

Tabelle 5.3:

**Schiene - Verunfallte Personen auf Straßenbahnen §5 Abs. 1 Z2 EisbG und
Untergrundbahnen nach Unfallart**

	Getötete	schwer Verletzte	leicht Verletzte
Kollisionen	-	-	1
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	-	3	1
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	3	3
Suizid / Suizidversuch	11	3	-
Gesamt	11	9	5

Tabelle 5.4:

**Schiene - Verunfallte Personen auf Straßenbahnen §5 Abs. 1 Z2 EisbG und
Untergrundbahnen nach Personenkategorie**

	Getötete	schwer Verletzte	leicht Verletzte
Reisende	-	5	4
Mitarbeiter	-	-	1
sonstige Personen	-	1	-
Suizid / Suizidversuch	11	3	-
Gesamt	11	9	5

Tabelle 6:

Schifffahrt - Gemeldete Vorfälle

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen) 31

Tabelle 7:

Seilbahnen - Gemeldete Vorfälle

Gemeldete und statistisch erfasste Vorfälle (Unfälle und Störungen) 19

Tabelle 8:

Luftfahrt - Gemeldete Vorfälle

Hubschrauber	16
Motorflugzeuge über 5,7 t	814
Motorflugzeuge 2 bis 5,7 t	26
Motorflugzeuge bis 2 t	69
Motorsegler	18
Segelflugzeuge	11
Freiballone	4
Fallschirme	12
Hängegleiter	21
Paragleiter	142
Ereignisse im Zusammenhang mit Flugverkehrsdiensten	267
Ausländische Luftfahrzeuge	111

Technische Kontrollen von Straßenfahrzeugen

Die LKW-Kontrollplattform (LKP) ist ein Gremium, in dem Erfahrungen und Ergebnisse der technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 mit den mobilen Prüfwagen des Bundes und der Bundesländer zusammengeführt werden, mit dem Ziel einer ständigen Qualitätsverbesserung von technischen Unterwegskontrollen.

Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG hinsichtlich technischer Unterwegskontrollen sind die Mitgliedsstaaten angehalten, in zweijährigem Intervall die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland an die Europäische Kommission mitzuteilen und anzugeben, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden.

Mit der Richtlinie 2010/47/EG hinsichtlich der Anpassung der technischen Bestimmungen der Unterwegskontrollen sowie der Kommissionsempfehlung 2010/379/EU über die Risikobewertung und die Einstufung festgestellter Fahrzeugmängel sind qualitative Vorgaben für den Bereich der technischen Unterwegskontrollen gegeben.

Im Bereich der technischen Unterwegskontrollen ist Österreich mit dem Einsatz von mobilen Fahrzeugprüfsystemen führend in Europa. Hier ist nicht nur die hohe Qualität der Kontrollen, die mit der periodischen Fahrzeugüberprüfung vergleichbar ist und bereits dem aktuellsten Stand des EU Rechts entspricht, sondern auch die entsprechend der Intention der Richtlinie 2000/30/EG gezielte Vorauswahl der Fahrzeuge hervorzuheben.

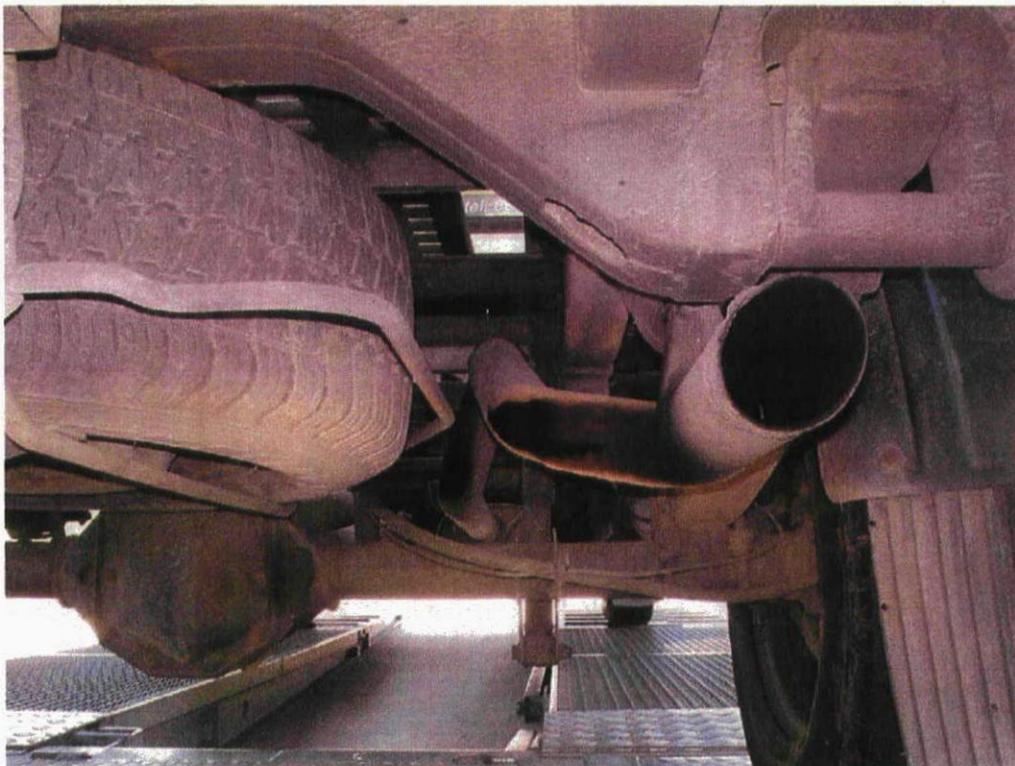
Von speziell geschulten Polizeiorganen werden in Zusammenarbeit mit den technischen Sachverständigen des Bundes und der Länder verdächtig erscheinende Fahrzeuge mittels geeigneter Vorselektionsmethoden aus dem Verkehr ausgeleitet und einer technischen Unterwegskontrolle zugeführt.

Dabei werden sämtliche Baugruppen der ausgewählten Fahrzeuge auf ihren technischen Zustand überprüft und vor Ort ein Gutachten zur Frage erstellt, ob die untersuchten Fahrzeuge verkehrs- und betriebssicher sind.

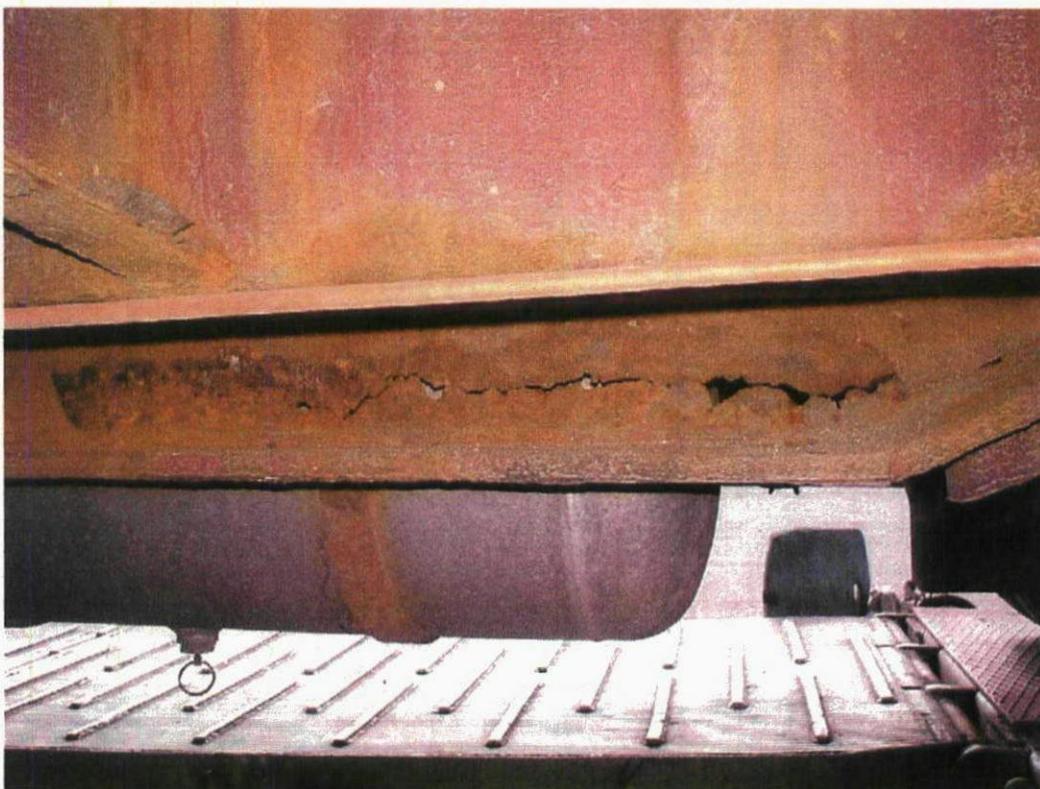
Bei diesen Überprüfungen treten als häufigste Mängel insbesondere nicht oder nicht einwandfrei funktionierende Bremsanlagen, Schäden an der Achsaufhängung, der Bereifung sowie an Fahrgestell und Rahmen sowie defekte Lenkanlagen auf.



Dieser Sattelanhänger wurde mit einem fehlenden Hinterrad angehalten.



Diese Abgasführungsanlage hatte schon mehrere Austrittsöffnungen.



An diesem Rahmenträger nagte der "Zahn der Zeit" ganz beträchtlich.



Luftleerer Reifen, der sich bereits von der Felge ablöste.

LKP in Zahlen	2008	2009	2010
Einsätze	1.304	2.809	2.790
Gesamtanzahl kontrollierter Fahrzeuge	97.844	107.031	109.398
Anzahl geprüfter Fahrzeuge nach technischem Zustand	33.520	37.454	32.004
Anzahl geprüfter Fahrzeuge durch SV der BAV oder BL	25.404	32.298	29.154
davon %-Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	17,3 %	20,74 %	21,46 %
davon %-Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	36,0 %	33,59 %	33,98 %
davon %-Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	37,6 %	25,99 %	27,03 %
Anzeigen nach KFG, ADR, STVO, FSG, VO 561/06	82.231	83.704	83.653
Organmandate	13.532	13.792	12.705
RSD - Kontrollen	29.061	32.345	keine

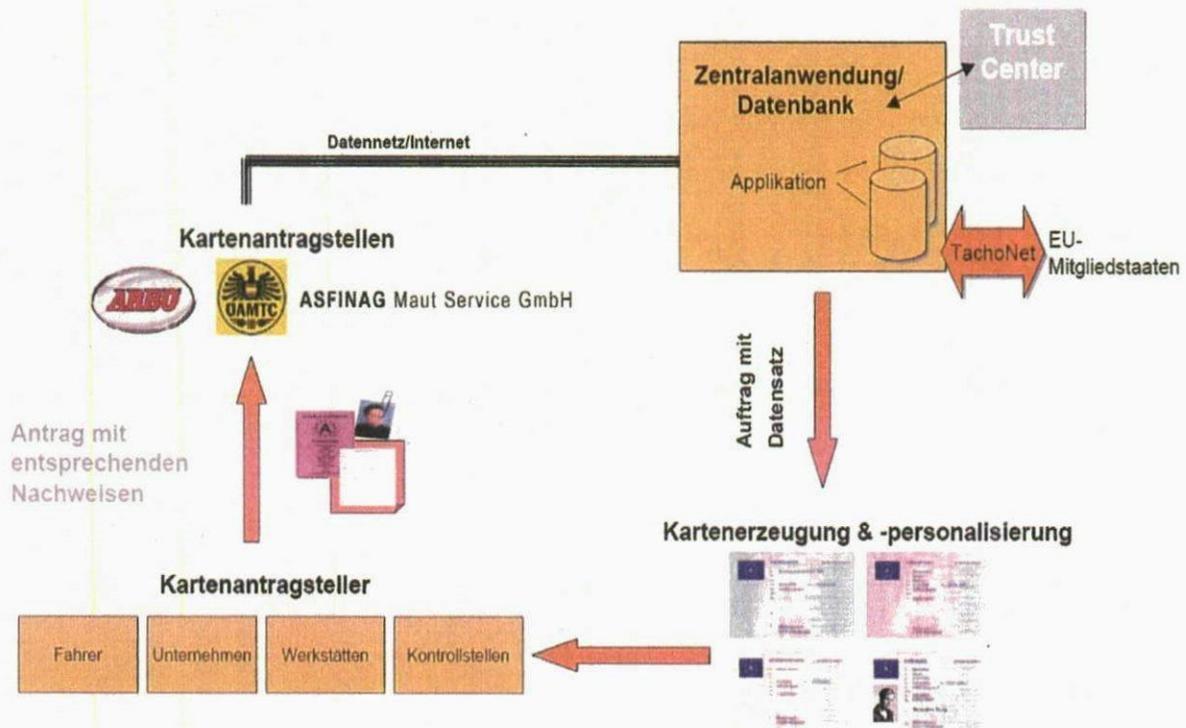
Von den Sachverständigen der Bundesanstalt für Verkehr wurden im Jahr 2010 im Auftrag der Justiz und über Ersuchen von Verwaltungsstraßenbehörden 402 Gutachten und Stellungnahmen zu unterschiedlichen Fragestellungen in technischer Hinsicht erstellt. Dabei handelte es sich um Rekonstruktionen von Verkehrsunfällen und um die allgemeine Begutachtung und Beurteilung des technischen Zustandes von Fahrzeugen und von Bauteilen.

Im Bereich des Systems „Digitales Kontrollgerät“ (DKG) nimmt die BAV seit 1.1.2005 die behördlichen Aufgaben (nationale Gesamtverantwortung für das System DKG) wahr.

Die BAV ist zuständig für die Einhaltung der festgelegten Bestimmungen in der A - MSA Policy (z.B. Audits bei den im System beteiligten Organisationen) und für die reibungslose Ausgabe von Kontrollgerätekarten.

Die ASFINAG Maut Service GmbH (MSG) übernahm mit 1.2.2005 die operativen Betreiberarbeiten für die Ausgabe von Kontrollgerätekarten im System des DKG und stellt weiters den Verrechnungskreislauf im Namen und im Auftrag des BMVIT sicher.

Das System in Österreich:



Im Jahr 2010 wurden für das System DKG

- 16.943 Fahrerkarten,
- 1.346 Unternehmenskarten,
- 809 Werkstattkarten,
- 486 Kontrollkarten und
- 2.387 Ersatzkarten ausgestellt.

Seit 01.05.2006 wurden in Österreich insgesamt 123.667 Karten erzeugt und ausgestellt.

Vertreter der Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, Gewerkschaft, Werkstätten, BMWFJ und BMVIT bilden den sogenannten Nutzerbeirat und nehmen an regelmäßigen Sitzungen teil. Aktuelle Probleme wurden diskutiert und gemeinsam gelöst. Wesentlichste Themen dieser Sitzungen waren im Jahr 2010 mögliche Manipulationen sowohl an der Fahrzeugeinheit als auch mit der Fahrerkarte sowie Neuerungen bei den Kontrollgeräten.

In regelmäßigen Besprechungen des sogenannten Wartungsteams mit den Teilnehmern von ARBÖ, ÖAMTC, BRZ und Austria Card werden die aktuellen

Probleme und Fragen gesammelt, bewertet und einer gemeinsamen Lösung zugeführt.

Im Auftrag von Gerichten und Verwaltungsbehörden wurden in 12 Fällen Auswertungen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen, strafrechtlichen Handlungen sowie zu Fragen der Einhaltung der Bestimmungen über die Sozialvorschriften im Straßenverkehr durchgeführt.

Für einige Organisationen wie Verkehrsarbeitsinspektorat, Gebietskrankenkasse und in Kooperation mit dem Bundesministerium für Inneres wurden Schulungen zum Thema „Digitales Kontrollgerät und die Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ abgehalten. Für das Jahr 2011 sind wieder in Zusammenarbeit mit dem BMI österreichweite Schwerverkehrsschulungen geplant.

Als Mitglied in der ECR- Arbeitsgruppe „Harmonisation“ nimmt die BAV im internationalen Bereich an der Vereinheitlichung von Kontrolltätigkeiten teil.

Als nationale Koordinationsstelle erstellt die BAV den Bericht über die in Österreich durchgeführten Kontrollen über die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Dieser Bericht wird in einem Zweijahres – Rhythmus an die Europäische Kommission übermittelt. Von der Europäischen Kommission wurde ein Entwurf über den Berichtszeitraum 2007 – 2008 veröffentlicht.

Österreich wird darin bei den durchgeführten Kontrollen im Vergleich mit den anderen Mitgliedstaaten im Spitzenfeld ausgewiesen. Dies betrifft nicht nur die Anzahl der Kontrollen selbst, sondern auch die für die Kontrollen notwendigen Ausrüstungen und Schulungen.

Typengenehmigung

Der Bereich Typengenehmigung in der Bundesanstalt für Verkehr war auch im Jahr 2010 bei insgesamt 9.535 Geschäftsfällen mit einem anhaltend hohen Arbeitsanfall konfrontiert.

Eine Erhöhung des Arbeitsaufwands ergab sich aufgrund einer höheren Anzahl an erteilten Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien (Lagerfahrzeuge, die aufgrund des Inkrafttretens neuer Bestimmungen nicht mehr

zugelassen werden dürfen) und aufgrund der verstärkten Prüfung von EG-Übereinstimmungsbescheinigungen.

Seit April 2009 ist die Erteilung von EG-Typengenehmigungen für LKW und Anhänger möglich. Die Hersteller dieser Fahrzeuge machen immer mehr von dieser Möglichkeit Gebrauch, sodass sich eine Verringerung der Anzahl der erteilten nationalen Typengenehmigung ergeben hat.

Eine Zulassung von neuen Fahrzeugen mit EG-Typengenehmigungen darf nur auf Basis einer gültigen EG-Übereinstimmungsbescheinigung erfolgen. Im Jahr 2009 waren etwa 75 % (von 228 Fällen) der vom Bereich Typengenehmigung kontrollierten EG-Übereinstimmungsbescheinigungen ungültig, im Jahr 2010 waren es etwa 53 % (von 1.436 Fällen).

Die häufigsten Gründe für die Ungültigkeit waren:

- falsche Daten in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (die z.B. bei einer größeren Sitzplatzanzahl als in der Genehmigung zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen);
- die EG-Übereinstimmungsbescheinigung wurde von einer Person ausgestellt bzw. unterschrieben, die nicht dazu befugt war;
- fehlende Daten in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung;
- in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung wurde eine EG-Typengenehmigung angegeben, die nicht erteilt wurde.

Die höhere Anzahl an geprüften EG-Übereinstimmungsbescheinigungen ergibt sich aus dem mit der 30. KFG - Novelle eingeführten § 30a Abs. 8a KFG 1967.

Dieser verpflichtet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, vor der Freigabe einer EG-Typengenehmigungsnummer in der Genehmigungsdatenbank die Gültigkeit der EG-Übereinstimmungsbescheinigungen zu prüfen. Diese Prüfung hat sich hinsichtlich der Sicherstellung korrekter Zulassungen als wichtiges Instrument etabliert.

Nationale österreichische Typengenehmigung	2009	2010
Neue Typengenehmigungen	30	11
Zusatzbescheide	154	47
Ausnahmegenehmigungen	27	80
Summe	211	138
EG-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten	2009	2010
Ausnahmegenehmigungen	204	388
Kenntnisnahme von Erweiterungen	4.749	2.605
EU-Betriebserlaubnisse aus anderen Staaten	3.916	4.838
Übermittlung von EG-Betriebserlaubnissen an die Landesprüfstellen	44	43
Überprüfung von EG-Übereinstimmungsbescheinigungen	228	1.436
Summe	9.141	9.310
Von Österreich erteilte EG-Betriebserlaubnisse	2009	2010
Summe	17	14
Sonstige Vorgänge	2009	2010
ECE-Genehmigungen	42	9
Nationale Typengenehmigungen für Teile	21	10
Ermächtigung zur Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank	66	54
Summe	129	73
Summe Geschäftsfälle insgesamt	9.498	9.535

Gefahrgut/Chemie

Zu den Aufgaben des chemischen Labors der BAV zählen insbesondere

1. die Beurteilung von Stoffen, Zubereitungen und Geräten hinsichtlich gefährlicher Eigenschaften, die beim Transport (Straße, Bahn, Schifffahrt, Flugverkehr) zu besonderen Auflagen führen;
2. die Erstellung von Sachverständigengutachten im Rahmen von Verwaltungsverfahren zu Fragen, die den Transport gefährlicher Güter auf der Straße, Bahn, Schifffahrt und im Flugverkehr betreffen;
3. chemische und physikalische Untersuchungen von Stoffproben bzw. Materialproben in Zusammenarbeit mit der UUB

4. die Wahrnehmung der Funktion des Prüfungssachverständigen bei Abnahme von Prüfungen für Sicherheitsberater (Gefahrgutbeauftragte) für den Bereich Straße (ADR), Schiene (RID) und Binnenschifffahrt (ADN) und
5. die Ausbildung von Lehrlingen im Beruf Chemielabortechniker.

Neben einem Labor, das zur nasschemischen Bearbeitung der Proben dient, umfasst die Einrichtung auch die zur normgerechten Prüfung von Gefahrstoffen notwendigen Apparaturen zur Bestimmung des Flammpunktes, des Fließverhaltens (Penetrometer), der Selbsterhitzungsfähigkeit, der Selbstentzündungstemperatur, der Reaktivität von Proben mit Wasser (insbesondere die Entwicklung brennbarer Gase), des Brandverhaltens sowie des Korrosionsverhaltens gegenüber Metallen (Stahl und Aluminium).

Für die Beantwortung allgemeiner Fragen über die Zusammensetzung von Stoffgemischen und Stoffproben stehen zur Verfügung:

- Gaschromatograph mit Massenspektrometer (GC-MS, das Massenspektrometer ist auch für die Bearbeitung von festen Proben geeignet); kommt bei der Analyse von flüchtigen Verbindungen zum Einsatz (Trennung der einzelnen Komponenten und Identifikation mittels Massenspektrometer)
- Röntgenfluoreszenzspektrometer (RFA mit energiedispersiver Aufnahmetechnik); Analyse der Zusammensetzung von festen und flüssigen Proben. Bei dieser Analyse werden die in der Probe vorhandenen chemischen Elemente bestimmt, ohne die Probe zu zerstören. Nach der Analyse können mit der Probe weitere Untersuchungen vorgenommen werden.

Probendurchlauf im chemischen Labor:

Auftraggeber	Anzahl
Behörde (Polizei, Landesregierung)	30
Unfalluntersuchungsstelle des Bundes	7
Firmen (Erzeuger, Verwender, Transporteure von Gefahrgut)	18
Summe	55

Tätigkeit im Sachverständigenbereich:

Tätigkeit	Anzahl
Stellungnahme im Zusammenhang mit Verwaltungsverfahren (Anzeigen nach GGBG)	12
Prüfungssachverständiger	2

Zwei Beispiele aus dem Jahr 2010:

Im Zuge eines Transportes kippte am 20.10.2010 in Wien beim Umladen ein Trafo vom Tieflader, wobei große Mengen an Trafoöl austraten (der Trafo enthielt 20.000 Liter Öl). Das Trafoöl gelangte in die Kanalisation und auch in den Liesingbach.

Von Seiten der Einsatzkräfte stellte sich die Frage nach der Zusammensetzung des Trafoöls. Von den Mitarbeitern des Bereiches Gefahrgut/Chemie wurden Proben gezogen und im Labor der BAV untersucht:

Bei der Untersuchung wurde im ersten Schritt mittels BEILSTEIN- Test eine Vorprüfung auf Chlor vorgenommen. Das negative Ergebnis (d.h. keine chlorhaltigen Verbindungen) wurde im zweiten Schritt mittels Röntgen – Fluoreszenz - Analyse bestätigt.

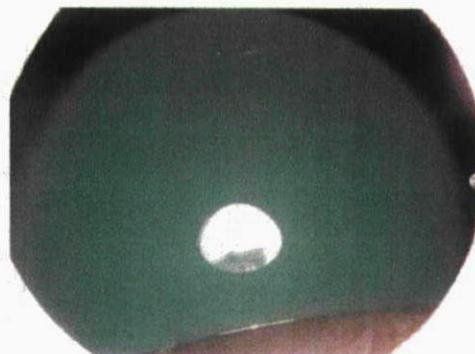
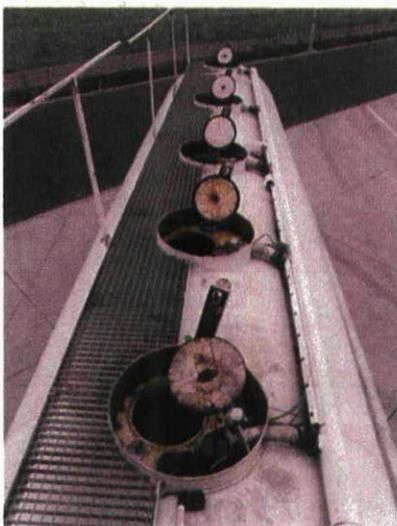
Zwei Stunden nach der Probenahme konnte den Einsatzkräften bereits mitgeteilt werden, dass das ausgeflossene Trafoöl keine halogenierten Verbindungen (keine PCB) enthält.

(Halogenfreie Öle können z.B. wie Altöle verbrannt werden; bei halogenhaltigen Ölen ist eine aufwändige Entsorgung notwendig, da bei der Verbrennung Dioxine gebildet werden. Diese Öle müssen bei hoher Temperatur verbrannt werden und es muss eine spezielle Reinigung der Abgase erfolgen.)





Im Zuge einer Verkehrskontrolle durch die Polizei in NÖ am 9. September 2010 wurde ein Tankfahrzeug angehalten, das mit einer Flüssigkeit beladen war, deren Natur aus den mitgeführten Beförderungspapieren nicht ersichtlich war.



Über Ersuchen der Polizei wurden von allen 5 Kammern des Tanks Proben entnommen und im Labor untersucht.

Ablauf der Untersuchung

Schritt 1		
<i>Ist der Stoff brennbar?</i>		
	Beobachtung Stoff lässt sich entzünden und brennt restlos ab	Ergebnis: Verdacht auf einen Gefahrstoff der Klasse 3 (entzündbare flüssige Stoffe)
Schritt 2		
<i>Bestimmung des Flammpunktes</i>		
	Beobachtung: Flammpunkt ¹ : 59 °C	Ergebnis: Gefahrstoff der Klasse 3 

¹ Jene Temperatur, bei der sich über dem Stoff eine Dampfphase bildet, die zündfähig ist. Bei Papier beträgt der Flammpunkt ca. 190 °C. Die Zündtemperatur hingegen ist jene Temperatur, bei dem ein Stoff allein durch Erhitzen zu brennen anfängt, bei Papier: 200 – 350 °C (je nach Sorte), bzw. 451 °F.

Schritt 3	
<i>Bestimmung der Zusammensetzung</i>	
Untersuchung mittels GC-MS Analyse	
Ergebnis:	<p>Dieselmkraftstoff</p>

Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit

Die Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit (BStVS) stellt die nationale, operative Verbindungsstelle zur europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit ERSO dar, die im EU-Projekt SafetyNet im Zeitraum 2004 - 2008 erarbeitet wurde.

Die BStVS dient als Plattform für aufbereitetes Wissen im Verkehrssicherheitsumfeld. Bisher verstreute Erkenntnisse und Daten werden in systematischer Weise zusammengefügt, ergänzt und von der BStVS für Forschung, Untersuchungen und für politische Entscheidungen über Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zur Verfügung gestellt. Besondere Kernthemen sind die Unfallhäufungsstellen, das Qualitätsmanagement der Fahrprüfung bzw. Fahrschulen

und Fahrausbildung sowie die Unfallursachenforschung auch im internationalen Kontext.

Im Bereich der Statistischen Unfallursachenforschung werden seit vier Jahren sogenannte „Basic Fact Sheets“ zu den wichtigsten verkehrssicherheitsrelevanten Themen erstellt. In übersichtlicher Form werden Daten und Fakten zu den jeweiligen Problempunkten bzw. Unfallgruppen und Unfalltypen präsentiert und gleichzeitig auf das vergleichbare Produkt auf europäischer Ebene verwiesen. Diese statistischen Daten der BStVS stehen auf der Website der Bundesanstalt für Verkehr als Downloads zur Verfügung. Im Berichtsjahr 2010 wurden diese Datenübersichtsanalysen mit den Vorjahresdaten aktualisiert und der statistische Jahresreport nach dem Berichtsschema der EU mit den validierten Vorjahresdaten veröffentlicht (<http://versa.bmvit.gv.at>).

Mit dem neuen Partner für die statistische Unfalluntersuchung, der Statistik Austria, hat die BStVS in diesem Format ein weiteres „basic fact sheet“ zum Themenbereich „Alkohol“ herausgegeben, der inhaltlichen Schwerpunktarbeit des BMVIT entsprechend. Auch die englischsprachige Version des Jahresberichtes wurde erstmalig zur Verfügung gestellt.

Für die Jahre 2011 und 2012 ist ein weiteres neues „basic fact sheet“ zum Themenbereich „Unfallhäufungsstellenmanagement“ geplant, welches einen Überblick über die Ergebnisse einer in diesem Zeitraum durchzuführenden Evaluierungsstudie bieten wird.

Im Bereich des Unfallhäufungsstellenmanagements wurde im Zuge des Aufbaues einer neuen Unfallhäufungsstellendatenbank im Jahr 2010 das „Modul Zwei“ verwirklicht, welches die Eingabe und Zuordnung von Sanierungsmaßnahmen zu verorteten Unfallhäufungsstellen ermöglicht. In einem erfolgreichen Probelauf wurden die ersten von den Landesregierungen gemeldeten Maßnahmen importiert und können in weiterer Folge nach Großgruppen der Sanierungsart geordnet abgerufen werden.

In den folgenden Jahren können Wirksamkeitsüberprüfungen aufgrund der gemeldeten Daten in Verbindung mit den neuesten Unfalldaten und den daraus errechneten aktuellen Unfallhäufungsstellen durchgeführt werden.

In einem weiteren Schritt sollen Synergien zwischen den Arbeiten der Landesregierungen, des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und der BStVS gefunden werden, um die Datenlage noch weiter zu verbessern und vertiefte Forschungsergebnisse trotz knapper Ressourcen zu ermöglichen.

Ende des Jahres 2010 ist eine Novelle des Führerscheinggesetzes zur Umsetzung der „Dritten Führerscheinrichtlinie“ in eine allgemeine Begutachtung gegangen. Der Teil der rechtlichen Umsetzung des Anhangs IV betreffend das Qualitätsmanagement der Fahrprüfungen wurde von der BStVS mit Vertretern der Ämter der Landesregierungen mit Rücksicht auf die Praktikabilität der Qualitätssicherungsmaßnahmen abgestimmt.

Bei der Qualitätssicherung soll über einen Qualitätsdruck auf die Fahrprüfung ein Standard gesichert werden, der auf die Ausbildung der Kandidaten positiv einwirkt und so über bessere Kenntnisse und Fähigkeiten der Fahranfänger die Straßenverkehrssicherheit anhebt. Innerhalb dieses Qualitätsmanagements soll ein Feedbacksystem auch motivierenden Charakter für alle Akteure aufweisen, indem zielgerichtet individuelle Stärken und Schwächen mit individuell maßgeschneiderten Bildungsmaßnahmen für Fahrprüfer optimiert werden.

Der Fahrprüferin oder dem Fahrprüfer soll dadurch eine adäquate Selbsteinschätzung ihrer oder seiner Kompetenzen als Prüfer ermöglicht werden. Darüber hinaus wird der Zugang zu neuesten Methoden und Erkenntnissen der Forschung für die Praktiker „auf der Straße“ verbessert.

In Vorbereitung der im Qualitätsmanagement vorgesehenen Audits der Fahrprüfungen wurden im Jahr 2010 im Personalstand der BAV auch die notwendigen Personenzertifizierungen nach ISO 9001 für Qualitätsbeauftragter und Auditor erworben, um auch hier den international anerkannten Qualitätsstandard zu sichern. Für 2011 sind weitere Zertifizierungen aus dem Bereich Risikomanagement vorgesehen.

Das QM der Fahrprüfung auf der „offiziellen“ amtlichen Seite verlangt auch eine entsprechende Attraktivierung auf der marktorientierten Serviceseite der Fahrausbildung. Erste Vorgespräche mit den Fahrschulen wurden daher von Seiten der BStVS unternommen, um hier ebenso wie beim „QM Fahrprüfungen“ zu einer praktikablen und effizienten Lösung zu gelangen.

Besonders wichtig ist es, bei diesem Projekt hervorzuheben, dass hier keine EU-rechtliche Umsetzungsverpflichtung vorliegt, sondern das BMVIT gemeinsam mit den Partnern der Fahrausbildung aus eigener Initiative eine Verbesserung und nachhaltige Weiterentwicklung im Sinne eines selbstlernenden Systems erreichen will. Wissenschaftliche Vorarbeiten dazu sind bereits seit längerem von Seiten der BStVS getätigt worden und haben 2010 einen Fokus im Rahmen der statistischen Erhebungen innerhalb der Datenbank der CIECA gefunden.

Für die Zeit nach der Einführung der korrespondierenden QM - Systeme (Fahrprüfung und Fahrausbildung) wird ein weiterer Rückgang bei den Unfällen mit Personenschaden (UPS) unter Beteiligung von Fahranfängern erwartet.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht wurde von den Mitarbeiterinnen und den Mitarbeitern der BAV erstellt. Er soll einen Überblick über die Tätigkeiten der BAV im Jahr 2010 schaffen. Für weiterführende Informationen stehen sowohl die Mitarbeiterinnen und die Mitarbeiter der BAV als auch unsere Homepage <http://versa.bmvit.gv.at/> zur Verfügung.

Wien, 24. März 2011

Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr:

Hofrat Gerald Pöllmann

Abkürzungsverzeichnis

ABUM	Abstoßumsetzautomatik	ET	Elektrotriebwagen
Abzw	Abzweigstelle	EU	Europäische Union
AC	Austria Card	EUB	Einseil-Umlaufbahn
ADN	Vorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße	FSG	Führerscheingesezt
ADR	Vorschriften für den Gefahrguttransport auf der Schiene	GC-MS	Gaschromatograph mit Massenspektrometer
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz	MB UIC	Merkblatt des internationalen Eisenbahnverbandes
A-MSA	Austrian- Member State Authority	TSI HG	Technische Spezifikation Interoperabilität – Hochgeschwindigkeit
AVV	Allgemeiner Verwendungsvertrag für Güterwagen	GPS	Global Positioning System
BAV	Bundesanstalt für Verkehr	HL-Strecken	Hochleistungsstrecken
Betra	Betriebs- und Bauanweisung	Hz	Herz
Bf	Bahnhof	ICAO	International Civil Aviation Organization
BL	Bundesländer	idgF	in der geltenden Fassung
Bmz	Wagengattung	ISO	International Organization for Standardization
BRZ	Bundesrechenzentrum	KFG	Kraftfahrgezet
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung	kk	kaiserlich-königlich
BSIVS	Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit	km	Kilometer
BUES2000	Anlage zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	km/h	Stundenkilometer
CFIT	Controlled Flight Into Terrain	HLL	Hauptluftleitung
CIECA	International commission for driver testing	K-Wert	Koeffizient
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	LFIG	Flughafen Kennung Cassagnes Begonhes – Frankreich
DB IS 2	Dienstbehelf für die Erhaltung von Infrastrukturanlagen	LFMG	Flughafen Kennung Montagne Noire – Frankreich
DV M26 / DV B29	Dienstvorschriften der ÖBB	LGMG	Flughafen Kennung Megara – Griechenland
ECCAIRS	European Coordination Center for Aircraft Incident Reporting Systems	LIPQ	Flughafen Kennung Triest – Italien
ECE	Economic Commission for Europe	LKW	Lastkraftwagen
ECR	European Control Route	MeldeVO -Eisb	Meldeverordnung Eisenbahn
EisbBBV	Eisenbahnbau und - betriebsverordnung	MeldeVO -Seilb	Meldeverordnung Seilbahn
EisbG	Eisenbahngesezt	MSG	Maut Service GmbH
EK	Eisenbahnkreuzung	NÖ	Niederösterreich
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungs- anlage	Nostalgie- TW	Nostalgie-Triebwagen
EN 13803-1	Europäische Norm	ORE B 55/RP8	Bericht des ehemaligen europäischen Forschungsinstitutes der Bahnen
ERA	European Railway Agency	PCB	Polychlorierte Biphenyle
ERAIL	European Railway Administration Institutions and Legislation	PKW	Personenkraftwagen
ERSO	European Road Safety Observatory	P-Wert	rechnerischer Wert einer Bremsstellung
ES	Eingriffsschwelle		
ESTW	Elektronisches Stellwerk		
Bundesanstalt für Verkehr 1210 Wien, Trauzlgasse 1			http://versa.bmvit.gv.at

PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift
QM	Qualitätsmanagement	ZUB	Zweiseil-Umlaufbahn
RA	Resolution Advisory	Zvbf	Zentralverschiebebahnhof
RED	Risk Exposure Data	„E“	Elektrische Bremse
RFA	Röntgenfluoreszenzspektrometer	„G“	Bremsstellung
RID	Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises Dangereuses – Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr	„P“	Bremsstellung
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli – Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr		
RoLa	Rollende Landstraße		
RSD	Remote Sensing Device (Abgasfernmesssystem)		
Sch2	Schutzsignal 2		
SES	Soforteingriffsschwelle		
SkI	Schwerlastkleinwagen		
StH	Stern und Hafferl		
StVO	Straßenverkehrsordnung		
SV	Sachverständige		
TBO	Tiroler Bauordnung		
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System		
Tfz	Triebfahrzeug		
Tzf	Triebfahrzeugführer		
TISPOL	Europaweite koordinierte polizeiliche Verkehrsüberwachung		
TSI CR INFRA	Technische Spezifikationen interoperabilität – herkömmliche Strecken Infrastruktur		
UDM	Unfalldatenmanagement		
UIC	Union Internationale de Chemins de fer – der Internationale Eisenbahnverband		
UPS	Unfälle mit Personenschaden		
Üst	Überleitstelle		
UUB	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes		
UUEE	Flughafen Kennung Sheremetyevo International Airport - Russland		
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz		
vmax	Höchstgeschwindigkeit		
VO	Verordnung		
WÜS	Wegübergangssicherungsanlage		
Z	Zug		