

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

**STUMMER  
KOMMUNALFAHRZEUGE**

## Grün(d)liche Entsorgung

Seite 58

Chris Laister



Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien



**AKTUELLES INTERVIEW**

### Sagen, was Sache ist

Experte Martin Hein gibt Transporteuren, die auf alternative Antriebe umstellen, Marketingtipps.

Seite 30

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



# Roadpol, übernehmen Sie!

Für 13. bis 19. Mai kündigt das „European Roads Policing Network“ eine Kontrollwoche von Lkw und Bussen an. Was steckt dahinter?

Neben dem technischen Zustand soll in dieser Aktionswoche besonderes Augenmerk auf die Abmessungen und das Gewicht der Fahrzeuge sowie die Lenk- und Ruhezeiten, Ladungssicherung und Begleitpapiere sowie die Fahrtenstreiber gelegt werden. Nachdem uns die Roadpol – so die Abkürzung – bis dato auch unbekannt war, haben wir uns genauer angesehen, was hier dahintersteckt.

## Nicht-Regierungsorganisation

Laut eigenen Angaben handelt es sich hier um eine Nicht-Regierungsorganisation, die aus einem Zusammenschluss von Verkehrspolizeien der Mitgliedsländer der Europäischen Union entstanden ist und als Nachfolgeorganisation von Tispol auftritt. Als Sitz wird die Stadt Münster in Deutschland angegeben. Neben dem Exekutivkomitee, aktuell unter ungarischem Vorsitz, fungiert für österreichische Leutnant Jochen Heiling von der Landesverkehrsabteilung Steiermark als Mitglied des Roadpol Rates, der aus 28 Ländervertretern besteht. Die Rechtsgrundlage für gemeinsame Kontrollaktionen findet sich in Art. 19 der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, der den Mitgliedstaaten erlaubt, regelmäßig jährlich untereinander abgestimmte Unterwegskontrollen durchzuführen. Nach weiterer Recherche konnten wir feststellen, dass die gemeinsamen

ROADPOL Kontrollaktionen unter dem Titel „Operation Truck & Bus“ heuer bereits von 19. bis 25. Februar stattgefunden haben und neben den Termin im Mai auch ein drittes Mal von 11. bis 17. November durchgeführt werden sollen. Wir gehen davon aus, dass Österreich an diesen Aktionen nicht – bzw. noch nicht – teilgenommen hat. Tatsächlich wurde die erste gemeinsame Kontrollaktion heuer bei Wetteren (Belgien) zusammen mit der belgischen und der niederländischen Polizei durchgeführt. Dabei musste ein starker Anstieg der Verstöße bei Lkw und Bussen festgestellt werden, wobei sich die Vorfälle bei den Bussen innerhalb eines Jahres fast verdoppelten.

## Statistik

In dieser Kontrollwoche wurden 95.833 (51.468 im Jahr 2023) Verstöße festgestellt (Lkw: 86.830, Busse: 9.003). Diesmal musste in 2.467 Fällen die Weiterfahrt so lange untersagt werden, bis der ordnungsgemäße Zustand des Lkw bzw. der Ladung wiederhergestellt war. Diese Verwaltungsmaßnahme wurde auch gegen 106 Busse verhängt. Damit lag die Verstößequote bei Lkw bei 34 Prozent, was einem Anstieg von 41 Prozent seit letztem Jahr entspricht. Obwohl die Zahl der Busse nominell niedriger ist, liegt die Verstößequote bei 6,9 Prozent, was fast einer Verdoppelung gegenüber den 3,5 Prozent im letzten Jahr entspricht. Für den Güterverkehr bedeutet dies, dass bei jedem dritten kontrollierten Lkw ein Verstoß festgestellt wurde. Bei Lkw wurden die meisten Delikte in den Bereichen Lenkzeitüberschreitung, Fahrtenstreiberstellungen bzw. -manipulation, Geschwindigkeitsdelikte und technische Delikte (u.a. Überladung

und mangelhafte Ladungssicherung) festgestellt. Bei Bussen wurden die meisten Verstöße in den Bereichen Sicherheitsgurte und andere Rückhaltesysteme, Geschwindigkeit, Überschreitung der Lenkzeit, Fahrtenstreiberstellungen und Fahrzeugpapiere festgestellt. „Jedes Jahr rückt das Herumbasteln an den digitalen Kontrollgeräten oder deren absichtliche Manipulation in den Vordergrund. Der Wettbewerbsdruck in dieser Branche könnte solchen Betrug vorantreiben und den Transporteuren erhebliche finanzielle Vorteile auf Kosten erhöhter Risiken für die Verkehrssicherheit beschern“, kommentierte Jana Peleskova, Chefkommissarin der Roadpol Operational Working Group von Tschechischen Exekutive.

## Kontrolle der SCR-Anlage

Auch in Österreich werden regelmäßig gemeinsame Kontrollaktionen mit benachbarten Beamten aus den EU-Ländern durchgeführt. Federführend agiert hier das Bundesministerium für Inneres, das in Kooperation mit der ELA (European Labour Authority) agiert. Die ELA soll zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den EU-Ländern beitragen, koordiniert gemeinsame Kontrollen, führt Analysen und Risikobewertungen zur grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität durch und schlichtet Streitfälle zwischen EU-Ländern. So ist z.B. für Herbst 2024 wieder eine gemeinsame Kontrollwoche in Österreich geplant. Schwerpunkte sind diesmal Kontrollen des technischen Zustands bzw. der SCR-Anlage (OBD-Auslesung) von Fahrzeugen und Kontrollen der Einhaltung der Lohn- und Sozialdumpingvorschriften durch die Finanzpolizei. <

## SO SEHE ICH DAS!

**KOMMENTAR** Egal aus welchem Blickwinkel man sich dem Thema Lkw-Kontrollen nähert, es tauchen immer wieder die gleichen Problemfelder auf. Die Behörden berichten, dass die Zahl der Verstöße stetig zunimmt und die Manipulationsmethoden immer raffinierter werden. Ist das wirklich so oder steigt nur die Zahl der Kontrollen und damit automatisch auch die Zahl der aufgedeckten Verstöße? Immerhin hat der Gesetzgeber (EU-Mobilitätspaket) nach dem 31.12.2024 die Anzahl der zu kontrollierenden Tage von 28 auf 56 erhöht, also verdoppelt. Was werden die Behörden dann ab 2026 über die Zahl der Verstöße berichten? In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass dies nur für Fahrten innerhalb der EU gilt. Wenn ein Lkw aus einem Drittstaat kommt oder dorthin fährt, dann muss die Polizei nach dem AETR-Abkommen kontrollieren. Es dürfen dann nur die Tage der laufenden Woche und der letzte Tag der Vorwoche kontrolliert werden. Das gilt z.B. für Lkw, die aus der Türkei kommen oder in Bosnien, Serbien usw. laden/entladen. Tolle Sache, oder? Dankenswerterweise hat das BMK die Anpassung der neuen AETR-Bestimmungen an das EU-Recht in Österreich immer noch nicht ratifiziert. Aber das nur am Rande ...

## Negative Schlagzeilen

Was lernen wir aus der aktuellen Situation? Lkw-Kontrollen sind immer automatisch mit negativen Schlagzeilen verbunden. Es wird nie eine Pressemeldung mit der Überschrift „Lkw-Fahrer überwiegend gesetzeskonform unterwegs“ geben. Ich frage mich in diesem Zusammenhang, was herauskäme, wenn bei einer Lkw-Kontrolle alle Fahrzeuge kontrolliert würden und nicht nur die, die der Beamte zufällig zur Seite nimmt. Erst dann hätte man ein vollständiges Bild der Situation. Das wird bei Straßenkontrollen nicht möglich sein, aber bei der Arbeitsinspektion müsste man diese Zahlen haben. Das Arbeitsinspektorat muss ja regelmäßig Betriebskontrollen durchführen, wo auch die Tachografdaten ausgewertet werden. Jetzt wissen wir aber, dass auch bei diesen Kontrollen nicht alle Lkw kontrolliert werden. Wir haben also wieder kein Gesamtbild. So müssen wir uns leider damit abfinden, dass alle Kontrollberichte nur Momentaufnahmen sind und nie das große Ganze abbilden können.

## Manipulationssicher?

Die Bekämpfung der Wettbewerbsverzerrung durch Manipulation von

Fahrtenstreibern steht ganz oben auf der Prioritätenliste der Exekutive. Die österreichische Verkehrspolizei hat hier eine Vorreiterrolle in der EU eingenommen und arbeitet seit heuer mit einer neuen Kontrollsoftware, die Verdachtsmomente auf Tachomanipulation besser erkennen kann. Darüber hinaus wird diese Software auch in der Lage sein, Kabotageverstöße aufzudecken, wenn das kontrollierte Fahrzeug zu lange außerhalb des Zulassungslandes unterwegs ist. Auch wenn die Behörde massiv mit digitalem Überwachungsequipment ausgerüstet wird, bleibt für mich die Frage, ob man nicht die Hersteller der digitalen Fahrtenstreiber bei möglichen Manipulationen in die Pflicht nehmen kann? Schließlich müssen sie dafür garantieren, dass ihre Produkte manipulationssicher sind. Man könnte also den Spieß umdrehen und dort ansetzen, wo die ganze Misere ihren Ursprung hat. Bei den Softwareentwicklern, die offensichtlich keine manipulationssichereren Programme auf die Welt bringen. <



## ZUM AUTOR

### Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen  
TRANSPORT COMPETENCE CENTER  
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077  
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



## Das MEILLER Produktportfolio hautnah erleben.



Dreiseitenkipper  
**TRIGENIUS**

Abrollkipper  
**TECTRUM**

Absetzkipper  
**TECTRIS**