



## **KONTROLLAMT DER STADT WIEN**

**Rathausstraße 9**

**A-1082 Wien**

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810

e-mail: [post@kontrollamt.wien.gv.at](mailto:post@kontrollamt.wien.gv.at)

[www.kontrollamt.wien.at](http://www.kontrollamt.wien.at)

DVR: 0000191

KA V - GU 1-1/13

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Fahrzeugsicherheit und Instandhaltung der Autobusse; Nachprüfung

Tätigkeitsbericht 2012

## KURZFASSUNG

*Das Kontrollamt unterzog die Fahrzeugsicherheit und die Instandhaltung der Autobusse der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen einer Nachprüfung und stellte fest, dass einigen der im Tätigkeitsbericht 2010 ergangenen Empfehlungen Folge geleistet wurde. So wurde das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument für Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer neu gestaltet sowie die wiederkehrende Prüfung der Betriebstüren der Autobusse gemäß Arbeitsmittelverordnung veranlasst und ordnungsgemäß dokumentiert.*

*Verbesserungsbedarf bestand weiterhin u.a. bei der Durchführung von Wagenübernahmen. Aufgrund von Vorfällen in Haltestellen wurde angeregt, die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer im Rahmen der Jahresschulung über die richtige Abfertigung des Autobusses vertiefend zu unterrichten.*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	6
2. Höhen- und Gewichtsbeschränkungen auf den Kraftfahrlinien.....	6
3. Konzessionen für den Kraftfahrlinienverkehr.....	9
4. Wagenübernahme.....	10
5. Überprüfung des Fahrzeugzustandes.....	12
6. Ausstattungsvorschriften und Mitführverpflichtungen.....	14
7. Hinweisschilder nach Kraftfahrlinienrecht.....	15
8. Vorfallsanalyse.....	16
9. Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument.....	18
10. Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung.....	19
11. Sicherheitsmaßnahmen in der Werkstätte Baden.....	20
12. Resümee.....	22
13. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	22

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.....	Absatz
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
bzw.....	beziehungsweise
DIN.....	Deutsches Institut für Normung
DV-Bus.....	Dienstvorschrift für den Bus-Betrieb
EG.....	Europäische Gemeinschaft
EU.....	Europäische Union
gem.....	gemäß
KDV 1967.....	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
KFG 1967.....	Kraftfahrgesetz 1967

KfIG-DV .....	Kraftfahrlineigesetz-Durchführungsverordnung
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lit.....	litera
lt.....	laut
m .....	Meter
Nr.....	Nummer
ÖBB.....	Österreichische Bundesbahnen
s.....	siehe
StVO. 1960.....	Straßenverkehrsordnung 1960
t .....	Tonnen
u.a. ....	unter anderem
Wiener Lokalbahnen.....	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
Z .....	Ziffer

## GLOSSAR

### DV-Bus

Wesentliche Vorschriften für die Ausübung des Fahrdienstes im Busbetrieb.

### Konzession

Behördliche Bewilligung, im vorliegenden Fall für die Durchführung eines Linienverkehrs mit Autobussen.

### Persönliche Schutzausrüstung

Ausrüstung, die dazu bestimmt ist, von den Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmern benutzt zu werden, um sich gegen eine Gefahr für ihre Sicherheit oder Gesundheit bei der Arbeit zu schützen.

#### Prüfpflichtige Arbeitsmittel

Maschinen, Geräte und Anlagen, die zur Benützung durch Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer vorgesehen sind, und die aufgrund ihrer Einsatzbedingungen aus Sicherheitsgründen prüfpflichtig sind.

#### Revisorinnen bzw. Revisoren

Im vorliegenden Fall Aufsichtspersonal im Autobusbetrieb.

#### Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument

Dokument, in dem die Ergebnisse der Ermittlung und der Beurteilung der Gefahren am Arbeitsplatz zusammengestellt sind.

#### Wagenübernahme eines Autobusses

Übernahme eines Autobusses, bei der sich die Autobusfahrerin bzw. der Autobusfahrer durch Sichtkontrollen bzw. durch Funktionsprüfungen davon zu überzeugen hat, dass der Autobus verkehrs- und betriebssicher ist.

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

### 1. Einleitung

Das Kontrollamt prüfte in den Jahren 2010 und 2011 die Fahrzeugsicherheit und die Instandhaltung der Autobusse der Wiener Lokalbahnen (s. Tätigkeitsbericht 2010, Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Fahrzeugsicherheit und Instandhaltung der Autobusse). Die damaligen Wahrnehmungen des Kontrollamtes führten zu Hinweisen auf die Notwendigkeit der Einhaltung von diversen Vorschriften aus dem Verkehrsrecht und zu sicherheitstechnischen Empfehlungen.

Ziel der Nachprüfung war es daher festzustellen, ob bzw. inwieweit die damaligen Empfehlungen des Kontrollamtes von den Wiener Lokalbahnen umgesetzt wurden und die Hinweise des Kontrollamtes Beachtung fanden.

### 2. Höhen- und Gewichtsbeschränkungen auf den Kraftfahrlinien

2.1 Im Tätigkeitsbericht 2010 wurde festgestellt, dass Autobusse der Wiener Lokalbahnen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 17,8 t die Brücke über den Wiener Neustädter Kanal in Baden, Haidhofstraße, benützen. Für die Straße auf der Brücke galt ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit über 16 t Gesamtgewicht gem. § 52 lit. a Z 9c StVO. 1960.

Die Wiener Lokalbahnen traten aufgrund dieser Feststellung des Kontrollamtes an die Stadtgemeinde Baden heran. Dies führte dazu, dass die Stadtgemeinde Baden am 17. März 2011 eine Ergänzung zu einer aus dem Jahr 2001 stammenden Verordnung erließ. Durch diese Ergänzung blieb das bestehende Fahrverbot grundsätzlich aufrecht, nur wurden die Linienbusse vom Fahrverbot durch Anbringung einer Zusatztafel ausgenommen. Eine Besichtigung des Kontrollamtes am 26. Juni 2012 vor Ort ergab, dass nicht nur die genannte Zusatztafel angebracht worden war, sondern auch ein Verbot- oder Beschränkungszeichen gem. § 52 lit. a Z 10a StVO. 1960 "*Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit 10 km/h)*".

Durch die von der Straßenverkehrsbehörde verordnete Ausnahme für Linienbusse ist es den Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern der Wiener Lokalbahnen inzwischen nicht mehr untersagt, die Brücke über den Wiener Neustädter Kanal mit voll besetzten Autobussen, die ein tatsächliches Gesamtgewicht von mehr als 16 t aufweisen, zu überqueren. Die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer haben sich allerdings an die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h zu halten.

2.2 Bei der Bahnunterführung in Baden, Eichwaldgasse, bestand ursprünglich eine über die gesamte Breite der Durchfahrt einheitliche Höhenbeschränkung von 2,60 m. Diese Bahnunterführung liegt auf einer Citybuslinie der Wiener Lokalbahnen. Die Decke der Bahnunterführung besteht aus einem Tonnengewölbe, wodurch die zur Verfügung stehende Durchfahrtshöhe an den Seiten deutlich niedriger ist als in der Fahrbahnmitte, woraus die Höhenbeschränkung von 2,60 m resultierte.

Das Kontrollamt wies im Tätigkeitsbericht 2010 darauf hin, dass die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer diese Höhenbeschränkung nicht einhalten konnten, da die größte Höhe der Citybusse 2,90 m bzw. 2,995 m betrug. Ausgehend von diesem Hinweis beantragten die Wiener Lokalbahnen ein geändertes Fahrverbot. Die Stadtgemeinde Baden verfügte daraufhin am 17. März 2011 ein Fahrverbot in Form einer Höhenbeschränkung in der Fahrbahnmitte von 3,5 m und am seitlichen Fahrbahnrand über der Gehsteigkante von 2,60 m, womit dem Antrag der Wiener Lokalbahnen entsprochen wurde.

2.3 Für das Befahren der Brücke über den Wiener Neustädter Kanal in der Stadtgemeinde Traiskirchen, Ortsteil Tribuswinkel, Oberwaltersdorfer Straße galt ursprünglich ein Fahrverbot für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 14 t. Da sich diese Brücke auf der Strecke der Kraftfahrlinie 7810, die von den Wiener Lokalbahnen betrieben wird, befand und die dort von den Wiener Lokalbahnen verwendeten Autobusse ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 18 t hatten, wies das Kontrollamt im Tätigkeitsbericht 2010 auf die Notwendigkeit der Einhaltung von Verbots- oder Beschränkungszeichen hin.

Auf Antrag der Wiener Lokalbahnen verfügte die Bezirkshauptmannschaft Baden nach Vorliegen des Ergebnisses einer statischen Überprüfung der Brücke eine Ausnahme für Linienbusse vom Fahrverbot für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 14 t.

Durch diese Ausnahme ist es den Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern der Wiener Lokalbahnen nicht mehr untersagt, die Brücke über den Wiener Neustädter Kanal mit Autobussen, die ein tatsächliches Gesamtgewicht von mehr als 14 t aufweisen, zu überqueren. Hinzuweisen war in diesem Zusammenhang, dass ein tatsächliches Gesamtgewicht von mehr als 14 t bei den von den Wiener Lokalbahnen benützten Autobussen nur bei starker bzw. voller Besetzung zustande kommt.

2.4 Die im Tätigkeitsbericht 2010 dargestellten Prüfungsergebnisse über die auf den Kraftfahrlinien der Wiener Lokalbahnen vorliegenden Höhen- und Gewichtsbeschränkungen und deren Einhaltung beruhten auf Stichproben. Die Strecken wurden damals vom Kontrollamt nicht gesamthaft geprüft.

Im Rahmen der Nachprüfung wurden nicht nur die ursprünglich gewählten Stichproben, sondern auch zusätzliche Strecken einer Einschau unterzogen. Am 26. Juni 2012 wurde ein bisher noch nicht geprüfter Streckenabschnitt mit einer weiteren Brücke besichtigt. Im Zuge der Kraftfahrlinie 7810, die von Gainfarn über Baden ins Industriezentrum Niederösterreich Süd führt, fahren die Autobusse der Wiener Lokalbahnen auf der Möllersdorfer Straße in Guntramsdorf im Bereich Rhabarberweg über eine Brücke, die von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 16 t nicht befahren werden darf. Die Autobusse der Wiener Lokalbahnen weisen jedoch - wie bereits erwähnt - ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 18 t auf. Da die Autobusse während des Augenscheins des Kontrollamtes auf der Kraftfahrlinie 7810 nur relativ schwach besetzt waren, konnte angenommen werden, dass das tatsächliche Gesamtgewicht der Autobusse deutlich unter 16 t lag. Bei entsprechend starker bzw. voller Besetzung der Autobusse dürfte die Brücke jedoch nicht überquert werden.



2.5 Das Kontrollamt empfahl daher den Wiener Lokalbahnen, sicherzustellen, dass es nicht nur auf den vom Kontrollamt betrachteten Abschnitten, sondern im gesamten Liniennetz der Wiener Lokalbahnen zu keinen Überlastungen von Brücken bzw. Überschreitungen von straßenverkehrsbehördlichen Beschränkungen durch Autobusse kommt.

### **3. Konzessionen für den Kraftfahrlinienverkehr**

3.1 Da alle Konzessionen der Wiener Lokalbahnen zum Betreiben von Kraftfahrlinien im Jänner 2012 ausliefen, beantragten die Wiener Lokalbahnen die Wiedererteilung der Konzessionen beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung als die für Kraftfahrlinien zuständige Behörde. Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung erteilte am 4. Jänner 2012 die Konzession für die Kraftfahrlinie 7811 mit einer Gültigkeitsdauer bis zum 23. Jänner 2020. Diese Kraftfahrlinie umfasst neben der Strecke von Baden, Ortsteil Haidhof, nach Rauhenstein und zurück auch den Stadtverkehr von Baden mit Citybussen.

3.2 Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung erteilte für die Kraftfahrlinien 7803 und 7810 die Konzessionen am 20. Jänner 2012 nur vorläufig und befristet bis zum 26. Juli 2012, da die diesbezüglich eingeleiteten Ermittlungsverfahren wegen der noch ausstehenden erforderlichen Feststellung der Streckeneignungen und wegen der noch nicht zweifelsfrei vorliegenden Beschreibung der Strecke zum damaligen Zeitpunkt nicht abgeschlossen werden konnten. Am 20. Juli 2012 wurden die Konzessionen für die Kraftfahrlinien 7803 und 7810 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung neuerlich nur vorläufig für ein halbes Jahr ausgestellt.

3.3 Am 13. November 2012 und am 14. November 2012 wurden schließlich die Konzessionen für die Kraftfahrlinien 7810 und 7803 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung erteilt. Die Konzessionen sind im üblichen Rahmen befristet und gelten bis zum 26. Jänner 2021. Die Kraftfahrlinie 7803 umfasst die Strecke von Wien nach Gainfarn und zurück, die Kraftfahrlinie 7810 die Strecke von Gainfarn über Baden ins Industriezentrum Niederösterreich Süd und zurück.

#### **4. Wagenübernahme**

4.1 Das Kontrollamt hat den Wiener Lokalbahnen im Tätigkeitsbericht 2010 empfohlen, durch geeignete Maßnahmen wie verstärkte Dienstaufsicht sicherzustellen, dass die Wagenübernahmen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Funktionsprüfung der Türen und auf das Durchführen der Rundgangkontrolle innerhalb und außerhalb des Autobusses mit dem allfälligen Finden von Fahrzeugmängeln samt Veranlassung der Mängelbehebung gelegt werden. Darüber hinaus ist empfohlen worden, die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer beispielsweise im Rahmen der periodischen Jahresschulung der Wiener Lokalbahnen darüber zu unterrichten, wozu sie gem. § 102 KFG 1967 und gemäß DV-Bus verpflichtet sind.

4.2 Die Wiener Lokalbahnen erließen am 29. März 2011 eine Ergänzung zu einer aus dem Jahr 2003 stammenden Dienstanweisung über das richtige Verhalten von Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern, Werkstättenmitarbeiterinnen bzw. Werkstättenmitarbeitern und Revisorinnen bzw. Revisoren.

Die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer wurden darin angewiesen, die Bestimmungen über die Wagenübernahme der DV-Bus einzuhalten, wobei besonderes Augenmerk auf die Funktion der Türen zu legen sei. Außerdem wurde auf die Mitführverpflichtung von vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen wie beispielsweise der Warnkleidung mit weiß reflektierenden Streifen hingewiesen.

4.3 Die Wiener Lokalbahnen hielt an sechs Terminen im November und Dezember des Jahres 2011 sogenannte Jahresschulungen ab, an denen gemäß betriebsinterner Vorgabe jeweils höchstens zehn Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des ausführenden Busbetriebsdienstes teilnahmen. Die Teilnahme an der Schulung war verpflichtend. Die Vortragenden erläuterten den Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern die Empfehlungen und Beanstandungen des Kontrollamtes im Zusammenhang mit der Beachtung der Vorschriften aus der DV-Bus und betonten die Bedeutung einer ordnungsgemäß durchgeführten Wagenübernahme für die Verkehrs- und Betriebssicherheit im Linienverkehr.

4.4 Um nachzuprüfen, ob die von den Wiener Lokalbahnen gesetzten Maßnahmen auch tatsächlich griffen, unterzog das Kontrollamt die Wagenübernahme von Autobussen neuerlich einer stichprobenweisen Prüfung. Dazu wurde die Wagenübernahme der Autobusse vor deren erster Ausfahrt aus der Abstellfläche in der Werkstätte Baden unangekündigt beobachtet.

Der Ablauf von insgesamt sieben Wagenübernahmen wurde verfolgt. Alle beobachteten Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer verkürzten die für die Wagenübernahme vorgegebene Prüfzeit von zehn Minuten deutlich. Vier Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer begnügten sich damit, den Autobus zu besteigen, den Platz für die Autobusfahrerinnen bzw. den Autobusfahrer einzunehmen und kurz darauf aus dem Betriebsgelände auszufahren, ohne alle lt. DV-Bus vorgeschriebenen Fahrzeugprüfungen durchgeführt zu haben. Es fehlte u.a. die Rundgangkontrolle im und um den Autobus zum Auffinden von Mängeln und von Beschädigungen sowie die für die Sicherheit der Fahrgäste essentielle Prüfung der Sicherheitseinrichtungen der Türen. Die Überprüfung, ob die für Notfälle notwendigen Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände wie beispielsweise Einschlaghämmer, Verbandkästen und Unterlegkeile vorhanden sind, unterblieb ebenfalls zur Gänze, obwohl sie durchzuführen ist.

Die anderen drei beobachteten Wagenübernahmen in der Werkstätte Baden liefen ebenfalls unvollständig ab. Sie unterschieden sich von den vorhin beschriebenen Wagenübernahmen im Wesentlichen dadurch, dass eine Rundgangkontrolle erfolgte. Die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer führten die Rundgangkontrolle aber nur flüchtig und somit nicht mit der gebotenen Gründlichkeit durch.

4.5 Das beobachtete Verhalten der Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer bei den Wagenübernahmen widerspricht nicht nur den Bestimmungen der DV-Bus, sondern auch den Pflichten der Autobusfahrerinnen bzw. des Autobusfahrers gem. § 102 KFG 1967. Wenn Autobusse im Zuge der Wagenübernahme nicht geprüft werden, können schadhafte Sicherheitseinrichtungen wie beispielsweise defekte Türfühlerkanten unentdeckt bleiben, was die Sicherheit im Linienverkehr verringert.

Immerhin führten drei Autobusfahrer eine Funktionsprüfung der hinteren Betriebstüren durch. Diese Prüfung beschränkte sich auf das Öffnen und Schließen der Türen vom Platz der Autobusfahrerin bzw. des Autobusfahrers aus, umfasste aber nicht die Prüfung der Türfühlerkanten. Da die Busse der Wiener Lokalbahnen keine Lichtschranken aufweisen, war der Überprüfung der Türfühlerkanten eine noch höhere Bedeutung beizumessen als bei Autobusbetrieben, die auf den Einsatz selbsttätig schließender Betriebstüren mit Lichtschranken und Türfühlerkanten setzen.

4.6 Da die neuerlich beobachteten Wagenübernahmen keine Verbesserungen gegenüber den Ergebnissen aus dem Tätigkeitsbericht 2010 erkennen ließen, empfahl das Kontrollamt durch zusätzliche bzw. ausreichend wirksame Maßnahmen sicherzustellen, dass die Wagenübernahmen ordnungsgemäß durchgeführt werden.

## **5. Überprüfung des Fahrzeugzustandes**

5.1 Das Kontrollamt überprüfte am 6. November 2012 unangekündigt und stichprobenweise den sicherheitstechnischen Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Autobusses der Wiener Lokalbahnen, der gerade aus dem Linienverkehr kam und - wie bei der Einteilung vorgesehen - in die Werkstätte Baden einfuhr. Die vom Kontrollamt vorgenommenen Prüfungen konzentrierten sich auf sicherheitsrelevante Einrichtungen und auf Ausrüstungsgegenstände, die mitzuführen sind und für Notfälle von Bedeutung sind. Keinesfalls handelte es sich um eine vollständige Fahrzeugprüfung, wie sie im Rahmen einer wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 durchgeführt wird.

Auf Verlangen des Kontrollamtes wurden die Bremsen des Autobusses vom Werkstättenpersonal am Bremsenprüfstand der Werkstätte Baden hinsichtlich der Wirkung der Betriebsbremse und der Feststellbremse getestet. Die gemessenen Bremswerte zeigten, dass die Bremsen einwandfrei funktionierten. Das Kontrollamt überprüfte die Funktionstüchtigkeit der Türen einschließlich Einklemmschutz. Die Türen wiesen keine Mängel auf. Der Autobus war bereits - der Jahreszeit entsprechend - mit Winterreifen ausgestattet. Der Zustand der Reifen blieb ohne Beanstandung. Der Motorraum wies deutliche Ölverschmutzungen auf.

Im Batterieraum befand sich eine Batterie, bei der sich zwei von acht Verschlussstopfen gelöst hatten. Die Verschlussstopfen lagen auf bzw. neben der Batterie. Durch die nicht verschlossenen Öffnungen der Batterie trat durch die während der Fahrt auftretenden Beschleunigungs- und Bremsvorgänge Batteriesäure aus, wodurch der Füllstand in der Batterie schon erheblich abgesenkt war. In der Betriebsanleitung des Autobusses wird von der Herstellerin des Autobusses auf die Explosionsgefahr bei den Batterien durch Knallgasbildung beim Aufladen aufmerksam gemacht. Die Explosionsgefahr steigt an, wenn die in der Batterie enthaltenen Platten nicht mehr vollständig mit Batteriesäure bedeckt sind.

Die Notausstiege der Autobusse waren ordnungsgemäß mit Hinweisschildern gekennzeichnet. Das Kontrollamt konnte sich auch davon überzeugen, dass die für Notfälle erforderlichen Hämmer zum Einschlagen der Scheiben zur Verfügung standen. Im Autobus wurde ein ordnungsgemäß überprüfter Feuerlöscher mitgeführt. Unterlegekeile, ein Warndreieck, eine Taschenlampe, Ersatzsicherungen, Ersatzglühlampen und drei Verbandkästen mit einem Verbandmittelsortiment nach DIN 13164 - "*Erste Hilfe Material - Verbandkasten*" und zusätzlichen 20 Stück elastischen Fixierbinden waren vorhanden. Ein bereiftes Ersatzrad samt den zum Radwechsel erforderlichen Geräten fehlte jedoch.

Das Fahrtenschreiberschaublatt war ordnungsgemäß eingelegt. Der Fahrtenschreiber war zuletzt am 22. August 2012 von einer unabhängigen Prüfanstalt gem. § 24 KFG 1967 überprüft worden. Die wiederkehrende Begutachtung gem. § 57a Abs 4 KFG 1967 war am 17. Oktober 2012 von einer dafür ermächtigten externen Werkstätte durchgeführt worden. Am Autobus war die entsprechende Begutachtungsplakette angebracht. Die Autobustüren wurden von der Werkstätte Baden zuletzt am 17. Oktober 2012 einer wiederkehrenden Prüfung gem. § 8 AM-VO unterzogen. Da die gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfungen des Autobusses durchgeführt worden waren, ergab sich kein Anlass zur Kritik.

Der Fahrer des geprüften Autobusses hatte einen für das Lenken von Autobussen gültigen Führerschein. Er konnte die Zulassungsbescheinigung des Autobusses, die Beför-

derungsbedingungen im Verkehrsverbund Ost-Region, die im Autobus aufliegen müssen, und Türstörungsaufkleber vorlegen.

5.2 Bei einer Begehung des Geländes der Werkstätte Baden wurde bei einem abgestellten Autobus im Bodenbereich festgestellt, dass es zu einem starken Austritt von Kühlflüssigkeit gekommen war. Außerdem wies der Motorraum starke Ölverschmutzungen auf. Der Autobus diene den Wiener Lokalbahnen lt. Auskunft des anwesenden Werkstättenmitarbeiters als Reservebus und hätte daher bei einem Ausfall eines Linienbusses jederzeit zum Einsatz kommen können.

5.3 Das Kontrollamt hatte bereits im Tätigkeitsbericht 2010 darauf hingewiesen, dass täglich vor der ersten Inbetriebnahme des Autobusses eine Nachschau im Motorraum durchgeführt werden sollte, damit Auffälligkeiten insbesondere Ölverschmutzungen, wie sie durch Undichtheiten des Motors entstehen können, rasch bemerkt werden, um davon ausgehende Brandgefahren rechtzeitig durch geeignete Maßnahmen abwehren zu können.

5.4 Da bei den Erhebungen im Rahmen der Nachprüfung festgestellt wurde, dass immer noch zu wenig auf Sauberkeit im Motorraum geachtet wird, empfahl das Kontrollamt den Wiener Lokalbahnen, durch entsprechende Vorkehrungen bei der Wartung und Überprüfung der Autobusse sicherzustellen, dass Ölverschmutzungen im Motorraum vermieden bzw. rasch beseitigt werden, um mögliche Brandgefahren zu verringern. Außerdem sollten die Verschlussstopfen der Starterbatterien ausreichend fest angezogen sein, damit sie sich nicht lösen können und infolge Batteriesäure unkontrolliert austreten kann, was die Explosionsgefahr beim Aufladen der Batterie erhöht.

## **6. Ausstattungsvorschriften und Mitführverpflichtungen**

6.1 Das Kontrollamt hat im Tätigkeitsbericht 2010 auf die sich aus der KDV 1967 ergebende Verpflichtung verwiesen, darauf zu achten, dass am Autobus die vorgeschriebenen Ausstattungsgegenstände wie Warndreieck, Ersatzleuchtmittel, ein bereiftes Ersatzrad samt den zum Radwechsel erforderlichen Geräten, eine Taschenlampe und das Verbandzeug im für den Personentransport vorgesehenen Umfang vorhanden sind.

6.2 Die Wiener Lokalbahnen beantragten für die im Linienverkehr eingesetzten Autobusse am 14. März 2011 beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Ausnahmegenehmigungen für die Verpflichtung gem. § 47 KDV 1967, in Autobussen Ersatzlampen, eine Taschenlampe und ein bereiftes Ersatzrad mitzuführen. Außerdem wurde eine Reduktion des Umfanges des Verbandmaterials begehrt. Da nach einem zwischen der Behörde und den Wiener Lokalbahnen geführten Schriftverkehr über den Umfang des Verbandmaterials mit Stand vom 23. November 2012 noch kein Ergebnis erzielt wurde, konnten die Wiener Lokalbahnen dem Kontrollamt noch keinen Ausnahmebescheid vorlegen.

6.3 Das Kontrollamt stellte bei einer stichprobenweisen Überprüfung am 6. November 2011 fest, dass die Mitführverpflichtungen gem. § 47 KDV 1967 nicht vollständig erfüllt waren. So fehlte bei den Niederflurbussen beispielsweise das Ersatzrad samt den zum Radwechsel erforderlichen Geräten.

6.4 Das Kontrollamt wies neuerlich darauf hin, dass die sich aus der KDV 1967 ergebende Verpflichtung, am Autobus die vorgeschriebenen Ausstattungsgegenstände mitzuführen, zu erfüllen ist, solange die Behörde keine entsprechende Befreiung von der Vorschrift erteilt hat.

## **7. Hinweisschilder nach Kraftfahrlinienrecht**

7.1 Das Kontrollamt hat im Tätigkeitsbericht 2010 empfohlen, dafür zu sorgen, dass die gem. § 4 KfIG-DV und aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen anzubringenden Hinweisschilder und Aufschriften in den Autobussen vollständig vorhanden sind. Obwohl die Wiener Lokalbahnen dem Kontrollamt in der Stellungnahme zum Tätigkeitsbericht 2010 die Beschaffung und die bereits erfolgte Anbringung der entsprechenden Hinweisschilder gemeldet hatten, fehlten an einem vom Kontrollamt am 6. November 2012 geprüften Autobus immer noch verschiedene Aufschriften und Hinweisschilder. So waren beispielsweise das Lärm- und Musizierverbot und das Verbot, das Fahrzeug mit Rollschuhen oder Inlineskates zu betreten, nicht deutlich ersichtlich gemacht.

7.2 Das Kontrollamt wies auf die Notwendigkeit der Vervollständigung der Aufschriften und Hinweisschilder hin. Zu diesem Zweck wurde empfohlen, einen Aufschriftenplan, in dem alle erforderlichen Aufschriften und Schilder aufgelistet sind, sowie deren Anbringungsort für die jeweilige Autobustype festgelegt ist, zu entwerfen. Vollzugsmeldungen über die Anbringung fehlender Aufschriften und Hinweisschilder an den Betriebsleiter sollten gewährleisten, dass die erforderlichen Ergänzungen diesmal tatsächlich vorgenommen werden.

## **8. Vorfallsanalyse**

8.1 Das Kontrollamt nahm Einsicht in eine Übersicht von Vorfällen mit Autobussen der Wiener Lokalbahnen für den Zeitraum vom 1. Jänner 2011 bis 25. Mai 2012. Bei den Vorfällen handelte es sich um Verkehrsunfälle mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern, um das Anstreifen von Autobussen an Gegenständen wie beispielsweise Verkehrszeichen und Bäumen, um Fahrtbehinderungen, Fahrzeugschäden sowie Stürze, Erkrankungen und Verletzungen von Fahrgästen.

Das Kontrollamt ließ sich stichprobenartig einzelne Vorfallsmeldungen insbesondere im Zusammenhang mit Personenschäden vorlegen. Die Personenschäden wurden in den Meldungen als leichte Körperverletzungen beispielsweise ausgelöst durch Notbremsungen oder durch Stolpern beim Ein- und Aussteigen dargestellt. Außergewöhnliche Betriebsereignisse, die besonderes Aufsehen der Öffentlichkeit erregten bzw. erregen hätten können, waren in den vorgelegten Meldungen nicht enthalten.

8.2 Am 28. Februar 2011 ereignete sich ein Vorfall in der Haltestelle Gainfarn-Volksschule, bei dem eine ältere Dame beim Aussteigen von den hinteren Autobustüren eines Niederflurbusses eingeklemmt wurde. Die Uhrzeit des Vorfalles war in der Meldung nicht enthalten. Die Wetter- und Lichtverhältnisse wurden in der Meldung mit dem Wort Sonnenschein beschrieben. Es kann sich daher nur um einen Vorfall bei Tageslicht gehandelt haben. Laut Angaben des Autobusfahrers war die Dame über den Innenspiegel nicht sichtbar. Gemäß Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 20. November 2001 über *"besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz"* müs-



sen bei ungenügender direkter Sicht optische oder sonstige Einrichtungen eingebaut sein, mit deren Hilfe die Autobusfahrerin bzw. der Autobusfahrer von ihrem bzw. seinem Sitz aus die Anwesenheit eines Fahrgastes in der unmittelbaren Umgebung jeder nicht selbsttätig öffnenden und schließenden seitlichen Betriebstür innerhalb und außerhalb des Autobusses erkennen kann.

Da sich die Türen der Autobusse der Wiener Lokalbahnen nicht selbsttätig schließen, war es Aufgabe des Autobusfahrers, die Anwesenheit des Fahrgastes zu erkennen, bevor er den Schließmechanismus auslöste. Sollte ihm dies aus technischen Gründen nicht möglich sein, müssten die entsprechenden Einrichtungen in Autobussen gemäß oben zitierter Richtlinie nachgerüstet werden, um sicherzustellen, dass die Anwesenheit von Fahrgästen in der Umgebung der Türen für die Autobusfahrerin bzw. den Autobusfahrer erkennbar wird.

Da aufgrund der Vorfalldmeldung anzunehmen war, dass der Einklemmschutz der Türen nicht funktionierte, verlangte das Kontrollamt eine nähere Aufklärung des Vorfalles. Der Betriebsleiter der Wiener Lokalbahnen ließ daraufhin den Autobusfahrer zu dem gegenständlichen Vorfall noch einmal befragen. Der Autobusfahrer gab an, dass die Dame zwar eingeklemmt worden war, die Türen jedoch automatisch reversiert hatten und somit der Einklemmschutz funktionstüchtig war. Die Erläuterung erschien dem Kontrollamt insofern widersprüchlich, als fremdkraftbetätigte Betriebstüren und ihr Betätigungssystem gemäß der oben zitierten Richtlinie derart beschaffen sein müssen, dass Fahrgäste von der sich schließenden Tür nicht eingeklemmt werden können, sodass eine mehrdeutige Verwendung des Begriffes Einklemmen zu vermuten war.

8.3 Zu Berührungen von schließenden Türen mit einem Fahrgast kann es hingegen kommen, wenn die Autobusfahrerin bzw. der Autobusfahrer beispielsweise das Einsteigen oder Aussteigen von Fahrgästen nicht vollständig beobachtet, obwohl sie bzw. er dies müsste, und zu einem Zeitpunkt die Türen schließt, in dem sich ein Fahrgast zwischen den hinteren Doppeltüren befindet. Die bei der Berührung der Türen mit dem Fahrgast auftretenden Kräfte müssen aber, bevor sich die Tür selbsttätig wieder voll-

ständig öffnet, gemäß oben zitierter Richtlinie so klein bleiben, dass es zu keinen Verletzungen kommt.

8.4 Ein Vorfall, bei der die hintere Doppeltür einen Fahrgast berührte, ereignete sich am 2. März 2011 in der Haltestelle Baden Bahnhof. Der Fahrgast war ein fünfjähriges Kind in Begleitung seiner Mutter. Das Kind wurde dabei nicht verletzt.

8.5 Das Kontrollamt empfahl den Wiener Lokalbahnen, die Vorfallemeldungen wegen unklarer Verwendung des Begriffes Einklemmen und wegen unvollständiger Angaben künftig ausreichend nachvollziehbar zu gestalten, um erforderlichenfalls Verbesserungen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit setzen zu können. Als Maßnahme zur Vermeidung von Einklemmvorgängen käme u.a. die laufende Kontrolle der Türfühlerkanten beispielsweise durch ordnungsgemäß durchgeführte Wagenübernahmen in Betracht.

8.6 Weiters empfahl das Kontrollamt, die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer vertieft darüber zu unterrichten, wie die Abfertigung des Autobusses in Haltestellen vorzunehmen ist, wobei insbesondere darauf eingegangen werden sollte, wie bedeutsam die Funktionstüchtigkeit der Türfühlerkanten, die konzentrierte Beobachtung der Ein- und Aussteigevorgänge der Fahrgäste und die Wahl des richtigen Zeitpunktes für die Betätigung des Türschließtasters für die sichere Durchführung des Fahrgastwechsels ist.

8.7 Außerdem sollte gründlich geprüft werden, ob die direkte Sicht der Autobusfahrerinnen bzw. des Autobusfahrers von ihrem bzw. seinem Sitz aus in den Autobussen der Wiener Lokalbahnen genügt, um die Anwesenheit eines Fahrgastes in der unmittelbaren Umgebung der hinteren Betriebstüren zu erkennen. Wenn die Sicht nicht ausreicht, sollte durch geeignete Einrichtungen sichergestellt werden, dass Fahrgäste beim Aussteigen von der Autobusfahrerinnen bzw. vom Autobusfahrer nicht übersehen werden können.

## **9. Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument**

9.1 Das Kontrollamt hat im Tätigkeitsbericht 2010 empfohlen, das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument für Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer aufgrund fehlen-

der Eintragungen hinsichtlich der persönlichen Schutzausrüstungen und der prüfpflichtigen Arbeitsmittel richtigzustellen.

9.2 Ausgehend von dieser Empfehlung des Kontrollamtes führten die Wiener Lokalbahnen die erforderlichen Ergänzungen durch. Im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument mit Stand vom 6. Juli 2012 waren die kraftbetriebenen Türen der Autobusse und der Behindertenhublift im Überlandlinienbus als prüfpflichtige Arbeitsmittel angegeben. Die Warnkleidung mit weiß reflektierenden Streifen (Warnweste) wurde im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument als persönliche Schutzausrüstung geführt, die mitzuführen ist und beim Betreten öffentlicher Straßenverkehrsflächen von den Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern zu benützen ist.

## **10. Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung**

10.1 Das Kontrollamt hatte im Tätigkeitsbericht 2010 empfohlen, die Türen der Autobusse den Abnahmeprüfungen und wiederkehrenden Prüfungen gemäß AM-VO zu unterziehen und darüber aussagekräftige Prüfprotokolle bzw. Prüfbücher anzulegen.

10.2 Die stichprobenartige Prüfung des Kontrollamtes ergab, dass die Wiener Lokalbahnen inzwischen vorschriftsgemäß die wiederkehrenden Prüfungen der Autobustüren vornehmen. Dazu wurden Prüfbefunde erstellt, in denen die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung der Verschleißteile und der Funktionsprüfung sicherheitsrelevanter Bauteile eingetragen werden. Im Prüfbefund wird die Überbrückung der Anfahrsperre bei offenen Türen, die Türnotbetätigung, die Reversiereinrichtung, die Türfühlerkanten und die Kontrollleuchten für die Türen als sicherheitsrelevant geführt. Die wiederkehrenden Prüfungen werden betriebsintern von der Werkstätte Baden durchgeführt.

10.3 Bei Autobussen, die nach Inkrafttreten von § 7 Abs 1 Z 11 AM-VO in der Fassung vom 19. Jänner 2010 erstmalig in Betrieb genommen worden sind, veranlassten die Wiener Lokalbahnen Abnahmeprüfungen durch einen staatlich befugten und beeideten Ziviltechniker, wie die stichprobenweise Einschau des Kontrollamtes ergab. Die Türenprüfung des Ziviltechnikers ergab beim geprüften Autobus keine Mängel. Es standen daher der Inbetriebnahme der Türen vom Standpunkt des Arbeitnehmerinnen- bzw. Ar-

beitnehmerschutzes beim geprüften Autobus keine Bedenken des Ziviltechnikers entgegen.

## **11. Sicherheitsmaßnahmen in der Werkstätte Baden**

11.1 Das Kontrollamt hat im Tätigkeitsbericht 2010 festgestellt, dass ein Entwenden von Autobussen am Gelände der Werkstätte Baden einfach möglich gewesen wäre, da sich die Fahrzeugschlüssel in den Startschlössern der Autobusse befunden hatten und das Einfahrtstor offen gestanden war. Außerdem wäre eine unberechtigte Entnahme von Dieseltreibstoff an der Tankstelle jederzeit möglich gewesen, da die Tankberechtigungskarte trotz Abwesenheit des Tankstellenpersonals an der Zapfsäule angebracht war, wodurch Sicherheitsvorkehrungen umgangen worden waren. Ausgehend von der damals vorgefundenen Situation hat das Kontrollamt empfohlen, sicherzustellen, dass die Fahrzeugschlüssel ordnungsgemäß verwahrt werden und die betriebseigene Tankstelle nicht durch unberechtigte Personen benützt werden kann.

11.2 Die Wiener Lokalbahnen erließen - wie bereits erwähnt - am 29. März 2011 eine Ergänzung zu einer aus dem Jahr 2003 stammenden Dienstanweisung über das richtige Verhalten von Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern, Werkstättenmitarbeiterinnen bzw. Werkstättenmitarbeitern und vom Aufsichtspersonal. Um die unbefugte Inbetriebnahme von Autobussen durch nicht berechtigte Personen zu verhindern, wurde den Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrern darin aufgetragen, vor Verlassen des Autobusses immer den Startschlüssel abzuziehen und für eine gesicherte Verwahrung zu sorgen. Vor Inkrafttreten der gegenständlichen Ergänzung zur Dienstanweisung war der Startschlüssel während der Besetzzeiten des Turnusdienstes in der Werkstätte Baden von der Autobusfahrerinnen bzw. vom Autobusfahrer im Autobus zurückzulassen. Erst die Bediensteten des Turnusdienstes hatten - entsprechend der außerkraftgetretenen Regelung - die Startschlüssel im Zuge des Wechsels der Tachoscheiben des EU-Kontrollgerätes aus dem Autobus zu entfernen und im Schlüsselkasten aufzuhängen.

Die für die Betankung der Autobusse zuständigen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter wurden in der oben zitierten Ergänzung zur Dienstanweisung auf den korrekten Umgang mit den personalisierten Tankberechtigungskarten hingewiesen.

11.3 Die am 6. November 2012 vom Kontrollamt stichprobenartig durchgeführte Erhebung in der Werkstätte Baden ergab, dass die von den Wiener Lokalbahnen festgelegten Sicherheitsvorkehrungen zur Vermeidung unberechtigten Tankens eingehalten wurden. Es gab daher für das Kontrollamt diesbezüglich keinen Anlass zur Aufrechterhaltung der Kritik.

11.4 Anders verhielt es sich bei der Einhaltung der Ordnung im Umgang mit den Startschlüsseln, wie unangekündigte Beobachtungen des Kontrollamtes am 6. November 2012 zeigten. Der Bedienstete vom Turnusdienst, der für die Bereitstellung der Autobusse zuständig war, startete die Motoren einiger Autobusse, ließ die Motoren der Autobusse unbeaufsichtigt laufen und begab sich dann trotz offen stehendem Einfahrtstor in das Betriebsgebäude. Hiedurch wäre es ohne Weiteres möglich gewesen, die Autobusse zu entwenden. Auch wäre das am Gelände der Werkstätte Baden vorhandene Videoüberwachungssystem offensichtlich wirkungslos geblieben, da sich die Prüfer des Kontrollamtes zehn Minuten bei und in den Autobussen aufhalten konnten, bevor sie unbemerkt wieder das Gelände der Werkstätte Baden verließen.

Das Kontrollamt empfahl den Wiener Lokalbahnen, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Autobusse nicht entwendet werden können. Die Wiener Lokalbahnen sollten auch regelmäßig die Dienstaufsicht vor Ort wahrnehmen, um zu gewährleisten, dass die diesbezüglichen Dienstanweisungen vom Personal auch tatsächlich befolgt werden.

11.5 Das Kontrollamt bemerkte bei der Erhebung am 6. November 2012, dass einige Motoren der am Gelände der Werkstätte Baden abgestellten Autobusse mehr als eine Stunde liefen, bevor die Autobusse für den Einsatz im Linienverkehr ausfahren. Warmlaufenlassen des Motors eines Autobusses über eine Dauer von mehr als einer Stunde stellt jedenfalls eine vermeidbare Luftverunreinigung dar und wäre auf öffentlichen Verkehrsflächen gem. § 102 Abs 4 KFG 1967 verboten. Das Kontrollamt empfahl daher, den Motor vor der Ausfahrt des Autobusses nur solange am Stand laufen zu lassen, wie das für den sachgemäßen Betrieb der technischen Einrichtungen wie beispielsweise

der Druckluftbremsanlage unbedingt erforderlich ist, um die Belastungen für die Umwelt möglichst gering zu halten, um Kraftstoff zu sparen und insbesondere die Anrainerinnen bzw. Anrainer nicht unnötig zu stören.

## **12. Resümee**

12.1 Die Wiener Lokalbahnen veranlassten zahlreiche Maßnahmen, um die Empfehlungen des Kontrollamtes aus dem Tätigkeitsbericht 2010 umzusetzen, sowie um die Hinweise auf Einhaltung von gesetzlichen Bestimmungen zu berücksichtigen. Dazu gehörten u.a. die Neugestaltung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumentes, die Abhaltung von Prüfungen der Betriebstüren der Autobusse gemäß AM-VO und das Erstellen von Anträgen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, um den Kraftfahr-  
linienverkehr ordnungsgemäß durchführen zu können.

12.2 Trotz inhaltlicher Ergänzungen bestehender Dienstanweisungen und der Abwicklung von Jahresschulungen, bei denen die im Tätigkeitsbericht 2010 vom Kontrollamt aufgezeigten Mängel besprochen wurden, gelang es den Wiener Lokalbahnen u.a. noch nicht, dafür zu sorgen, dass die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer die Wagenübernahmen gewissenhaft durchführen, obwohl dies für die Sicherheit der Betriebstüren und damit der Ein- und Aussteigevorgänge der Fahrgäste von hoher Bedeutung ist. Außerdem besteht aus der Sicht des Kontrollamtes noch Verbesserungsbedarf bei der regelmäßigen Kontrolle der Wagentechnik, um beispielsweise Verschmutzungen im Motorraum rasch beseitigen und so die Brandgefahr herabsetzen zu können.

## **13. Zusammenfassung der Empfehlungen**

Empfehlung Nr. 1:

Es wäre sicherzustellen, dass es im gesamten Liniennetz zu keinen Überlastungen von Brücken bzw. Überschreitungen von straßenverkehrsbehördlichen Beschränkungen durch Autobusse kommt.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Zwischenzeitlich wurden alle Linien befahren und auf etwaige relevante Beschränkungen kontrolliert. Für die Gewichtsbeschrän-

kung - in Bad Vöslau im Zuge der Flugfeldstraße über die Brücke der ÖBB und in Traiskirchen im Zuge der Mühlgasse über die Brücken des Mühlbaches und der Schwechat - wurden die entsprechenden Ausnahmegewilligungen der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde beantragt. Hinsichtlich der Brücke in Guntramsdorf/Möllersdorferstraße wird ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Empfehlung Nr. 2:

Es wären zusätzliche bzw. ausreichend wirksame Maßnahmen zu setzen, damit die Wagenübernahmen ordnungsgemäß durchgeführt werden.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Ein wesentliches Thema der letzten Jahresschulung im Jahr 2012 war die ordnungsgemäße Wagenübernahme aufgrund der Vorgaben gem. § 102 KFG 1967 durch die Buslenkerin bzw. den Buslenker. Dies wird auch in der nächsten Jahresschulung vorgetragen werden. Die Revisorinnen bzw. Revisoren wurden mit der verstärkten Kontrolle der Wagenübernahme beauftragt.

Empfehlung Nr. 3:

Durch entsprechende Vorkehrungen bei der Wartung und Überprüfung der Autobusse sollte erreicht werden, dass Ölverschmutzungen im Motorraum vermieden bzw. rasch beseitigt werden und Verschlussstopfen der Starterbatterien ausreichend fest angezogen sind.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Werkstätte, welche die Prüfungen am Fahrzeug durchführen, wurden nochmals angewiesen, auf Ölverschmutzungen im Motorraum und festsitzende Verschlussstopfen der Starterbatterien besonderes Augenmerk zu legen.

**Empfehlung Nr. 4:**

Auf die Verpflichtung des Mitführens von Ausstattungsgegenständen in Autobussen für Notfälle gemäß KDV 1967 wäre Bedacht zu nehmen.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Die Befreiung von der Ausstattungsverpflichtung gem. § 47 Abs 1 lit b, c, d und e KDV 1967 wurde bescheidmässig durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung am 28. Dezember 2012 erteilt.

**Empfehlung Nr. 5:**

Weiters wären die gemäß KfIG-DV erforderlichen Aufschriften und Hinweisschilder in den Autobussen zu vervollständigen. Zu diesem Zweck sollten Aufschriftenpläne für deren Anbringung entworfen und Vollzugsmeldungen an den Betriebsleiter vorgesehen werden.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Es wird durch den Werkmeister der Werkstätte Baden ein Aufschriftenplan gemäß KfIG-DV pro Bustype erstellt. Nach Anbringung der Aufschriften und Hinweisschilder wird die Vollzugsmeldung dem Betriebsleiter vorgelegt werden.

**Empfehlung Nr. 6:**

Meldungen über Vorfälle wie beispielsweise das Einklemmen von Fahrgästen bei der Abfertigung von Autobussen in Haltestellen sollten nachvollziehbar gestaltet werden.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Bei außergewöhnlichen Vorkommnissen, Fahrgaststürzen, Unfällen und Einklemmen von Fahrgästen bei der Abfertigung hat die Buslenkerin bzw. der Buslenker eine schriftliche Meldung zu le-



gen. Bei der Jahresschulung 2013 wird nochmals auf die korrekte Abfassung der Meldung hingewiesen.

#### Empfehlung Nr. 7:

Die Autobusfahrerinnen bzw. Autobusfahrer sollten vertieft darüber unterrichtet werden, wie die Abfertigung von Autobussen in Haltestellen vorzunehmen ist, wobei insbesondere darauf eingegangen werden sollte, wie bedeutsam die Funktionstüchtigkeit der Türfühlerkanten, die konzentrierte Beobachtung der Ein- und Ausstiegsvorgänge der Fahrgäste und die Wahl des richtigen Zeitpunktes für die Betätigung des Türschließtasters für die sichere Durchführung des Fahrgastwechsels ist.

#### Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Diese Empfehlung wird wieder in das Schulungsprogramm 2013 aufgenommen.

#### Empfehlung Nr. 8:

Außerdem sollte gründlich geprüft werden, ob die direkte Sicht der Autobusfahrerinnen bzw. des Autobusfahrers von ihrem bzw. seinem Sitz aus in den Autobussen der Wiener Lokalbahnen genügt, um die Anwesenheit eines Fahrgastes in der unmittelbaren Umgebung der hinteren Betriebstüren zu erkennen. Wenn die Sicht nicht ausreicht, sollte durch geeignete Einrichtungen sichergestellt werden, dass Fahrgäste beim Aussteigen von der Autobusfahrerinnen bzw. vom Autobusfahrer nicht übersehen werden können.

#### Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Die Busse der Wiener Lokalbahnen sind mit einem Spiegelsystem zur Türraumüberwachung ausgerüstet und zugelassen. Die Wiener Lokalbahnen werden eine nochmalige Überprüfung der indirekten Sicht vom Fahrerinnen- bzw. Fahrerplatz aus durchführen. Im Rahmen der Beschaffung von neuen Überlandfahrzeugen wurden seit dem Jahr 2008 aufgrund der gegenüber Niederflurfahrzeugen problematischeren Sichtverhältnisse (Reisebestuhlung mit hohen Lehnen, Stufen im Türbereich) zusätzlich zum Innenspiegel

Kameras zur Überwachung des Türbereiches der Tür 2 vom Fahrerinnen- bzw. Fahrerplatz aus eingebaut.

Empfehlung Nr. 9:

Durch geeignete Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass Autobusse am Gelände der Werkstätte Baden nicht entwendet werden können. Die Wiener Lokalbahnen sollten auch regelmäßig die Dienstaufsicht vor Ort wahrnehmen, um zu gewährleisten, dass die diesbezüglichen Dienstanweisungen vom Personal auch tatsächlich befolgt werden.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Die Buslenkerinnen bzw. Buslenker sowie die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Werkstätte sind zur ordnungsgemäßen Abstellung der Busse und der Verwahrung der Schlüssel angewiesen. Die Revisorinnen bzw. Revisoren sind mit der Kontrolle der ordnungsgemäßen Wagenabstellung beauftragt.

Zusätzlich wird das Ein- bzw. Ausfahrtstor zum Remisengelände automatisch werktags um 21.15 Uhr automatisch geschlossen und erst wieder um 6.15 Uhr (nach dem Hauptauslauf der Busse) geöffnet. An Sonn- und Feiertagen ist das Tor ganztägig geschlossen. Während dieser Zeiten kann das Tor mittels Funk geöffnet werden, die Schließung erfolgt automatisch.

Empfehlung Nr. 10:

Die Wiener Lokalbahnen sollten den Motor der Autobusse vor der ersten Ausfahrt am Tag nur so lange am Stand laufen lassen, wie das für den sachgemäßen Betrieb des Autobusses unbedingt erforderlich ist.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Der Turnusdienstmitarbeiter wurde angewiesen, den Motor nur so lange am Stand laufen zu lassen, wie dies für den sachgemäßen Betrieb des Autobusses unbedingt erforderlich ist. Im Sinn der

Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheit kann in der kalten Jahreszeit ein früheres Starten des Motors gemäß Erfahrungswerten um bis zu 30 Minuten erforderlich sein, um den Fahrgästen einen wohltemperierten Bus zur Verfügung stellen zu können.

Die Stellungnahme der geprüften Einrichtung ist den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im April 2013