



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

2943 IAB

19. Feb. 2008

zu 2866 IJ

GZ. BMVIT-11.000/0064-I/PR3/2007

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 19. Februar 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2866/J-NR/2007 betreffend Rückrufe von unsicheren (und/oder gefährlichen) Kraftfahrzeugen, die die Abgeordneten Mag. Johann Maier am 19. Dezember 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Wie viele Rückrufaktionen wurden 2007 in Österreich bei fehlerhaften (und/oder gefährlichen) Kraftfahrzeugen (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) durch zuständige Behörden angeordnet?

Welche Kraftfahrzeuge und welche Mängel betrafen diese Rückrufaktionen?

Welche Kfz-Marken (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) und Mängel betraf dies?

Wie viele Kraftfahrzeuge wurden 2007 in Österreich aufgrund dieser Mängel zurückgerufen (Jeweils Aufschlüsselung auf Anzahl, Marken und Mängel)?

Wie viele Rückrufaktionen durch die zuständigen Behörden wegen aufgetretener Fehler und Mängel bei Kraftfahrzeugen (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) gab es in Österreich in diesem Jahr?

Welche Kfz-Marken (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) und Mängel betraf dies?

Wie viele Kraftfahrzeuge (inkl. Nutzfahrzeuge und Motorräder) wurden 2007 in Österreich aufgrund dieser Mängel zurückgerufen (jeweils Aufschlüsselung auf Anzahl, Marken und Mängel)?

Antwort:

Rückrufaktionen werden nicht behördlich angeordnet, sondern von den Fahrzeugherstellern durchgeführt.

Wenn ein Hersteller keinen Sitz in Österreich hat, werden Rückrufaktionen in ihrem Auftrag von deren Bevollmächtigten, den Generalimporteuren in Österreich, abgewickelt.

Dazu wird vom Hersteller/Bevollmächtigten ein Anschreiben an die Fahrzeugbesitzer verfasst und gemeinsam mit den Fahrgestellnummern der betroffenen Fahrzeuge an den Verband der Versicherungsunternehmen (VVO) automationsgestützt übermittelt. Aufgrund der Datenschutzbestimmungen dürfen die Daten der Zulassungsbesitzer dem Hersteller/Bevollmächtigten nicht übermittelt werden.

Der VVO erstellt mit Hilfe der Fahrgestellnummern aus der Zulassungsevidenz die fertigen Schreiben und versendet diese an die Fahrzeugbesitzer.

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Meldung einer Rückrufaktion an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie besteht derzeit nicht.

Solche Rückrufaktionen werden nicht in allen Fällen der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) meines Ressorts bekannt gegeben. Daher gibt es auch keine Aufzeichnungen, welche Fahrzeuge und welche Mängel diese Rückrufaktionen betroffen haben.

Mit der neuen EU-Rahmenrichtlinie 2007/46/EG über die Genehmigung für Fahrzeuge der Klassen M, N und O (Straßen-Kraftfahrzeuge mit mindestens 4 Rädern und mehr als 25 km/h und deren Anhänger) 2007/46/EG wird diesbezüglich ein Regime festgelegt:

Der Fahrzeughersteller hat die EG-Typgenehmigungsbehörde (die die EG-Betriebserlaubnis erteilt hat) über die Rückrufaktion zu informieren und die geeigneten Abhilfemaßnahmen darzustellen. Die EG-Typgenehmigungsbehörde informiert in der Folge die Behörden der anderen Mitgliedsstaaten. Diese stellen sicher, dass die Maßnahmen in ihren jeweiligen Gebieten wirksam umgesetzt werden (Artikel 32 der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L362/2007, S. 1 vom 9.10.2007).

Diese Richtlinie ist bis zum 29. April 2009 umzusetzen.

Frage 5:

Welche diesbezüglichen Erfahrungen liegen bei der Bundesanstalt für Verkehr mit der Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit vor?

Antwort:

Der Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit in der BAV sind lediglich die Rückrufaktionen und die Publikationen über Rückrufaktionen bekannt, die dieser auch gemeldet werden.

Ich möchte aber darauf hinweisen, dass die örtlich zuständige Behörde bei Fahrzeugen, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, eine besondere Überprüfung gemäß § 56 KFG anordnen kann.

Nach Ansicht der Beobachtungsstelle könnte im Zuge der Umsetzung der oben genannten Richtlinie ein Regime festgelegt werden, wonach von der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde eine besondere Überprüfung nach § 56 KFG 1967 anzuordnen ist, wenn

ein Fahrzeugbesitzer der Rückrufaktion nicht gefolgt ist – mit der Möglichkeit der Aufhebung der Zulassung, wenn die sicherheitsrelevanten Mängel am Fahrzeug nicht behoben wurden. Dieses Regime könnte im Rahmen der Umsetzung der oben genannten Richtlinie geschaffen werden.

Damit wäre mit größter Wahrscheinlichkeit eine positive Auswirkung auf die Straßenverkehrssicherheit verbunden.

Fragen 6 und 7:

Wie viele Verkehrsunfälle in Österreich wurden 2007 durch mangelhafte Ausstattung des Fahrzeuges (z.B. abgefahrene Reifen) – also aufgrund von Ausrüstungsmängel bzw. fehlender Verkehrssicherheit – ausgelöst (Aufschlüsselung auf Bundesländern)?

Welche diesbezüglichen Erfahrungen liegen bei der Bundesanstalt für Verkehr mit der Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit vor?

Antwort:

Die österreichische Verkehrsunfallstatistik erfasst Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden.

Im Berichtsjahr 2006 ereigneten sich rund 40.000 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (39.884 Unfälle mit 51.930 Verletzten und 730 Todesopfern). Die Jahresdaten für das Jahr 2007 liegen noch nicht vor.

Im Zuge der Unfalldatenerfassung werden auch so genannte Unfallumstände erhoben. Einer dieser Umstände lautet „Technische Mängel“. Darunter fallen technische Mängel jeglicher Art, wobei keinerlei zusätzliche Unterscheidung oder Präzisierung des Mangels getroffen wird.

Bei 174 unfallbeteiligten Fahrzeugen wurde von der Polizei der Unfallumstand „Technische Mängel“ angegeben. Dies bedeutet, dass in 0,4% aller Unfälle von der Polizei bei einem Fahrzeug ein nicht weiters definierter technischer Mangel angegeben wurde. Ob dieser Mangel den Unfall auch ausgelöst hat, kann nicht gesagt werden.

Nach internationalen Erfahrungen (vgl. z. B. „AUTOFORE - Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union“) kann diese statistisch erfasste Anzahl von Unfallumständen nur einen Bruchteil der durch technische Mängel am Fahrzeug mit verursachten Unfälle darstellen, wobei die Beobachtungsstelle ausdrücklich darauf hinweist, dass Straßenverkehrsunfälle in der Regel auf mehrere Unfallursachen und deren Zusammenspiel zurückzuführen sind. In der internationalen Literatur gehen die Experten von unterschiedlichen Ausmaßen der Unfallkausalität durch technische Mängel aus. Die DEKRA hat in einer mehrjährigen Studie nach technischen Fahrzeugprüfungen von Unfallkraftwagen aus dem Jahr 2002 einen Wert von 36 Prozent der Unfall(mit)ursachen „technische Mängel“ ausgewiesen. Die Erfassung und Dokumentation der periodischen Kfz-Überprüfungen nach KFG § 57a „Pickerlüberprüfungen“ wird im Jahr 2008 auch erstmals einen genaueren Überblick über den technischen Zustand und damit über die Straßenverkehrssicherheit des heimischen Kraftfahrzeugbestandes liefern.

Frage 8:

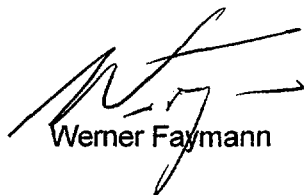
Wie viele Verkehrsunfälle in Österreich wurden 2007 durch das Verwenden von Sommerreifen bei winterlichen Verkehrsverhältnissen ausgelöst (Aufschlüsselung auf Bundesländer?)

Antwort:

Im Rahmen der Verkehrsunfallstatistik wird die Art der Bereifung von unfallbeteiligten Fahrzeugen und etwaige Auswirkungen auf das Unfallgeschehen nicht erhoben.

Im Berichtsjahr 2006 ereigneten sich wie oben angeführt rund 40.000 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Der Straßenzustand zum Zeitpunkt des Unfalles wird erhoben. Es ereigneten sich bei winterlichem Straßenzustand 2.282 Unfälle, davon 935 bei „Schnee bzw. Schneematsch“, 570 bei „Winterglätte, gestreut“ und 777 bei „Winterglätte, nicht gestreut“.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann