SVT 2008

3. Sachverständigentag
25. und 26. Februar 2008

Bundesamt für Güterverkehr

Erfahrungen mit den technischen Unterwegskontrollen

1. Einführung der technischen Unterwegskontrolle beim Bundesamt für Güterverkehr
2. Umfang der Kontrollen
3. Kontrollmaßnahmen
4. Praktische Erfahrungen
5. Die TUK in der EU – Überblick der ECR Staaten
6. Ausblick

1. Einführung der Technischen Unterwegskontrolle beim Bundesamt für Güterverkehr

1. Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollVO)

2. Güterkraftverkehrsgesetz
   (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 m) i.V.m. § 12 Abs. 1 GüKG)

2. Umfang der Kontrollen

Nach § 5 Abs. 2 TechKontrollVO kommen **drei Kontrollvarianten** in Betracht:

Nr. 1: Prüfung anhand eines kürzlich erstellten Prüfberichtes (Kontrolle oder reguläre Untersuchung),
Nr. 2: Sichtprüfung des Wartungszustandes,
Nr. 3: Prüfung auf Wartungsmängel.

2. Umfang der Kontrollen

Zu prüfen sind mehrere oder die Gesamtheit der in Anlage 1 Nr. 10 zur TechKontrollVO aufgeführten Prüfpunkte.

Besonders zu berücksichtigen sind:

- die Bremsanlage,
- der Rahmen,
- die Federung

3. Kontrollmaßnahmen

Kontrollergebnis:

(1) kein Mangel;

(2) geringer Mangel;

(3) Mangel, bzw. entsprechender Gefahrenverdacht;

(4) schwerwiegender Mangel

3. Kontrollmaßnahmen

Wichtig

Der **schwerwiegende Mangel** nach TechKontrollVO beinhaltet sowohl Mängel,die erheblich sind, als auch solche, die zur Verkehrsunsicherheit führen.

Auch erhebliche Mängel können nach den Umständen des Einzelfalls nach der TechKontrollVO die **Untersagung der Weiterfahrt** zur Folge haben.

Grund

Unterschiedliche Rechtsgrundlagen für BAG und Prüforganisationen

3. Kontrollmaßnahmen

- ein Kontrollbericht nach § 6 TechKontrollVO
- Anordnung der eingehenden Untersuchung bei Mängeln, die eine Gefährdung für Insassen und andere Verkehrsteilnehmer darstellen können
- Freie Wahl der Prüforganisation durch den Betroffenen
- Untersagung der Weiterfahrt bei schwerwiegendem Mangel § 7 Nr. 2 TechKontrollVO

3. Kontrollmaßnahmen

- Einschalten der zuständigen Zulassungsstellen (siehe §§ 5, 22 FZV)

-Vollstreckung der Anordnungen durch Ersatzvornahme und unmittelbaren Zwang durch Anlegen der Kette

4. Praktische Erfahrungen

Sehr positive Erfahrungen bzgl. Zusammenarbeit mit allen Prüforganisationen.

Einzelne Probleme bei der Abweichung des Ist-Zustandes von dem Ergebnis einer unmittelbar vorausgegangenen technischen Überprüfung durch die entsprechenden Prüforganisationen.

4. Praktische Erfahrungen

Beanstandungen im Jahr 2006

(insgesamt rund 611.000 kontrollierte Fahrzeuge mit 240 Kontrolleuren –
technische Kontrollen werden nur von insgesamt 32 Technikexperten durchgeführt)

Kontrollierte Fahrzeuge: 11.200

Davon gebietsansässige: 5.108

gebietsfremde (EU/EWR): 5.026

gebietsfremde (3.Staaten): 1.066

4. Praktische Erfahrungen

	Beanstandete Fahrzeuge	Untersagung der Weiterfahrt
Insgesamt:	3.587 (32%)	2.422 (22%)
Gebietsansässige:	1.318 (12%)	844 (7,5%)
EU/EWR:	1.833 (16%)	1.258 (11%)
3. Staaten:	436 (4%)	320 (3%)

4. Praktische Erfahrungen

Beanstandungen im Jahr 2007 (Jan-bis Sept.)

Kontrollierte Fahrzeuge: 12.823 (+14,5%)

Davon gebietsansässige: 5.723

gebietsfremde (EU/EWR): 6.197

gebietsfremde (3.Staaten): 903

4. Praktische Erfahrungen

	Beanstandete Fahrzeuge	Untersagung der Weiterfahrt
Insgesamt:	3.792 (30%)	2.196 (17%)
Gebietsansässige:	1.382 (11%)	761 (6%)
EU/EWR:	2.145 (17%)	1.272 (10%)
3. Staaten:	265 (2%)	163 (1,3%)

4. Praktische Erfahrungen

In einigen Fällen werden Fahrzeuge beanstandet mit teilweise erheblichen Mängeln, die zuvor von einschlägigen Prüforganisationen als mängelfrei untersucht wurden.

Beispiele

4. Praktische Erfahrungen – I.

Fahrzeug (Sattelzugmaschine) durch Prüforganisation am 21.09.2006 als vorschriftsmäßig eingestuft – Bericht der eingehenden Untersuchung am 30.10.2006 ergab jedoch erhebliche Mängel (Schnelllöseventil nicht ordnungsgemäß befestigt)

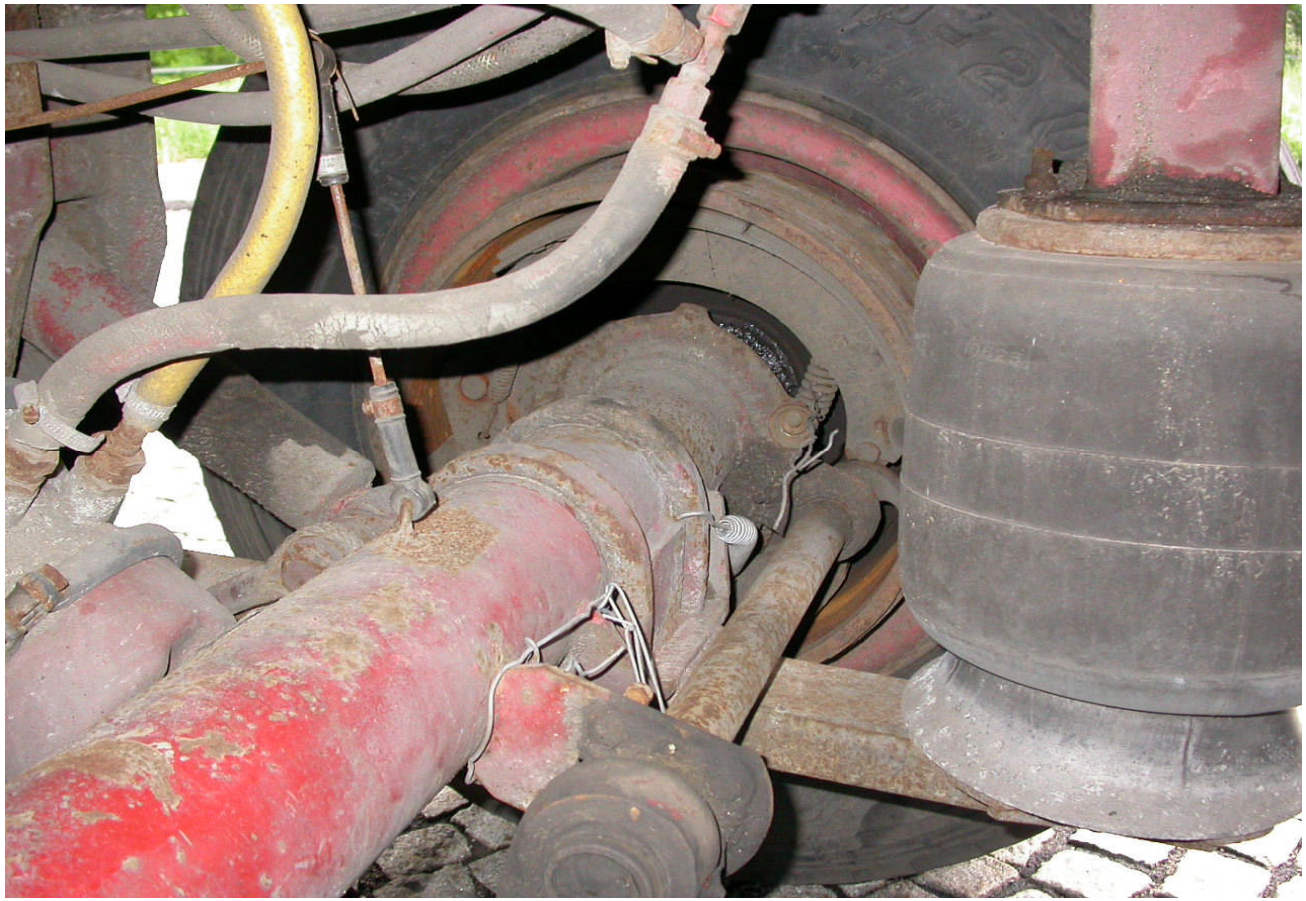
4. Praktische Erfahrungen – II.

Bei dem Sattelauflieger wurde eine HU durchgeführt – Ergebnis: ohne festgestellte Mängel.

Kontrolle des BAG ca. 1-2 Wochen später – Feststellung: schwerwiegende Mängel – gem. § 7 TechKOntrollVO

4. Praktische Erfahrungen – II.

4. Praktische Erfahrungen – II.



- Bremstrommel verrostet – Bremsbacke liegt nicht an, keine Bremswirkung
- Bremsschlauch porös
- Bremswelle defekt – Nocken greift nicht
- Stoßdämpfer feucht (Springen des Rades möglich)

4. Praktische Erfahrungen – III.

Bei einem Sattelanhänger einer Fa. X (amtl. Kz. XY-YS 842) wurden durch eine Prüforganisation am 19.07.2007 Verkehrsunsicherheit festgestellt.

Nach Entfernung der Prüfplakette wurde eine neue im August 2007 erteilt. Das Verschleißbild der Bremsanlage am 29.08.2007 zeigte hingegen, dass nur Einstellungen an der Bremse vorgenommen wurden, die kurzzeitig eine funktionstüchtige Bremse simulieren.

Kein Austausch von Verschleißteilen !

4. Praktische Erfahrungen – IV.

4. Praktische Erfahrungen – IV.

4. Praktische Erfahrungen – V.

HU für einen Sattelanhänger wurde im Oktober 2007 durchgeführt-Plakette erteilt. Bei einer Kontrolle am 14.11.2007 nach TechKOntrollVO wurden durch Prüforganisation erhebliche Mängel festgestellt:

- Prüfanschluss (Bremsanlage)korrodiert
- Rahmen stark angerostet
- Federgänge/Lagerung 3. Achse ausgeschlagen
- Rückfahrscheinwerfer ohne Funktion
- Reifen 1. Achse hinten abgefahren
- Bremszylinder beschädigt

Fazit: Diese Mängel entstehen eindeutig **nicht** kurzfristig

4. Praktische Erfahrungen – VI.

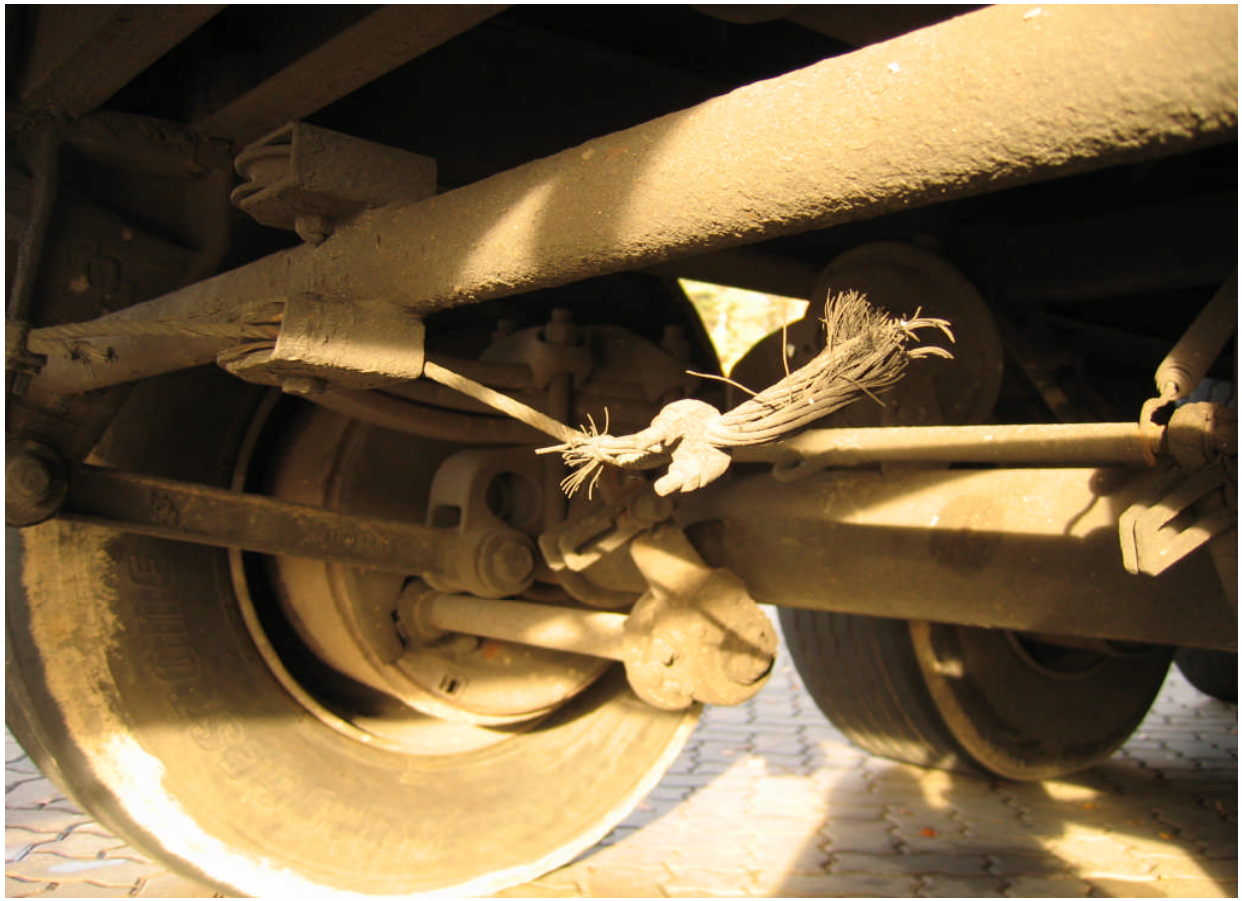
Kontrolle eines Sattelaufliegers am 20.11.2007:

Verkehrsunsicherheit wurde festgestellt wegen erheblicher Mängel an

- Betriebsbremse
- Feststellbremse
- Fahrgestell – v.a. Querträger Sattelplatte gerissen
- Fahrwerk

Laut Fahrer wurde 1 Woche zuvor das Fahrzeug durch formloses Schreiben mit offiziellem Stempel einer Prüforganisation für verkehrstüchtig eingestuft, obwohl auch die Polizei 1 Woche zuvor die Weiterfahrt untersagt hatte.

4. Praktische Erfahrungen – VI.



Abgerissenes Bremsseil (Handbremse),

2. Umlenkrolle leer !

4. Praktische Erfahrungen – VI.

Querträger mit Beschädigungen zum Hauptträger

4. Praktische Erfahrungen – VI.

Bremszylinder abgerissen

4. Praktische Erfahrungen – VI.

Bremsbeläge gebrochen

5. Die TUK in der EU – Überblick der ECR Staaten

Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG in den EU-Staaten:

Umfrage bei Euro Contrôle Route ergab:

Umsetzung in den Staaten:

SLO, A, F, L, BG, RO, IRL, NL, B, LV, LT auch entsprechende Reglung in der CH.

Besondere Ausbildung, zumeist technische Zusatzqualifikationen.

5. Die TUK in der EU – Überblick der ECR Staaten

BG: 334.062 Fahrzeuge in 2007 kontrolliert, 104 Untersagungen der Weiterfahrt wegen technischer Mängel.

NL: jährlich 500 technische Untersuchungen durch spezialisiertes Personal, in 2007 454 kontrollierte Fahrzeuge, 189 mit technischen Mängeln, 132 Untersagungen der Weiterfahrt.

A: 25.000 technische Unterwegskontrollen, davon 20% Untersagung der Weiterfahrt (5.000), 38% schwerwiegende Mängel (9.500), 36% geringe Mängel (9000).

5. Die TUK in der EU – Überblick der ECR Staaten

Informationsaustausch zwischen den ECR-Staaten:

- Verstöße deutscher Unternehmen im Ausland werden dem BAG gemeldet und an die zuständigen Stellen weitergeleitet
- BAG meldet Verstöße ausländischer Unternehmen in Deutschland an die jeweilige ausländische Stelle

6. Ausblick

Entscheidender und sehr sicherheitsrelevanter Bereich
der Kontrollen des gewerblichen Güterverkehrs –

Häufigkeit der Kontrollen und Qualität muss weiter gesteigert werden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Philippe Rabenschlag LL.M.Eur.
Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34, 50672 Köln
(philippe.rabenschlag@bag.bund.de)