
Untersuchungsbericht

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
GZ: BMVIT-807.007-IV/BAV/UUB/SF/2014

**Tödlicher Arbeitsunfall TMS „Rubikon 122“
Donau, Strom-km 1901,000
am 10. März 2014**

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der Abbildungen	3
Verzeichnis Expertisen und Gutachten	3
Untersuchungsverfahren	3
Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe	4
Verzeichnis der Regelwerke	5
Verzeichnis sonstiger Regelwerke	5
Vorbemerkungen	5
Hinweis	6
Kontakt	6
Empfänger	6
Zusammenfassung	7
1 Allgemeine Angaben	8
1.1 Zeitpunkt	8
1.2 Örtlichkeit und Besonderheiten	8
1.3 Witterung; Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen	10
1.4 Behördenzuständigkeit	10
1.5 Beteiligte Fahrten (Schiffs- und Reisedaten)	10
1.6 Zulässige Geschwindigkeiten	11
1.7 Platz an Bord	11
2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme	12
2.1 Unfallhergang	12
2.2 Bilddokumentation	13
2.3 Chronologie der Ereignisse	16
3 Folgen	17
3.1 Verletzte Personen	17
3.2 Schäden an der Infrastruktur	17
3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut	17
3.4 Schäden an Umwelt	17
3.5 Betriebsbehinderungen	17
4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen	17
5 Rettungs- und Notfalldienst	18
5.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel	18
5.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse	18
6 Externe Ermittlungen	18
7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen	19
7.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten	19
7.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen	19
7.3 Autopsiebericht	19
7.4 Regelwerke	19
8 Faktor „Mensch“	20
9 Safety Management System	20
10 Schlussfolgerungen	21
11 Maßnahmen	21
12 Sonstiges (nicht unfallkausal)	21
13 Ursache	21
14 Berücksichtigte Stellungnahmen	22
15 Sicherheitsempfehlungen	22
15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005	22
15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005	22

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB).....	8
Abbildung 2:	Donau im Bereich Strom-km 1901,000 (Quelle Niederösterreich Atlas).....	8
Abbildung 3:	Unfallstelle ca. Strom-km 1901,000 (Quelle Niederösterreich-Atlas).....	9
Abbildung 4:	Unfallstelle ca. Strom-km 1901,000 (Quelle IENC).....	9
Abbildung 5:	TMS„Rubikon 122“ (Quelle Internet claudius 2).....	10
Abbildung 6:	Beteiligte Fahrt „Rubikon 122“ (Quelle OP und Internet).....	11
Abbildung 7:	Heck der „Rubikon 122“ (Quelle Polizei [2]).....	13
Abbildung 8:	Heck mit Ruderanlage (Quelle Polizei [2]).....	13
Abbildung 9:	Heck mit Ruderanlage - Detail (Quelle Polizei [2]).....	13
Abbildung 10:	Deck auf dem sich der Verunfalle aufhielt – 1 (Quelle Polizei [2]).....	14
Abbildung 11:	Deck auf dem sich der Verunfalle aufhielt – 2 (Quelle Polizei [2]).....	14
Abbildung 12:	Heck (Quelle Polizei [2]).....	15
Abbildung 13:	Heck - Ansicht aus Richtung des Steuerstands (Quelle Polizei [2]).....	15
Abbildung 14:	Heck - Ansicht vom Steuerstand (Quelle Polizei [2]).....	15
Abbildung 15:	Ereigniskette (Quelle SUB).....	16
Abbildung 16:	Tabelle „Verletzte Personen“ (Quelle SUB).....	17

Verzeichnis Expertisen und Gutachten

Keine

Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:
Meldungen bezüglich des Unfalls in den Pressemedien am 12. März 2014
Einlangen einer schriftlichen Meldung am 18. März 2014 um 10:45 Uhr
Entscheidung zur Untersuchung am 21. November 2014
[1] Akt der Staatsanwaltschaft Wien eingelangt am 10. Dezember 2014
[2] Bericht der PI Bad Deutsch Altenburg AGM aus **[1]**
[3] Bericht des Verkehrsarbeitsinspektorats
Allfällige Rückfragen beim OP wurden bis 30. März 2015 beantwortet.
Stellungnahmeverfahren vom 2. April bis 16 Mai 2015

Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

Abs.	Absatz
Achterdeck	Rückwärtiger Teil des Decks (Quelle marine.de/lexikon)
AIS	Automatic Identification System (Automatisches Identifikationssystem, ein Funksystem, das durch den Austausch von Navigations- und anderen Schiffsdaten die Sicherheit und die Lenkung des Schiffsverkehrs verbessert)
Backbord	linke Seite des Fahrzeuges
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
BMVIT, bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DoRIS	Donau River Information Services (Donauschifffahrtsinformationsdienste)
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System (Navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten)
Gangbord	Geläufige Bezeichnung des Seitendecks zwischen Reling und Kajütenaufbau (Quelle marine.de/lexikon)
„Großschiffahrt“	Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge
IENC	Inland Electronic Navigational Charts (Elektronische Navigationskarten für Binnenschiffahrtsstraßen)
Kleinfahrzeug	Fahrzeug, dessen Länge gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, ausgenommen Fahrgastschiffe (Quelle SchFG)
Lit., lit.	Litera
MEZ	Mitteleuropäische Zeit
OP	Operator (Verfügungsberechtigter)
PI	Polizeiinspektion
RL	Richtlinie
Schanzkleid	Solide Brüstung, Verlängerung der Bordwand oberhalb des Decks auch Reling oder Schiffsgeländer (Quelle marine.de/lexikon)
SFA	Schifffahrtsaufsicht
Sicherheitsrolle	Gemäß Artikel 15.13 Z 1 RL 2006/87/EG (auszugsweise) muss auf Fahrgastschiffen eine Sicherheitsrolle vorhanden sein. Sie beschreibt die Aufgaben der Besatzung und des Bordpersonals. Gemäß § 11.06 Z 1 WVO (auszugsweise) gilt allgemein, dass monatlich während des Betriebes des Fahrzeuges Übungen unter Anwendung der Sicherheitsrolle vorzunehmen sind.
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Steuerbord	rechte Seite des Fahrzeuges
TMS	Tankmotorschiff - ein zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmtes Schiff, das mit eigener Triebkraft allein fahren kann (Quelle RL 2006/87/EG)
UTC	Universal Time, Coordinated (Koordinierte Weltzeit)
VO	Verordnung
Z	Ziffer

Verzeichnis der Regelwerke

RL 1996/98/EG	Richtlinie über Schiffsausrüstung (Geltungsbereich Seeschifffahrt, für die Binnenschifffahrt nur in Ausnahmefällen für bestimmte Ausrüstungsgegenstände bzw. Anerkennung als gleichwertiger Standard anwendbar)
RL 2006/87/EG	Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
DK	Regelwerke der Donaukommission Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau
ZKR	Regelwerke der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
SchFG	Schifffahrtsgesetz
WVO	Wasserstraßen-Verkehrsordnung (diese beinhaltet die „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ der DK)
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
SchiffAV	Schifffahrt-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
SchiffTV	Technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung)
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005

Verzeichnis sonstiger Regelwerke

Keine

Vorbemerkungen

Die Untersuchung wurde gemäß den Bestimmungen des § 5 Abs. 6 UUG 2005 durchgeführt.

Gemäß § 4 UUG 2005 haben Untersuchungen als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung ähnlicher oder gleichartig gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen ist ausdrücklich nicht Gegenstand der Untersuchung. Es ist daher auch nicht der Zweck dieses Untersuchungsberichtes, ein Verschulden festzustellen oder Haftungsfragen zu klären. Der Untersuchungsbericht hat dabei die Anonymität aller Beteiligten derart sicherzustellen, dass jedenfalls keine Namen der beteiligten natürlichen Personen enthalten sind.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Die im Untersuchungsbericht zitierten Regelwerke beziehen sich ausschließlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung.

Gemäß den Bestimmungen des § 14 UUG 2005 ist eine Stellungnahmeverfahren einzuleiten, um den am Vorfall unmittelbar beteiligten Personen, Stellen, Organisationen und Behörden die Gelegenheit zu geben, sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Die festzulegende Frist für die Übermittlung von Stellungnahmen darf vier Wochen nicht unterschreiten. Inhaltlich begründete Stellungnahmen sind im endgültigen Untersuchungsbericht in dem Umfang zu berücksichtigen, als sie für die Analyse des untersuchten Vorfalls von Belang sind. Dem Untersuchungsbericht sind alle inhaltlich begründeten, rechtzeitig eingelangten Stellungnahmen als Anhang anzuschließen.

Gemäß § 16 UUG 2005 werden Sicherheitsempfehlungen an die zuständigen Behörden und an andere Stellen gerichtet. Diese ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Die Behörden oder Stellen, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

Hinweis

Dieser Untersuchungsbericht darf ohne ausdrückliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Kontakt

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
1210 Wien, Trauzlgasse 1
Fax: +43/1/71162-659298
Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen/Stelle
Verfügungsberechtigter des Tankmotorschiff
Schiffsführer, Steuermann und Matrose des Tankmotorschiffs
Angehörige des Verunfallten
Schiffsführer Kleinfahrzeug Messboot „EPSILON“
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Wasserstraßenbetreiber
Schiffahrtsaufsicht Hainburg
Oberste Schiffahrtsbehörde im bmvit
PI Bad Deutsch-Altenburg-AGM Strompolizei
Staatsanwaltschaft Korneuburg

Zusammenfassung

Hergang

Montag, 10. März 2014, ca. 16:20 Uhr stürzte ein Maschinist vom TMS „Rubikon 122“ in die Donau. Der Unfall erfolgte bei Strom-km 1901,000, im Gemeindegebiet von Haslau an der Donau.

Folgen

Trotz unverzüglich eingeleiteter Suche durch Mitarbeiter des Wasserstraßenbetreibers, die Exekutive und die SFA Hainburg konnte die verunfallte Person im Bereich Bratislava (Slowakische Republik) nur mehr tot geborgen werden.

Ursache

Nichtbeachtung der Verpflichtung beim Fehlen von Schanzkleider oder einer Reling mit einer Mindesthöhe von 0,9 m eine Rettungsweste zu tragen.

1 Allgemeine Angaben

1.1 Zeitpunkt

Montag, 10. März 2014, ca. 16:20 Uhr UTC+1 (MEZ).

1.2 Örtlichkeit und Besonderheiten

Donau zwischen Wien und Hainburg

- ca. Strom-km 1901,000

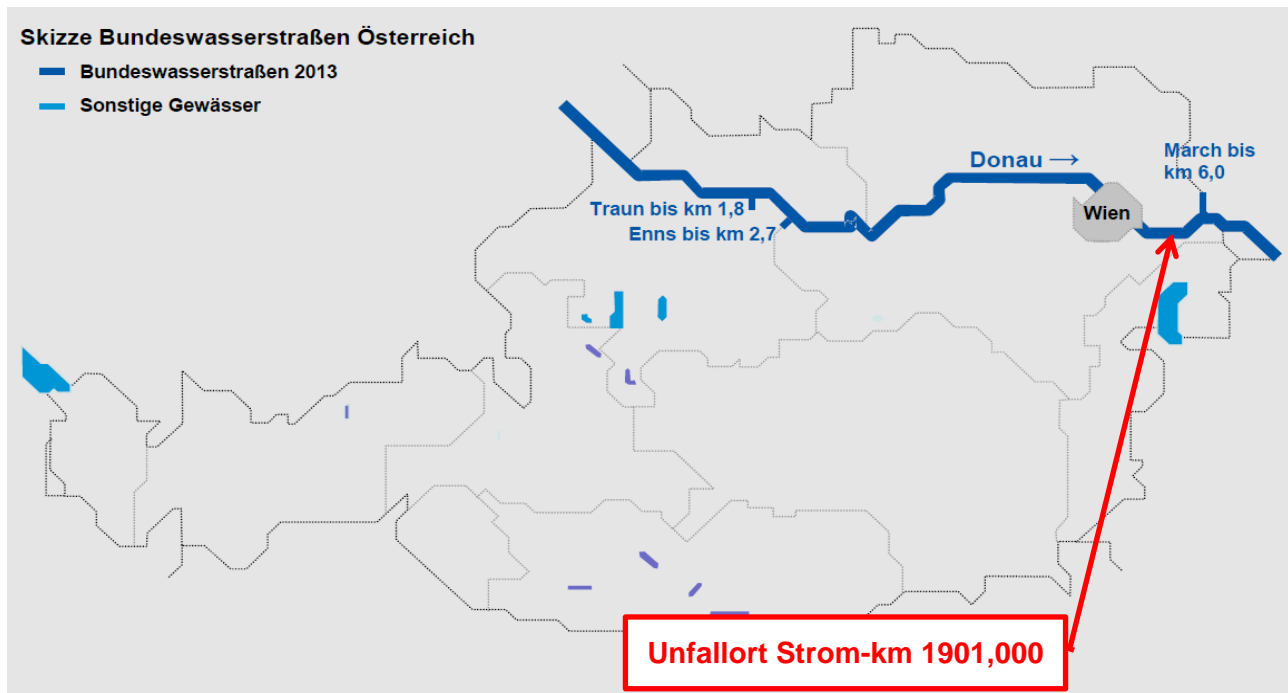


Abbildung 1: Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB)

Gemäß Artikel 1 und Anhang I, Kapitel 2 RL 2006/87/EG ist die Donau in Österreich in der Liste der geografischen Bereiche als Binnenwasserstraße der Zone 3 der Europäischen Union angeführt.



Abbildung 2: Donau im Bereich Strom-km 1901,000 (Quelle Niederösterreich Atlas)

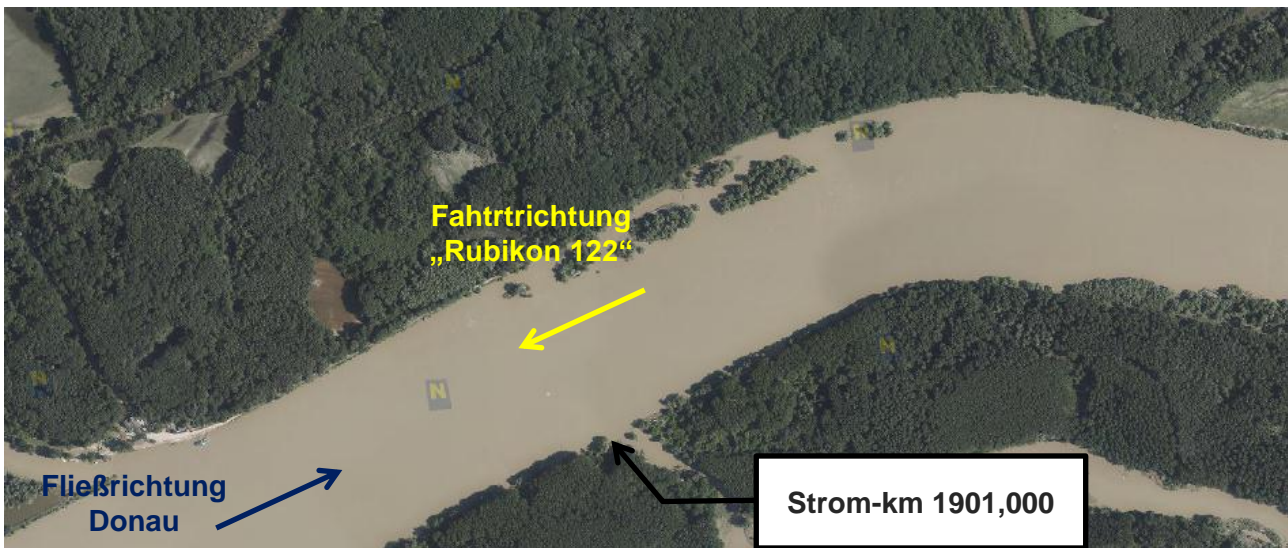


Abbildung 3: Unfallstelle ca. Strom-km 1901,000 (Quelle Niederösterreich-Atlas)

Die Donau fließt von Wien ca. 33 Kilometer durch den Nationalpark Donauauen bis zur Staatsgrenze nächst Hainburg.

Die Breite des Fahrwassers für die Berg- und Talfahrt beträgt an den engsten Stellen ca. 160 m.

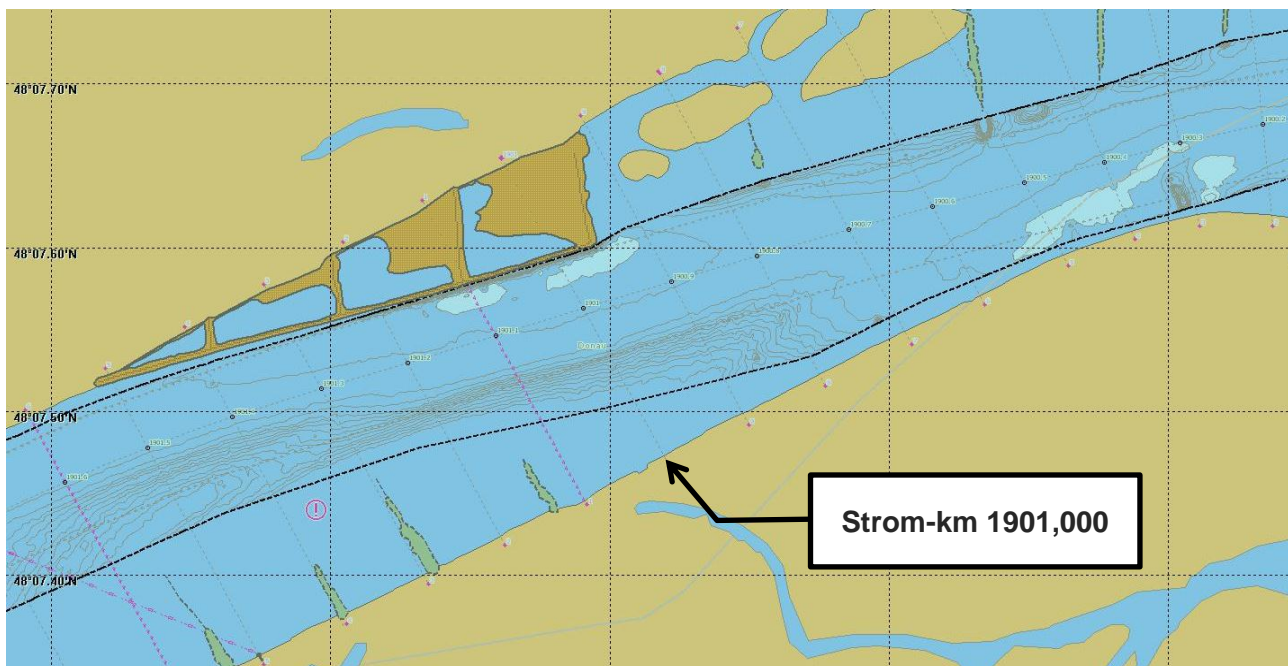


Abbildung 4: Unfallstelle ca. Strom-km 1901,000 (Quelle IENC)

1.3 Witterung; Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen

Heiter, + 6 °C, keine witterungsbedingte Einschränkung der Sichtverhältnisse (klare Sicht).

Der Wasserstand betrug 151 cm am Pegel Wildungsmauer (Quelle Wasserstraßenbetreiber).

Die Fließgeschwindigkeit der Donau im Bereich der Ereignisstelle betrug 4 bis 5 km/h die Wassertemperatur 5 bis 8 °C (Quelle Polizeibericht [2]).

1.4 Behördenzuständigkeit

Die zuständige Schifffahrtsbehörde ist die SFA Hainburg. Die Oberste Schifffahrtsbehörde im bmvit wurde von der SFA Hainburg von dem Vorfall in Kenntnis gesetzt. Die Oberste Schifffahrtsbehörde im bmvit wird durch den gegenständlichen Untersuchungsbericht von den ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen in Kenntnis gesetzt.

1.5 Beteiligte Fahrten (Schiffs- und Reisedaten)



Abbildung 5: TMS „Rubikon 122“ (Quelle Internet claudius 2)

Schiffsname	„Rubikon 122“
Schiffstyp	TMS - Tankmotorschiff
Nationalität/Flagge	Slowakische Republik
Heimathafen	Bratislava
Amtliches Kennzeichen	04800900
Verfügungsberechtigter	Rubikon Shipping Company LTD Kraljevačkih Žrtava 32/6 11030 Beograd, Republik Serbien
Bauwerft / -jahr	Arminius Werft, Bodenwerder / 1971
Umbauwerft / -jahr	St. Barbara Maasmechelen , Belgien / 2001
Länge über Alles	109,96 m
Breite über Alles	10,00 m
max. Tiefgang	3,10 m
max. Tragfähigkeit	2424,78 t
Maschinenleistung / -hersteller	736 kW / Deutz
Maschinentype	nicht bekannt
Bugstrahl / Hersteller	265 kW / MAN
Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalles (über Land)	8 km/h
Abfahrtshafen	Bosanski Brod (Republik Bosnien und Herzegowina)
Anlaufhafen	Ölhafen Lobau
Art der Fahrt	Berufsschiffahrt
Fahrtrichtung	stromaufwärts
Angaben zur Ladung	Leer, ungereinigt, letzte Ladung METHYL-tert-BUTYLETHER, - UN 2398 - Gefahrunummer 33
Besatzung	Ein Schiffsführer, ein Steuermann ein Matrose und ein Maschinist (verunfallt)
Anzahl der Passagiere	keine

Abbildung 6: Beteiligte Fahrt „Rubikon 122“ (Quelle OP und Internet)

1.6 Zulässige Geschwindigkeiten

Ein „schnelles Schiff“ darf gemäß § 1.01 Lit. a) Z. 5 WVO mit mehr als 40 km/h verkehren.

Die „Rubikon 122“ war nicht als „schnelles Schiff“ zugelassen. Somit war die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt.

1.7 Platz an Bord

Für die „Rubikon 122“ nicht relevant.

2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme

2.1 Unfallhergang

Am 10. März 2014, um ca. 16:20 Uhr stürzte ein Maschinist des TMS „Rubikon 122“ bei Wartungsarbeiten vom Achterdeck bei Strom-km 1901,000 in die Donau. Bezüglich Tätigkeit und des Unfallherganges liegen keine Aussagen vor. Der Steuermann des TMS sah den Verunfallten ca. 100 m stromabwärts in der Donau treibend. Auf Grund des vom TMS durchgeführten Manövers wurde die Mannschaft des sich in der Nähe befindlichen Messbootes „Epsilon“ des Wasserstraßenbetreibers auf den Vorfall aufmerksam. Diese wurden von der „Rubikon 122“ vom Vorfall „Mann über Bord“ informiert.

Die „Epsilon“ informierte die SFA Hainburg fernmündlich bezüglich des Vorfalles. Weiteres wurden Mitarbeiter des Wasserstraßenbetreibers am Ufer vom Vorfall informiert und zur Suche des Verunfallten herangezogen. Zwei Baggerschiffe und zwei Güterschiffe, welche sich unterhalb der Unfallstelle befanden wurden ebenfalls informiert und um Mithilfe bei der Suche gebeten.

Um 16:43 Uhr leitete die SFA Hainburg die Meldung an die PI Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst fernmündlich weiter. Die SFA Hainburg begann die Suche nach den Verunfallten mit der Motorzille „Wildungsmauer“.

Die Polizei fuhr sofort mit dem Motorboot „Carnuntum“ zur Unfallstelle. Nach Ersterhebungen auf dem TMS wurde die Suche nach dem Vermissten aufgenommen. Der Vermisste dürfte zum Unfallzeitpunkt keine Schwimmweste getragen haben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Verunfallte beim Sturz aus ca. 2 m Höhe verletzt hat.

Trotz intensiver Suche bis zur Dunkelheit konnte der Vermisste nicht gefunden werden.

Die Suche nach dem Vermissten wurde am 11. März 2014 erfolglos fortgesetzt.

Am 30. März 2014 wurde in der Donau bei Bratislava (Slowakische Republik) die vermisste Person tot geborgen. Die Identität wurde durch Vergleich der DNA-Profile mit den Eltern des Verunfallten festgestellt. Laut Autopsiebericht des Instituts für forensische Wissenschaft in Bratislava wurden keine Spuren von Gewalt festgestellt, die auf einen Kampf oder Notwehr vor dem Tod hinweisen würden. Ein Fremdverschulden konnte somit nicht festgestellt werden (Quelle Polizei **[2]**).

Anmerkung SUB:

Laut Beantwortung von Rückfragen beim OP am 30. März 2015 hat der verunfallte Maschinist keine Rettungsweste getragen.

2.2 Bilddokumentation



Abbildung 7: Heck der „Rubikon 122“ (Quelle Polizei [2])



Abbildung 8: Heck mit Ruderanlage (Quelle Polizei [2])

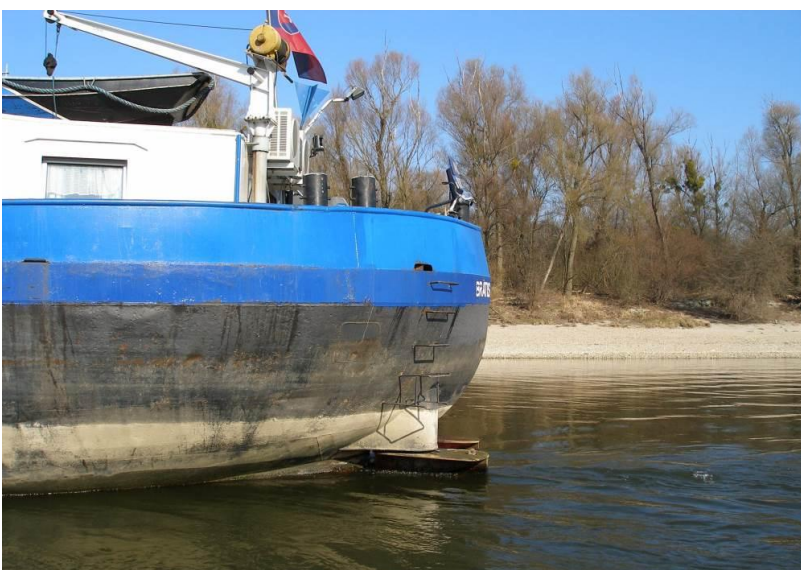


Abbildung 9: Heck mit Ruderanlage - Detail (Quelle Polizei [2])



Abbildung 10: Deck auf dem sich der Verunfallte aufhielt – 1 (Quelle Polizei [2])



Abbildung 11: Deck auf dem sich der Verunfallte aufhielt – 2 (Quelle Polizei [2])

Anmerkung SUB:

Auf Grund der beiden vorstehenden Abbildungen wurde festgestellt, dass die Höhe der Schanzkleider und der Reling (Geländer) teilweise $< 0,9$ m betrug.

Des Weiteren kann man erkennen, dass am Deck Gegenstände gelagert wurden.



Abbildung 12: Heck (Quelle Polizei [2])



Abbildung 13: Heck - Ansicht aus Richtung des Steuerstands (Quelle Polizei [2])



Abbildung 14: Heck - Ansicht vom Steuerstand (Quelle Polizei [2])

2.3 Chronologie der Ereignisse

Zeitpunkt	Ort	Beschreibung
10. März 2014 ca. 16:20 Uhr	„Rubikon 122“ Strom-km 1901,000	Sturz des Maschinisten vom TMS in die Donau.
10. März 2014 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	„Rubikon 122“ Strom-km 1900,900	Sichtung des in der Donau treibenden Verunfallten durch den Steuermann des TMS.
10. März 2014 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	„Epsilon“ ca. Strom-km 1901,000	Durch das Manöver der „Rubikon 122“ wurde die Mannschaft des sich in der Nähe befindlichen Messbootes „Epsilon“ des Wasserstraßenbetreibers auf den Vorfall aufmerksam. Diese wurde von der „Rubikon 122“ vom Vorfall „Mann über Bord“ informiert.
10. März 2014 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	„Epsilon“ Donau Strom-km 1901,000	Fernmündliche Meldung durch die „Epsilon“ bezüglich des Vorfalls an die SFA Hainburg. Weiteres wurden Mitarbeiter des Wasserstraßenbetreibers am Ufer, zwei Baggerschiffe und zwei Güterschiffe, welche sich unterhalb der Unfallstelle befanden, vom Vorfall informiert und um Mithilfe bei der Suche gebeten.
10. März 2014 ca. 16:43 Uhr	SFA Hainburg PI Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst	Fernmündliche Weiterleitung der Meldung an PI Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst und Beginn der Suche nach dem Verunfallten mit der Motorzille „Wildungsmauer“. Die Polizei fuhr sofort mit dem Motorboot „Carnuntum“ zur Unfallstelle. Nach Ersterhebungen auf dem TMS wurde die Suche nach dem Vermissten aufgenommen.
10. März 2014	Donau	Die Suche nach dem Vermissten erfolgte bis zum Einbruch der Dunkelheit (ca. 18:00 Uhr).
11. März 2014	Donau	Die Suche nach dem Verunfallten wurde am 11. März 2014 fortgesetzt, blieb aber ohne Erfolg. Es erfolgte eine Verständigung der Polizeibehörden der Slowakischen Republik bezüglich der vermissten Person.
30. März 2014 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	Donau bei Bratislava	Die vermisste Person wurde tot geborgen. Die Identität wurde durch Vergleich der DNA-Profile mit den Eltern des Verunfallten festgestellt. Laut dem Autopsiebericht des Instituts für forensische Wissenschaft in Bratislava wurden keine Spuren von Gewalt festgestellt, die auf einen Kampf oder Notwehr vor dem Tod hinweisen würden. Ein Fremdverschulden konnte somit nicht festgestellt werden.

Abbildung 15: Ereigniskette (Quelle SUB)

3 Folgen

3.1 Verletzte Personen

Verletzte Personen	tödlich verletzt	schwer verletzt	leicht verletzt
Fahrgäste	-	-	-
Mannschaft	1	-	-
Unbefugte Personen	-	-	-
Andere Personen	-	-	-

Abbildung 16: Tabelle „Verletzte Personen“ (Quelle SUB)

3.2 Schäden an der Infrastruktur

An der Infrastruktur entstanden keine Schäden.

3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

An der „Rubikon 122“ entstanden keine Schäden.

3.4 Schäden an Umwelt

Es entstanden keine Schäden an der Umwelt.

3.5 Betriebsbehinderungen

Bezüglich Betriebsbehinderungen liegen der SUB keine Informationen vor.

4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen

- Verfügungsberechtigter des Tankmotorschiff
- Schiffsführer des Tankmotorschiff
- Schiffsführer des Messboots „Epsilon“
- Schifffahrtsaufsicht Hainburg

5 Rettungs- und Notfalldienst

5.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel

- SFA Hainburg mit der Motorzille „Wildungsmauer“ und zwei Person
- PI Bad Deutsch Altenburg, die Anzahl der beteiligten Personen ist nicht bekannt
- Messboot „Epsilon“ des Wasserstraßenbetreibers, die Anzahl der beteiligten Personen ist nicht bekannt sowie eine nicht bekannte Anzahl von Mitarbeitern an Land
- Zwei Baggerschiffe und zwei Güterschiffe, welche sich unterhalb der Unfallstelle befanden, wurden vom Vorfall informiert und um Mithilfe bei der Suche gebeten, die Anzahl der beteiligten Mitarbeiter ist nicht bekannt

5.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse

Unmittelbar nach dem Erkennen der in der Donau stromabwärts treibenden Person wurde von der „Rubikon 122“ ein entsprechendes Manöver durchgeführt und das Messboot „Epsilon“ informiert. Dieses informierte die SFA Hainburg, zwei Baggerschiffe und zwei Güterschiffe und leitete die Suche nach dem Verunfallten ein. Durch die SFA Hainburg wurde die PI Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst verständigt. Die SFA Hainburg und die PI Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst beteiligten sich an der Suche nach dem Vermissten.

Erst durch die Meldungen in den Pressemedien erhielt die SUB Kenntnis von dem Unfall.

6 Externe Ermittlungen

Der SUB liegen folgende Dokumente vor:

- Berichte in den Medien
- Meldung der SFA Hainburg
- Bericht der Polizeiinspektion Bad Deutsch Altenburg AGM Stromdienst
- Akt der Staatsanwaltschaft Korneuburg
- Aktenvermerk des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen

7.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten

Der SUB liegen keine Daten vor.

7.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen

Der SUB liegen keine Aussagen vor.

7.3 Autopsiebericht

Die am 30. März 2014 in der Donau bei Bratislava, Slowakei, aufgefundene Leiche wurde als der nach einem Arbeitsunfall am 10. März 2014, bei Haslau an der Donau in die Donau gefallene, vermisste Maschinist der „Rubikon 122“ identifiziert.

Die Identität wurde durch Vergleich der DNA-Profile der Eltern des Vermissten festgestellt.

Laut dem Autopsiebericht des Instituts für forensische Wissenschaft in Bratislava wurden keine Spuren von Gewalt festgestellt, die auf einen Kampf oder Notwehr vor dem Tod hinweisen würden. Fremdverschulden konnte somit nicht festgestellt werden.

7.4 Regelwerke

7.4.1 Bestimmungen für die Verwendung von Rettungswesten

Zitat SchiffAV (auszugsweise):

§ 17. Rettungswesten

- (1) Arbeitgeber haben dafür zu sorgen, dass beim Aufenthalt und bei Arbeiten an Deck und am Gangbord, bei Arbeiten außenbords sowie bei Benutzen des Beibootes oder Schwenkbaumes Rettungswesten getragen werden.
- (2) Abweichend von Abs. 1 brauchen beim Aufenthalt und bei Arbeiten an Deck und am Gangbord Rettungswesten nicht getragen werden, wenn Schanzkleider von mindestens 0,9 m Höhe oder Geländer gemäß § 47 Abs. 1 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, durchgehend gesetzt sind.
- (3) Arbeitgeber haben die Arbeitnehmer in der Handhabung der Rettungswesten vor Aufnahme der Tätigkeit sowie in regelmäßigen Abständen, jedoch mindestens einmal jährlich, zu unterweisen.
- (4) Arbeitnehmer haben sich vor dem Anlegen von Rettungswesten zu überzeugen, dass keine offenkundigen Mängel vorliegen. Die Bedienungsanleitungen der Rettungswesten sind vom Arbeitgeber zur Verfügung zu stellen.

Anmerkung SUB:

Auf Grund der Abbildung 10 und Abbildung 11 kann festgestellt werden, dass die Höhe der Schanzkleider und der Reling (Geländer) teilweise < 0,9 m betrug.

Es bestand somit die Verpflichtung zum Tragen einer Rettungsweste durch den verunfallten Maschinisten.

Bezüglich der wiederkehrenden Übungen liegt der SUB eine entsprechende Bestätigung vor.

7.4.2 Unterweisungen und Übungen der Schiffsbesatzung

Zitat SchiffAV (auszugsweise):

§ 19. Wiederkehrende Übungen

Mit den Schutz- und Rettungsausrüstungen, Bei- und Rettungsbooten sowie Rettungsringen sind in regelmäßigen Abständen, mindestens einmal jährlich Übungen durchzuführen. Über die Übungen sind Vermerke zu führen.

Zitat WVO (auszugsweise):

§ 11.06 Schifffahrtsbetrieb - Allgemeine Bestimmungen

1. *Die Besatzung ist im Gebrauch der an Bord vorhandenen Rettungs-, Feuerlösch-, Lenz- und Leckdichtungseinrichtungen entsprechend zu unterweisen. Monatlich sind während des Betriebes des Fahrzeugs Übungen mit diesen Einrichtungen unter Anwendung der Sicherheitsrolle vorzunehmen.*

Anmerkung SUB:

Bezüglich der wiederkehrenden Übungen mit den an Bord vorhandenen Rettungseinrichtungen auf der „Rubikon 122“ liegt der SUB eine entsprechende Bestätigung vor.

Gemäß RL 2006/87/EG beschreibt die Sicherheitsrolle die Aufgaben der Besatzung und des Bordpersonals für die folgenden Fälle:

- Havarie
- Feuer
- Evakuierung
- Person über Bord

8 Faktor „Mensch“

Ist für die gegenständliche Untersuchung nicht relevant.

9 Safety Management System

Ist für die gegenständliche Untersuchung nicht relevant.

10 Schlussfolgerungen

Der verunfallte Maschinist hielt sich zum Zeitpunkt des Unfalls auf dem Deck am Heck der „Rubikon 122“ bei nicht näher genannten Instandhaltungsarbeiten auf und dürfte zum Unfallzeitpunkt keine Schwimmweste getragen haben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Verunfallte beim Sturz aus einer Höhe von ca. 2 m verletzt hat [2].

Vom Steuermann der „Rubikon 122“ wurde der Verunfallte in einer Entfernung von ca. 100 m im Wasser treibend gesehen.

Es wurde sofort ein Alarm abgegeben und die Suche eingeleitet.

Eine am 30. März 2014 in der Donau bei Bratislava, Slowakei, aufgefundene Leiche wurde als der in die Donau gefallene, vermisste Maschinist der „Rubikon 122“ identifiziert.

Die Identität wurde durch Vergleich der DNA-Profile der Eltern des Vermissten festgestellt.

Laut dem Autopsiebericht des Instituts für forensische Wissenschaft in Bratislava wurden keine Spuren von Gewalt festgestellt, die auf einen Kampf oder Notwehr vor dem Tod hinweisen würden. Fremdverschulden konnte somit nicht festgestellt werden.

11 Maßnahmen

Der SUB liegen keine durchgeführten Maßnahmen vor.

12 Sonstiges (nicht unfallkausal)

Vorfälle die „Aufsehen erregend“ sind, bzw. schwere Unfällen gemäß § 5 Abs. 7 UUG 2005 sollten unverzüglich fernmündlich an den bereitschaftshabenden Untersuchungsbeauftragten der SUB gemeldet werden (Anpassung der Regelwerke zur Meldung von Havarien gemäß § 31, Abs. 3a SchFG).

13 Ursache

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit stürzte der Maschinist durch eigene Unachtsamkeit von Bord.

Dabei wurde vom Verunfallten keine Rettungsweste getragen.

14 Berücksichtigte Stellungnahmen

Keine Stellungnahmen eingelangt.

15 Sicherheitsempfehlungen

15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005

Keine

15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005

Keine

Wien, 18. Mai 2015



Bundesanstalt für Verkehr

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Der gegenständliche Untersuchungsbericht gemäß § 15 UUG 2005 wurde vom Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß § 14 UUG 2005 genehmigt.

Beilagen: keine