

---

# Untersuchungsbericht

---

Bundesanstalt für Verkehr  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes  
GZ: BMVIT-807.009-IV/BAV/UUB/SF/2013

**Kollision „STADT WÖRTH“ mit „FISCHA“  
im Bereich „Brigittenauer-Brücke“  
in Wien am 29. Oktober 2013**

## 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 .....	6
Hinweis .....	6
Kontakt .....	6
Empfänger .....	7
Zusammenfassung .....	8
Summary .....	8
1 Allgemeine Angaben .....	9
1.1 Zeitpunkt .....	9
1.2 Örtlichkeit und Besonderheiten .....	9
1.3 Witterung; Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen .....	11
1.4 Behördenzuständigkeit .....	11
1.5 Beteiligte Fahrten (Schiffs- und Reisedaten) .....	11
1.6 Zulässige Geschwindigkeiten .....	16
1.7 Platz an Bord .....	16
2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme .....	17
2.1 Unfallhergang .....	17
2.2 Bilddokumentation .....	17
2.3 Chronologie der Ereigniskette .....	19
3 Folgen .....	21
3.1 Verletzte Personen .....	21
3.2 Schäden an der Infrastruktur .....	21
3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut .....	21
3.4 Schäden an Umwelt .....	21
3.5 Betriebsbehinderungen .....	21
4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen .....	21
5 Rettungs- und Notfalldienst .....	22
5.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel .....	22
5.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse .....	22
6 Externe Ermittlungen .....	22
7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen .....	23
7.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten .....	23
7.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen .....	28
7.3 Regelwerke .....	32
8 Faktor „Mensch“ .....	57
9 Safety Management System .....	57
10 Schlussfolgerungen .....	57
11 Maßnahmen .....	58
12 Sonstiges (nicht unfallkausal) .....	58
12.1 Frühere Ereignisse ähnlicher Art .....	58
12.2 Sonstiges .....	59
13 Ursache .....	59
14 Berücksichtigte Stellungnahmen .....	59
15 Sicherheitsempfehlungen .....	59
15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005 .....	59
15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005 .....	60
Beilage – Berücksichtigte Stellungnahmen .....	61

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB).....	9
Abbildung 2:	Skizze Wasserstraßen Raum Wien (Quelle SUB).....	10
Abbildung 3:	Skizze Bereich der Unfallstelle (Quelle IENC).....	10
Abbildung 4:	Kleinfahrzeug der Polizei „Fischa“ (Quelle wikimedia) .....	11
Abbildung 5:	Beteiligte Fahrt „Fischa“ (Quelle Polizei) .....	12
Abbildung 6:	TMS „Stadt Wörth“ (Quelle SA) .....	14
Abbildung 7:	Beteiligte Fahrt „Stadt Wörth“ (Quelle SFA und VB) .....	15
Abbildung 8:	Platz an Bord der gehobenen „Fischa“ (Quelle SA) .....	16
Abbildung 9:	Platz an Bord der gehobenen „Fischa“ – Innenansicht (Quelle SA).....	16
Abbildung 10:	Roter und blauer Lackabrieb der „Fischa“ an der „Stadt Wörth“ (Quelle SA).....	17
Abbildung 11:	Blauer Lackabrieb der „Fischa“ an der „Stadt Wörth“ (Quelle SA) .....	18
Abbildung 12:	„Fischa“ nach der Bergung am 17. Dezember 2013 (Quelle SA).....	18
Abbildung 13:	Ereigniskette (Quelle SUB).....	19
Abbildung 14:	Ereigniskette - Fortsetzung (Quelle SUB).....	20
Abbildung 15:	Tabelle „Verletzte Personen“ (Quelle SUB).....	21
Abbildung 16:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:08:07 Uhr (Quelle Polizei) .....	23
Abbildung 17:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:08:47 Uhr (Quelle Polizei) .....	23
Abbildung 18:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:12 Uhr (Quelle Polizei) .....	24
Abbildung 19:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:40 Uhr (Quelle Polizei) .....	24
Abbildung 20:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:55 Uhr (Quelle Polizei) .....	25
Abbildung 21:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:10:34 Uhr (Quelle Polizei) .....	25
Abbildung 22:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:11:51 Uhr (Quelle Polizei) .....	26
Abbildung 23:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:13:13 Uhr (Quelle Polizei) .....	26
Abbildung 24:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:14:03 Uhr (Quelle Polizei) .....	27
Abbildung 25:	DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:14:14 Uhr (Quelle Polizei) .....	27

## Verzeichnis Expertisen und Gutachten

Keine

## Untersuchungsverfahren

Der Untersuchungsbericht stützt sich auf folgende Aktionen der SUB:

Einlangen einer schriftlichen Meldung am 4. November 2013 um 15:00 Uhr

Entscheidung zur Untersuchung am 7. November 2013

Akt der Staatsanwaltschaft Wien eingelangt am 11. Februar 2014

Unterlagen des Verfügungsberechtigten der „Fischa“ eingelangt am 14. Februar 2014

Informationsaustausch mit SFA Wien am 18. August 2014

Informationsaustausch mit PI Handelskai am 28. August 2014

Informationsaustausch mit den erreichbaren Beteiligten vom 17. bis 24. Oktober 2014

Allfällige Rückfragen wurden bis 17. November 2014 beantwortet.

Stellungnahmeverfahren vom 11. Dezember 2014 bis 15. Jänner 2015

Bewertung der eingelangten Stellungnahmen mit der Obersten Schifffahrtsbehörde im bmvit am 23. Februar 2015

## Verzeichnis der Abkürzungen und Begriffe

Abs.	Absatz
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
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMVIT, bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DoRIS	Donau River Information Services (Donauschifffahrtsinformationsdienste)
ENC	Electronic navigational chart (Elektronische Schifffahrtskarte)
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System (Navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten)
Gangbord	Geläufige Bezeichnung des Seitendecks zwischen Reling und Kajütenaufbau (Quelle marine.de/lexikon)
GNSS	Global Navigational Satellite System (Globales Satellitennavigationssystem)
„Großschifffahrt“	Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge
GSM	Globales System für die Mobilkommunikation
IENC	Inland Electronic Navigational Charts (Elektronische Navigationskarten für Binnenschiffahrtsstraßen)
Kleinfahrzeuge	Fahrzeuge, deren Länge gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, ausgenommen Fahrgastschiffe (Quelle SchFG)
Lit., lit.	Litera
MEZ	Mitteuropäische Zeit
PI	Polizeiinspektion
RL	Richtlinie
SFA	Schiffahrtsaufsicht
Schanzkleid	Solide Brüstung, Verlängerung der Bordwand oberhalb des Decks auch Reling oder Schiffsgeländer (Quelle marine.de/lexikon)
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
Süll	Niederdeutsch für Schwelle (Quelle Wikipedia) sockelartige Einsäumung der Luken meist 20 bis 30 cm hoch (Quelle marine.de/lexikon)
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)
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UTC	Universal Time, Coordinated (Koordinierte Weltzeit)
VB	Verfügungsberechtigter
Verdrängerfahrt	Unter einem Verdränger versteht man im Schiffbau ein Boot, das sich zu jeder Zeit mit dem kompletten Unterwasserschiff im Wasser befindet und dieses verdrängt. Das Gegenteil von Verdrängern sind Gleiter, die sich mit zunehmender Geschwindigkeit aus dem Wasser heben und anfangen, darauf zu gleiten. – Quelle Wikipedia
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 1999/5/EG	Richtlinie über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität
RL 2006/87/EG	Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
VO 2007/414/EG	Verordnung über die technischen Leitlinien für die Planung, die Einführung und den Betrieb der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme
VO 2007/415/EG	Verordnung zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- u. -aufspürungssysteme
VO 2007/416/EG	Verordnung über die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt
DK	Regelwerke der Donaukommission Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau
ZKR	Regelwerke der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
SchFG 1990	Schifffahrtsgesetz 1990 (mit Inkrafttreten des SchFG aus 1997 außer Kraft getreten)
SchFG	Schifffahrtsgesetz (aus 1997)
WRG 1959	Wasserrechtsgesetz 1959
WVO	Wasserstraßen-Verkehrsordnung (diese beinhaltet die „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ der DK)
SchiffTV	Technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (Schiffstechnikverordnung)
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
B-BSG	Bundes-Bedienstetenschutzgesetz
B-AM-VO	Bundes-Arbeitsmittelverordnung
B-AStV	Bundes-Arbeitsstättenverordnung
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenenschutzgesetz
SchiffAV	Schifffahrt-ArbeitnehmerInnenenschutzverordnung
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960

## Verzeichnis sonstiger Regelwerke

Verzeichnis der zugelassenen **Navigationsradaranlagen** unter <http://ccr-zkr.org/13020500-de.html#05>

Das Verzeichnis der zugelassenen **Inland-ECDIS Geräte für den Navigationsmodus** ist Teil des von der ZKR veröffentlichten Verzeichnisses der Navigationsradaranlagen.

Hinsichtlich der Sprechfunkanlagen für die Binnenschifffahrt gelten die fernmelderechtlichen Bestimmungen.

Für die Sprechfunkanlagen der Exekutive gelten gesonderte Bestimmungen.

Normenreihe EN 61xxx und EN 62xxx für **Navigations- und Funkkommunikationsgeräte** für die Seeschifffahrt

## 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 wurde ein Stellungnahmeverfahren eingeleitet, 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](mailto:uus-schiene@bmvit.gv.at)  
Homepage: <http://versa.bmvit.gv.at>

## Empfänger

Dieser Untersuchungsbericht ergeht an:

Unternehmen/Stelle
Bevollmächtigter des Verfügungsberechtigten des Tankmotorschiff
Schiffsführer Tankmotorschiff
Verfügungsberechtigter Kleinfahrzeug
Beteiligtes Personal Kleinfahrzeug
Vertretung des Personals
Zeuge und Begleitung
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Wasserstraßengesellschaft
Bundesministerium für Inneres
Schiffahrtsaufsicht Wien
Oberste Schiffahrtsbehörde im bmvit
Staatsanwaltschaft Wien
Clusterbibliothek

## Zusammenfassung

### Hergang

Dienstag, 29. Oktober 2013 um 20:13 Uhr ereignete sich in Wien auf der Donau stromabwärts nach der „Brigittenauer-Brücke“, bei Strom-km 1930,250, linkes Donauufer, eine Kollision zwischen der TMS „Stadt Wörth“ und dem Kleinfahrzeug „Fischa“ der Polizei.

### Folgen

Bei der Kollision kenterte die „Fischa“ und ging vollkommen unter. Die zwei Besatzungsmitglieder der „Fischa“ konnten sich schwimmend an das linke Ufer der Donau retten und wurden leicht bzw. schwer verletzt. Von der Mannschaft des TMS blieb die Kollision unbemerkt.

### Ursache

Nichtbeachtung der Ausweichpflicht des Kleinfahrzeuges gegenüber einem Fahrzeug der „Großschiffahrt“.

Bezüglich der vorgeschriebenen Funkmeldungen am Verkehrskreis Schiff-Schiff durch die „Fischa“ und die „Stadt Wörth“ bei jeder Brückendurchfahrt liegt zu den Durchfahrten bei der „Brigittenauer Brücke“ der SUB keine Dokumentation vor.

## Summary

### Genesis

Tuesday, 29<sup>th</sup> October 2013 at 20:13 hrs, in the area of the bridge “Brigittenauer-Brücke” in Vienna on the Danube at river in km 1930.250, at the left bank, a collision between the TMS "Stadt Wörth" and the small craft "Fischa" of the police control occurred.

### Consequences

During the collision, the “Fischa” capsized and went completely under. The two crew members of the “Fischa” were able to save floating to the left bank of the Danube and were easily and seriously injured. From the crew of the TMS, the collision remained unnoticed.

### Cause

Not complying the mandatory to dodge of the small vessel, opposite a vehicle of the "Great Shipping".

Regarding the mandatory radio messages “ship-to-ship” by the “Fischa” and the "Stadt Wörth" at each bridge transit, specially the driving through the “Brigittenauer Brücke” exist no documentation.



# 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Zeitpunkt

Dienstag, 29. Oktober 2013, 20:13 Uhr UTC+1 (MEZ).

## 1.2 Örtlichkeit und Besonderheiten

Donau in Wien

- ca. Strom-km 1930,250

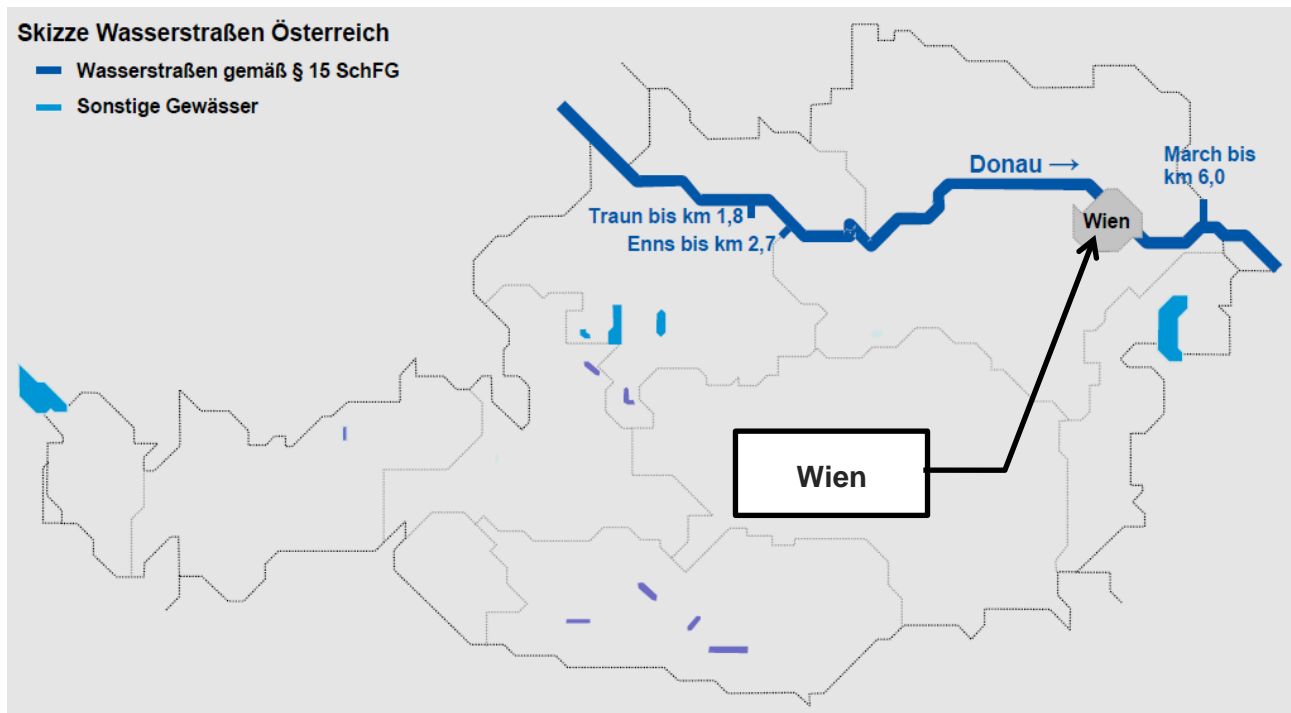


Abbildung 1: Skizze Wasserstraßen Österreich (Quelle SUB)

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.

Die Donau in Wien ist fast 300 m breit und zieht sich von Nordwesten nach Südosten ca. 24 Kilometer durch das Stadtgebiet. Den Hauptstrom überqueren in Wien derzeit zehn (Straßen- und Eisenbahn-) Brücken sowie zwei Rohrbrücken.

Die Breite des Fahrwassers für die Berg- und Talfahrt beträgt ca. 180 m.

Oberhalb der Einmündung des Donaukanals in den Hauptstrom befindet sich das Kraftwerk Freudenau mit zwei Schleusenkammern. Der Stauraum erstreckt sich über eine Länge von ca. 28 km (Quelle Österreichische Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft - Verbund)

Unterhalb des Kraftwerks befinden sich beidseits des Hauptstromes Hafenanlagen für den Güterumschlag. Oberhalb des Kraftwerks befinden sich am rechten Ufer weitere Anlegestellen.

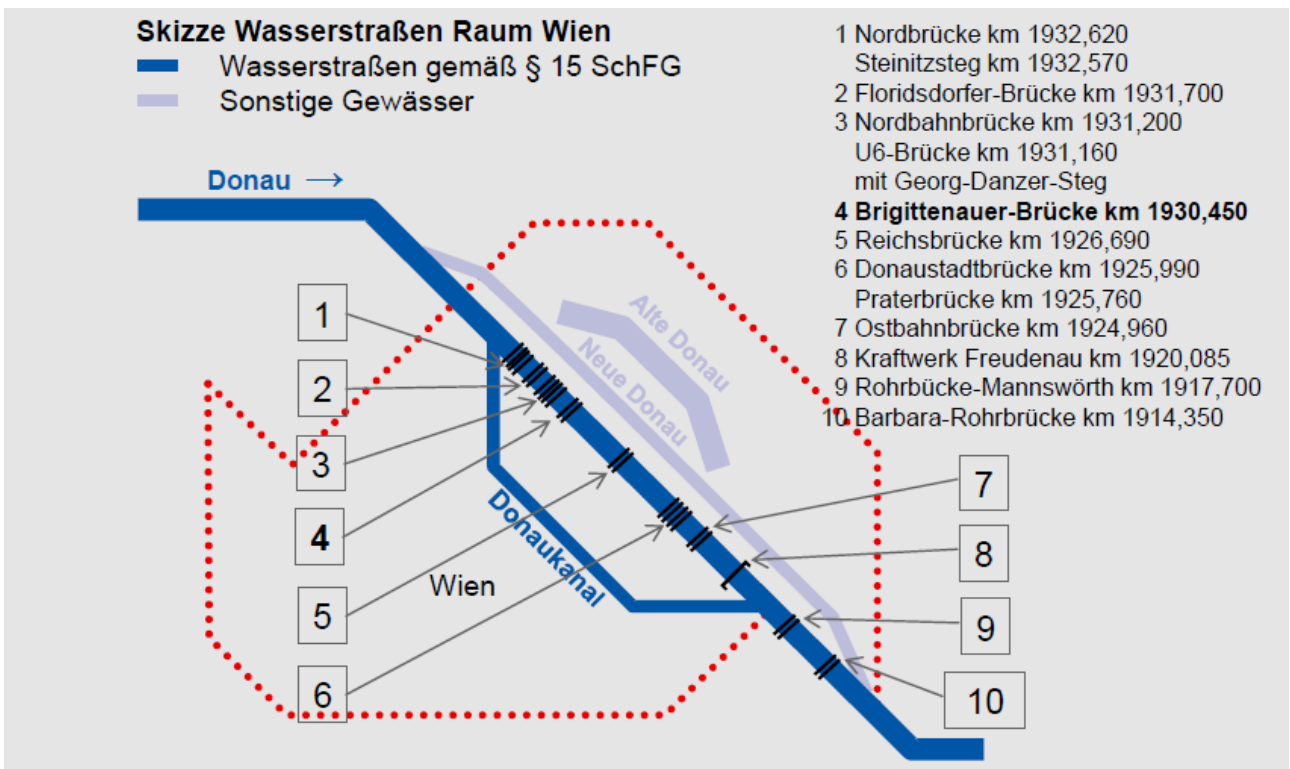


Abbildung 2: Skizze Wasserstraßen Raum Wien (Quelle SUB)

Gemäß WVO gilt, dass sich Fahrzeuge beim Begegnen backbordseitig passieren (Rechtsverkehr). Im Bereich von km 1924,200 bis km 1933,500 erfolgt „Fahren mit vorgeschriebenem Kurs“ (Linksverkehr). Dies war durch Schifffahrtszeichen laut WVO und durch ECDIS kundgemacht.

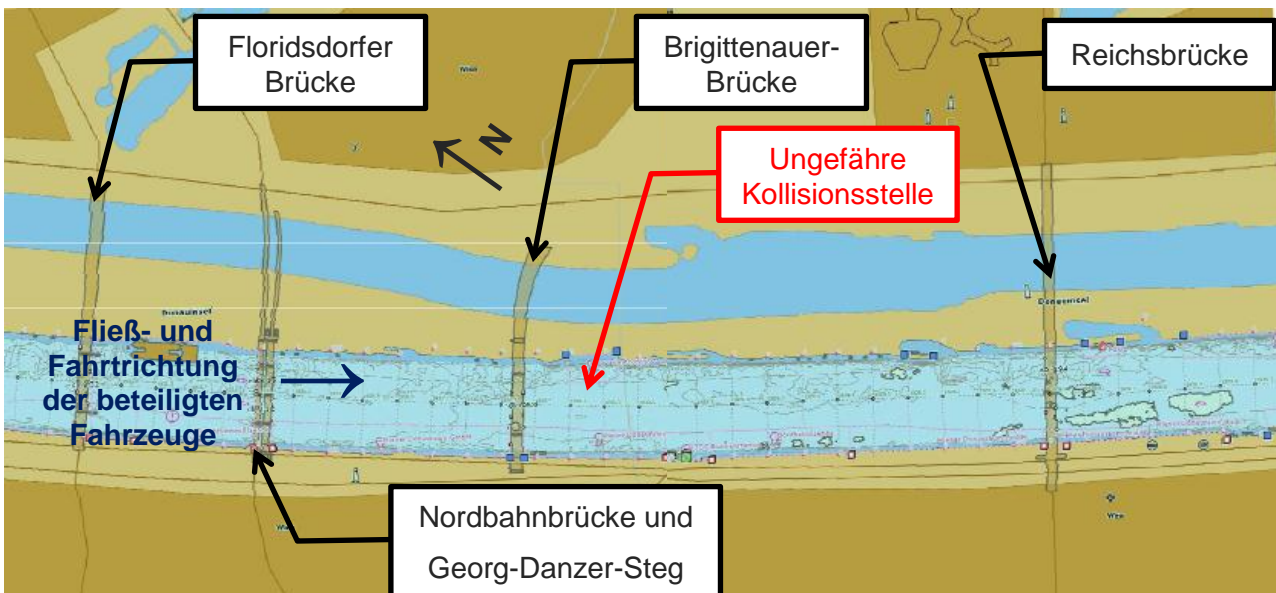


Abbildung 3: Skizze Bereich der Unfallstelle (Quelle IENC)

### 1.3 Witterung; Sichtverhältnisse, nautische Bedingungen

Bedeckt, + 10 °C, Dunkelheit, keine witterungsbedingte Einschränkung der Sichtverhältnisse.

Der Wasserstand betrug 247 cm am Pegel Korneuburg. Dies entspricht einem Pegelstand zwischen Regulierungsniedrigwasser und Mittelwasser.

Die Fließgeschwindigkeit der Donau im Bereich der Ereignisstelle betrug ca. 2,1 km/h (Quelle Bundesamt für Wasserwirtschaft - Wasserbeschaffenheit und Güte der Österreichischen Donau unter besonderer Berücksichtigung der langzeitlichen Entwicklung).

#### Anmerkung SUB:

Gemäß Angaben der beteiligten Personen war die Sicht klar, die Wasseroberfläche reflektierte jedoch die Ufer- und Straßenbeleuchtungen, wie insbesondere die Beleuchtung der Treppelwege entlang der Donau und die Lichter der Brücken. Wie weit dies zu einer falschen Deutung führen kann, konnte durch die SUB nicht festgestellt werden.

### 1.4 Behördenzuständigkeit

Die zuständige Schifffahrtsbehörde ist die SFA Wien. Die Oberste Schifffahrtsbehörde im bmvit wurde von der SFA Wien 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 4: Kleinfahrzeug der Polizei „Fischa“ (Quelle wikimedia)

<b>Schiffsname</b>	„Fischa“
<b>Schiffstyp</b>	Kleinfahrzeug, Behördenfahrzeug der Exekutive
<b>Nationalität/Flagge</b>	Österreich
<b>Heimathafen</b>	Wien, PI Handelskai – Stützpunkt des See- und Stromdienst der Landespolizeidirektion Wien
<b>Amtliches Kennzeichen</b>	Behördenfahrzeug – gemäß § 100 Abs. 1 Z 9 SchFG keine Zulassung erforderlich
<b>Hilfseinrichtungen für die Navigation</b>	<u>Inland-AIS</u> nicht vorhanden und nicht erforderlich <u>Schiffsdatenschreiber</u> nicht erforderlich <u>Radar</u> für die Verkehrsdarstellung in der nahen Umgebung des Schiffes nicht erforderlich Eine andere Type eines Radargerätes für spezifische Aufgaben der Exekutive war in Betrieb <u>Betriebssichere Sprechfunkanlage</u> für den Verkehrskreis Schiff-Schiff und Sprechfunkanlage für polizeiinterne Zwecke
<b>Verfügungsberechtigter</b>	Republik Österreich - BMI Stadtpolizeikommando Brigittenau PI Handelskai, See-und Stromdienst
<b>Bauwerft</b>	Schulze EB 600
<b>Baujahr</b>	1991
<b>Länge über Alles</b>	6,6 m
<b>Breite über Alles</b>	2,2 m
<b>Tiefgang</b>	0,7 m
<b>Tragfähigkeit</b>	nicht bekannt
<b>Maschinenleistung</b>	2 x 55 kW
<b>Maschinentype</b>	2 x Außenbordmotoren
<b>Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalles (über Land)</b>	10 bis 15 km/h laut Angaben der Besatzung
<b>Werkstoff des Schwimmkörpers</b>	Glasfaserverstärkter Kunststoff
<b>Abfahrtshafen</b>	1020 Wien, Handelskai
<b>Anlaufhafen</b>	1020 Wien, Handelskai
<b>Art der Fahrt:</b>	Behördenfahrt der Exekutive Streifendienst auf der Donau
<b>Fahrtrichtung</b>	stromabwärts
<b>Angaben zur Ladung</b>	keine
<b>Besatzung</b>	Ein Schiffsführer und ein Besatzungsmitglied mit der Ausbildung zum Schiffsführer (Navigator)
<b>Anzahl der Passagiere</b>	keine

Abbildung 5: Beteiligte Fahrt „Fischa“ (Quelle Polizei)

Bezüglich der „Fischa“ wurde der SUB folgende weitere technische Ausstattung und Ausrüstung bekanntgegeben:

- 2x Außenbordmotor Honda BF 75D, Viertaktmotor, Baujahr 2008, Nr.: BEBAJ-1004218 und BEBAJ-1004225
- Lichter gemäß § 3.13 Abs. 2 WVO (ein Topplicht, Seitenlichter und Hecklicht)
- Schiffsfunk Sailor RT2048
- Polizeifunk Tetron für einsatztechnische Zwecke der Exekutive
- Echolot für einsatztechnische Zwecke der Exekutive
- Rettungswesten Hammar/F1 150-275N, letzte Überprüfungen am 16. Mai 2013
- Radar Raymarine C 120 für einsatztechnische Zwecke der Exekutive
- Blaulichtbalken Tritex A-Eins, mit Suchscheinwerfer und Durchsagebetrieb
- elektrischer Bugscheinwerfer für einsatztechnische Zwecke der Exekutive

Anmerkung SUB:

Der Schiffsfunk wurde im Sinne der § 4.05 Abs. 3 WVO in Verbindung mit § 4.05 Abs. 7 WVO verwendet.

Sicherheitsunterweisungen und wiederkehrende Übungen der Besatzung der „Fischa“ erfolgten gemäß dem der SUB vorliegendem Bericht:

- Schiffsführer am 02. April, 15. Juni, 31. Juli und 25. September 2013
- Besatzungsmitglied (Navigator) am 27. März, 21. Juni, 11. September und 25. Oktober 2013

Diese Übungen mit den Einrichtungen wurden unter Anwendung der „Sicherheitsrolle“ gemäß § 11.06 WVO und § 19 SchiffAV durchgeführt und betraf auch die die Handhabung der Rettungswesten gemäß § 17 Abs.3 SchiffAV.





**Abbildung 6: TMS „Stadt Wörth“ (Quelle SA)**

Die „Stadt Wörth“ war mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät, einem Inland-ECDIS Gerät sowie einem Wendegeschwindigkeitsanzeiger ausgerüstet. Eine Bescheinigung bezüglich der Type, den fachgemäßen Einbau und der Funktionsprüfung sowie eine Zulassungsurkunde liegen der SUB vor.

Ein Zulassungszeugnis für Gefahrguttransporte ZZ-MZ-2512 der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Mainz (DE), gültig bis 3. März 2014 wurde der SUB vorgelegt.

<b>Schiffsname</b>	„Stadt Wörth“
<b>Schiffstyp</b>	TMS - Tankmotorschiff
<b>Nationalität/Flagge</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>Heimathafen</b>	Wörth am Main
<b>Amtliches Kennzeichen</b>	04302860 Zulassungsurkunde Nr. 5723 Sg ausgestellt von: Commissie de visite de Strasbourg (FR)
<b>Hilfseinrichtungen für die Navigation</b>	Inland-AIS in Betrieb Schiffsdatenschreiber nicht erforderlich Radar für die Verkehrsdarstellung in der nahen Umgebung des Schiffes: in Betrieb Sprechfunkanlage für den gleichzeitigen Empfang auf zwei Kanälen (Schiff/Schiff und Schiff/Land): in Betrieb
<b>Verfügungsberechtigter</b>	M + S Schiffbeteiligungsgesellschaft Bader-Zayc, Heißler, Kettinger und Straub GbR, Kopenhager Str76, D-97084 Würzburg
<b>Bauwerft</b>	Hans Boost, Trier
<b>Baujahr</b>	1972
<b>Länge über Alles</b>	110,0 m
<b>Breite über Alles</b>	9,54 m
<b>Tiefgang / max. Tiefgang</b>	1,2 m / 2,81 m
<b>Tragfähigkeit</b>	2037 t
<b>Maschinenleistung</b>	680 kW
<b>Maschinentype</b>	nicht bekannt
<b>Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unfalles (über Land)</b>	ca. 18 km/h
<b>Werkstoff des Schwimmkörpers</b>	Stahl
<b>Abfahrtshafen</b>	Regensburg
<b>Anlaufhafen</b>	Wien Lobau
<b>Art der Fahrt</b>	Berufsschiffahrt
<b>Fahrtrichtung</b>	stromabwärts
<b>Angaben zur Ladung</b>	Leer, ungereinigt, letzte Ladung UN Nr 1202, DIESELKRAFTSTOFF, Gefahrennummer 3, III
<b>Besatzung:</b>	Ein Schiffsführer und vier Besatzungsmitglieder
<b>Anzahl der Passagiere</b>	keine

Abbildung 7: Beteiligte Fahrt „Stadt Wörth“ (Quelle SFA und VB)

## 1.6 Zulässige Geschwindigkeiten

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

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

Die Fischa fällt als Kleinfahrzeug nicht unter die Begriffsbestimmung „schnelles Schiff“. Für sie galt daher keine Höchstgeschwindigkeit.

## 1.7 Platz an Bord

Für die „Stadt Wörth“ nicht relevant.

Die „Fischa“ wies auf Grund ihrer Konstruktion, Platz für zwei Besatzungsmitglieder im Steuerhaus auf. Gemäß B-AStV und § 1 Abs. 4 AM-VO sind Führer- oder Bedienungsstände von Arbeitsmitteln keine Arbeitsräume im Sinne dieser Verordnungen.



Abbildung 8: Platz an Bord der geborgenen „Fischa“ (Quelle SA)



Abbildung 9: Platz an Bord der geborgenen „Fischa“ – Innenansicht (Quelle SA)



## 2 Sachverhaltsdarstellung, Befundaufnahme

### 2.1 Unfallhergang

Laut den historischen DoRIS-Daten durchfuhr das leere TMS „Stadt Wörth“ das Talfahrerjoch der „Brigittenauer-Brücke“ Strom-km 1930,450 um 20:13 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 19,1 km/h (über Land) bei der Zufahrt zur Schleuse des Kraftwerks Freudenau. Die regelwerkskonformen Signallichter waren eingeschaltet, das Radargerät und das AIP waren in Betrieb.

Zur gleichen Zeit fuhr die „Fischa“ im Zuge des Streifendienstes in Höhe der Brigittenauer-Brücke talwärts. Laut Angaben der Besatzung erfolgte die Fahrt im linken Bereich des Fahrwassers, die regelwerkskonformen Signallichter waren eingeschaltet und die Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff war in Betrieb. Das in Betrieb befindliche Radargerät diente ausschließlich polizeiinternen Zwecken und war für „Radarfahrt“ gemäß WVO nicht vorgesehen und geeignet.

Im Bereich unterhalb der „Brigittenauer-Brücke“, kam es ca. im Strom-km 1930,250 zu einer Kollision zwischen der „Stadt Wörth“ und der „Fischa“. Die sichtliche Anstoßstelle an der „Stadt Wörth“ erfolgte backbordseitig, unmittelbar im Bugbereich. Laut vorliegenden Dokumenten befand sich die Anstoßstelle an der „Fischa“ steuerbordseitig im Bereich des Hecks. In Folge der Kollision kenterte das Kleinfahrzeug und ging unter. Die Besatzung der „Fischa“ (zwei Polizeibeamte) konnte sich schwimmend an das Ufer retten und wurde dabei verletzt.

Dem Schiffsführer der „Stadt Wörth“ fiel bei Strom-km 1930,250 an der Backbordseite auf Höhe des ersten Drittels des Schiffes ein treibender Gegenstand im Wasser auf. Zuerst wurde ein Baumstamm vermutet. In Höhe des Ruderstandes wurde der Gegenstand als ein gekentertes Boot erkannt. Es wurden keine Personen im Wasser gesehen. Unverzüglich wurde die Schleusenaufsicht Freudenau auf Kanal 18 über dieses Ereignis in Kenntnis gesetzt.

Laut Aussage des Schiffsführers war am Radar der „Stadt Wörth“ kein talfahrendes Kleinfahrzeug sichtbar.

### 2.2 Bilddokumentation



Abbildung 10: Roter und blauer Lackabrieb der „Fischa“ an der „Stadt Wörth“ (Quelle SA)

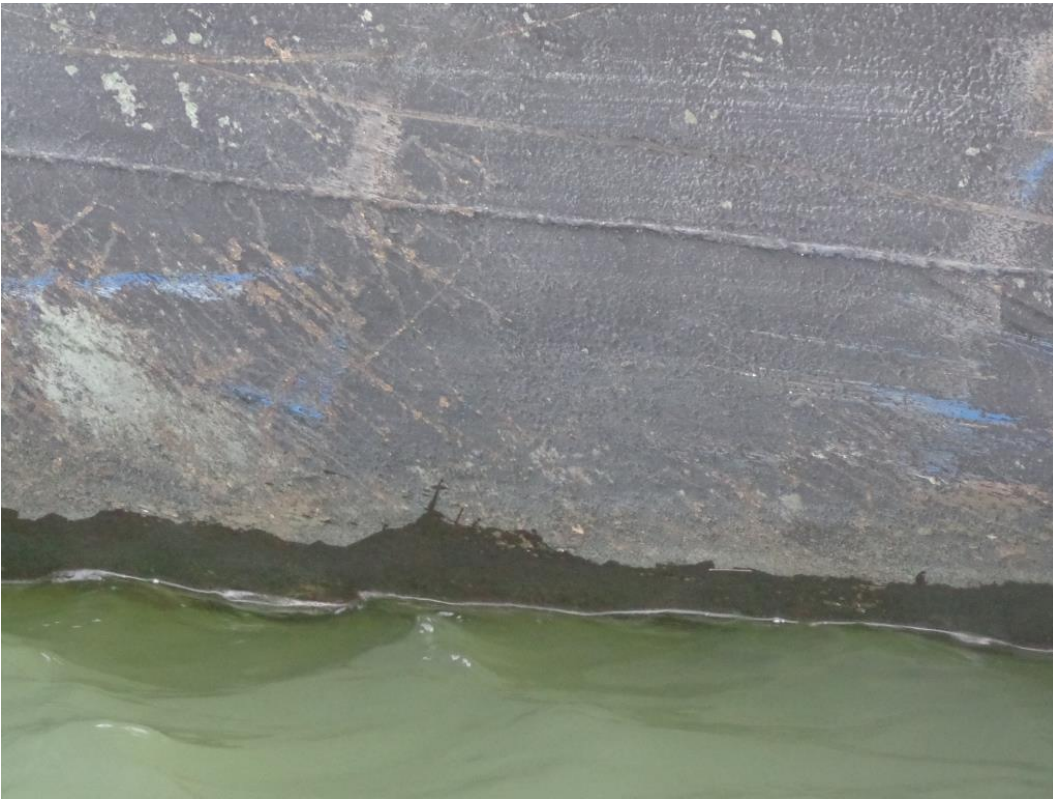


Abbildung 11: Blauer Lackabrieb der „Fischa“ an der „Stadt Wörth“ (Quelle SA)



Abbildung 12: „Fischa“ nach der Bergung am 17. Dezember 2013 (Quelle SA)

## 2.3 Chronologie der Ereigniskette

Zeitpunkt	Ort	Beschreibung
29. Oktober 2013 18:00 Uhr	PI Handelskai - Wien	Dienstantritt der Besatzung und Übernahme der „Fischa“. Auftrag zum Streifendienst auf der Donau.
29. Oktober 2013 20:00 Uhr	Höhe Nussdorf Strom-km 1934,000	Dienstübernahme auf der „Stadt Wörth“ durch den Schiffsführer
29. Oktober 2013 20:13 Uhr	ca. Strom-km 1930,250	<b>Kollision zwischen „Stadt Wörth“ und „Fischa“</b>
29. Oktober 2013 ca. 20:20 Uhr	„Stadt Wörth“	Fernmündliche Meldung bezüglich eines Schifffahrtshindernisses „Gekentertes Sportboot im Strom-km 1929,900“ an die Schleusenaufsicht Freudenau (gemäß § 31 Abs. 1 letzter Satz SchFG war die Meldung an die Schleusenaufsicht der Meldung an ein Organ der Schifffahrtssaufsicht gleichzuhalten).
29. Oktober 2013 ca. 20:21 Uhr	Schleusenaufsicht Freudenau	Fernmündliche Weiterleitung der Meldung an die SFA Wien
29. Oktober 2013 20:22 Uhr	SFA Wien	Fernmündliche Weiterleitung der Meldung an die PI Handelskai – See- und Stromdienst
29. Oktober 2013 20:22 Uhr	PI Handelskai	Alarm über Landesleitzentrale da sich mit „Fischa“ kein Kontakt herstellen ließ.
29. Oktober 2013 ca. 20:23 Uhr	PI Handelskai	Das „Polizeiboot 2“ wurde besetzt und einsatzmäßig in Richtung Vorfallsort entsandt.
29. Oktober 2013 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	PI Handelskai	Fernmündliche Meldung durch ein Besatzungsmitglied der „Fischa“ mit dem Mobiltelefon des Zeugen, dass zwei Mitarbeiter der Polizei am linken Ufer der Donau (Donauinsel) dringend Hilfe benötigten und Bekanntgabe des genauen Standortes. Fernmündliche Weitergabe der Daten an „Polizeiboot 2“.
29. Oktober 2013 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	Linkes Donauufer Strom-km 1930,000	Bergung der zwei verunfallten Mitarbeiter der Polizei und Verbringung mit dem „Polizeiboot 2“ zur PI Handelskai
29. Oktober 2013 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	PI Handelskai	Rettungsdienst-Einsatzleitung DNr 737 Rd Zentrale 1 und 2, sowie Feuerwehrrkommando Leopoldstadt DNr 9035 und 3 Rüstlöschfahrzeuge warten bereits. Die verunfallten Mitarbeiter der Polizei wurden in Intensivstationen zweier Krankenhäuser in Wien eingeliefert.

Abbildung 13: Ereigniskette (Quelle SUB)

Zeitpunkt	Ort	Beschreibung
29. Oktober 2013 genauer Zeitpunkt nicht bekannt	Wartelände am Oberwasser der Schleuse Freudenau Strom-km 1922,000	Untersuchung der „Stadt Wörth“ auf Kollisionsspuren durch Mannschaft des „Polzeiboot 2“ mit Hilfe des Polizeihubschraubers „Libelle 4“.  Ergebnis: Im Bugbereich konnten an der Backbordseite, in Höhe des Ankerkastens blaue und rote Lackspuren von der „Fischa“ festgestellt werden. Diese Spuren wurden durch das Verkehrsunfallkommando 106 dokumentiert.
29. Oktober 2013 23:23 Uhr bis 30. Oktober 2013 00:40 Uhr	PI Handelskai	Vernehmung des Schiffsführers der „Stadt Wörth“ zum Unfallhergang.
30. Oktober 2013	Wien	Meldungen bezüglich des Unfalls in den Pressemedien.
4. November 2013 15:00 Uhr	SUB	Einlangen der schriftlichen Meldung.
17. Dezember 2013	Wien Strom-km 1929,650 85 m vom linken Ufer	Meldungen bezüglich der Bergung des Kleinfahrzeuges am 17. Dezember 2013 in den Pressemedien.

Abbildung 14: Ereigniskette - Fortsetzung (Quelle SUB)

## 3 Folgen

### 3.1 Verletzte Personen

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

Abbildung 15: Tabelle „Verletzte Personen“ (Quelle SUB)

Die Besatzung der „Fischa“ konnte sich schwimmend an das linke Ufer der Donau retten.

### 3.2 Schäden an der Infrastruktur

An der Infrastruktur entstanden keine Schäden.

### 3.3 Sachschäden an Fahrzeugen und Ladegut

Die „Fischa“ wurde vom Verfügungsberechtigten als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft.

An der „Stadt Wörth“ wurden Lackabriebsspuren und leichte Kratzspuren festgestellt.

### 3.4 Schäden an Umwelt

Bezüglich Schäden an der Umwelt durch möglicherweise ausgetretene Treib- und Betriebsstoffe der „Fischa“ liegen der SUB keine Meldungen vor.

### 3.5 Betriebsbehinderungen

Bezüglich Betriebsbehinderungen liegen der SUB keine Meldungen vor.

## 4 Beteiligte, Auftragnehmer, Zeugen

- Verfügungsberechtigter Tankmotorschiff
- Schiffsführer Tankmotorschiff
- Verfügungsberechtigter Kleinfahrzeug
- Beteiligtes Personal Kleinfahrzeug
- Zeugen
- Wasserstraßengesellschaft
- Schifffahrtsaufsicht Wien



## 5 Rettungs- und Notfalldienst

### 5.1 Beteiligte Personen und eingesetzte Mittel

- Schleusenaufsicht Freudenau mit einer Person
- SFA Wien mit einem Straßenfahrzeug und einer Person
- PI Handelskai, die Anzahl der beteiligten Personen war nicht bekannt
- Kleinfahrzeug „Polizeiboot 2“ der PI Handelskai mit vier Personen
- Polizeihubschrauber „Libelle 4“ mit zwei Personen
- Rettungsdienst mit drei Straßenfahrzeugen, die Anzahl der beteiligten Personen war nicht bekannt
- Berufsfeuerwehr Wien mit vier Straßenfahrzeugen, die Anzahl der beteiligten Personen war nicht bekannt
- Kleinfahrzeug der Feuerwehr „Michael 1“, die Anzahl der beteiligten Personen war nicht bekannt
- „Verkehrsunfallkommando 106“ mit einem Straßenfahrzeug und zwei Personen

### 5.2 Reaktionsschnelligkeit, ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse

Unmittelbar nach dem Erkennen eines gesunkenen „Sportbootes“ durch den Schiffsführer der „Stadt Wörth“ wurde die Informations- und Rettungskette angestoßen (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14).

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

## 6 Externe Ermittlungen

Der SUB liegen folgende Dokumente vor:

- Meldung der SFA Wien
- Bericht der Polizei
- Akt der Staatsanwaltschaft

## 7 Aussagen, Beweismittel, Auswertungen

### 7.1 Auswertungen der historischen DoRIS Daten

Es standen nur die Daten der „Stadt Wörth“ zur Verfügung, die „Fischa“ hatte kein Inland-AIS.

20:08:07 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,780, vor der „Floridsdorfer Brücke“,  
Geschwindigkeit 18,0 km/h

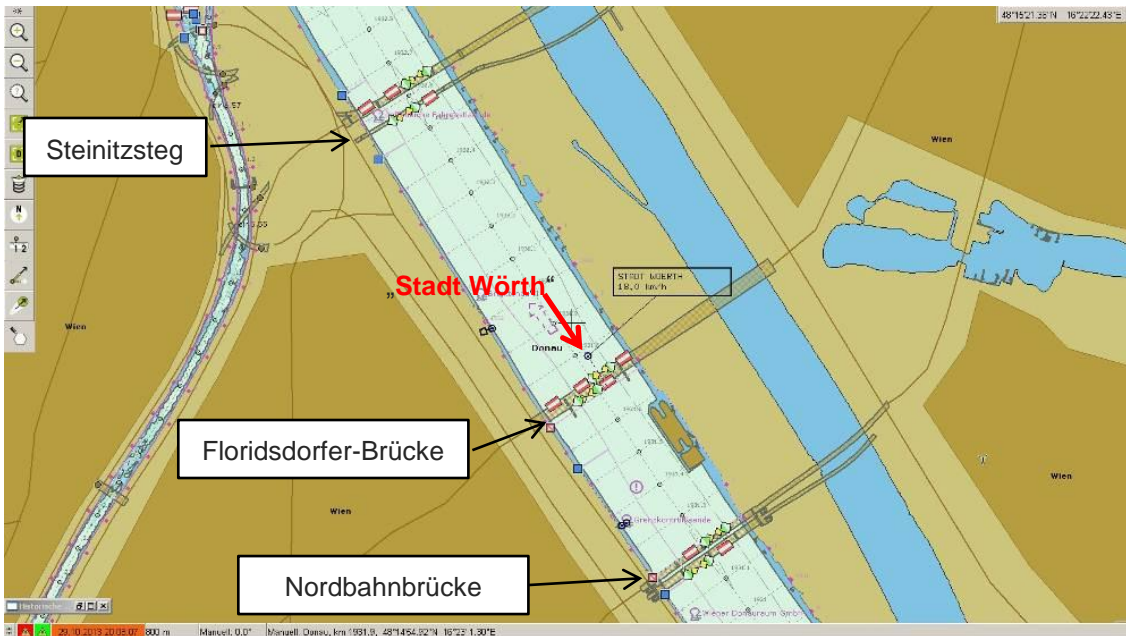


Abbildung 16: DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:08:07 Uhr (Quelle Polizei)

20:08:47 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,695, nach der „Floridsdorfer Brücke“  
Geschwindigkeit 16,5 km/h



Abbildung 17: DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:08:47 Uhr (Quelle Polizei)

20:09:12 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,590, nach der „Floridsdorfer-Brücke“

Geschwindigkeit 18,0 km/h



**Abbildung 18:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:12 Uhr (Quelle Polizei)

20:09:40 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,360, vor der „Nordbahnbrücke“

Geschwindigkeit 17,8 km/h

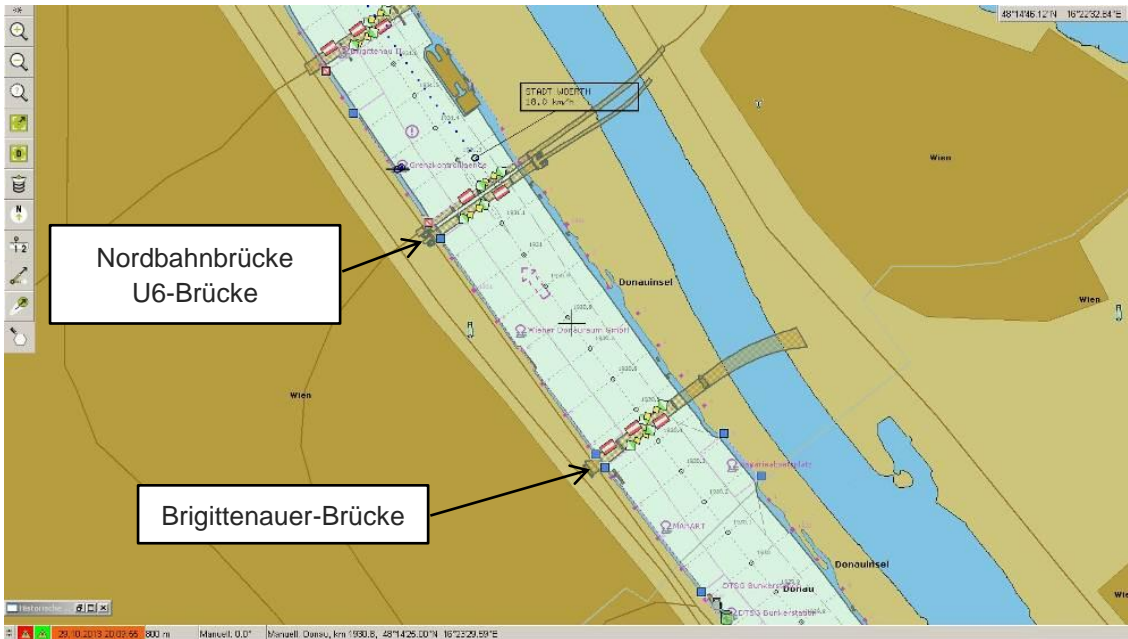


**Abbildung 19:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:40 Uhr (Quelle Polizei)



20:09:55 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,280, vor der „Nordbahnbrücke“

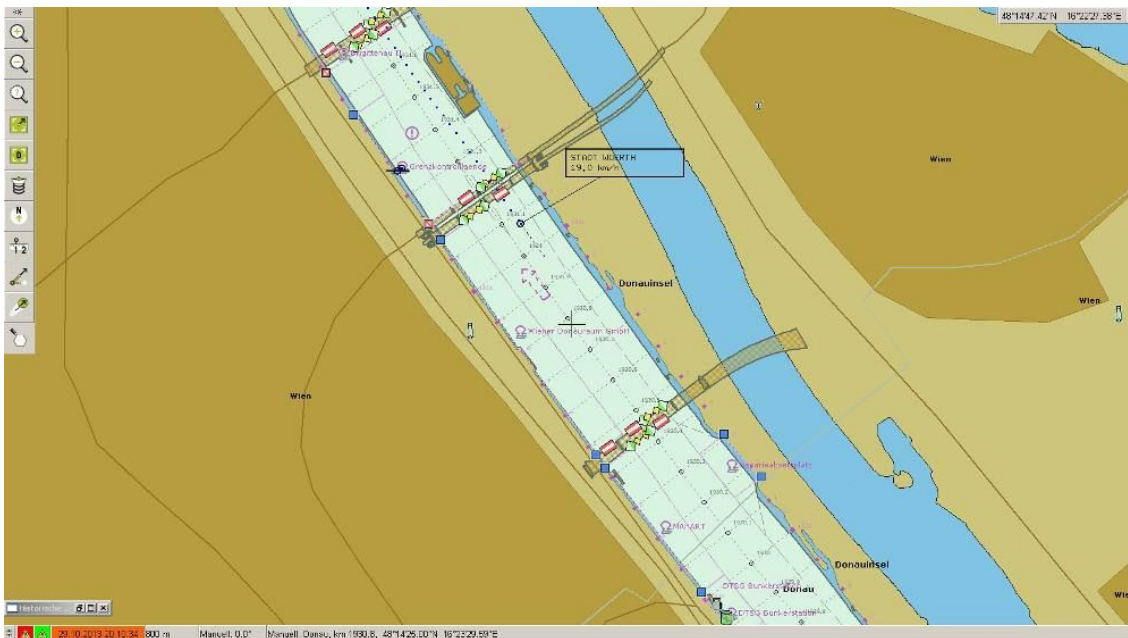
Geschwindigkeit 18,0 km/h



**Abbildung 20:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:09:55 Uhr (Quelle Polizei)

20:10:34 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1931,080, nach der „U6-Brücke“

Geschwindigkeit 19,0 km/h



**Abbildung 21:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:10:34 Uhr (Quelle Polizei)

20:11:51 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1930,660, vor der „Brigittener-Brücke“

Geschwindigkeit 19,8 km/h



Abbildung 22: DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:11:51 Uhr (Quelle Polizei)

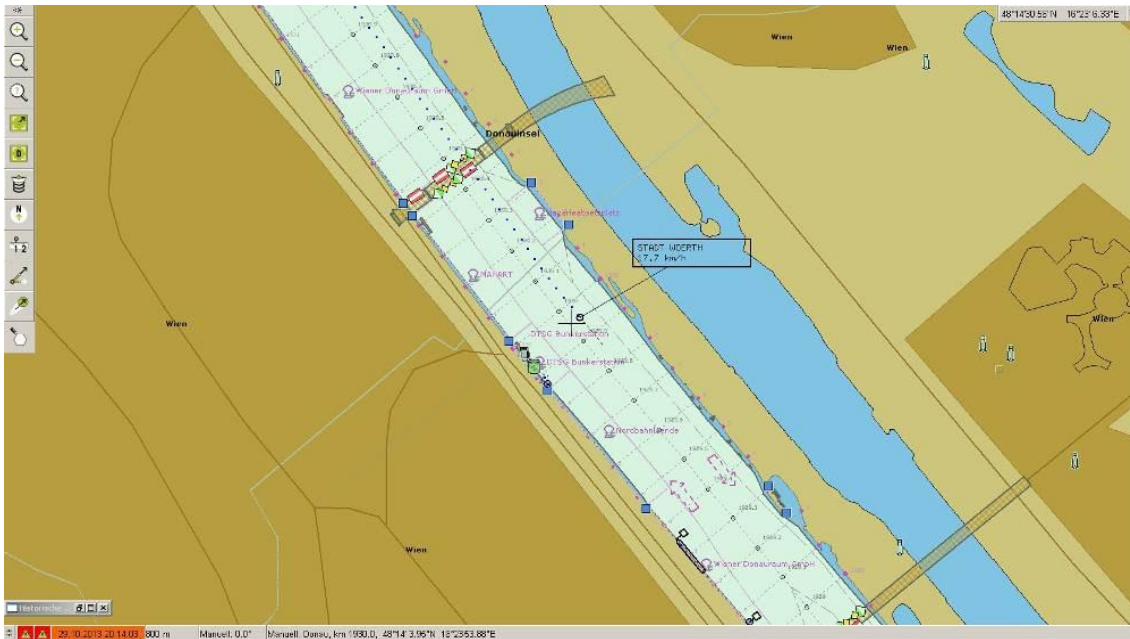
20:13:13 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1930,215, nach der „Brigittener-Brücke“

im Bereich der Kollisionsstelle, Geschwindigkeit 18,8 km/h



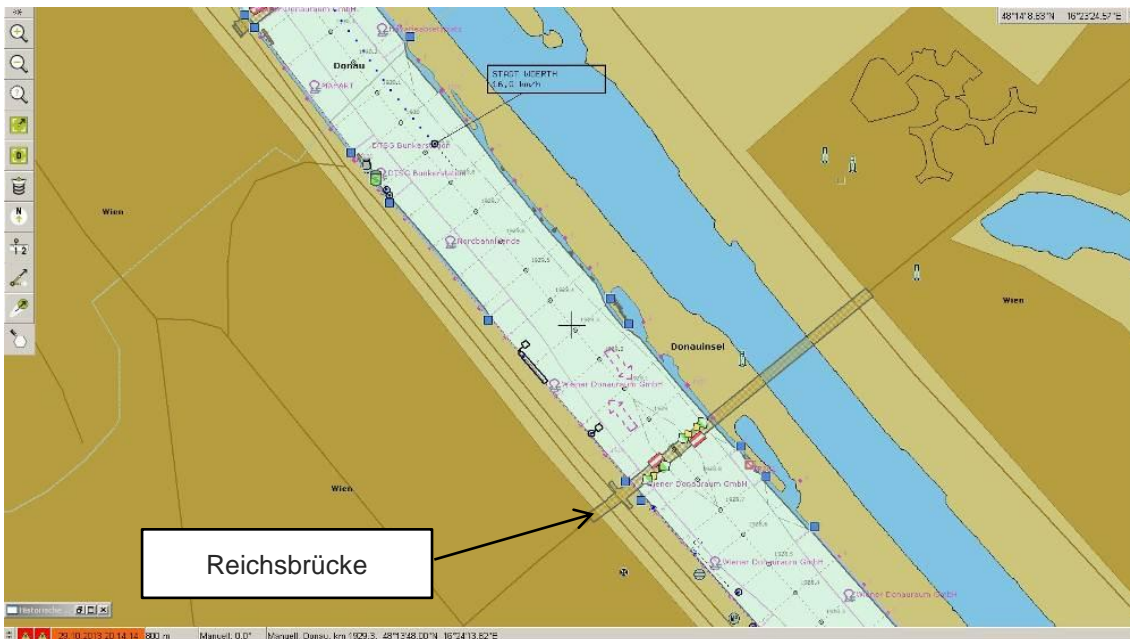
Abbildung 23: DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:13:13 Uhr (Quelle Polizei)

20:14:03 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1929,960, nach der „Brigittenauer-Brücke“  
nach der Kollisionsstelle, Geschwindigkeit 17,7 km/h



**Abbildung 24:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:14:03 Uhr (Quelle Polizei)

20:14:14 Uhr: „Stadt Wörth“ ca. im Strom-km 1929,900, nach der „Brigittenauer-Brücke“  
Geschwindigkeit 16,0 km/h



**Abbildung 25:** DoRIS Daten „Stadt Wörth“ am 29. Oktober 2013 - 20:14:14 Uhr (Quelle Polizei)

Gemäß den der SUB vorliegenden Daten verringerte die „Stadt Wörth“ bis km 1926,940 (vor der „Reichsbrücke“) ihre Geschwindigkeit auf 10,2 km/h (ca. 20:27:47 Uhr).



## 7.2 Aussagen der beteiligten Personen und Zeugen

### 7.2.1 Schiffsführer und Besatzung der „Fischa“

*Zitat Aussage des Schiffsführers der „Fischa“ – Quelle Polizei (auszugsweise):*

*„Der Dienst als Schiffsführer wurde um 18:00 Uhr ausgeruht mit einem Kollegen angetreten um die Donau auftragsgemäß zu „Bestreifen“.*

*Um ca. 20:15 Uhr befand sich die „Fischa“ in der Schifffahrtsrinne der Donau, stromabwärts fahrend, unmittelbar nach der „Brigittenauer-Brücke“. Zum Zweck der „Bestreifung“ war der Aufenthalt in der Kabine, die beiden Seitenfenster waren zur akustischen und visuellen Beobachtung geöffnet. Zudem fällt in der Nacht die Spiegelung durch die Seitenscheibe weg.*

*Es erfolgte keine Ablenkung, die Konzentration richtete sich ausschließlich auf die Tätigkeit als Schiffsführer auf die Sichtfahrt und Bedienung der nautischen Einrichtungen. Die Dienstausbübung bei Fahrten in der Nacht auf der Donau ist besonders anstrengend, „es geht echt darum, zu überleben“.*

*Die Fahrt erfolgte bewusst eher im Bereich der linken Seite der Schifffahrtsrinne. Die „Fischa“ war ordnungsgemäß beleuchtet. Nach hinten und vorne leuchtete ein weißes Positionslicht. Nach vorne waren das grüne und das rote Positionslicht eingeschaltet.*

*Es bestand keine Möglichkeit die Geschwindigkeit durch ein Messinstrument zu bestimmen. Stromabwärts erfolgte die Fahrt als normale „Verdrängerfahrt“. Gefühlsmäßig bzw. aufgrund der langjährigen Erfahrung betrug die Geschwindigkeit der „Fischa“ ca. 15 km/h.*

*Die Fahrt erfolgte auf Sicht. Das Radar war zur Unterstützung eingeschaltet und so eingestellt, dass nach vorne ca. 300 m und nach hinten ca. 200 m erfasst wurden. Zusätzlich erfolgte in kurzen Abständen ein Blick zurück. Nach dem Durchfahren der „Brigittenauer-Brücke“ wurden die nach hinten ausgestrahlten Radarwellen von der Brücke reflektiert. Dadurch sieht man auf der graphischen Darstellung des Radarschirmes lediglich Störfrequenzen.*

*Plötzlich erfolgte die Kollision. Auf der Steuerbordseite befand sich ein „Stahlkoloss“. Die „Fischa“ drehte sich in der Längsachse nach links. Daraufhin wurden beide Fenster geschlossen.*

*Nach dem Verlassen der Kabine wurde sofort ins Wasser gesprungen und von der „Fischa“ weg zum linken Ufer der Donau geschwommen. Bereits noch im Wasser wurde durch Hilferufe auf die Situation aufmerksam gemacht. Passanten machten verständlich, dass sie die Hilferufe gehört hatten und entsprechende Hilfe organisieren würden. Diese Passanten riefen dann auch, nachdem sie die Telefonnummer bekommen hatten, in der Dienststelle an. Durch ein herbeigeeiltes „Polizeiboot“ erfolgte der Transport zur Dienststelle, wo die Rettungsdienste bereits warteten um den Transport in das Krankenhaus auszuführen.“*

Anmerkung SUB:

Es erfolgte eine Wankbewegung. Die protokollierte Abfolge der Ereignisse (Fensterschließen) war für die Schifffahrtsbehörden und die SUB nicht genau nachvollziehbar. Eine nachträgliche Befragung war nicht möglich. Kein Hinweis auf Abgabe und Empfang von Funkmeldungen auf dem Verkehrskreis Schiff-Schiff.

*Zitat Aussage des Navigators der „Fischa“ – Quelle Polizei (auszugsweise):*

*„Der Dienst als Navigator wurde um 18:00 Uhr ausgeruht angetreten. Der Nautiker hat die Aufgabe den Schiffsführer in allen Belangen der Schiffsführung zu unterstützen. Nach der Schiffsübernahme wurde die Tauglichkeit der Positionslichter überprüft und wurden eingeschaltet.*

*Um ca. 20:15 Uhr befand sich die „Fischa“ im Zuge der Streifenfahrt auf der Donau stromabwärts in normaler „Verdrängerfahrt“ im linken Bereich der Schifffahrtsrinne unterhalb der „Brigittenauer-Brücke“ (bereits im Rücken). Die Geschwindigkeit lag dabei im Bereich zwischen 10 und 15 km/h.*

*Der Aufenthalt erfolgte in der Kabine auf dem linken Sitz, die Seitenscheiben waren offen, um akustisch und optisch mehr wahrnehmen zu können. Etwaige Spiegelungen der Seitenscheiben wurden dadurch auch verhindert. Die Fahrt erfolgte auf Sicht, dabei wurde das Umfeld in kurzen Abständen durch Rundumblick beobachtet. Es handelt sich dabei um einen Routinevorgang, der aber in der Nacht besonders wichtig ist. Es geht nämlich ums Überleben, um die eigene Gesundheit. Der Radarschirm befand sich in der Mitte und wurde voll konzentriert beobachtet, dabei erfolgte auch keine Ablenkung durch andere Einflüsse. Unterhalb der „Brigittenauer-Brücke“ wurden die von der „Brigittenauer-Brücke“ zurückgesandten Radar-Strahlen als Störfrequenz angezeigt. Von hinten war die Annäherung eines anderen Schiffes nicht zu erkennen.*

*Plötzlich erfolgte die Kollision. Die „Fischa“ drehte sich in der Längsmittlebene nach links.*

*Nach dem Umdrehen zeigte ein Blick nur eine schwarze Wand. Es wurde befürchtet unter das Schiff zu kommen. Über Weisung des Schiffsführers wurde sofort die Seitenscheibe geschlossen. Das Boot begann zu sinken. Danach war es wie im Hexenkessel. Es gelang die „Fischa“ zu verlassen und zum linken Donauufer zu schwimmen.*

*Dort wurden Passanten durch Zurufe aufmerksam. Diese verständigten den Stützpunkt. Durch ein herbeigeeiltes „Polizeiboot“ erfolgte der Transport zur Dienststelle, wo die Rettungsdienste bereits warteten um den Transport in das Krankenhaus auszuführen.“*

Anmerkung: SUB:

Es erfolgte eine Wankbewegung. Die protokollierte Abfolge der Ereignisse war für die Schifffahrtsbehörden und die SUB nicht genau nachvollziehbar. Eine nachträgliche Befragung war nicht möglich. Kein Hinweis auf Abgabe und Empfang von Funkmeldungen auf dem Verkehrskreis Schiff-Schiff.

## 7.2.2 Schiffsführer der „Stadt Wörth“

Der Schiffsführer hatte gemäß vorliegender Dokumentation vor Dienstübernahme eine Ruhezeit von sechs Stunden.

Ein Schichtplan der Mannschaft der „Stadt Wörth“ liegt der SUB vor.

*Zitat Aussage des Schiffsführers der „Stadt Wörth“ – Quelle Polizei (auszugsweise):*

*„Die „Stadt Wörth“ wurde um ca. 20:00 Uhr etwa bei Strom-km 1934,000 übernommen. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Funktion als Kapitän und Schiffsführer wahrgenommen. Das Schiff war bereits unterwegs aus Greifenstein in Richtung Freudenau.*

*Die Fahrt erfolgte unter Radar, auf einem zweiten Bildschirm war DoRIS eingeschaltet. Die Fahrtgeschwindigkeit oberhalb Wiens betrug ca. 19 km/h, ab der Floridsdorfer Brücke ca. 16 km/h. Das Schiffsradar funktioniert einwandfrei und war vom Schiffsführerstand gut zu beobachten. Im Raum Wien gibt es durch die Brücken starke Reflexionen auf dem Bildschirm des Radars, sodass es möglich war kleine Gegenstände durch diese Reflexionen nicht zu erkennen. Das Schiff war nicht beladen, sodass ein toter Winkel zu berücksichtigen war. Dieser wurde auf über 200 m geschätzt. In Wien wurde die Navigation bei Dunkelheit durch die vielen Lichter, insbesondere die Brückenbeleuchtungen die Uferbeleuchtungen und der Lichtkegel der Stadt erschwert. All dies reflektiert zusammen über die Wasseroberfläche.*

*Bei Strom-km 1929,900 (unterhalb der „Brigittenauer-Brücke“) wurde auf der Backbordseite auf Höhe des ersten Drittels des Schiffes ein dunkler Gegenstand, beeinträchtigt durch die Lichtreflexion bemerkt. Zuerst wurde angenommen es wäre ein Baumstamm. Auf Höhe des Steuerhauses wurde ein gekentertes Boot erkannt. Das Steuerhaus wurde zur genauen Beobachtung des im Wasser treibenden Fahrzeuges verlassen, dabei konnte nur ein gekentertes Boot ohne Personen wahrgenommen werden. Wären Personen wahrgenommen worden, wären selbstverständlich alle nur erdenklichen Rettungsmaßnahmen wie z.B.: Rettungsring mit Leuchtboje, Rettungsboot und Notmanöver eingeleitet worden. Auf Grund der Erkenntnis, dass es sich ausschließlich um ein treibendes Boot handelte, wurde nicht über die Notfrequenz Kanal 10, sondern über Schleusenkanal 18 direkt die Schleuse Freudenau angesprochen, dass ein gekentertes „Boot“ wahrgenommen wurde. Die Schleuse wurde direkt angesprochen, damit diese andere Schiffe vor dem Schiffahrtshindernis warnen kann.*

*Auf die Frage ob irgendeine Kollision wahrgenommen wurde, wurde angegeben, dass von einer Kollision nichts bemerkt wurde. Es wurde auch nichts am Radarbild wahrgenommen, dies war auf die Reflexionen durch die Brücken zurückzuführen.*

*Es wurde nochmals darauf hingewiesen, dass sich ein Kleinfahrzeug (mit einer Länge von 7 m) das sich im sogenannten „falschen Echo“ des Radars nach einer Brücke befindet am Radarschirm nicht erkannt werden kann.*

*Zum Zeitpunkt des Unfalls befand sich der Schiffsführer alleine im Steuerhaus und war nicht abgelenkt. Die anderen Besatzungsmitglieder befanden sich in ihren Unterkünten, wobei sich zwei Matrosen auf der Backbordseite befanden. Diese Unterkünte haben nach draußen kein großes Sichtfeld. Der zweite Kapitän befand sich in einer steuerbordseitigen Kabine.“*

**Anmerkung SUB:**

Kein Hinweis auf Abgabe und Empfang von Funkmeldungen auf dem Verkehrskreis Schiff-Schiff.

*Zitat Stellungnahme Schiffsführer Tankmotorschiff (auszugsweise):*

*In der Niederschrift der Vernehmung wurde nicht festgehalten, dass bei ca. Strom-km 1933,000 (unmittelbar vor der Einfahrt in die erste Engstelle) eine Funkmeldung auf Kanal 10 zur Warnung anderer Fahrzeuge erfolgte. Es erfolgte eine Antwort eines andern talfahrenden Fahrzeuges unterhalb der Reichsbrücke (Strom-km 1926,690).*

*Da keine weiteren Fahrzeuge mittels ECDIS zu erkennen waren, erfolgten keine weiteren Meldungen (vor dem Passieren von Engstellen).*

*Die „Fischa“ hätte bei eingeschalteten Kanal 10 die Meldung hören und verstehen müssen.*

**7.2.3 Zeuge (Ersthelfer) und Begleitung**

*Zitat Aussage des Zeugen – Quelle Polizei (auszugsweise):*

*"Beim Abendspaziergang mit Begleitung am linken Donauufer (auf der Donauinsel) wurde ca. 200 m oberhalb der Reichsbrücke ein großes hell beleuchtetes stromabwärts fahrendes Schiff gesehen.*

*Anschließend wurden stromaufwärts auf der Donauinsel deutliche Hilferufe vom Wasser her wahrgenommen. Nach einer raschen Näherung zum Ort dieser Hilferufe wurde von einer männliche Stimme zugerufen dass sie Polizisten sind und von einem Boot gerammt wurden und mit den Ersuchen eine bestimmte Telefonnummer anzurufen. Dies erfolgte unverzüglich um ca. 20:20 Uhr.*

*Bis schließlich die um Hilfe rufenden Personen erreicht wurden musste noch eine Bucht umrundet werden. Dort befanden sich die zwei Personen bereits am Ufer, der eine lag am Boden und der andere versuchte mit den Händen ein Boot auf sich aufmerksam zu machen.*

*Die eine Person nahm das Mobiltelefon des Zeugen und übermittelte seinen Standort.*

*In der Zwischenzeit wurde dem auf dem Boden liegenden zweiten Polizisten beigegeben. Es wurde die nasse Jacke ausgezogen, nach Ankunft des Bootes wurde er mit einer beigegebenen Decke umhüllt und weiteres wurde ihm beim Einsteigen in das Boot geholfen.*

*Die Begleitung bestätigte vollinhaltlich die Aussage.*

**Anmerkung SUB:** Kein Hinweis auf die Verwendung von Rettungswesten.

## 7.3 Regelwerke

### 7.3.1 Bestimmungen für die Navigation und dazu erforderliche Ausrüstung

Zitat SchFG (auszugsweise):

#### **§ 7. Allgemeine Sorgfaltspflicht**

(1) *Schiffsführer haben alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung gebieten, um folgendes zu vermeiden:*

- 1. die Gefährdung von Menschenleben;*
- 2. die Beschädigung von Fahrzeugen oder Schwimmkörpern, Ufern, Regulierungsbauwerken und Anlagen jeder Art im Gewässer oder am Ufer;*
- 3. Behinderungen der Schifffahrt oder der Berufsfischerei;*
- 4. das Zufügen von Schäden an Besatzungsmitgliedern und anderen an Bord des Fahrzeugs, Verbandes oder Schwimmkörpers befindlichen Personen, an Hafen- oder Kaianlagen und der Umwelt;*
- 5. Verunreinigungen der Gewässer.*

#### **§ 8. Verhalten unter besonderen Umständen**

*Zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr müssen die Schiffsführer unter Bedachtnahme auf die Sicherheit von Personen alle Maßnahmen treffen, die die Umstände gebieten, auch wenn sie dadurch gezwungen sind, von den auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen abzuweichen.*

#### Anmerkung SUB:

Unabhängig davon waren beide Schiffsführer verpflichtet gemäß § 4.05 Z 4 WVO „vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen“, sich auf dem Verkehrskreis Schiff-Schiff zu melden und dadurch andere Fahrzeuge in diesem Abschnitt über Funk vor der Gefahrensituation zu warnen. Bezüglich der Abgabe bzw. den Empfang dieser Funkmeldungen vor der Einfahrt in die Brückenöffnung der „Brigittenauer-Brücke“ liegen der SUB seitens beider Schiffsführer keine Aussagen vor.



### **§ 13. Ausnahmebestimmungen**

*(5) Organe der Schifffahrtsaufsicht, Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und Zollorgane sind bei Gefahr im Verzug in Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben an die Bestimmungen dieses Teiles und die auf Grund dieses Teiles erlassenen Verordnungen nicht gebunden; sie haben jedoch auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen zu achten und jede Beeinträchtigung der Wassergüte zu vermeiden..*

#### Anmerkung SUB:

Die „Fischa“ befand sich auf Streifenfahrt und somit zwar im Dienst, aber nicht im Einsatz. Wasserfahrzeuge der Exekutive im sicherheitspolizeilichen Einsatz dürfen die Ausnahme gemäß § 13 Abs. 5 SchFG in Anspruch nehmen.

#### Zitat WVO (auszugsweise):

##### *§ 0.02 Sachlicher Geltungsbereich*

*1. Soweit es zur Erreichung des Einsatzzweckes erforderlich ist, sind Fahrzeuge, die zur Rettung und Hilfeleistung verwendet werden, sowie Fahrzeuge der Schifffahrtsaufsicht, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollverwaltung oder der Bundeswasserstraßenverwaltung im Einsatz nicht an die Bestimmungen der §§ 1.10 Z 2 lit. b, 6.22, 6.24 Z 2 lit. a, 6.25 Z 1, 6.26 Z 3, 6.33, 7.01 Z 1 und 2, 7.02 bis 7.04, 20.01, 30.01 Z 4 und 30.02 Z 3 gebunden.*

#### Anmerkung SUB:

§ 0.02 entspricht nicht den „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ der DK sondern ist Österreichisches Recht.

#### *Allgemeine Bestimmungen*

##### *§ 1.16 Rettung und Hilfeleistung*

*1. Der Schiffsführer muss bei Unfällen, die Personen an Bord gefährden, alle verfügbaren Mittel zu ihrer Rettung einsetzen.*

*2. Wenn bei einem Unfall eines Fahrzeugs oder Schwimmkörpers Personen in Gefahr sind oder eine Sperrung des Fahrwassers droht, ist der Schiffsführer jedes in der Nähe befindlichen Fahrzeugs verpflichtet, unverzüglich Hilfe zu leisten, soweit dies mit der Sicherheit des von ihm geführten Fahrzeugs vereinbar ist.*

### § 1.17 Festgefahrene oder gesunkene Fahrzeuge

1. Der Schiffsführer eines festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeugs oder eines festgefahrenen oder auseinandergerissenen Schwimmkörpers muss unverzüglich für die Meldung an die nächste zuständige Behörde sorgen. Falls ein Fahrzeug festgefahren oder gesunken ist, muss der Schiffsführer oder ein Mitglied der Besatzung an Bord oder in der Nähe der Unfallstelle bleiben, bis die zuständige Behörde ihm gestattet, sich zu entfernen.

2. Falls im Fahrwasser oder in dessen Nähe ein Fahrzeug festgefahren oder gesunken oder ein Schwimmkörper festgefahren ist, muss der Schiffsführer unbeschadet der Pflicht zur Führung der in § 3.25 genannten Zeichen, sofern es nicht offensichtlich unnötig ist, unverzüglich an geeigneten Stellen und in ausreichender Entfernung von der Unfallstelle für eine Warnung der herankommenden Fahrzeuge oder Schwimmkörper sorgen, damit diese rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen treffen können.

#### Anmerkung SUB:

Die „Stadt Wörth“ hat die Sichtung eines vermeintlichen Sportbootes (ge kentert, keine Personen im Wasser) unverzüglich der Schleusenaufsicht Freudenau als „Hindernis für die Schifffahrt“ gemeldet. Von dieser erfolgte unverzüglich die Meldung an die SFA Wien.

#### *Bezeichnung der Fahrzeuge*

### § 3.01 Anwendung und Begriffsbestimmungen

1. Wenn es die Sichtverhältnisse erfordern, müssen die für die Nacht vorgeschriebenen Zeichen zusätzlich auch bei Tag gesetzt werden.
2. Die in diesem Kapitel vorgeschriebenen Zeichen sind in Anlage 3 abgebildet.
3. In diesem Kapitel gelten als:
  - a) „Topplight“: ein weißes starkes Licht, das ununterbrochen über einen Horizontbogen von  $225^\circ$  strahlt und so angebracht ist, dass es von vorn bis beiderseits  $22^\circ 30'$  hinter die Querlinie strahlt;
  - b) „Seitenlichter“: ein grünes helles Licht an Steuerbord und ein rotes helles Licht an Backbord, von denen jedes ununterbrochen über einen Horizontbogen von  $112^\circ 30'$  strahlt und so angebracht ist, dass es auf seiner Seite von vorn bis  $22^\circ 30'$  hinter die Querlinie strahlt;
  - c) „Hecklicht“: wenn nicht anders vorgeschrieben, ein weißes helles oder gewöhnliches Licht, das ununterbrochen über einen Horizontbogen von  $135^\circ$  strahlt und so angebracht ist, dass es über einen Bogen von  $67^\circ 30'$  von hinten nach jeder Seite strahlt;

### Nacht- und Tagbezeichnung

#### § 3.08 Bezeichnung einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb

##### 1. Einzeln fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen führen:

Bei Nacht:

a) ein Topplicht, das auf dem Vorschiff auf der Längsachse in einer Höhe von mindestens 5 m gesetzt ist; diese Höhe darf bis auf 4 m verringert werden, wenn die Länge des Fahrzeugs 40 m nicht überschreitet;

b) Seitenlichter, die in gleicher Höhe in einer Ebene senkrecht zur Längsachse des Fahrzeugs gesetzt sind; sie müssen mindestens 1 m tiefer als das Topplicht und mindestens 1 m hinter diesem an der breitesten Stelle des Fahrzeugs gesetzt sein; sie müssen binnenbords derart abgeblendet werden, dass das grüne Licht nicht von Backbord, das rote Licht nicht von Steuerbord gesehen werden kann;

c) ein Hecklicht, das auf dem Hinterschiff auf der Längsachse des Fahrzeugs gesetzt ist.

##### 2. Ein einzeln fahrendes Fahrzeug mit Maschinenantrieb darf bei Nacht zusätzlich auf dem Hinterschiff ein zweites Topplicht führen, das auf der Längsachse des Fahrzeugs und mindestens 3 m höher als das vordere Topplicht so gesetzt ist, dass der horizontale Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens das Dreifache des vertikalen Abstandes beträgt. Ein einzeln fahrendes Fahrzeug mit Maschinenantrieb mit einer Länge von mehr als 110 m muss dieses zweite Topplicht führen.

#### § 3.13 Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt

##### 1. Einzeln fahrende Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb müssen führen:

Bei Nacht:

a) ein Topplicht; dieses Licht muss auf der Längsachse des Kleinfahrzeugs mindestens 1 m höher als die Seitenlichter gesetzt und hell statt stark sein;

b) Seitenlichter; diese Lichter können gewöhnlich statt hell sein und müssen gesetzt werden

i) nach § 3.08 Z 1 lit. b oder

ii) nebeneinander oder in einer einzigen Leuchte am oder nahe am Bug auf der Längsachse;

c) das Hecklicht nach § 3.08 Z 1 lit. c; dieses Licht kann jedoch entfallen, wenn das Topplicht nach lit. a durch ein weißes, von allen Seiten sichtbares Licht ersetzt wird.

#### Anmerkung SUB:

Laut Angaben der Schiffsführer der „Stadt Wörth“ und der „Fischa“ waren die vorgeschriebenen Lichter gesetzt.

## Schallzeichen, Sprechfunk, Navigationsanlagen

### § 4.01 Allgemeines

1. Soweit in dieser Verordnung oder in anderen anwendbaren Bestimmungen andere Schallzeichen als Glockenschläge vorgesehen sind, müssen sie wie folgt gegeben werden:

a) auf Fahrzeugen mit Maschinenantrieb, ausgenommen bestimmte Kleinfahrzeuge, die keine Radaranlage besitzen, mittels mechanisch betriebener Schallgeräte, die genügend hoch angebracht sind, damit sich der Schall nach vorne und möglichst auch nach hinten frei ausbreiten kann; die von diesen Schallgeräten erzeugten Schallzeichen müssen den Bestimmungen der Anlage 6, Abschnitt I entsprechen;

b) auf Fahrzeugen ohne Maschinenantrieb und auf Kleinfahrzeugen mit Maschinenantrieb, die nicht über ein mechanisch betriebenes Schallgerät verfügen, mittels einer geeigneten Hupe oder eines geeigneten Horns; diese Zeichen müssen den Bestimmungen der Anlage 6, Abschnitt I, Z 1 lit. b und Z 2 lit. b entsprechen.

2. Auf Fahrzeugen mit Maschinenantrieb müssen gleichzeitig mit den Schallzeichen gleich lange Lichtzeichen gegeben werden. Die Lichtzeichen müssen gelb, hell und von allen Seiten sichtbar sein. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge, das Zeichen der Radartalfahrer nach § 6.32 Z 4 lit. a und nicht für Glockenzeichen.

### Anmerkung SUB:

Bezüglich der Abgabe von Schallzeichen (und gleichzeitigen Lichtzeichen) liegen der SUB keine Angaben vor.

### § 4.05 Sprechfunk

1. Die **Sprechfunkausrüstung** an Bord eines Fahrzeugs, Schwimmkörpers oder einer schwimmenden Anlage muss den **Bestimmungen der zuständigen Behörden** (im Donaauraum der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtsfunk (Basel 2000) sowie der Vollzugsordnung für den Funkdienst) entsprechen.

2. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, ausgenommen Kleinfahrzeuge, Fähren und schwimmende Geräte, dürfen nur fahren, wenn sie mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen ausgerüstet sind. Während der Fahrt müssen die Sprechfunkanlagen in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff (in Österreich Kanal 10) und Nautische Information (in Österreich der Kanal der nächsten über Funk erreichbaren Schleuse) ständig sende- und empfangsbereit sein. Der Verkehrskreis Nautische Information darf nur zur Übermittlung oder zum Empfang von Nachrichten auf anderen Kanälen kurzfristig verlassen werden.

3. *Fähren und schwimmende Geräte mit Maschinenantrieb dürfen nur fahren, wenn sie mit einer betriebssicheren Sprechfunkanlage ausgerüstet sind. Während der Fahrt muss die Sprechfunkanlage im Verkehrskreis Schiff-Schiff ständig sende- und empfangsbereit sein. Dieser Verkehrskreis darf nur zur Übermittlung oder zum Empfang von Nachrichten auf anderen Kanälen kurzfristig verlassen werden. In Österreich muss die Sprechfunkanlage vom Einfahren in den Schleusenbereich gemäß Anhang 2 bis zum Verlassen dieses Bereichs auf dem jeweiligen Schleusenkanal auf Empfang geschaltet sein. Sätze 1, 2 und 4 gelten auch während des Betriebes.*
4. **Jedes mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstete Fahrzeug muss sich vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen und in von den zuständigen Behörden vorgeschriebenen Strecken auf dem für den Verkehrskreis Schiff-Schiff zugewiesenen Kanal melden.**
7. **In Österreich gilt für Kleinfahrzeuge im Fall der Inbetriebnahme von freiwillig an Bord mitgeführten Sprechfunkanlagen Z 3 sinngemäß.**

#### Anmerkung SUB:

Bezüglich der von der „Fischa“ mitgeführten Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff liegen der SUB keine Angaben vor.

Die „Stadt Wörth“ war mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen gemäß § 4.03 Z 2 WVO ausgerüstet.

**Vor jeder Einfahrt in eine Brückenöffnung hätten sich die „Stadt Wörth“ und die „Fischa“ auf Funkkanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) zu melden gehabt, sodass beide Fahrzeuge durch diese Meldung einander erkannt hätten. Bezüglich dieser Meldungen liegt der SUB keine Dokumentation vor.**

Bezüglich der Abgabe bzw. den Empfang dieser Funkmeldungen vor der Einfahrt in die Brückenöffnung der „Nordbrücke“ liegt seitens der „Stadt Wörth“ eine Aussage bezüglich einer Meldung vor. Auf Grund der Rückmeldung eines talfahrenden Schiffes unterhalb der Reichsbrücke (Strom-km 1926,650) wurde bei den nächsten Engstellen „Nordbahnbrücke“ (einschließlich „U6-Brücke“) und „Brigittenauer-Brücke“ keine Meldungen abgegeben.

Bezüglich Abgabe bzw. den Empfang von Meldungen am Verkehrskreis Schiff-Schiff durch die „Fischa“ liegen der SUB keine Angaben und Aussagen vor.

#### § 4.06 Radar

1. *Fahrzeuge dürfen nur dann Radar oder Inland ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) Geräte, die für das Steuern des Fahrzeugs mit überlagertem Radarbild eingesetzt werden können (Navigationsmodus), benutzen, wenn*
  - a) **das Fahrzeug mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät** oder gegebenenfalls einem Inland ECDIS Gerät sowie einem Wendegeschwindigkeitsanzeiger ausgerüstet ist. Diese Ausrüstung muss in gutem Betriebszustand und auf der Grundlage der Vorschriften der entsprechenden zuständigen Behörden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Binnenschifffahrt sowie unter Berücksichtigung der in Anlage 10 aufgeführten allgemeinen technischen Anforderungen an Radargeräte zugelassen sein;
  - b) sich an Bord eine Person befindet, die ein Radarpatent, das den Vorschriften der zuständigen Behörden (im Donaauraum Donaukommission) entspricht, oder ein gleichwertiges Zeugnis (in Österreich: Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B, Schiffsführerpatent – 20 m, entsprechendes Zeugnis nach den Dienstvorschriften des Bundesheeres) besitzt.  
.....;
  - c) das Fahrzeug mit einem Schallgerät ausgerüstet ist, das geeignet ist, das Dreitonzeichen abzugeben. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge und Fähren. Die zuständigen Behörden können jedoch diese Verpflichtung aufheben.

Abweichend von § 4.05 müssen **Kleinfahrzeuge außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet sein.**

Im Donaauraum gelten diese Bestimmungen nicht für die Benutzung der Geräte, sondern nur für die Radarfahrt bei **beschränkten Sichtverhältnissen.**

#### Anmerkung SUB:

Radaranlagen müssen den Bestimmungen der geltenden Empfehlungen der Donaukommission über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe oder der geltenden UNECE-Resolution über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe oder der geltenden EU-Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe entsprechen (Quelle Anlage 10 WVO).

Die Radaranlage der „Fischa“ war nicht für Radarfahrt vorgesehen und entsprach daher auch nicht den Bestimmungen gemäß § 4.06 Z 1 Lit. a) WVO.

Die „Stadt Wörth“ war mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät, einem Inland-ECDIS Gerät sowie einem Wendegeschwindigkeitsanzeiger ausgerüstet. Eine Bescheinigung bezüglich der Type, den fachgemäßen Einbau und der Funktionsprüfung sowie eine Zulassungsurkunde liegen der SUB vor.

Die Schiffsführerpatente – 20 m für die Besatzung der „Fischa“ liegt der SUB vor.

Das Kapitänspatent des Schiffsführers der „Stadt Wörth“ liegt der SUB vor.

#### § 4.07 Automatisches Identifikationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland-AIS)



1. *Fahrzeuge, ausgenommen Seeschiffe, dürfen nur dann ein Automatisches Identifikationssystem (AIS) benutzen, wenn sie mit einem Inland-AIS-Gerät, das den Vorschriften der zuständigen Behörden entspricht, ausgerüstet sind. Diese Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein. Kleinfahrzeuge, die AIS benutzen, müssen darüber hinaus mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet sein.*
2. *Fahrzeuge dürfen nur dann AIS benutzen, wenn die in das AIS-Gerät eingegebenen Parameter den tatsächlichen Parametern des Fahrzeugs zu jedem Zeitpunkt entsprechen.*
3. *In Österreich gilt § 14.01.*

Anmerkung SUB:

Für die „Fischa“ war kein Inland-AIS vorgeschrieben und nicht vorhanden, somit konnte die „Fischa“ von der „Stadt Wörth“ nicht erkannt werden.

*Fahrregeln*

*§ 6.01 Begriffsbestimmungen*

*Im Sinne dieses Kapitels gelten als:*

.....

b) *„Überholen“: wenn ein Fahrzeug (Überholender) sich einem anderen in Fahrt befindlichen Fahrzeug (Vorausfahrender) in einem Winkel von mehr als 22,5° hinter der Querlinie des letzteren nähert und an ihm vorbeifährt;*

*§ 6.02 Kleinfahrzeuge: allgemeine Vorschriften*

1. *In diesem Kapitel bedeutet der Begriff „Kleinfahrzeuge“ einzeln fahrende Kleinfahrzeuge sowie Verbände, die ausschließlich aus Kleinfahrzeugen bestehen.*
2. ***Sofern Bestimmungen dieses Kapitels vorsehen, dass eine Fahrregel nicht für Kleinfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen gilt, müssen diese Kleinfahrzeuge allen anderen Fahrzeugen, einschließlich schneller Schiffe, den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen.***

Anmerkung SUB:

Auf Grund der vorstehenden Bestimmungen hätte die „Fischa“ der „Stadt Wörth“ den für deren **Kurs** und zum Manövrieren **notwendigen Raum** lassen müssen.

### § 6.09 Überholen: Allgemeine Bestimmungen

1. *Das Überholen ist nur gestattet, nachdem sich der Überholende vergewissert hat, dass dieses Manöver ohne Gefahr ausgeführt werden kann.*
2. *Der Vorfahrende muss das Überholen, soweit dies notwendig und möglich ist, erleichtern. Er muss erforderlichenfalls seine Geschwindigkeit vermindern, damit das Überholmanöver gefahrlos und so schnell ausgeführt werden kann, dass der übrige Verkehr nicht behindert wird.*

*Dies gilt nicht, wenn ein Kleinfahrzeug ein Fahrzeug überholt, das nicht Kleinfahrzeug ist.*

### § 6.10 Überholen

1. *Grundsätzlich muss das überholende Fahrzeug an der Backbordseite des überholten Fahrzeugs vorbeifahren. Sofern keine Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, darf das überholende Fahrzeug auch an der Steuerbordseite des Vorfahrenden überholen. Wenn das Überholen möglich ist, ohne dass der Vorfahrende seinen Kurs oder seine Geschwindigkeit ändern muss, gibt der Überholende kein Schallzeichen.*

### § 6.11 Überholverbot durch Schifffahrtszeichen

1. *Unbeschadet des § 6.08 Z 1 besteht:*
  - a) *ein allgemeines Überholverbot auf Strecken, deren Grenzen durch das Tafelzeichen A.2 (Anlage 7) gekennzeichnet sind,*
  - b) *ein Überholverbot für Verbände untereinander auf Strecken, deren Grenzen durch das Tafelzeichen A.3 (Anlage 7) gekennzeichnet sind. Dies gilt nicht, wenn einer der Verbände ein Schubverband ist, dessen Länge 110 m und dessen Breite 12 m nicht überschreitet.*
2. ***In Österreich gelten Überholverbote gemäß Z 1 nicht gegenüber Kleinfahrzeugen.***

#### Anmerkung SUB:

Die „Fischa“ wurde von der „Stadt Wörth“ weder optisch (Sicht) und akustisch (Sprechfunk Verkehrskreis Schiff-Schiff) noch technisch (Radar und Inland-AIS) erkannt.

Die „Fischa“ als Kleinfahrzeug hätte der „Stadt Wörth“ den zum Kurs notwendigen Raum lassen müssen.



### *Weitere Regeln für die Fahrt*

#### *§ 6.12 Fahrt auf Strecken mit vorgeschriebenem Kurs*

- 1. Auf Strecken mit vorgeschriebenem Kurs wird dieser durch die Gebotszeichen B.1, B.2, B.3 oder B.4 (Anlage 7) angezeigt. Das Ende der Strecke kann durch das Hinweiszeichen E.11 (Anlage 7) angezeigt werden.*
- 2. Auf einer solchen Strecke dürfen Bergfahrer keinesfalls die Fahrt der Talfahrer behindern; insbesondere bei Annäherung an die Gebotszeichen B.4 müssen sie erforderlichenfalls ihre Geschwindigkeit vermindern oder anhalten, damit die Talfahrer ihr Manöver beenden können.*

#### Anmerkung SUB:

Fahrt auf Strecken mit vorgeschriebenem Kurs gilt im Bereich von km 1924,200 bis km 1933,500 (Linksverkehr).

#### *§ 6.30 Allgem. Regeln für die Fahrt bei beschränkten Sichtverhältnissen; Verwendung von Radar*

- 1. Bei beschränkten Sichtverhältnissen müssen alle Fahrzeuge mit Radar fahren.*
- 2. Fahrzeuge in Fahrt müssen bei beschränkten Sichtverhältnissen mit einer im Hinblick auf die beschränkten Sichtverhältnisse, die Anwesenheit und Bewegung von anderen Fahrzeugen und die örtlichen Umstände sicheren Geschwindigkeit fahren. Sie müssen Sprechfunk verwenden, um anderen Fahrzeugen die für die sichere Schifffahrt notwendigen Informationen zu geben.*

*Kleinfahrzeuge in Fahrt müssen bei beschränkten Sichtverhältnissen den Verkehrskreis Schiff-Schiff oder einen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen Kanal verwenden.*

#### Anmerkung SUB:

Für die „Stadt Wörth“ und die „Fischa“ bestand keine Verpflichtung in Radarfahrt zu verkehren.

Das Radar wurde von der „Stadt Wörth“ unterstützend eingesetzt.

Die „Fischa“ wurde auf Grund der Reflexionen im Bereich der „Brigittenuer-Brücke“ von der „Stadt Wörth“ mittels Radar nicht erkannt.

Das auf der „Fischa“ vorhandene Radar diene polizeiinternen Zwecken und konnte nicht für eine Radarfahrt gemäß § 6.32 WVO verwendet werden. Es bestand für die „Fischa“ keine Verpflichtung das Radar einzusetzen. Die „Stadt Wörth“ konnte von der „Fischa“ nicht erkannt werden.

Gemäß § 4.05 Abs. 4 hätten sich vor jeder Einfahrt in eine Brückenöffnung die „Stadt Wörth“ und die „Fischa“ auf Funkkanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) zu melden gehabt, sodass beide Fahrzeuge durch diese Meldung einander erkannt hätten.

Bezüglich der aktiven Verwendung des Sprechfunks unmittelbar vor der Durchfahrt unter der „Brigittenauer Brücke“ liegen der SUB von beiden Fahrzeugen keine Angaben, Aussagen oder Aufzeichnungen vor.

Zur Bestimmung der zu fahrenden „sicheren Geschwindigkeit“ gemäß § 6.30 Abs. 2 liegen keine Festlegungen (auch durch die Regelwerke der Donaukommission) vor.

#### § 6.33 Bestimmungen für Fahrzeuge, die sich nicht in Radarfahrt befinden

1. *Fahrzeuge und Verbände, die sich nicht in Radarfahrt befinden, müssen bei beschränkten Sichtverhältnissen unverzüglich den nächsten sicheren Liege- oder Ankerplatz anlaufen. Die folgenden Bestimmungen gelten während der Fahrt zu diesem Liege- oder Ankerplatz:*
  - a) *Sie müssen so weit wie möglich am Rand des Fahrwassers fahren;*
  - b) *Jedes einzeln fahrende Fahrzeug und jedes Fahrzeug, auf dem sich der Schiffsführer eines Verbandes befindet, muss „einen langen Ton“ geben; dieses Schallzeichen ist mindestens einmal in der Minute zu wiederholen. Auf diesem Fahrzeug ist ein Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen; bei Verbänden jedoch nur auf dem ersten Fahrzeug. Der Ausguck muss sich entweder in Sicht- oder Hörweite des Schiffsführers des Fahrzeugs oder des Verbandes befinden oder durch eine Sprechanlage mit ihm verbunden sein.*
  - c) *Sobald ein Fahrzeug über Sprechfunk von einem anderen Fahrzeug angerufen wird, muss es über Sprechfunk antworten, indem es die Art seines Fahrzeugs, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilt und angibt, dass es keine Radarfahrt durchführt und einen Liegeplatz sucht. Danach muss es mit dem entgegenkommenden Fahrzeug die Begegnung vereinbaren;*
  - d) *Sobald ein Fahrzeug ein Schallzeichen eines anderen Fahrzeugs hört, mit dem keine Sprechfunkverbindung hergestellt werden konnte, muss es:*
    - *wenn es sich in der Nähe des Ufers befindet, so nahe wie möglich an diesem Ufer bleiben und dort erforderlichenfalls bis zur Beendigung der Vorbeifahrt des anderen Fahrzeugs anhalten;*
    - *wenn es sich nicht in der Nähe eines Ufers befindet, insbesondere wenn es von einem Ufer zum anderen wechselt, das Fahrwasser so weit und so schnell wie möglich frei machen.*

#### Anmerkung SUB:

**Die „Fischa“ war als Fahrzeug des öffentlichen Sicherheitsdienstes gemäß § 0.02 Abs. 1 WVO nicht an die zuvor genannte Bestimmung gebunden.**

## Schallzeichen, Sprechfunk, Navigationsanlagen

### § 14.01 Inland AIS

#### 1. Fahrzeuge, die

a) die Wasserstraße Donau im Bereich zwischen Strom-km 1880,200 und Strom-km 2199,300,

b) die Wasserstraßen Traun und Enns oder den Wiener Donaukanal befahren,

müssen mit einem Inland AIS Transponder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme, ABl. Nr. L 105 vom 23.04.2007 S. 35 idgF, nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 255 vom 30.09.2005 S. 152, ausgerüstet sein. Die Geräte müssen den fernmelderechtlichen Bestimmungen entsprechen.

2. Von der Verpflichtung gemäß Z 1 sind folgende Fahrzeuge ausgenommen:

a) geschobene Fahrzeuge eines Schubverbandes;

b) beigekoppelte Fahrzeuge eines Koppelverbandes;

c) nicht frei fahrende Fähren;

#### **d) Kleinfahrzeuge**

3. Während der Fahrt in dem Streckenbereich gemäß Z 1 sind zumindest folgende Informationen gemäß 2. Teil der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 zu übertragen:

a) Nutzeridentifikation (MMSI);

b) Schiffsname;

c) Rufzeichen;

d) Schiffstyp;

k) Position (WGS 84);

l) Geschwindigkeit über Grund SOG;

m) Kurs über Grund COG;

p) Navigationsstatus.

q) Position der GNSS Antenne (auf m genau)

6. Bei der Übermittlung von Meldungen über Inland AIS ist die Funkdisziplin einzuhalten.

7. Der Schiffsführer hat die über Inland-AIS empfangenen Daten als Hinweise im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht zu berücksichtigen.

### Anmerkung SUB:

Die „Fischa“ war von der Verwendung eines Inland-AIS Transponder ausgenommen. Dadurch konnte die „Fischa“ von der „Stadt Wörth“ mit dem Inland-AIS nicht erkannt werden. Da die „Fischa“ nicht mit ECDIS ausgerüstet war, konnte die „Stadt Wörth“ von der „Fischa“ nicht erkannt werden. Für eine Darstellung des Verkehrsbildes wären sowohl Inland-AIS als auch Inland ECDIS erforderlich gewesen.

Beim gegenseitigen Erkennen hätten einander die beiden Fahrzeuge per Verkehrskreis Schiff-Schiff ansprechen können.

### **7.3.2 Zulassung und Überprüfung der Fahrzeuge**

Für die „Stadt Wörth“ liegen entsprechende Dokumente von Behörden der Bundesrepublik Deutschland der SUB vor.

Für die „Fischa“ wurden folgende Regelungen angewendet:

*Zitat SchFG 1990 (auszugsweise):*

#### **§ 102. Ausnahme (zur Schiffszulassung)**

(1) *Eine Zulassung nach § 101 ist nicht erforderlich für:*

*9. Fahrzeuge der Schifffahrtspolizei, des **öffentlichen Sicherheitsdienstes** und der Zollwache;*

#### **§ 103. Zulassung**

(1) *Die Zulassung eines Fahrzeuges wird über Antrag des Verfügungsberechtigten durch die Behörde erteilt; sie ist an den Verfügungsberechtigten und das Fahrzeug gebunden.*

(2) *Die Zulassung darf nur erteilt werden, wenn die Fahrtauglichkeit des Fahrzeuges bei einer Überprüfung nachgewiesen wurde.*

(3) *Bei der ersten Zulassung eines Fahrzeuges, das in das Bundesgebiet eingebracht wurde, ist vom Verfügungsberechtigten eine Bestätigung eines Zollamtes vorzulegen, daß den zollrechtlichen Bestimmungen entsprochen wurde.*

(4) *Die Zulassung ist befristet zu erteilen; eine zweimalige Verlängerung der Zulassung nach Überprüfung der Fahrtauglichkeit ist zulässig.*

(5) *Die Behörde kann zur Wahrung der Erfordernisse des § 109 die Zulassung bedingt, unter Auflagen und Einschränkungen, insbesondere auf bestimmte Gewässer oder Gewässerteile, sowie unter Festsetzung eines bestimmten Verwendungszweckes erteilen.*

### § 109. Anforderungen an Fahrzeuge

*Fahrzeuge müssen fahrtauglich sein. Jedes Fahrzeug muß in seinen Abmessungen, seiner Bauart, Festigkeit, Schwimmfähigkeit, Stabilität und Manövrierfähigkeit, seiner Einrichtung und Ausrüstung, der Konstruktion und Leistung seiner Antriebsmaschinen sowie der sonstigen mechanischen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, daß es im Hinblick auf den beabsichtigten Verwendungszweck und unter Berücksichtigung der Eigenart, der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Benützung des zu befahrenden Gewässers betriebs- und verkehrssicher ist.*

### § 110. Überprüfung

*(1) Die Überprüfung der Fahrtauglichkeit erfolgt durch die Behörde.*

*(2) Die Behörde kann im Einzelfall zur Überprüfung gemäß Abs. 1 vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Bescheid anerkannte Klassifikationsgesellschaften, sonst hierfür geeignete Einrichtungen oder Ziviltechniker für Schiffstechnik als Sachverständige heranziehen, sofern dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit oder Einfachheit gelegen ist.*

### § 111. Zweck und Art der Überprüfung

*(1) Die Überprüfung dient*

- 1. der Feststellung der Fahrtauglichkeit eines Fahrzeuges, seiner Eignung für besondere Verwendungszwecke sowie gegebenenfalls zur Wahrung der Erfordernisse des § 109 notwendiger Auflagen und Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung und des Betriebes;*
- 2. der Feststellung der Fortdauer der gemäß Z 1 ermittelten Umstände an zugelassenen Fahrzeugen;*
- 3. der Feststellung der vorschriftsmäßigen Anbringung der für die Kennzeichnung des Fahrzeuges und die schiffahrtspolizeiliche Überwachung vorgeschriebenen Einrichtungen, insbesondere der Tiefgangsanzeiger, Tragfähigkeitsangaben und amtlichen Kennzeichen.*

*(2) Eine Überprüfung ist durchzuführen*

- 1. vor der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges (Erstüberprüfung);*
- 2. in regelmäßigen Zeitabständen nach der Zulassung (Nachüberprüfung);*
- 3. nach Vollendung von Reparaturen oder Umbauten am Fahrzeug, welche Änderungen der Festigkeit oder Änderungen wesentlicher technischer Merkmale zur Folge haben, ferner bei Änderungen des Verwendungszweckes oder Änderung der Einschränkung der Zulassung auf bestimmte Gewässer oder Gewässerteile (Sonderüberprüfung);*
- 4. über Anordnung der Behörde, wenn der Verdacht besteht, daß ein Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich ist (Überprüfung von Amts wegen).*

### Anmerkung SUB:



Für die „Fischa“ als Behördenfahrzeug war keine Zulassung erforderlich. Dadurch war keine Erstüberprüfung und in weiterer Folge auch keine Nachüberprüfungen zur Verlängerung einer Zulassung erforderlich.

Die zitierten Auszüge aus dem SchFG 1989 (gültig zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der „Fischa“) entsprechen im Wesentlichen der geltenden Fassung des SchFG.

*Zitat SchiffTV (auszugsweise):*

## *§ 2. Sachlicher Geltungsbereich*

*(2) Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung bereits zugelassen waren, gelten hinsichtlich der technischen Anforderungen die Übergangsbestimmungen des § 34 sowie der Anlagen 2, 3 und 4.*

## *§ 3. Begriffsbestimmungen*

*Im Sinne dieser Verordnung gelten als:*

### *(2) Nationaler Teil*

*2. „Fahrzeug der Kategorie 2“ ein Fahrzeug, dessen Länge (L) weniger als 20 m beträgt und dessen Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) weniger als 100 m<sup>3</sup> beträgt, ausgenommen Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen bestimmt sind (Fahrgastschiffe), schwimmende Geräte und Schlepp- und Schubschiffe, die dazu bestimmt sind, andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Kategorie 2 zu schleppen, zu schieben oder beigekoppelt mitzuführen;*

## *§ 4. Zulassungsurkunden*

*(1) Die Zulassung ist mit einer Zulassungsurkunde zu erteilen; diese gilt als Bescheid.*

*(3) Die Zulassungsurkunde gemäß Abs. 1 ist nach folgenden Mustern auszustellen:*

*4. für Fahrzeuge der Kategorie 2 als **Zulassungsurkunde für Kleinfahrzeuge***

*Anlage 5, Teil 4*

## *§ 6. Gültigkeit der Zulassung*

*(1) Die Geltungsdauer der Zulassung beträgt höchstens:*

*1. fünf Jahre für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind, sowie für Fahrzeuge, die der Vermietung oder Schulungszwecken dienen,*

*2. zehn Jahre für alle anderen Fahrzeuge und für Waterbikes.*

### § 10. Kennzeichenzuweisung

- (1) *Mit der Zulassung ist jedem Fahrzeug oder Schwimmkörper ein amtliches Kennzeichen zuzuweisen, das in die Zulassungsurkunde einzutragen ist.*
- (3) *Anderen Fahrzeugen sowie Schwimmkörpern ist ein nationales amtliches Kennzeichen gemäß § 12 zuzuweisen.*

Anmerkung SUB: Diese Regelungen waren für die „Fischa“ auf Grund der nicht erforderlichen Zulassung nicht geltend.

### § 15. Fahrtauglichkeit

- (1) *Fahrzeuge müssen fahrtauglich sein. Jedes Fahrzeug muss in seinen Abmessungen, seiner Bauart, Festigkeit, Schwimmfähigkeit, Stabilität und Manövrierfähigkeit, seiner Einrichtung und Ausrüstung, der Konstruktion und Leistung seiner Antriebsmaschinen sowie der sonstigen mechanischen und elektrischen Anlagen so beschaffen und ausgestattet sein und sich in einem solchen Erhaltungszustand befinden, dass es im Hinblick auf den beabsichtigten Verwendungszweck und unter Berücksichtigung der Eigenart, der Verkehrsverhältnisse und der sonstigen Benützung des zu befahrenden Gewässers betriebs- und verkehrssicher ist, die Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen, den Schutz von Personen vor Lärmbelästigungen sowie den Schutz der Luft und der Gewässer vor Verunreinigungen unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit dem Stand der Technik entsprechend erfüllt und, sofern Arbeitnehmer an Bord beschäftigt sind, den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.*
- (2) *Die Anforderungen des Abs. 1 gelten als erfüllt, wenn*
  - b) *Fahrzeuge der Kategorie 2 den Bestimmungen der Anlage 3 genügen.*

### § 17. Zweck der Überprüfung

*Die Überprüfung dient:*

1. *der Feststellung der Fahrtauglichkeit eines Fahrzeuges, seiner Eignung für besondere Verwendungszwecke sowie der Feststellung zur Sicherstellung der Fahrtauglichkeit notwendiger Auflagen und Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung und des Betriebes;*
2. *der Feststellung der Fortdauer der gemäß Z 1 ermittelten Umstände an zugelassenen Fahrzeugen;*
3. *der Feststellung der vorschriftsmäßigen Anbringung der für die Kennzeichnung des Fahrzeuges und die schifffahrtspolizeiliche Überwachung vorgeschriebenen Einrichtungen, insbesondere der Tiefgangsanzeiger, Tragfähigkeitsangaben und amtlichen Kennzeichen.*

## § 18. Arten der Überprüfung

### (1) Eine Überprüfung ist durchzuführen

1. vor der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges (Erstüberprüfung);
2. in regelmäßigen Zeitabständen nach der Zulassung (Wiederkehrende Überprüfung);
3. nach Vollendung von Reparaturen oder Umbauten am Fahrzeug, welche wesentliche bauliche Änderungen (§ 7 Abs. 2) zur Folge haben, ferner bei Änderungen des Verwendungszweckes oder Änderung der Einschränkung der Zulassung auf bestimmte Fahrtbereiche, Gewässer oder Gewässerteile (Sonderüberprüfung);
4. über Anordnung der Behörde, wenn der Verdacht besteht, dass ein Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich ist (Überprüfung von Amts wegen);
5. jederzeit auf Antrag des Verfügungsberechtigten (Freiwillige Überprüfung).

### Anmerkung SUB:

Diese Regelungen waren für die „Fischa“ auf Grund der nicht erforderlichen Zulassung nicht geltend.

Gemäß § 107 SchFG gelten die Anforderungen an die Fahrtauglichkeit auch für von der Zulassungspflicht ausgenommene Fahrzeuge. Verantwortlich hierfür ist der Verfügungsberechtigte.

### Zitat B-BSG (auszugsweise):

#### § 2. Begriffsbestimmungen

(9) *Arbeitsmittel im Sinne dieses Bundesgesetzes sind alle Maschinen, Apparate, Werkzeuge, Geräte und Anlagen, die zur Benutzung durch Bedienstete vorgesehen sind. Zu den Arbeitsmitteln gehören insbesondere auch Beförderungsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern, Aufzüge, Leitern, Gerüste, Dampfkessel, Druckbehälter, Feuerungsanlagen, Behälter, Silos, Förderleitungen, kraftbetriebene Türen und Tore sowie Hub-, Kipp- und Rolltore..*

#### § 37. Prüfung von Arbeitsmitteln

- (1) *Wenn es auf Grund der Art oder der Einsatzbedingungen für die Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit der Bediensteten erforderlich ist, müssen Arbeitsmittel vor der erstmaligen Inbetriebnahme, nach dem Aufbau an jedem neuen Einsatzort sowie nach größeren Instandsetzungen und wesentlichen Änderungen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand, ihre korrekte Montage und ihre Stabilität überprüft werden (Abnahmeprüfungen).*
- (2) *Arbeitsmittel, bei denen Abnahmeprüfungen durchzuführen sind, sind darüber hinaus in regelmäßigen Abständen auf ihren ordnungsgemäßen Zustand besonders zu überprüfen (wiederkehrende Prüfungen). Wiederkehrende Prüfungen sind weiters durchzuführen bei Arbeitsmitteln, die Belastungen und Einwirkungen ausgesetzt sind, durch die sie derart*

geschädigt werden können, daß dadurch entstehende Mängel des Arbeitsmittels zu gefährlichen Situationen für die Bediensteten führen können.

- (3) *Arbeitsmittel, bei denen wiederkehrende Prüfungen durchzuführen sind, sind außerdem nach außergewöhnlichen Ereignissen, die schädigende Auswirkungen auf die Sicherheit des Arbeitsmittels haben können, auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen.*
- (4) *Abnahmeprüfungen, wiederkehrende Prüfungen und Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen dürfen nur durch geeignete fachkundige Personen durchgeführt werden.*
- (5) *Für Arbeitsmittel, bei denen Abnahmeprüfungen oder wiederkehrende Prüfungen durchzuführen sind, ist durch eine geeignete fachkundige Person auf der Grundlage einer Gefahrenanalyse und nach Maßgabe der vorgesehenen Einsatzbedingungen ein Plan für die Prüfung des Arbeitsmittels zu erstellen.*

*Der Prüfplan hat zu enthalten:*

- 1. die Art, die Methode und die Häufigkeit der Prüfung,*
  - 2. Kriterien zur Bewertung der Prüfung und die daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen,*
  - 3. Ereignisse, die eine außerordentliche Prüfung erforderlich machen und*
  - 4. die Geltungsdauer des Prüfplans im Zusammenhang mit den Einsatzbedingungen des Arbeitsmittels.*
- (6) *Die Ergebnisse der Prüfung sind von der Person, die die Prüfung durchgeführt hat, schriftlich festzuhalten. Diese Aufzeichnungen sind von den Arbeitgebern bis zum Ausscheiden des Arbeitsmittels aufzubewahren. Am Einsatzort des Arbeitsmittels müssen Aufzeichnungen oder Kopien über die letzte Abnahmeprüfung und über die wiederkehrenden Prüfungen vorhanden sein.*
  - (7) *Arbeitsmittel dürfen nur benutzt werden, wenn die für sie erforderlichen Abnahmeprüfungen, wiederkehrenden Prüfungen und Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen durchgeführt wurden. Werden bei der Prüfung Mängel des Arbeitsmittels festgestellt, darf das Arbeitsmittel erst nach der Mängelbehebung benutzt werden.*
  - (8) *Werden bei einer wiederkehrenden Prüfung Mängel des Arbeitsmittels festgestellt, darf das Arbeitsmittel abweichend von Abs. 7 auch vor Mängelbehebung wieder benutzt werden, wenn*
    - 1. die Person, die die Prüfung durchgeführt hat, im Prüfbefund schriftlich festhält, daß das Arbeitsmittel bereits vor Mängelbehebung wieder benutzt werden darf und*
    - 2. die betroffenen Arbeitnehmer über die Mängel des Arbeitsmittels informiert wurden.*

#### Anmerkung SUB:

Bezüglich der Anwendung des B-BSG durch die Exekutive liegen der SUB keine Angaben vor.

*Zitat AM-VO (auszugsweise) im Sinne B-AM-VO:*

*§ 2. Begriffsbestimmungen*

- (1) Arbeitsmittel im Sinne dieser Verordnung sind alle Maschinen, Apparate, Werkzeuge, Geräte und Anlagen, die zur Benutzung durch ArbeitnehmerInnen vorgesehen sind. ....*
- (2) Benutzung im Sinne dieser Verordnung umfasst alle ein Arbeitsmittel betreffende Tätigkeiten wie In- und Außerbetriebnahme, Gebrauch, Transport, Instandsetzung, Umbau, Instandhaltung, Wartung und Reinigung.*

*§ 3. Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen*

- (1) ArbeitgeberInnen dürfen nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, die hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen entsprechen.*

*§ 6. Prüfpflichten*

- (1) Arbeitsmittel dürfen nur verwendet werden, wenn die für sie erforderlichen Prüfungen durchgeführt wurden. Dies gilt für*
- 1. Abnahmeprüfungen, wiederkehrende Prüfungen, Prüfungen nach außergewöhnlichen Ereignissen und Prüfungen nach Aufstellung im Sinne dieser Verordnung,*

Anmerkung SUB:

Gemäß B-BSG und AM-VO im Sinne B-AM-VO waren entsprechende Prüfungen vorgeschrieben.

Bezüglich der „Fischa“ liegen der SUB keine entsprechenden Aufzeichnungen vor.

*Zitat WVO (auszugsweise):*

*§ 11.06 Schifffahrtsbetrieb - Allgemeine Bestimmungen*

- 2. Während des Betriebes von Fahrzeugen, ausgenommen Sportfahrzeuge, sind mindestens alle zwei Monate die an Bord befindlichen Rettungs-, Feuerlösch-, Lenz- und Leckdichtungseinrichtungen auf ihre Verwendungsfähigkeit zu prüfen; dabei ist unbrauchbares Material auszuscheiden und zu ersetzen.*

Anmerkung SUB:

Bezüglich der „Fischa“ liegen der SUB entsprechende Aufzeichnungen vor. Diese erfolgten im Zuge der Sicherheitsunterweisungen und Übungen mit den Einrichtungen.



### 7.3.3 Arbeitnehmerschutz

Zitat B-BSG (auszugsweise):

#### § 3. Allgemeine Pflichten des Dienstherrn

- (1) *Der Dienstherr hat für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz seiner Bediensteten in Bezug auf alle Aspekte zu sorgen, die ihre dienstliche Tätigkeit betreffen. Die Kosten dafür dürfen auf keinen Fall zu Lasten der Bediensteten gehen. Der Dienstherr hat die zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und Sittlichkeit seiner Bediensteten erforderlichen Maßnahmen zu treffen, einschließlich der Maßnahmen zur Verhütung arbeitsbedingter Gefahren, zur Information und zur Unterweisung sowie der Bereitstellung einer geeigneten Organisation und der erforderlichen Mittel..*
- (2) *Der Dienstherr hat sich unter Berücksichtigung der bestehenden Gefahren über den neuesten Stand der Technik und der Erkenntnisse auf dem Gebiet der Arbeitsgestaltung entsprechend zu informieren.*
- (3) *Der Dienstherr ist verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen und Anweisungen zu ermöglichen, daß die Bediensteten bei ernster, unmittelbarer und nicht vermeidbarer Gefahr*
  1. *ihre dienstlichen Tätigkeit einstellen,*
  2. *sich durch sofortiges Verlassen des Arbeitsplatzes in Sicherheit bringen und*
  3. *außer in begründeten Ausnahmefällen ihre dienstliche Tätigkeit nicht wieder aufnehmen, solange eine ernste und unmittelbare Gefahr besteht.*
- (4) *Der Dienstherr hat durch Anweisungen und sonstige geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß Bedienstete bei ernster und unmittelbarer Gefahr für die eigene Sicherheit oder für die Sicherheit anderer Personen in der Lage sind, selbst die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung der Gefahr zu treffen, wenn sie die zuständigen Vorgesetzten oder die sonst zuständigen Personen nicht erreichen. Bei diesen Vorkehrungen sind die Kenntnisse der Bediensteten und die ihnen zur Verfügung stehenden technischen Mittel zu berücksichtigen.*
- (5) *Für eine Arbeitsstätte oder auswärtige Arbeitsstelle, in/auf der der Dienststellenleiter nicht im notwendigen Umfang selbst anwesend ist, ist eine geeignete Person zu beauftragen, die auf die Durchführung und Einhaltung der notwendigen Schutzmaßnahmen zu achten hat..*
- (6) *Der Dienstherr hat für eine geeignete Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung zu sorgen, wenn Gefahren für Sicherheit oder Gesundheit der Bediensteten nicht durch sonstige technische und organisatorische Maßnahmen vermieden oder ausreichend begrenzt werden können.*

#### § 4. Festlegung von Maßnahmen

- (1) *Der Dienstgeber hat die für die Sicherheit und Gesundheit der Bediensteten bestehenden Gefahren zu ermitteln und zu beurteilen. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:*
- 1. die Gestaltung und die Einrichtung der Arbeitsstätte,*
  - 2. die Gestaltung und der Einsatz von Arbeitsmitteln,*
  - 3. die Verwendung von Arbeitsstoffen,*
  - 4. die Gestaltung der Arbeitsplätze,*
  - 5. die Gestaltung der Arbeitsverfahren und Arbeitsvorgänge und deren Zusammenwirken und*
  - 6. der Stand der Ausbildung und Unterweisung der Bediensteten.*
- (2) *Bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sind auch besonders gefährdete oder schutzbedürftige Bedienstete sowie die Eignung der Bediensteten im Hinblick auf Konstitution, Körperkräfte, Alter und Qualifikation (§ 6 Abs. 1) zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu ermitteln und zu beurteilen, inwieweit sich an bestimmten Arbeitsplätzen oder bei bestimmten Arbeitsvorgängen spezifische Gefahren für Bedienstete ergeben können, für die ein besonderer Personenschutz besteht.*
- (3) *Auf Grundlage der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren gemäß Abs. 1 und 2 sind die durchzuführenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung festzulegen. Dabei sind auch Vorkehrungen für absehbare Betriebsstörungen und für Not- und Rettungsmaßnahmen zu treffen. Diese Maßnahmen müssen in alle Tätigkeiten und auf allen Führungsebenen einbezogen werden. Schutzmaßnahmen müssen soweit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein.*
- (4) *Die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren ist erforderlichenfalls zu überprüfen und sich ändernden Gegebenheiten anzupassen. Die festgelegten Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen, dabei ist eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen anzustreben.*

*(5) Eine Überprüfung und erforderlichenfalls eine Anpassung im Sinne des Abs. 4 hat insbesondere zu erfolgen:*

- 1. nach Unfällen,*
- 2. bei Auftreten von Erkrankungen, wenn der begründete Verdacht besteht, daß sie arbeitsbedingt sind,*
- 3. bei sonstigen Umständen oder Ereignissen, die auf eine Gefahr für Sicherheit oder Gesundheit der Bediensteten schließen lassen,*
- 4. bei Einführung neuer Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe oder Arbeitsverfahren,*
- 5. bei neuen Erkenntnissen im Sinne des § 3 Abs. 2 und*
- 6. auf begründetes Verlangen des Arbeitsinspektorates.*

*(6) Bei der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren und der Festlegung der Maßnahmen sind erforderlichenfalls geeignete Fachleute heranzuziehen. Mit der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren können auch die Sicherheitsfachkräfte und Arbeitsmediziner beauftragt werden.*

Anmerkung SUB:

Bezüglich der Anwendung des B-BSG liegen keine Angaben vor.

### 7.3.4 Unterweisungen und Übungen der Schiffsbesatzung

#### § 14. Unterweisung

- (1) *Der Dienstgeber ist verpflichtet, für eine ausreichende Unterweisung der Bediensteten über Sicherheit und Gesundheitsschutz zu sorgen. Die Unterweisung muß während der Dienststunden erfolgen. Die Unterweisung muß nachweislich erfolgen. Für die Unterweisung sind erforderlichenfalls geeignete Fachleute heranzuziehen.*
- (2) *Eine Unterweisung muß jedenfalls erfolgen*
  1. *vor Aufnahme der Tätigkeit,*
  2. *bei einer Versetzung oder Veränderung des Aufgabenbereiches,*
  3. *bei Einführung oder Änderung von Arbeitsmitteln,*
  4. *bei Einführung neuer Arbeitsstoffe,*
  5. *bei Einführung oder Änderung von Arbeitsverfahren und*
  6. *nach Unfällen oder Ereignissen, die beinahe zu einem Unfall geführt hätten, sofern dies zur Verhütung weiterer Unfälle nützlich erscheint.*
- (3) *Die Unterweisung muß auf den Arbeitsplatz und den Aufgabenbereich des Bediensteten ausgerichtet sein. Sie muß an die Entwicklung der Gefahrenmomente und an die Entstehung neuer Gefahren angepaßt sein. Die Unterweisung muß auch die bei absehbaren Betriebsstörungen zu treffenden Maßnahmen umfassen. Die Unterweisung ist erforderlichenfalls in regelmäßigen Abständen zu wiederholen, jedenfalls dann, wenn dies gemäß § 4 Abs. 3 als Maßnahme zur Gefahrenverhütung oder in einer Verordnung zu diesem Bundesgesetz festgelegt ist.*
- (4) *Die Unterweisung muß dem Erfahrungsstand der Bediensteten angepaßt sein und in verständlicher Form erfolgen. Bei Bediensteten, die der deutschen Sprache nicht ausreichend mächtig sind, hat die Unterweisung in ihrer Muttersprache oder in einer sonstigen für sie verständlichen Sprache zu erfolgen. Der Dienstgeber hat sich zu vergewissern, daß die Bediensteten die Unterweisung verstanden haben.*
- (5) *Die Unterweisung kann auch schriftlich erfolgen. Erforderlichenfalls sind den Bediensteten schriftliche Betriebsanweisungen und sonstige Anweisungen zur Verfügung zu stellen. Diese Anweisungen sind erforderlichenfalls an der Dienststelle auszuhängen. Abs. 4 zweiter und dritter Satz gilt auch für schriftliche Anweisungen.*

### § 31. Schwimmkörper, schwimmende Anlagen und Geräte, Verkehrsmittel

- (1) *Einrichtungen auf Schwimmkörpern, schwimmenden Anlagen und Geräten im Sinne des § 2 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, die zur Nutzung für Arbeitsplätze vorgesehen sind, und den Arbeitsstätten im Sinne des § 2 Abs. 7 vergleichbar sind, sind den §§ 20 bis 24 entsprechend einzurichten und zu betreiben, soweit dies nach der Art und Zweckbestimmung dieser Einrichtungen möglich und zum Schutz der Bediensteten erforderlich ist. In diesen Einrichtungen sind die erforderlichen Vorkehrungen zum Brandschutz und Explosionsschutz, für die Erste Hilfe sowie für das rasche und sichere Verlassen dieser Einrichtungen im Notfall zu treffen und die erforderlichen Mittel bereitzustellen. Dabei sind die Art, Größe und Zweckbestimmung der Einrichtung, die Ausstattung, die Art und Menge der vorhandenen Arbeitsstoffe oder der transportierten Güter und Stoffe, die Arbeitsmittel sowie die größtmögliche Anzahl der anwesenden Personen zu berücksichtigen..*
- (2) *Abs. 1 gilt auch für Einrichtungen in Verkehrsmitteln zum Transport auf dem Luftweg, dem Wasserweg, im Straßenbahn- oder Eisenbahnverkehr.*

#### Anmerkung SUB:

Bezüglich der Unterweisungen gemäß § 14 B-BSG liegen der SUB entsprechende Aufzeichnungen vor.

#### 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:

Die Sicherheitsrolle beschreibt die Aufgaben der Besatzung und des Bordpersonals für die folgenden Fälle:

- Havarie
- Feuer
- Evakuierung
- Person über Bord

Bezüglich der „Fischa“ liegen der SUB zur Sicherheitsrolle keine entsprechenden Dokumente vor.



*Zitat SchiffAV (auszugsweise):*

*§ 19. Wiederkehrende Übungen*

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

Anmerkung SUB:

Bezüglich der „Fischa“ liegen der SUB zu wiederkehrenden Übungen entsprechende Aufzeichnungen vor.

*Zitat SchiffAV (auszugsweise):*

*§ 17. Rettungswesten*

*(3) Arbeitgeber haben die Arbeitnehmer in der Handhabung der Rettungswesten vor Aufnahme der Tätigkeit sowie in regelmäßigen Abständen, jedoch mindestens einmal jährlich, zu unterweisen.*

Anmerkung SUB:

Bezüglich der „Fischa“ liegen der SUB zu den wiederkehrenden Übungen entsprechende Aufzeichnungen vor.

### **7.3.5 Tragen 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.*

Anmerkung SUB:

Die „Fischa“ hatte keine Schanzkleider von mindestens 0,9 m Höhe oder Geländer gemäß § 47 Abs. 1 AM-VO.

Im Zuge der Selbstrettung war es für die Besatzung der „Fischa“ nicht möglich die Rettungswesten anzulegen.

## 8 Faktor „Mensch“

Aufgrund von Radarreflexionen und Radarstörfrequenzen im Bereich der Brücken, sowie durch die Ufer- bzw. Straßenbeleuchtungen wie insbesondere die Beleuchtung der Treppelwege entlang der Donau und die Lichter der Brücken und Straßenbeleuchtungen, ist die Schiffsnavigation eine Herausforderung und kann zu Fehlinterpretationen beim Erkennen von Fahrzeugen und Schifffahrtshindernissen führen. Im Zusammenhang mit dem Ladezustand der „Stadt Wörth“ (leer) entstand visuell ein „Toter Winkel“ von ca. 200 m vor dem Bug.

Für die Besatzung der „Fischa“ war jede Fahrt bei Dunkelheit ein „Kampf ums Überleben“ (Aussagen siehe Punkt 7.2.1).

Die „Fischa“ war als Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes regelwerkskonform nicht an die Bestimmungen gebunden, die auf Grund ihrer Ausrüstung Fahrten bei Dunkelheit nicht zugelassen hätten.

## 9 Safety Management System

Bezüglich eines SMS liegen der SUB keine Unterlagen vor.

## 10 Schlussfolgerungen

Die „Stadt Wörth“ ist ein in der Bundesrepublik Deutschland für Gefahrguttransporte zugelassenes Tankmotorschiff. Die entsprechenden Dokumente liegen der SUB vor.

Der Schiffsführer der „Stadt Wörth“ fuhr unter Verwendung von Inland-AIS, Inland-ECDIS und zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen mit den Verkehrskreisen Schiff-Schiff (in Österreich Kanal 10) und Nautische Information (in Österreich der Kanal der nächsten über Funk erreichbaren Schleuse). Das Radar wurde nur unterstützend eingesetzt.

Eine Zulassung der „Fischa“ war als Behördenfahrzeug nicht erforderlich (§ 102 Abs. 1 Z 9 und SchFG 1989). Bezüglich der Fahrtauglichkeit gemäß § 107 SchFG und der der Prüfungen der Ausrüstung und Eignung der „Fischa“ in Bezug auf Arbeitnehmerschutz gemäß B-BSG und AM-VO im Sinne B-AM-VO liegen der SUB keine entsprechenden Aufzeichnungen vor. Verantwortlich hierfür ist der Verfügungsberechtigte.

Die „Fischa“ war mit einer betriebssicheren Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet. Für eine Darstellung des Verkehrsbildes wären sowohl Inland-AIS als auch Inland ECDIS erforderlich gewesen. Regelwerkskonform benötigen Kleinfahrzeuge diese Ausrüstung nicht. Die vorhandene Radaranlage diene polizeiinternen Zwecken.

**Die „Fischa“ musste als Kleinfahrzeug allen anderen Fahrzeugen („Großschifffahrt“) den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie kann nicht verlangen, dass diese ihr ausweichen (§ 6.02 WVO).**

Auf Grund der durch die baulichen Gegebenheiten (Brücken) aufgetretenen Störungen durch Reflexionen am Radarbildschirm konnten einander die beiden Fahrzeuge nicht erkennen.

Unabhängig davon waren beide Schiffsführer verpflichtet, gemäß § 4.05 Z 4 WVO „vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen“, sich auf dem Verkehrskreis Schiff-Schiff zu melden und dadurch andere Fahrzeuge in diesem Abschnitt über Funk vor der Gefahrensituation zu warnen.

Bezüglich der Abgabe bzw. den Empfang dieser Funkmeldungen vor der Einfahrt in die Brückenöffnung der „Nordbrücke“ liegt seitens der „Stadt Wörth“ eine Aussage bezüglich einer Meldung vor. Auf Grund der Rückmeldung eines talfahrenden Schiffes unterhalb der Reichsbrücke (Strom-km 1926,650) wurde bei den nächsten Engstellen „Nordbahnbrücke“ (einschließlich „U6-Brücke“) und „Brigittenauer-Brücke“ keine Meldungen abgegeben.

Bezüglich Abgabe bzw. den Empfang von Meldungen am Verkehrskreis Schiff-Schiff durch die „Fischa“ liegen der SUB keine Angaben und Aussagen vor.

Bezüglich Abgabe und Empfang von Schallzeichen liegen der SUB keine Angaben und Aussagen vor.

Gemäß den vorliegenden Befragungsprotokollen war für die Mannschaft der „Fischa“ jede Fahrt bei Dunkelheit ein „Kampf ums Überleben und die Gesundheit“. Bezüglich der Ausbildung, Unterweisung und Übungen der Mannschaft der „Fischa“ liegen der SUB entsprechende Dokumente vor.

Die Rettungskette begann unmittelbar ab der Meldung durch die „Stadt Wörth“ an die Schleusenaufsicht Freudenau bezüglich der Sichtung eines „im Wasser kieloben treibenden Sportbootes“ zu laufen.

Die Weiterleitung der Havariemeldung an die SUB der erfolgte am fünften Tag nach dem Ereignis.

## 11 Maßnahmen

Der SUB liegen keine Maßnahmen vor.

## 12 Sonstiges (nicht unfallkausal)

### 12.1 Frühere Ereignisse ähnlicher Art

- 4. November 2004: Tötung von sechs Personen bei der Kollision zwischen dem Kleinfahrzeug „Grein“ und dem Schubverband „Meister 2“ im Strom-km 1937,500.
- 9. Juni 2010: Verletzung von zwei Fahrgästen bei einer Kollision zwischen der „Rousse“ und dem Verband „Znamenka“ im Strom-km 1932,400 (Bereich Nordbrücke).

## 12.2 Sonstiges

Vorfälle die „Aufsehen erregend“ sind, bzw. bei schweren 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).

Entgegen dem Anamnesebericht war der Verletzungsgrad einer verunfallten Person gemäß § 5 Abs. 13 UUG 2005 als schwer verletzt einzustufen.

## 13 Ursache

Nichtbeachtung der Ausweichpflicht des Kleinfahrzeuges gegenüber einem Fahrzeug der „Großschiffahrt“.

Bezüglich der vorgeschriebenen Funkmeldungen am Verkehrskreis Schiff-Schiff durch die „Fischa“ und die „Stadt Wörth“ bei der Durchfahrt unter der „Brigittener Brücke“ liegen der SUB keine Dokumentationen vor.

## 14 Berücksichtigte Stellungnahmen

Siehe Beilage.

## 15 Sicherheitsempfehlungen

### 15.1 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005

Keine

## 15.2 Sicherheitsempfehlungen gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005

Laufende Jahresnummer	Sicherheitsempfehlung (unfallkausal)	ergeht an	betrifft
A-2015/001	Überprüfung, ob bei der Evaluierung der Arbeitsplätze der Bediensteten der See- und Strompolizei gemäß B-BSG ein besonderes Augenmerk auf Ausrüstung der Fahrzeuge gelegt werden muss.	BMI	Polizei

Laufende Jahresnummer	Sicherheitsempfehlung (nicht unfallkausal)	ergeht an	betrifft
A-2015/002	Überprüfung, ob die Meldungen durch die jeweilige Schifffahrtsaufsicht gemäß § 31 Abs. 3a SchFG bei besonderen Ereignissen wie schweren oder medienwirksamen Unfällen unverzüglich fernmündlich an die SUB zu erfolgen haben. Anmerkung: Anpassung des § 31 Abs. 3a SchFG.	bmvit	bmvit

Wien, 9. März 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.*

Beilage: Berücksichtigte Stellungnahmen



## Beilage – Berücksichtigte Stellungnahmen

### Zitat Stellungnahme Schiffsführer Tankmotorschiff (auszugsweise):

*In der Niederschrift der Vernehmung wurde nicht festgehalten, dass bei ca. Strom-km 1933,000 (unmittelbar vor der Einfahrt in die erste Engstelle) eine Funkmeldung auf Kanal 10 zur Warnung anderer Fahrzeuge erfolgte. Es erfolgte eine Antwort eines andern talfahrenden Fahrzeuges unterhalb der Reichsbrücke (Strom-km 1926,690).*

*Da keine weiteren Fahrzeuge mittels ECDIS zu erkennen waren, erfolgten keine weiteren Meldungen (vor dem Passieren von Engstellen).*

*Die „Fischa“ hätte bei eingeschalteten Kanal 10 die Meldung hören und verstehen müssen.*

### Anmerkung SUB:

Berücksichtigt

Kanal 10 Verkehrskreis Schiff-Schiff