

Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2024

Bericht des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Der vorliegende Bericht basiert auf den dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gem. § 58a Abs. 4 KFG 1967 und gem. § 3 Abs. 2 TUK-V übermittelten Daten über die im Berichtsjahr 2024 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in Österreich sowie den Berichten über abgestimmte Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG und die durchgeführten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr. Im Jahr 2024 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 105.128 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel aus dem Fließverkehr ausgeleitet und an Ort und Stelle im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle überprüft. Damit wird der Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/47/EU erfüllt. Im Rahmen von Schwerpunktkontrollen wurden ausgehend vom Ergebnis einer anfänglichen Kontrolle 24.485 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt. Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2024 die Lenk- und Ruhezeiten von 58.893 Fahrern mit insgesamt 1.020.113 Arbeitstagen kontrolliert, womit die Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG überschritten wurde. Im Hinblick auf die Kontrolldichte im Schwerverkehr gelang es Österreich im Jahr 2024 auch weiterhin einen Platz im EU-Spitzenfeld zu sichern.

Grundlagen

In der Richtlinie 2014/47/EU¹ wird zwischen anfänglichen technischen Unterwegskontrollen und gründlicheren technischen Unterwegskontrollen unterschieden. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle, die in § 58a Abs. 3 KFG 1967² umgesetzt ist, wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt. Dabei wird die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, der letzte Bericht über eine technische Unterwegskontrolle – sowie die Behebung der darin festgestellten Mängel – kontrolliert. Mit Hilfe einer Sichtprüfung des technischen Zustands oder technischer Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode wird entschieden, ob das Fahrzeug einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

Die gründlichere technische Unterwegskontrolle gem. § 58a Abs. 5 KFG 1967 wird von einem geeigneten Prüforgan – das sind die Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Service GmbH – unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer gemäß § 57 oder § 57a KFG ermächtigten Prüfstelle oder in einer Landesprüfstelle durchgeführt. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung zu berücksichtigen sind.

Sowohl bei der anfänglichen als auch bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle kann die Sicherung der Ladung überprüft werden.

Gemäß § 58a Abs. 4 KFG 1967 sind über die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen Aufzeichnungen zu führen und die für die Berichterstattung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU benötigten Daten zu erfassen. Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministeriums für Inneres zumindest halbjährlich in anonymisierter Form an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) zu übermitteln. Das

¹ Richtlinie 2014/47/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG idF der Richtlinie (EU) 2021/1716 (ABl. L 342 vom 27.9.2021, S. 45)

² Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 116/2024

Bundesministerium für Inneres hat die Aufzeichnungen zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Gemäß § 3 TUK-V³ hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) die gesammelten Daten über alle im Bundesgebiet durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in einer Datenbank zu pflegen. Da gemäß § 58a Abs. 7 KFG 1967 eine elektronische Version des Prüfberichtes über die gründlichere technische Unterwegskontrolle an die Begutachtungsplakettendatenbank gem. § 57c KFG 1967 zu übermitteln ist, erfolgt die Pflege der Daten zweckmäßigerweise im Auftrag der ASFINAG in dieser Begutachtungsplakettendatenbank. Damit kann die Auswertung der Daten nunmehr vollautomatisiert erfolgen. Die Nutzung dieses Systems führt zu merklichen Vereinfachungen in der Verwaltung für Bund und Länder, da die bis zum Jahr 2019 erforderliche Übermittlung der Daten durch den Landeshauptmann an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und die teilweise manuelle Auswertung der Daten entfallen kann.

Die entsprechenden Daten wurden dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vorschriftsgemäß übermittelt und liegen gegenständlichem Bericht zugrunde.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich im Jahr 2024 von technischen Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Service GmbH jeweils gemeinsam mit den speziell geschulten Polizeiorganen des BMI gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2014/47/EU und gemäß den Bestimmungen der §§ 58 und 58a KFG 1967 durchgeführt.

Mit der 35. KFG-Novelle wurde der (nunmehrige) Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur dazu ermächtigt, bestimmte nichtbehördliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Erfüllung der Aufgaben einer Kontaktstelle gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU, des Berichtswesens sowie der Qualitätssicherung im Bereich technischer Unterwegskontrollen und der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur eigenverantwortlichen Besorgung zu übertragen. Mit der TUK-V wurde von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht und die ASFINAG als österreichische Kontaktstelle gem. Art. 17 Abs. 1

³ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der Bestimmungen über die Abwicklung technischer Unterwegskontrollen erlassen werden, BGBl. II Nr. 206/2018

der Richtlinie 2014/47/EU eingerichtet und diese übernimmt die Berichterstattung über die technische Unterwegskontrolle an die Europäische Kommission (Art. 20) und die Informationspflichten gegenüber anderen Mitgliedstaaten, in denen ein in Österreich kontrolliertes Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse der durchgeführten technischen Unterwegskontrollen (Art. 18). Darüber hinaus wurden der ASFINAG Aufgaben der Qualitätssicherung in der Form von Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen und zwischen den Bundesländern abgestimmten technischen Unterwegskontrollen übertragen. Zu den europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Mitgliedstaaten der Union zur Durchführung von technischen Unterwegskontrollen (= Prüfung an Ort und Stelle) verpflichtet und damit 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 gehalten werden.

Richtlinie 2014/47/EU

Art und Umfang der im Jahr 2024 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen entsprechen den Anforderungen der Richtlinie 2014/47/EU. Die darin enthaltene Differenzierung zwischen anfänglichen und gründlicheren Unterwegskontrollen wurde im vorliegenden Bericht bei der statistischen Auswertung ausgewiesen.

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist unter einer technischen Unterwegskontrolle die unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeuges durch die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht zu verstehen. Gemäß Artikel 10 Abs. 1 lit. a) und b) der Richtlinie 2014/47/EU ist sicherzustellen, dass die für eine Kontrolle ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden. Eine anfängliche technische Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs beinhaltet jedenfalls eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs. Gemäß Artikel 10 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist sodann ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle vom Prüfer zu entscheiden, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist. Bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle sind all jene Prüfpositionen heranzuziehen, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

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 neben der Leistung eines Beitrages zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen im gewerblichen Güter- und Personenverkehr auf der Straße die angestrebte Wirkung auch im Bereich der technischen Unterwegskontrollen darin, Unfälle zu vermeiden und schädliche Emissionen zu verringern, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge – insbesondere mit potenzieller Unfallgefährdung – am Straßenverkehr teilnehmen. Für eine Beurteilung der Bedeutung dieses Instruments zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist zu bedenken, dass mit einem umfassenden Fahrzeugprüfsystem dafür gesorgt werden soll, dass Fahrzeuge während ihres gesamten Betriebes in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand gehalten werden. In diesem Gesamtsystem sollen einerseits technische Unterwegskontrollen die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzen und sollen die regelmäßigen Überprüfungen das wichtigste Instrument bleiben, mit dem für Verkehrs- und Betriebssicherheit gesorgt wird.

Technische Unterwegskontrollen sind gemäß der Richtlinie 2014/47/EU „ein entscheidendes Element, 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 zu verhindern, die dadurch entstehen, dass hingenommen wird, dass das Kontrollniveau je nach Mitgliedstaat unterschiedlich ist.“ Um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrzeugführer möglichst gering zu halten und um die Wirksamkeit von technischen Unterwegskontrollen insgesamt zu verbessern, sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen, so insbesondere der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu fördern. Die Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr stellt einen wesentlichen Bestandteil der Kontrollaktivitäten im Nutzfahrzeugsektor dar.

Austausch Prüfergebnisse durch die nationalen Kontaktstellen

Seit Anfang des Jahres 2019 werden von der ASFINAG als nationale Kontaktstelle in Österreich inländische Prüfergebnisse, welche mit schwerem Mangel beurteilt wurden, den Heimatbehörden der betroffenen Länder zur Kenntnisnahme übermittelt. Die auslän-

dischen Behörden werden dadurch in die Lage gebracht, wirkungsvoll gegen in den jeweiligen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge, die die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährden, vorzugehen. So wurden seitens der österreichischen Kontaktstelle im Jahr 2024 5.663 diesbezügliche Informationen an die Kontaktstellen der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt. Im Gegenzug erhielt die österreichische Kontaktstelle 80 Berichte über mangelhafte österreichische Fahrzeuge von den anderen europäischen Behörden genannt. Diese wurden an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen weitergeleitet.

Plattform Lkw-Sicherheit

Die 7. Arbeitssitzung „Plattform LKW Sicherheit“ fand am 16. Mai 2024 im Bundesamtsgebäude Radetzkystraße mit Vertretern von ASFINAG, BMIMI, Bundesministerium für Inneres (BMI) und den Ländern statt. Die bedeutendsten Tagesordnungspunkte dieser Arbeitssitzung waren die Statistik der technischen Unterwegskontrollen im Jahr 2023, die Einsatzplanung für die Jahre 2024/25, der Umstieg des BMI auf ein modernes Kontrollequipment (Hard- und Software) zur Kontrolle der Sozialvorschriften sowie die Qualitätssicherung der ASFINAG gem. § 4 TUK-V.

Arbeitskreis AdBlue-Manipulation

Die mit der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle betrauten Sachverständigen der ASFINAG und der Länder konnten im Jahr 2024, aufbauend auf dem Maßnahmenkatalog der Experten der TU Wien, mit dessen Hilfe Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle auf solche AdBlue-Manipulationen hin überprüft werden können, sowie auf intensivem Austausch mit den Experten anderer Mitgliedstaaten und der Weiterentwicklung der Methoden durch die Experten der Länder, die Kontrollen in verstärktem Ausmaß fortsetzen. Jedenfalls wird die Bedeutung der Kontrollen hinsichtlich der Manipulationen der Emissionsminderungssysteme unverändert hoch eingeschätzt und gemeinsam mit ASFINAG und den Ländern wurden die diesbezüglichen Aktivitäten weitergeführt. Die durch die durchgeführten Messungen und Schwerpunktaktionen gewonnenen Erkenntnisse wurden 2018 im neu gegründeten Arbeitskreis AdBlue-Manipulation vertieft und bis heute weiter ausgetauscht.

Im Bereich von AdBlue Kontrollen bleibt eine europäische Zusammenarbeit von großer Bedeutung. Diese ist umso wichtiger, da AdBlue-Manipulationen immer raffinierter durchgeführt werden und ohne fundierte Kenntnisse der Fahrzeugelektronik kaum mehr zu erkennen sind. Die im Rahmen der 7. Arbeitssitzung der Plattform Lkw-Sicherheit geplante Sitzung des Arbeitskreises AdBlue-Manipulation fand ebenfalls am 16. Mai 2024 statt.

Ein wesentlicher Tagesordnungspunkt dieses Arbeitskreises war diesmal ein Vortrag von der Technischen Universität Graz (TU-Graz) zum Thema „Schwellwerte für die Detektion von manipulierten oder defekten LKW mittels Fernmessung – Machbarkeitsstudie“ mit anschließender Diskussion. Alle Beteiligten erklärten sich zu einer gemeinsamen Zusammenarbeit hinsichtlich dieser Thematik bereit um diesbezügliche Fortschritte in naher Zukunft erzielen zu können.

Qualitätssicherung

Die Maßnahmen der ASFINAG zur Qualitätssicherung gem. § 4 TUK-V werden ebenfalls im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit durchgeführt. Gemäß § 4 TUK-V hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Interesse der Durchsetzung einer nationalen Kontrollstrategie und zur Sicherung einheitlicher Standards bei der Durchführung der technischen Unterwegskontrollen personelle und technische Ressourcen, welche die in § 10a der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung festgelegten Anforderungen erfüllen, zur Verfügung zu stellen, um die Mitwirkung an der Durchführung

1. von organisierten gemeinsamen Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen für an der technischen Unterwegskontrolle Beteiligte sowie
2. von zwischen zwei oder mehreren Bundesländern abgestimmten technischen Unterwegskontrollen im Ausmaß von jährlich mindestens zwölf Kontrollen

sicherstellen zu können. Im Jahr 2024 konnte die ASFINAG mit den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Steiermark und Tirol wieder gemeinsame Evaluierungstermine durchführen und es gab auch einen gemeinsamen Schwerpunkteinsatz mit dem Fokus auf Busse. Für das Jahr 2025 sind nun 6-8 gemeinsame Evaluierungstermine geplant und in den einzelnen Bundesländern sind gemeinsame Schwerpunkteinsätze mit dem Fokus auf Busse in Planung.

Weiters gab es im Herbst 2024 eine zweitägige, vom BMI gemeinsam mit der ELA (europäische Arbeitsbehörde) organisierte, großangelegte europäische Schwerpunktkontrollaktion am Verkehrskontrollplatz Arnoldstein in Kärnten. An dieser nahmen Techniker der ASFINAG, der Bundesländer sowie weiterer europäischer Staaten (DE, IT, SLO, HR, PL)

teil. Ein internationaler Erfahrungsaustausch auf hohem Niveau zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten war somit die Folge.

Zur Messung bzw. Analyse der Abgasfahnen von Schwerfahrzeugen im Fließverkehr beschaffte die ASFINAG im zweiten Halbjahr 2024 ein sogenanntes „Schnüffelfahrzeug“, ausgestattet mit einem Messsystem der Firma Airyx, welches nach der Messmethode „plume chasing“ arbeitet. Dies bedeutet, dass mit dem „Schnüffelfahrzeug“ hinter bzw. neben dem zu untersuchenden Schwerfahrzeug hergefahren wird und die betreffende Abgasfahne mittels entsprechender Sensoren, verbaut im Messsystem des Schnüffelfahrzeugs, gemessen bzw. analysiert wird. Unter Einbindung von BMIMI, TU-Graz und den Bundesländern ist im Zeitraum 2024/2025 an ca. 100 Einsatztagen geplant Daten für eine mögliche Grenzwert Festlegung hinsichtlich der Stickstoffoxidemissionen zu erheben.

Im Zuge der Weiterentwicklung der technischen Unterwegskontrollen werden österreichweit verstärkt digitale Diagnosegeräte eingesetzt. Diese werden bei den technischen Kontrollen via OBD Schnittstelle mit der Fahrzeugelektronik verbunden um Fehlerspeichereinträge und sonstige Daten des Emissionskontrollsystems zu analysieren. Softwaremanipulationen der Schwerfahrzeuge können auf diesem Wege nachgewiesen werden, wobei die Analyse der Software hohes technisches Wissen bzw. Verständnis voraussetzt und als sehr zeitintensiv anzusehen ist.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Die Statistik über Lenk- und Ruhezeitkontrollen ist zwar von der Berichtspflicht des § 58a Abs. 4 KFG 1967 nicht umfasst, wird jedoch aus Gründen der besseren Übersicht in gegenständlichem Bericht wiedergegeben. Im Jahr 2024 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 58.893 Lenker von Fahrzeugen, die der Personenbeförderung und der Güterbeförderung unterliegen, kontrolliert. In den Kontrollzahlen sind eigene Staatsangehörige sowie Angehörige von anderen Mitgliedstaaten und von Drittstaaten beinhaltet. Im Zuge dieser Kontrollen wurden im Jahr 2024 1.020.113 Arbeitstage an Hand von Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 94.753 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch). Weiters wurden im Jahr 2024 in den Kalenderwochen 14, 20, 25, 40, 43 und 46 abgestimmte

Kontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG⁴ durchgeführt. Diese Kontrollen werden vom BMI koordiniert und konzentrieren sich auch auf die Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften, die Feststellung von Manipulationen am Kontrollgerät sowie die Überprüfung des technischen Zustandes der angehaltenen Fahrzeuge. Über diese Kontrollen ist alle 2 Jahre anhand eines vorgegebenen Berichtsmusters an die Europäische Kommission zu berichten, damit diese alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung der gegenständlichen Unionsvorschriften und über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Dieser Bericht wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Nachfolgend die österreichweite Auswertung im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 1.1.2024 bis 31.12.2024:

⁴ Richtlinie 2006/22/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates idF der Richtlinie (EU) 2024/846 (ABl. L, 2024/846, 31.5.2024)

Auswertung

1. BERICHTSZEITRAUM:

Auswerte-Zeitraum:

1. 1. 2024 – 31. 12. 2024

2. KONTROLLE

2.1 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Fahrer nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	224	389	194	807
Güterverkehr	16.277	39.843	1.966	58.086

2.2 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Straßenkategorie und Zulassungsland

Straßen-kategorie	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	ES	EE	FR	FI	UK	EL	HU	HR	IT	IE
Autobahnen	6.840	57	1.233	18	1.761	1.367	47	505	107	58	9	14	343	3.004	1.617	1.430	20
Bundes- und Nationalstraßen	8.599	12	220	5	1.212	648	1	50	15	5	2	2	52	1.103	360	494	2
Nebenstraßen	1.062	0	17	0	70	26	0	3	4	2	0	0	0	89	31	16	0
Straßen-kategorie	LU	LT	LV	MT	NL	PT	PL	RO	SE	SK	SI	LI	IS	NO	CH	An-dere	Gesamt
Autobahnen	29	1.983	275	3	270	218	6.663	4.341	16	1.811	3.611	4	0	1	22	1.928	39.605
Bundes- und Nationalstraßen	3	478	30	0	109	22	1.540	762	1	536	1.130	1	0	0	7	195	17.596
Nebenstraßen	0	17	1	0	5	3	123	66	0	54	66	0	0	0	0	37	1.692

2.3 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Art des Fahrtschreibers

Art des Fahrtschreibers	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Analog	506	623	251	1.380
Digital	9.086	21.388	1.379	31.853
Smart	4.489	11.911	451	16.851
Smart Gen. II	2.420	6.310	79	8.809

2.4 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Arbeitstage nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	2.990	4.965	666	8.621
Güterverkehr	276.962	721.229	13.301	1.011.492

4.5 ZUWIDERHANDLUNGEN - Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen

Anhang III RL 2006/22/EG	Art der Zuwer- handlung	Personenverkehr				Güterverkehr			
		EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
		Eigene Staatsan- gehörige	Fremde Staatsan- gehörige			Eigene Staatsan- gehörige	Fremde Staatsan- gehörige		
I.	Tägliche Lenkzeiten	37	44	3	84	1.737	10.338	269	12.344
B1- B6									
II.	Wöchentliche Lenkzeiten	1	3	0	4	43	392	6	441
B7- B9									
III.	Zweiwöchige Lenkzeit	0	0	0	0	100	1.678	4	1.782
B10- B12									
IV.	Fahrtunterbrechungen	116	69	7	192	5.079	19.176	260	24.515
C1- C3									
V.	Tägliche Ruhezeit	46	113	32	191	2.959	14.606	410	17.975
D1- D12									
VI.	Wöchentliche Ruhezeiten	16	43	0	59	218	1.458	35	1.711
D13- D18									
VII.	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	0	3	1	4	57	107	6	170
G1									
VIII.	Nachweise Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	64	104	50	218	3.076	2.759	106	5.941
I1- I7									
IX.	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	11	48	46	105	450	780	26	1.256
J1- J2									
X.		113	59	32	204	8.049	15.615	213	23.877
A1/ E1 F1/ G2-G22 H1-H9/									
XI.	Keine Aufzeichnungen andere Arbeiten	33	36	3	72	1.969	1.557	82	3.608

Technische Unterwegskontrollen

Bei technischen Unterwegskontrollen im Rahmen von Schwerpunktaktionen wird die Ausleitung der Fahrzeuge an Ort und Stelle aus dem Fließverkehr von speziell geschulten Polizeiorganen durchgeführt, wobei gezielt auf technische Mängel verdächtig erscheinende Fahrzeuge vorselektiert werden. Dieses effektive Vorauswahlssystem leistet ebenso wie etwa auch die Verwendung von mobilen Kontrolleinrichtungen bereits einen wesentlichen Beitrag, um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrzeuglenker möglichst gering zu halten. (*Hinweis:* Aus diesem Grund – Vorauswahlssystem – sind die erhobenen Anteile an mangelhaften Fahrzeugen nicht repräsentativ für das gesamte Fahrzeugkollektiv.) Bestätigt sich im Zuge der anfänglichen Überprüfung der Verdacht auf technische Mängel mit potenzieller Gefährdung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, wird das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Überprüfung mit einer mobilen oder in einer ortsfesten Kontrolleinrichtung unter Beiziehung eines technischen Sachverständigen gemäß den Bestimmungen des KFG 1967 sowie jener der PBStV⁵ unterzogen.

Zur persönlichen Qualifikation der technischen Sachverständigen wird in § 10a in Verbindung mit § 3 PBStV festgelegt, dass die für technische Unterwegskontrollen eingesetzten Prüforgane mindestens die persönlichen Voraussetzungen des § 3 PBStV für die geeignete Person, also die persönliche Qualifikation für eine wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 erfüllen müssen. Je nach Schwere der festgestellten Mängel, die in

- **geringe Mängel** ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten (leichte Mängel LM),
- **erhebliche Mängel**, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten (schwere Mängel SM), oder
- **gefährliche Mängel**, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, sodass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte (Mängel mit Gefahr im Verzug GV),

⁵ Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Überprüfung und wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sowie über die Prüfung von Fahrtschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung), BGBl. II Nr. 78/1998, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 181/2023

eingeteilt sind, ist dem Lenker die Weiterfahrt zu untersagen oder mit der Auflage zu erlauben, 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.

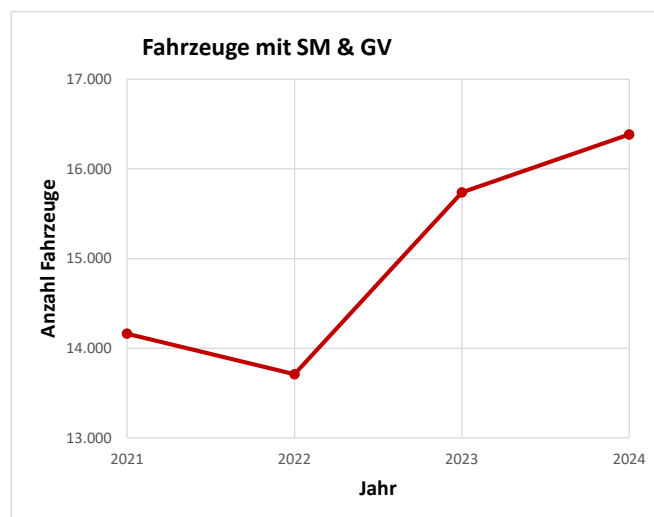
Einsatzstatistik 2024

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur für das Jahr 2024 gemäß § 58a Abs. 4 KFG 1967 übermittelt und vom BMI um die Einsatzzahlen durchgeführter anfänglicher Kontrollen sowie abgestimmter Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG ergänzt wurden. Die Zahlen der Jahre 2021 – 2023 sind der leichten Vergleichbarkeit wegen ebenfalls angegeben.

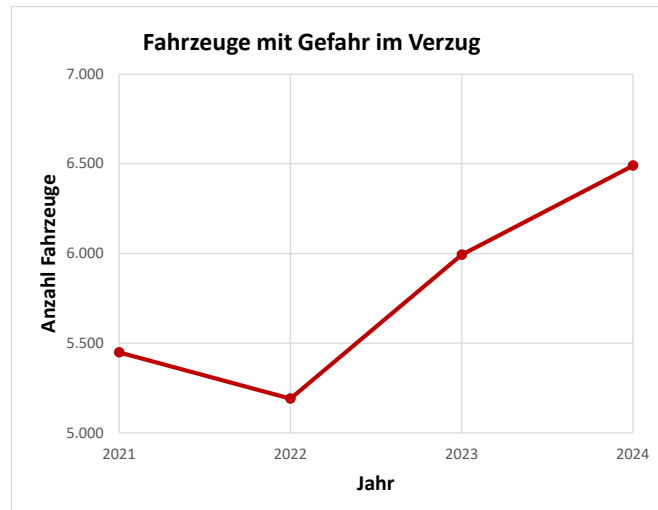
Allgemein sei festgehalten, dass die hier präsentierte Statistik nicht als repräsentativ für die gesamte Schwerverkehrsflotte, welche durch Österreich rollt, betrachtet werden kann. Es handelt sich deswegen in gegenständlichem Zusammenhang lediglich um im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle vorselektierte Fahrzeuge, welche Rückschlüsse auf den Zustand der gesamten Schwerverkehrsflotte nur mit Vorbehalt zulassen. Das gesamte Fahrzeugkollektiv wird demnach nicht in dieser Statistik abgebildet. Es sei an dieser Stelle auch darauf verwiesen, dass die regelmäßige technische Überwachung der Schwerverkehrsflotte (§ 57a-Gutachten) als Momentaufnahme des technischen Zustands der Fahrzeuge, welcher sich nach der Überprüfung auch sehr dynamisch ändern kann, zu betrachten ist. Beispielhaft sei hier ein massiver Steinschlag auf der Windschutzscheibe am Tag nach der regelmäßigen technischen Überwachung (§ 57a-Gutachten) erwähnt. Auswirkungen der § 57a-Gutachten auf die technischen Unterwegskontrollen sind aus diesem Grund ebenfalls mit Vorbehalt zu beurteilen.

Die Richtlinie 2014/47/EU sieht vor, dass die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen zumindest 5 % der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge der von der Richtlinie umfassten Klassen N₂ und N₃ (Lkw über 3,5 t), M₂ und M₃ (Omnibusse) sowie O₃ und O₄ (Anhänger über 3,5 t) beträgt. Für Österreich ergibt sich daraus eine Mindestanzahl von anfänglichen technischen Unterwegskontrollen von etwa 8.700. Diese Zahl wurde 2024 mit 105.128 anfänglichen Kontrollen bei weitem überschritten. Bei den nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrollen konnten dadurch über 16.300 Fahrzeuge ausfindig gemacht werden, die auf Grund der festgestellten Mängel nicht verkehrs- und betriebssicher waren (Fahrzeuge mit schweren Mängeln SM und Mängeln mit Gefahr im Verzug GV). Diese Fahrzeuge müssen vor der weiteren Verwendung bei der

nächsten in Betracht kommenden Werkstätte repariert werden. Über 6.400 Fahrzeuge davon wiesen sogar Mängel mit Gefahr im Verzug auf, das sind Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Diese Mängel sind so schwerwiegend, dass die Kennzeichentafeln und Zulassungsscheine dieser Fahrzeuge unverzüglich, d. h. an Ort und Stelle abgenommen werden müssen. Es konnte also – unmittelbar, dabei bleibt die zusätzliche Präventivwirkung noch unberücksichtigt – in über 16.300 Fällen verhindert werden, dass Lenker, Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer durch diese Fahrzeuge gefährdet werden. Diese Zahlen, die einen direkten Sicherheitsgewinn für den Straßenverkehr bedeuten, konnten seit 2021 von über 14.100 (SM & GV) auf über 16.300 für das Jahr 2024 gesteigert werden.



*Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2021 – 2024 kontrollierten
Fahrzeuge mit schweren Mängeln, Mängeln mit Gefahr im Verzug
(SM & GV)*



Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2021 – 2024 kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug

Im Jahr 2024 wurden 105.128 anfängliche technische Unterwegskontrollen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt, wobei diese Kontrollzahl im Jahr 2023 noch bei 132.399 lag. Die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen war also von 2023 auf 2024 merkbar rückläufig. Durch die sukzessive Schulung sämtlicher Schwerverkehrskontrollorgane im Bundesgebiet, zentral durch das Bundesministerium für Inneres, ist vermehrt feststellbar, dass sämtliche für den gewerbsmäßigen Güter- und Personenverkehr in Betracht kommende Rechtsmaterien überprüft werden. Dies führte zu einer Steigerung der Qualität der Kontrolle des Schwerverkehrs, jedoch aufgrund der damit einhergehenden zeitlichen Intensivierung der einzelnen Kontrolle auch vermutlich zu einem Rückgang der Kontrollzahlen. Aus diesem Grund ist nun davon auszugehen, dass die Kontrollqualität zu Lasten der Kontrollquantität gestiegen ist.

Im Jahr 2024 wurden des Weiteren 24.485 gründlichere technische Unterwegskontrollen von den geeigneten Prüfororganen - das sind die Sachverständigen der Länder und der ASFI-NAG - durchgeführt, wobei diese Zahl im Jahr 2023 bei 24.091 lag. Die Anzahl der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen stieg also von 2023 auf 2024 geringfügig an.

Bemerkenswert ist darüber hinaus die Effizienz der technischen Unterwegskontrollen in Österreich. Durch das Werkzeug der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle, die auf Basis einer rasch und effizient zu bewerkstelligenden Sichtkontrolle durchgeführt wird, können die Fahrzeuge, die einer nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrolle

zugeführt werden müssen, sehr zielgerichtet ausgewählt werden. Dadurch kann sich einerseits die aufwändigere gründlichere Kontrolle auf die Fahrzeuge konzentrieren, für die ein unmittelbarer Verdacht einer Beeinträchtigung der Verkehrs- und Betriebssicherheit besteht. Andererseits kann dadurch der Zeitverlust für die Lenker, deren Fahrzeuge keine oder nur geringfügige Mängel aufweisen, möglichst gering gehalten werden, was die Beeinträchtigung von Lenkern und Betrieben minimiert. Über 66 % der Fahrzeuge, die im Jahr 2024 in Österreich einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt wurden, wiesen tatsächlich erhebliche (SM) oder gefährliche Mängel (GV) auf; das ist im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten ein sehr hoher Wert. Der Durchschnittswert in der Europäischen Union liegt hier bei 7,6 %; nur Estland (90,6 % bei gesamt 2.281 kontrollierten Fahrzeugen), Italien (52,6 %/5.446) und Malta (50,3 %/6.305) liegen über 50 %⁶.

⁶ Werte aus dem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat 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 in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, durch die Mitgliedstaaten im Berichtszeitraum 2017-2018. *Anm.: Der nächste Bericht für 2019-2020 wurde bisher noch nicht veröffentlicht.*

Berichtsjahr	2021	2022	2023	2024
Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle	125.688	142.602	132.399	105.128
Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle	22.156	21.772	24.091	24.485
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	24,59%	23,84%	24,88%	26,51%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	38,27%	37,93%	39,49%	39,51%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	22,32%	22,29%	21,11%	20,11%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,76%	14,74%	13,56%	12,98%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	1,05%	1,20%	0,96%	0,90%
Mängelaufteilung nach Herkunftsland				
Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich	8.650	8.305	8.249	8.163
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	22,02%	22,32%	21,81%	23,24%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	41,68%	43,09%	43,06%	44,47%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	20,18%	19,67%	19,74%	17,68%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,82%	12,66%	13,31%	12,78%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	2,30%	2,25%	2,09%	1,84%
Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)	12.632	12.700	14.871	15.188
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	25,74%	24,13%	25,59%	27,15%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	36,26%	34,65%	37,60%	37,08%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	23,85%	24,26%	22,30%	21,75%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,88%	16,39%	14,11%	13,58%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,27%	0,57%	0,40%	0,44%
Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern	874	767	971	1.134
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	33,41%	35,46%	39,96%	41,45%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	33,75%	36,25%	38,21%	36,33%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	21,28%	17,86%	14,62%	15,61%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,56%	10,17%	7,21%	6,26%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,00%	0,26%	0,00%	0,35%

