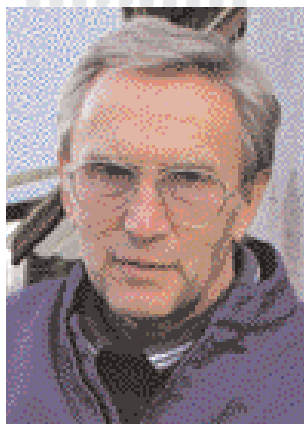


Franz Kafka lebt!

Beim Internationalen Sachverständigenseminar in Bad Hofgastein waren Ende Jänner einige interessante Vorträge zu hören. Insbesondere das Thema „Fahrzeugtypisierung und Umbauten – Nachtypisierung“ bot Anlass zu Diskussionen. Dabei drängte sich die Frage auf, ob es nicht vor allem Änderungen des antiquierten Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) bedürfte. Bei der ÖBB würde man mit einem Alter von 43 längst in den Ruhestand geschickt, das KFG samt seiner als siamesischer Zwilling fungierenden Durchführungsverordnung KDV wird uns scheinbar noch länger erhalten bleiben.

Bei den meisten Änderungen an Fahrzeugen fühlt sich der betroffene Bürger in ein Stück von Franz Kafka versetzt. Die bürokratisch optimierte Vorgangsweise besteht, zunächst einmal die Absicht der Behörde zu melden. Da beginnt aber bereits das erste Problem: Ist der Umbau noch nicht vorgenommen, werden sich nur wenige beamtete Organe dazu herablassen, vorweg die Absolution zu erteilen. Auch die Qualität der Auskunft, was denn zu tun wäre, lässt oft zu wünschen übrig. Der Optimist wird also den Umbau vornehmen. Die Vorladung bei der Behörde ist die logische Folge. In den meisten Fällen wird ein Gutachten eines externen Sachverständigen oder eine Unterlage eines ausländischen TÜV zusätzlich notwendig sein. Dabei ist Vorsicht geboten, denn nicht alles muss seitens der Behörde anerkannt werden. Bei sogenannten wesentlichen technischen Änderungen droht eine komplette Einzelgenehmigung des Fahrzeuges, das schöne COC-Papier samt EG-Betriebserlaubnis ist pfutsch.

Literatur, die man in diesem Zusammenhang jedermann empfehlen kann, ist die – zwar auch nicht mehr ganz auf dem letzten Stand befindliche – Änderungsliste des BMVIT. Unter Verkehr-Straße-Kraftfahrzeugtechnik sollte man sie auf der Homepage des BMVIT finden.



Dipl.-Ing. Heinz Lukaschek, Ziviltechniker mit Schwerpunkt Verkehr

Es gibt auch Teile, die „nicht angezeigt werden müssen“ (O-Text KDV). Nehmen wir das einfache Beispiel einer Rad-Reifen-Kombination, die (noch) nicht in den Genehmigungs- oder Zulassungspapieren aufscheint. Dafür hat man in durchaus guter Absicht, aber ohne Sinn für die Realität, die Möglichkeit einer Art von Musterbescheid geschaffen. Wurde eine bestimmte Kombination bei einer Landesbehörde bereits genehmigt, muss man bei Einhaltung der festgehaltenen Auflagen nur den Genehmigungsbescheid und den Nachweis über ordnungsgemäßen Anbau in Kopie mitführen.

Herr X geht also zur Werkstatt Y und möchte eine derartige Kombination montiert bekommen. Die Werkstätte versucht, sich schlau zu machen, ob denn das schon genehmigt sei. Den technischen Teil des Datensatzes der Genehmigungsdatenbank (obwohl ohne sensible Daten) kann sie mangels Zugriffsrechten aber nicht einsehen. Der Fahrzeug- oder Teileimporteur wird – außer bei seinen eigenen Produkten – auch nicht immer hilfreich zur Seite stehen. Die weitere Vorgangsweise entspricht dem „Mensch ärgere Dich nicht“: zurück an den Anfang und ab zur Landesprüfstelle.

Hat man die Prozedur mit einigem Aufwand an Zeit und Kosten heil überstanden und die Änderung ordnungsgemäß im Datensatz der Genehmigungsdatenbank vermerkt, ist es der Landesbehörde, obwohl sie ja die Eintragung vornimmt, nicht möglich, auch gleich den geänderten Zulassungsschein auszudrucken. Dazu bedarf es der versicherungseigenen Zulassungsstellen, wo für die Eintragung dieser Zeile wieder ein halber Vormittag draufgehen kann. Im BMVIT hat man die spärliche Zeit des Nachdenkens noch nicht darauf verwenden können, warum denn eigentlich ein so hoher Prozentsatz an nachgerüsteten Fahrzeugen unterwegs ist, bei denen die Eintragungsprozedur gänzlich unterblieben ist. Da kurven Lkws, wie Christbäume mit Scheinwerfern geschmückt, und Motorräder ohne jede Geräuschkämpfung unbehelligt durch die Gegend. Die Chance des Ertaptwerdens ist bekanntlich gering. Die §-57a-Begutachtung hat es nicht zur Aufgabe, versteckte Änderungen aufzudecken, und die Exekutive hat wichtigere Aufgaben (ohne Kommentar) zu erfüllen. So haben sich auch Überlegungen erübrigt, wie man Verwaltungsabläufe und Datenfluss so vereinfachen könnte, dass Staat und Bürger davon profitieren.