



Bericht der Bundesanstalt für Verkehr über technische Unterwegskontrollen im Jahr 2014

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>
Seite 1 von 9

ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2014 wurden in Österreich insgesamt 49.667 Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle auf ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit untersucht. Mit den insgesamt 2.894 durchgeführten Einsätzen im Jahr 2014 konnte eine durchschnittliche Anzahl von 17 geprüften Fahrzeugen pro Einsatz und eine wie in den Jahren davor bereits erreichte sowie dem Instrument der technischen Unterwegskontrolle angemessen hohe Kontrolldichte erzielt werden.

Die Ergebnisse der durchgeführten Fahrzeugprüfungen zeigen gegenüber den Vorjahren zwar nur geringfügige Veränderungen bei der Anzahl mängelbehafteter Fahrzeuge und der Schwere der festgestellten Mängel, machen allerdings auch deutlich, die steten Bemühungen um weitere Verbesserungen im österreichischen System der technischen Unterwegskontrollen im Interesse einer Aufrechterhaltung einer angemessen hohen Kontrolldichte fortzusetzen.

Die bei den Kontrollen im Wesentlichen unverändert festgestellten Problemfelder mit verkehrssicherheitsrelevanten Mängeln betreffen Achsen, Rädern, Reifen, Bremsanlagen und Aufhängung, Fahrgestell, Lichtanlage sowie defekte Lenkanlagen und Elektrik, womit die Bedeutung von technischen Unterwegskontrollen für die Verkehrssicherheit unterstrichen wird.

Eine optimierte Koordination, Bündelung und Auslastung der vorhandenen personellen und technischen Ressourcen der zuständigen Behörden und von Privaten sollte ebenso das zentral zu verfolgende Ziel bleiben wie die Notwendigkeit, anlässlich einer Anhaltung möglichst viele Kontrollaspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit abzudecken, um die Wirksamkeit von Straßenkontrollen weiter zu erhöhen und damit auch die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer zu verringern.

Gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 hat die Behörde die erhobenen Daten zur Anzahl der einer Prüfung an Ort und Stelle (= technische Unterwegskontrolle) unterzogenen Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen.

Der Landeshauptmann hat die Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr zur jährlichen Berichterstattung an das österreichische Parlament und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich im Jahr 2014 von technischen Sachverständigen der Länder, der Bundesanstalt für Verkehr und Privaten gemeinsam mit der Polizei gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG vom 6.6.2000, der Richtlinie 2010/47/EU vom 5.7.2010, der Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU und 2010/379/EU vom 5.7.2010 und des § 58 KFG 1967 durchgeführt.

Zu den europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften ist zusammenfassend festzuhalten, dass Maßnahmen vorgesehen sind, durch welche gewährleistet werden soll, dass die im Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand sind.

Das Instrument der technischen Unterwegskontrolle im österreichischen Fahrzeugprüfsystem erfährt mit der am 29.4.2014 veröffentlichten neuen EU-Richtlinie keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Durchführung solcher Fahrzeugkontrollen.

Die Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, ABI. Nr. L 127 vom 29.4.2014 S. 134, erfordert die (allenfalls) erforderliche Anpassung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, die von den Mitgliedstaaten bis zum 20.5.2017 zu erlassen und zu veröffentlichen sind; deren Anwendung ist ab dem 20. Mai 2018 vorgegeben.

Bezogen auf die Situation in Österreich erscheinen als wesentliche Neuerungen in der oben angeführten neuen EU-RL über die technische Unterwegskontrolle erwähnenswert

➤ der in Artikel 5 vorgesehene pro Kalenderjahr zu erfüllende Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge mit einem Mindestprüfumfang von 5 %, gemessen an der Gesamtzahl der unter den Anwendungsbereich der RL fallenden Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten zugelassen sind. In den Erwägungsgründen wird dazu ausgeführt „Aus den Berichten zur Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (3) geht eindeutig hervor, dass technische Unterwegskontrollen wichtig sind. Im Zeitraum 2009-2010 wurden über 350 000 Fahrzeuge, die in der Union technischen Unterwegskontrollen unterzogen wurden, gemeldet, die aufgrund ihres Zustands aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Aus den Berichten geht auch hervor, dass es bei den Kontrollergebnissen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten gab. Im Zeitraum 2009-2010 variierte die Feststellungsquote bei bestimmten Mängeln zwischen 2,1 % aller kontrollierten Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat und 48,3 % in einem anderen Mitgliedstaat. In den Berichten wird außerdem auch auf die erheblichen Unterschiede hinsichtlich der Zahl der durchgeführten technischen Unterwegskontrollen zwischen den Mitgliedstaaten hingewiesen. Im Interesse eines ausgewogeneren Ansatzes sollten sich die Mitgliedstaaten verpflichten, eine angemessene Anzahl von Kontrollen durchzuführen, die proportional zur Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Nutzfahrzeuge ist.“

➤ das in Artikel 6 vorgesehene Risikoeinstufungssystem. In den Erwägungsgründen wird dazu ausgeführt „Damit keine unnötigen Verwaltungslasten und -kosten entstehen und die Kontrollen wirksamer werden, sollten die zuständigen nationalen Behörden die Möglichkeit haben, vorrangig Fahrzeuge, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutznormen nicht einhalten, auszuwählen, während Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Betreibern betrieben und ordnungsgemäß instand gehalten werden, weniger häufig kontrolliert werden sollten, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden. Die Auswahl der Fahrzeuge, die einer Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, nach dem Risikoprofil der Betreiber könnte ein nützliches

Instrument darstellen, um Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger zu kontrollieren.“

➤ die in Artikel 17 verpflichtend vorgesehene Benennung einer Kontaktstelle für Zwecke der EU-weiten Zusammenarbeit und des Austauschs von Informationen. In den Erwägungsgründen wird dazu ausgeführt „Um für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu sorgen, sollte es in jedem Mitgliedstaat eine Stelle geben, die als Kontaktstelle für die Verbindung mit anderen zuständigen Behörden fungiert. Diese Kontaktstelle sollte auch einschlägige Statistiken erstellen. Die Mitgliedstaaten sollten zudem eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anwenden, und sollten eine Stelle mit der Koordinierung der Umsetzung dieser Strategie betrauen können. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats sollten Verfahren für die Festlegung der Fristen und des Inhalts in Bezug auf weiterzuleitende Informationen festlegen.“

Mit der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen sollen die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzt werden; technische Unterwegskontrollen stellen ein entscheidendes Element dar, um während der gesamten Nutzungsdauer eines Nutzfahrzeugs ein beständig hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit zu erreichen. Solche Kontrollen tragen nicht nur zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung von Fahrzeugemissionen bei, sondern auch dazu, Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehrssektor wegen unterschiedlich hoher Kontrollniveaus zu verhindern.

Der Begriff „technische Unterwegskontrolle“ ist definiert als die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer Aufsicht.

Alle Kontrollen müssen ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt werden, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Ausgehend von der allgemein gültigen Präventivwirkung von Verkehrskontrollen besteht der angestrebte Erfolg bzw. die angestrebte Wirkung auch im Bereich der technischen Unterwegskontrollen in der Verhütung von Unfällen und damit der Vermeidung von Verkehrstoten und Verletzten sowie der Verringerung schädlicher Emissionen, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge, so auch mit potentieller Unfallgefährdung am Straßenverkehr teilnehmen. Je weniger auffällige Fahrzeuge bei einer annähernd gleichbleibenden Kontrolldichte ausgeleitet werden müssen und je weniger Mängel dabei festgestellt werden, umso größer kann die angestrebte Wirkung dieser Tätigkeiten bewertet werden.

Die aktuellen Zahlen des Jahres 2014 unterstreichen erneut die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der bislang entfalteten hohen Kontrolldichte in Österreich.

Vom BMVIT selbst wurden im Jahr 2014 für Tätigkeiten im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 insgesamt 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesanstalt für Verkehr gemäß § 131 Abs. 3 KFG eingesetzt und Budgetmittel in der Höhe von ~ Euro 3 mio. aufgewendet (Detailbudget 41.02.04.01 Bundesanstalt für Verkehr).

Die präventive Wirkung alleine des Anteils an technischen Unterwegskontrollen der Bundesanstalt für Verkehr in Bezug auf die Vermeidung von Unfällen und damit verbunden die Vermeidung von Todesfällen und Verletzten im Straßenverkehr ist monetär mit ca. Euro 28 mio. pro Jahr zu beziffern. (In dieser Berechnung sind die Kosten für das menschliche Leid gemäß Unfallfolgekostenrechnung nicht berücksichtigt; Quelle: BMVIT, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 177; ZVR)

Die Art und der Umfang der Einsätze zu technischen Unterwegskontrollen wurden im Interesse einer österreichweiten Abstimmung der Kontrollaktivitäten sowie einer mittelfristigen Ressourcenplanung in jeweils einer schriftlichen Vereinbarung zwischen der Bundesanstalt für Verkehr und den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg festgelegt.

Bei den technischen Unterwegskontrollen wird die Ausleitung der Fahrzeuge an Ort und Stelle aus dem Verkehr von speziell geschulten Polizeiorganen durchgeführt, wobei gezielt auf technische Mängel verdächtig erscheinende Fahrzeuge aus dem

Fließverkehr (So auch zutreffender Weise im Bericht der Europäischen Kommission über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen: „Die Auswahl von Nutzfahrzeugen für technische Unterwegskontrollen sollte gezielt erfolgen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Identifizierung von Nutzfahrzeugen zu legen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen unzureichenden Wartungszustand aufweisen.“) heraus angehalten und einer ersten anfänglichen Überprüfung durch Polizeiorgane und technische Sachverständige zugeführt werden. (Hinweis: Aus diesem Grund können die Mängelzahlen auch nicht direkt auf das gesamte Fahrzeugkollektiv umgelegt werden.)

Bestätigt sich im Zuge der anfänglichen Überprüfung der Verdacht auf technische Mängel mit potentieller Gefährdung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, so wird das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Überprüfung am mobilen Prüfzug oder in einer Prüfhalle unterzogen.

Je nach Schwere der festgestellten Mängel

- geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
- erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten,
- gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte,

kann dem Lenker die Weiterfahrt untersagt oder mit der Auflage erlaubt werden, binnen einer festzusetzenden Frist die festgestellten Mängel beheben zu lassen.

Im letzteren Fall ist die erfolgte Mängelbehebung der zuständigen Behörde im Rahmen einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 nachzuweisen.

Der dafür erforderliche Informationsfluss zwischen den Behörden in Österreich und den anderen Behörden (Zulassungsstaat) innerhalb der Europäischen Union ist durch standardisierte Meldewege im Wege eigens dafür benannter Kontaktstellen (in Österreich ist diese Kontaktstelle in der Bundesanstalt für Verkehr eingerichtet) gewährleistet.

Statistik

(Die nachfolgend dargestellte Statistik beruht auf den Daten, welche der Bundesanstalt für Verkehr gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, von den Landesbehörden und dem BMI übermittelt werden.)

	2012/2013	2014
<u>Einsätze insgesamt:</u>	<u>2.750/2.946</u>	<u>2.894</u>
<u>Geprüfte Fahrzeuge durch SV der BAV oder BL:</u>	<u>32.046/33.994</u>	<u>49.667</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	21,25/22,64 %	22,51 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	34,92/36,14 %	35,72 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	28,51/25,13 %	29,07 %
Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel	14,62/15,34 %	11,92 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,69/0,76 %	0,79 %
Anzeigen nach KFG, ADR, STVO, FSG, VO 561/06	70.869/74.277	78.222
Organmandate	13.553/11.847	10.811
<u>Aufteilung nach Herkunftsland:</u>		
<u>1) Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich:</u>	<u>20.747/21.650</u>	<u>20.056</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	16,98/17,95 %	17,66 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	37,75/39,89 %	37,77 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	29,85/26,50 %	31,49 %
Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel	14,24/14,49 %	11,60 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	1,19/1,16 %	1,49 %
<u>2) Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (excl. Ö):</u>	<u>10.291/11.130</u>	<u>27.029</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	25,67/26,87 %	26,44 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	31,79/32,24 %	33,72 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	27,08/23,96 %	24,17 %
Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel	15,32/16,55 %	12,48 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,14/0,37 %	0,19 %

<u>3) Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern:</u>	<u>1.008/1.214</u>	<u>2.582</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	29,66/32,05 %	28,52 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	31,65/33,83 %	36,75 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	26,39/21,71 %	25,37 %
Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel	12,10/12,31 %	9,01 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,20/0,09 %	0,35 %

<u>Einsätze aufgeteilt nach Bundesländern:</u>		
Burgenland	273/277	250
Kärnten	267/287	279
NÖ	554/555	548
OÖ	174/198	220
Salzburg	202/219	193
Steiermark	414/476	442
Tirol	302/377	371
Vorarlberg	196/155	212
Wien	368/402	379

Wien, am 20. Februar 2015

Gerald Pöllmann