beim Aussteigen aus der Kabine.
30.05.06	V	Silvretta Seilbahn AG Brand in einem benachbarten Gebäude der Fimbabahn Bergstation und Übergriff auf die Bergstation.
08.06.06	T	Fügen Bergbahn GmbH KG, Spieljochbahn Schwere Verletzung eines Mitarbeiters bei Seilspannarbeiten. Untersuchung vor Ort.
14.06.06	V	Bergbahnen Bezaun Zugseilentgleisung durch Windeinwirkung. Weiterführende Untersuchung.
27.06.06	S	Schmittenhöhebahn AG Baum in das Tragseil gestürzt.
06.07.06	T	Kaunertaler Gletscherbahnen GmbH Zugseilentgleisung durch umgestürzte Bäume. Weiterführende Untersuchung.
29.07.06	T	Mayrhofer Bergbahnen AG Zugseilentgleisung. Weiterführende Untersuchung.
09.08.06	S	Festungsbahn Salzburg Verletzung eines Mitarbeiters.
25.08.06	T	Mayrhofer Bergbahnen AG Verletzung eines Mitarbeiters.
20.10.06	V	Silvretta Nova Bergbahnen AG Verletzung eines Mitarbeiters.
08.11.06	S	Schmittenhöhebahn AG Verletzung eines Mitarbeiters.
22.11.06	T	Mayrhofner Bergbahnen AG Verletzung eines Mitarbeiters (Stromunfall).
27.11.06	S	Bergbahn AG Wagrain Verletzung eines Mitarbeiters.
06.12.06	T	Stubai Bergbahnen AG Verletzung einer Person durch einfahrendes Seilbahnfahrzeug.
13.12.06	OÖ	Dachstein & Eishöhlen GmbH & Co KG Verletzung eines Mitarbeiters.
28.12.06	T	Hintertuxer Gletscherbahnen, Gletscherbus 3 Verletzung einer Person durch einfahrendes Seilbahnfahrzeug.

Alle Untersuchungsberichte werden nach abgeschlossener Untersuchung und durchgeführtem Stellungnahmeverfahren auf der Versa-Website veröffentlicht.

**FACHBEREICH
UNFALLUNTERSUCHUNG
SCHIFFFAHRT
PETER NOWAK**



Um die geforderte unabhängige Form von Unfalluntersuchungen auch in diesem Bereich zu realisieren, wurde mit dem Aufbau des Fachbereichs Schifffahrt in der UUB im Jahr 2006 begonnen.

Dabei wurde der Fachbereich Schifffahrt organisatorisch eng mit dem bereits bestehenden Fachbereich Schiene und dem ebenfalls im Aufbau befindlichen Fachbereich Seilbahnen verbunden.

Gemeldete Vorfälle 2006

Datum	Aufsichtsbereich	Vorfall
17.02.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1924,000 Wassereintritt am Kleinfahrzeug „Erika“, Gewässerverschmutzung. Weiterführende Untersuchung.
26.02.06	Krems	Donau, Stromkilometer 2016,500 Ländfahrten des Güterschiffs „Alexander“.
27.02.06	Krems	Donau, Schleuse Melk Kollision des Güterschiffs „Baja“ mit dem Güterschiff „Sredna Gora“.
04.03.06	Linz	Donau, Hafen VOEST Arbeitsunfall auf dem Güterschiff „Main“. Untersuchung vor Ort.
25.05.06	Krems	Donau, Brücke Pöchlarn Kollision des Passagierschiffs „River Empress“ mit einer Brücke. Weiterführende Untersuchung.
04.06.06	Hainburg	Donau, Stromkilometer 1873,100 Kollision des Güterschiffs „Dusky“ mit Boje.
07.06.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1942,000 Kollision des Passagierschiffs „Kellermann“ mit dem Passagierschiff „Sofia“.
10.06.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1929,000 Kollision des Güterschiffs „Lorca“ mit dem Passagierschiff „Mozart“.

Datum	Aufsichts- bereich	Vorfall
14.06.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1930,450 Kollision des Güterschiffs „DDSG-Tulln“ mit einer Brücke.
19.06.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1963,150 Kollision des Güterschiffs „DDSG-Tulln“ mit einer Brücke.
19.06.06	Wien	Donau, Stromkilometer 1939,500 Kollision des Gefahrgutgüterschiffs „Niederbayern mit einem Gegenstand.
21.06.06	Linz	Donau, Stromkilometer 2135,100 Kollision des Gefahrgutgüterschiffs „Innovate“ mit dem Passagierschiff „Victor Hugo“ und einer Brücke.
09.09.06	Hainburg	Donau, Stromkilometer 1901,600 Ländefahren des Gefahrgutgüterschiffs „Walhall“.
22.09.06	Engelhartzell	Donau, Stromkilometer 2210,020 Uferanfahrung des Passagierschiffs „Amadeus“.
26.10.06	Hainburg	Donau, Stromkilometer 1902,200 Ländefahren des Güterschiffs „Passau“.
17.11.06	Engelhartzell	Donau, Stromkilometer 2159,800 Kollision des Güterschiffs „Walhall“ mit dem Güterschiff „Progres“ Untersuchung vor Ort.
07.12.06	Hainburg	Donau, Stromkilometer 1902,300 Landfahren des Gefahrgutgüterschiffs „Frank“.

Alle Untersuchungsberichte werden nach abgeschlossener Untersuchung und durchgeführtem Stellungnahmeverfahren auf der Versa-Website veröffentlicht.

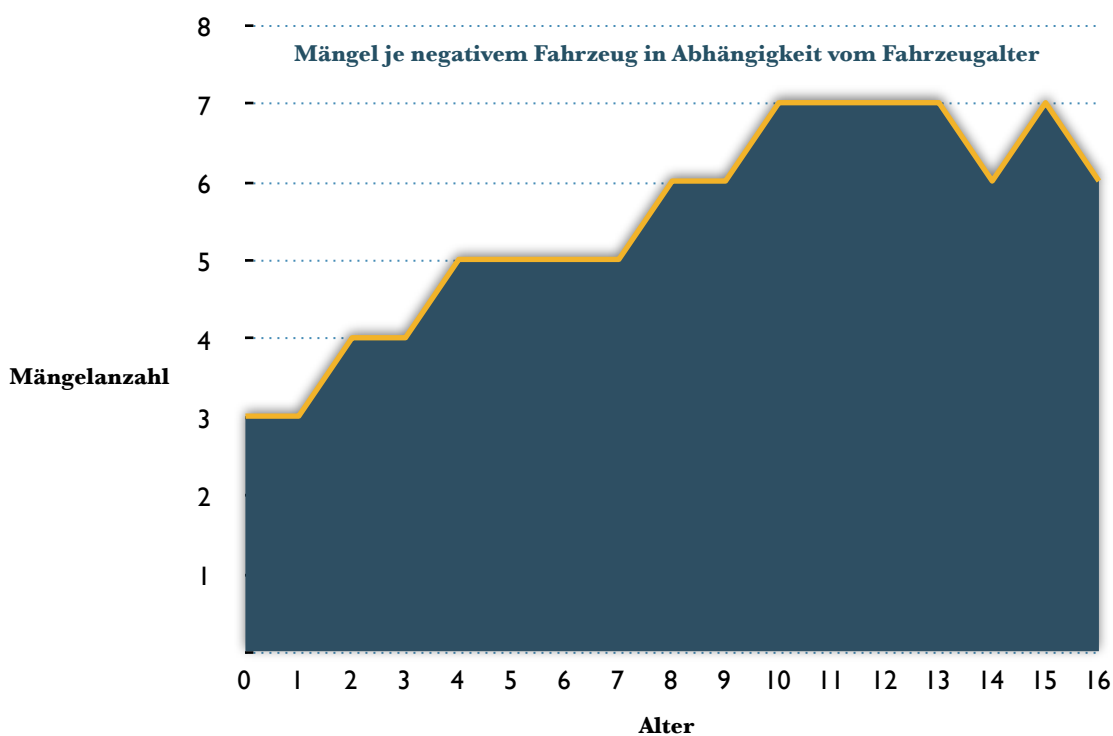
**FACHBEREICH
KFZ- UND
VERKEHRSTECHNIK
DI WALTER NISSLER**



Der Bereich der besonderen Überprüfung gem. § 56 KFG 1967 ist als ein Schwerpunkt der Qualitätssicherung des österreichischen Fahrzeugprüfsystems festgelegt. Im Interesse eines qualitativ vollen Fahrzeugprüfsystems wird seitens der BAV eine enge Kooperation mit privaten Prüfinstituten weiterverfolgt. Wie in den Vorjahren melden noch immer mehr als 17% der Fahrzeugbesitzer jene Fahrzeuge, die älter als 12 Jahre

sind und die im Rahmen der Qualitätssicherungsstichprobe zur Fahrzeugprüfung geladen werden, vor dem Prüftermin ab.

Der Zusammenhang von Fahrzeugalter und Mängelhäufigkeit sowie Prüfergebnis zeigt die Bedeutung der stichprobenartigen Überprüfung älterer Fahrzeuge.



Durch die Erweiterung des Fahrzeugprüfprogramms EBV um ein Terminverwaltungsprogramm wird dem Wunsch der Kunden nach mehr Flexibilität entsprochen. Die interne Qualitätssicherung wird im wesentlichen durch eine programmgesteuerte Fahrzeug - Prüfer Zuteilung sowie die Durchführung von „Re-Checks“ sichergestellt.

Im Interesse einer besseren Effizienz und Kontrolldichte der LKW-Kontrollen in Österreich koordiniert unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr die im Jahr 2004 eingesetzte LKW-Kontroll-Plattform (LKP) die Einsätze von ASFINAG, technischen Prüfzügen, Innenministerium und Länder sowie der Arbeitsinspektorate, erstellt den jährlichen Kontrollmasterplan, wertet die Ergebnisse der Einsätze aus und evaluiert die gewonnenen Daten.

Weiters wurden innerhalb der LKP einheitliche Standards hinsichtlich des Umfangs und des Inhalts der LKW – Kontrollen in Österreich erarbeitet.

Austauschprogramme von Sachverständigen zwischen den unterschiedlichen Prüforganisationen sollen einen weiteren Beitrag zu einem einheitlichen Qualitätsniveau leisten.

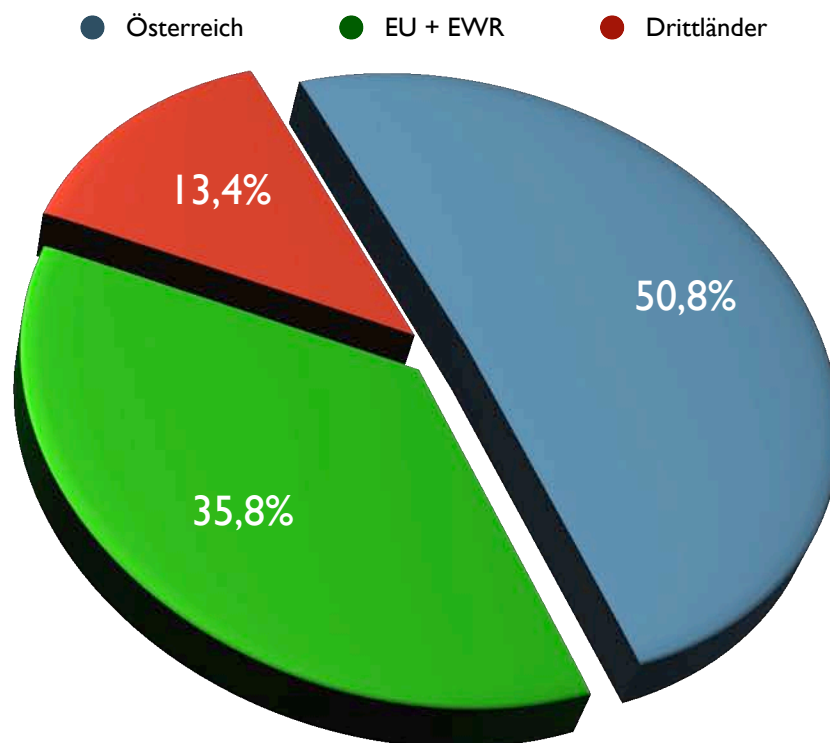
Im Jahr 2006 wurden bei 1.205 Einsätzen insgesamt 65.911 LKW, Busse und Anhänger (über 3,5 t) in Form von Sichtkontrollen und Kontrollen am Prüfzug der Länder und der BAV kontrolliert, wobei folgendes festgestellt wurde:

- ▶ 19,5% Gefahr in Verzug (Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort)
- ▶ 37,2% Schwere Mängel (Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich)
- ▶ 37,2% Leichte Mängel (Verkehrssicherheit noch gegeben; jedoch Wartung/Instandhaltung erforderlich)

Es mussten insgesamt 67.240 Anzeigen wegen Übertretungen des Kraftfahrgesetzes, des GGBG und der StVO sowie wegen Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen erstattet werden und es wurden 15.548 Organmandate erlassen.

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

Bei den geprüften 65.911 Fahrzeugen war die Verteilung in Bezug auf das Herkunftsland wie folgt:



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

Verdächtig erscheinende Fahrzeuge werden von der Exekutive angehalten. Nach einer ersten Sichtkontrolle durch einen Techniker wird bei erhärtetem Verdacht auf Mangelhaftigkeit eine Prüfung auf den mobilen Prüfeinrichtungen durchgeführt.

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

Bei der eingehenden Untersuchung am mobilen Prüfstand werden unter Verwendung eines Rollenbremsprüfstandes die Bremswerte an den einzelnen Achsen ermittelt, am Achsspieldetektor die Rad- und Achsaufhängung, die Lenkung und der Rahmen sowie der Aufbau geprüft. Mittels Sichtkontrolle und mit leichtem Prüfgerät werden Bereifung, Beleuchtung und Sichtfeld kontrolliert.

Zusätzlich zu den Kontrollen des technischen Zustandes werden auch weitere Elemente mit Auswirkung auf die Verkehrssicherheit überprüft.

Dabei sind ua. die Verwahrung der Ladung, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen, sowie die Einhaltung der Vorschriften bezüglich Abmessungen und Gewichte als vorrangig anzusehen.

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

Im Laufe des Jahres 2005 wurde die Erstellung sämtlicher Gutachten bei Prüfungen an Ort und Stelle EDV-unterstützt durchgeführt. Diese Maßnahme trug zu einer wesentlichen Qualitätssteigerung der erstellten Gutachten und Prüfberichte sowie zu einer erheblichen Reduzierung des Verwaltungsaufwandes bei.

Die EDV-unterstützt erstellten Gutachten erleichtern die Datenerfassung und -auswertung und ermöglichen Maßnahmen wie jene einer elektronischen Anzeigenlegung.

Im Bereich der Abgasfernerkennung wurden Projekte mit dem Land Burgenland und mit der Austrian Environmental Expert Group im Großraum Wien durchgeführt.

Das Abgasverhalten von 27.355 Fahrzeugen aller Kategorien wurde mittels Abgasfernerkennungssystem in der Vorbeifahrt analysiert.

Durch diese Abgasmesstechnologie wird eine Beurteilung des Abgasverhaltens der jeweiligen Fahrzeuge, unabhängig von der Fahrzeugkategorie, ohne Anhaltung der Betroffenen möglich.

Die Komponenten CO (Kohlenmonoxyd), CO₂ (Kohlendioxyd), HC (Kohlenwasserstoff), NO (Stickoxyd) und Opazität (Dieselrauch) wurden gemessen.

Bei diesen Kontrollen hat sich gezeigt, dass 25 % der kontrollierten LKW für 50 % der NO-Emissionen der LKW und ca. 5 % der kontrollierten PKW für 50 % der CO-Emissionen der PKW verantwortlich waren.

Die Möglichkeit der Erstellung von streckenbezogenen Emissionsprofilen ermöglicht nunmehr die Nutzung des Systems für die Evaluierung von Luftreinhaltemaßnahmen im Verkehrsbereich.

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

Im Auftrag von Gerichten und Behörden wurden 751 Diagrammscheiben im Zusammenhang mit Unfällen (5 Fälle), strafrechtlichen Handlungen (2 Fälle) sowie Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitbestimmungen (18 Fälle) ausgewertet.

Die Auswertung erfolgt entweder mittels Auswertemikroskop oder unter Verwendung des Systems ADAS II.

Projekte

Stickoxyd (NO) ist ein wesentlicher Bestandteil des Abgases von Dieselmotoren. Bislang wird bei der periodischen Fahrzeugprüfung dieser Schadstoff jedoch nicht gemessen. Durch den Einsatz von neuen Filtersystemen ist nunmehr die Möglichkeit eröffnet, NO mit handelsüblichen Abgastestern messen zu können. Im Zuge dieses Projekts wird anhand von parallel zur Trübungsmessung durchgeführten NO -Messungen die praktische Einsatzmöglichkeit nachgewiesen und ein Prüfprozedere erarbeitet, mit dem auch Dieselfahrzeuge mit modernen Abgasnachbehandlungssystemen einfach und effizient hinsichtlich ihres Abgasverhaltens geprüft werden können.

Durch eine Erweiterung der Abgastester mit einem NO₂ Kanal ist nunmehr die Möglichkeit gegeben, das Verhältnis von NO zu NO₂ als Kenngröße für die ordnungsgemäße Funktionalität der Abgasnachbehandlungssysteme von Dieselmotoren heranzuziehen.

Im Zusammenhang mit der Einführung des Digitalen Tachographen wurde das System ADAS (Automatisationsgestütztes Diagrammscheiben Auswerte System) mit weiteren Elementen zur Datenübernahme von Fahrerkarte, Download von der Vehicle Unit, Auswerten von Tagesausdrucken sowie zwischengespeicherten Daten erweitert. Somit ist es möglich, auch bei Mischbetrieb mit analogen und digitalen Kontrollgeräten eine Auswertung vor Ort durchzuführen. Der im System enthaltene Tatbestandskatalog wurde entsprechend angepasst und ergänzt.

Im System Digitaler Tachograph hat sich die Kooperation mit der ASFINAG im ersten Geschäftsjahr bestens bewährt.

Die A-MSA ist für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen für das digitale Kontrollgerät gemäß Anlage 11 des Anhangs I(B) der VO(EG) 3821, (EG) 1360/2002 in der Fassung 432/2004 (EG) zuständig und setzt die Anforderungen der ERCA bei der Implementierung des Digital Tachograph Systems in Österreich um und trägt die nationale Gesamtverantwortung für das System der Kartenausgabe.

Einen wichtigen Meilenstein in der internationalen Zusammenarbeit der BAV stellt der Beitritt Österreichs zum ECR dar.

Euro-Controle-Route (ECR) ist die Vereinigung der Kontrollorganisationen der Europäischen Verkehrsminister mit dem Ziel, durch

- ▶ gegenseitigen Informationsaustausch,
- ▶ Koordination der Kontrollaktivitäten,
- ▶ gemeinsame Ausbildungs- und Austauschprogramme und
- ▶ Informationen über den neuesten Stand an Prüfgeräten und Kontrolltechniken

die internationale Zusammenarbeit zu intensivieren.

ECR ist sozusagen die internationale LKP. Der Schwerpunkt der ECR Aktivitäten im Jahr 2006 lag neben der Kontrolle von Geschwindigkeitsbegrenzern, von Tachographmanipulationen und der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten auch in der Kontrolle der Gewichte und Sicherheitsausstattungen von Bussen.

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

Im Zuge des bilateralen Austauschprogrammes mit dem BAG wurde ein Prüfzug der BAV eine Woche lang in Dresden eingesetzt. Hierbei konnten den Entscheidungsträgern des BAG die Möglichkeiten und die Effizienz von technischen Unterwegskontrollen unter Einsatz von mobilen Prüfsystemen veranschaulicht werden.

Mit der BAV als Vorsitz in der ECR-Arbeitsgruppe „Harmonisation“ wird im internationalen Bereich der Vereinheitlichung von Kontrolltätigkeiten und Gesetzesauslegungen ein wesentlicher Beitrag geleistet. Diese Arbeitsgruppe erstellte eine Empfehlung für Standards für Auswertesysteme von Lenk- und Ruhezeitaufzeichnungen (analog und digital), eine Empfehlung zur Risikobewertung der unterschiedlichen Übertretungen nach den Bestimmungen für die Lenk- und Ruhezeiten entsprechend der Vorgaben der EG-VO 561/2006 und einen Entwurf für ein Risikobeurteilungssystem von Unternehmen.

In der ersten Oktoberwoche 2006 wurde in Gamlitz (Stmk) das erste von Österreich veranstaltete multinationale ECR-Seminar abgehalten. 12 Teilnehmern aus sechs Nationen wurde der Bereich der technischen Unterwegskontrolle sowohl theoretisch als auch in Praxis anhand des in Österreich angewandten Systems nähergebracht.

Im Rahmen der CITA (Committee International de Inspection Technique Automobile) konnte in Abstimmung mit der Europäischen Kommission unter Vorsitz der BAV in der Arbeitsgruppe „Fahrzeugprüfung“ eine Empfehlung mit integriertem Mängelkatalog für die Durchführung von periodischen technischen Fahrzeugprüfungen als Basisdokument für weitere Richtlinienanpassungen (96/96/EG) bzw. zur Anpassung der Regel II zum Wiener Übereinkommen aus 1997 erarbeitet werden.

Im Zuge der CITA - Konferenz 2006 wurde von der BAV im Workshop „Emissions“ ein Vortrag zu den letzten Erkenntnissen des Einsatzes von Remote Sensing sowie zum Bereich Nox bei Dieselfahrzeugen mit moderner Abgasnachbehandlung (Filtertechnologie) gehalten.

FACHBEREICH CHEMIE – GEFAHRGUT DR. EWALD HAIDL



Im Fachbereich Chemie ist ein chemisches Labor in der BAV eingerichtet, das eine Reihe von Prüfungen gemäß den Bestimmungen über den Transport gefährlicher Güter auf allen Verkehrsträgern ermöglicht.

Im Jahr 2006 wurden 97 Proben im chemischen Labor bearbeitet. Die Proben aus dem Bereich Gefahrgut-Beurteilung kamen von Behörden (Exekutive, Landesregierung) und von privaten Unternehmungen (Hersteller, Speditionen).

Probenzahl		Fragestellung	
gesamt	97	davon Gefahrgut-Beurteilung	82 ★
		davon Unfalluntersuchung	15

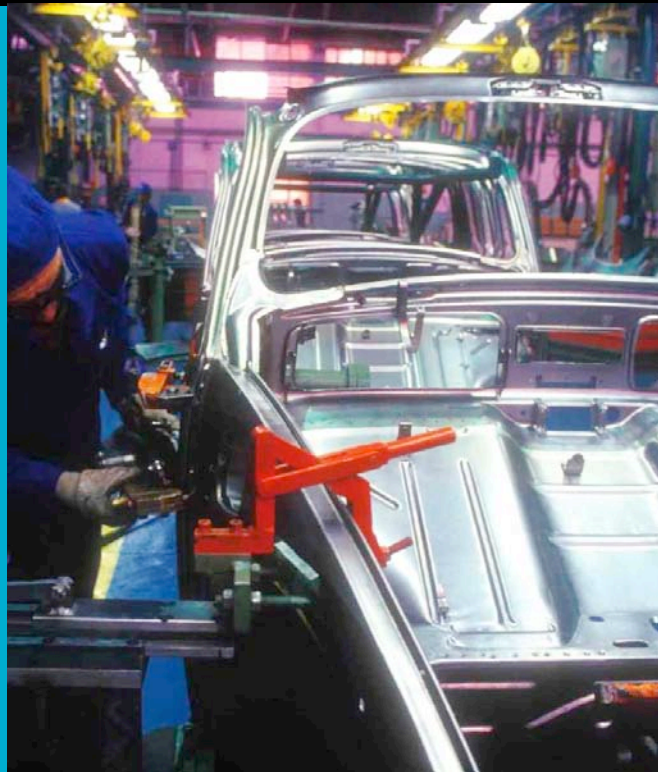
★ Hierbei wurden 13 Proben von Exekutive und Landesregierungen und 69 Proben von privaten Unternehmen zur Untersuchung übergeben.

Im Zuge der Unfalluntersuchung waren folgende Fragen zu klären:

- ▶ Authentizität von Flugtreibstoffen (Kerosin),
- ▶ Wassergehalt in Treibstoffen
- ▶ Beschaffenheit von Schmiermitteln,
- ▶ Spezifikation von Thermoöl (verwendet als Thermoatflüssigkeit in einem transportablen Tank),
- ▶ Brandverhalten von Isoliermaterial

In Zusammenarbeit mit der Exekutive wurde für den Raum Wien vereinbart, dass bei Schwerpunkt-Kontrollen im Bereich Gefahrgut während der Kontrollzeiten ein Sachverständiger erreichbar ist, wodurch rasche Auskünfte etwa über Stoffzusammensetzung des Ladegutes (entweder durch telephonische Auskunftserteilung oder durch Probenahme und unmittelbarer Untersuchung im chemischen Labor) gewährleistet werden konnten. Im Jahr 2006 wurden 14 Einsätze auf diese Art betreut.

FACHBEREICH TYPENGENEHMIGUNG ING. FRANZ WURST



Für die mit der 26. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle beschlossenen Genehmigungsdatenbank wurden die Datensätze definiert und alle weiteren Festlegungen getroffen.

Mit der Genehmigungsdatenbank wird die Ausstellung von Typenscheinen für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis hinfällig; die Zulassung der Fahrzeuge ist mit der EU-weit einheitlichen Übereinstimmungsbescheinigung möglich, wenn die Daten des Fahrzeuges in der Genehmigungsdatenbank vorhanden sind.

Im Rahmen der Ratsarbeitsgruppen der EU wurde an der Ausarbeitung der neuen Rahmenrichtlinie für Fahrzeuge mit mindestens 4 Rädern mitgewirkt. Diese sieht eine Erweiterung der EU-Betriebserlaubnis auf alle PKW, Omnibusse, LKW und Anhänger vor und wird auch Änderungen in Verfahren für österreichische Typen- und Einzelgenehmigungen zur Folge haben.

Mit 4.363 Arbeitsvorgängen hat sich der Arbeitsaufwand im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr neuerlich erhöht.

	2005		2006	
Österreichische Typengenehmigungen				
Neue Typengenehmigungen	25		73	
Zusatzbescheide	105		74	
Ausnahmegenehmigungen	6		56	
Bestätigungen für die Ausstellung von Typenscheinen	21	157	64	267
EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten				
Bestätigungen zum Ausstellen von Typenscheinen	212		255	
Feststellungsbescheide	152		129	
Ausnahmegenehmigungen	150		127	
Kenntnisnahme von Erweiterungen	1116		1961	
EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten	2248	3878	1531	4003

	2005		2006	
Von Österreich erteilte EU-Betriebserlaubnisse	50	50	41	41
Sonstige Vorgänge				
ECE-Genehmigungen	33		17	
nationale Typengenehmigungen für Teile	13		28	
Namens- und Adressänderungen	7	53	7	52

